

ROBUSTER REISEN

Der Eigner wollte ein Schiff für ausgedehnte Törns ins Eis zu zweit. So entstand die »POLARIS«: akribisch geplant, perfekt gebaut und mit durchdachten Lösungen. Das Resümee nach zwölf Jahren Touren

**Einzigartig: Die „Polaris“
nah am Eis. Dafür wurde
sie gebaut, hier fühlen sich
Schiff und Crew wohl**





Angekommen: Familie Haferkamp vor ihrem Schiff im Eis vor Grönland. Die großen Wassertanks sind leer, zum Schutz vor Frost. Als Trinkwasser dient getauter Schnee

Es gibt sie, diese Einzelbauten, bei denen alles so zusammenkommt, wie es sein soll, schon wenn das Schiff entsteht. Ein Eigner, der genau weiß, was er will und der bereit ist, die erforderlichen Kompromisse einzugehen. Ein Konstrukteur, der sein Handwerk wie auch den Eigner versteht und das Erforderliche zu Papier bringt. Und schließlich eine Werft, die willens und fähig ist, dessen komplexen Wünsche tatsächlich perfekt umzusetzen.

Kommt all dies zusammen, dann passiert genau das, was der Auftraggeber Michael Haferkamp aus Hamburg simpel zusammenfasst: „Wir konnten unsere Reisen immer genießen, mussten eigentlich nie über die Technik oder das Schiff nachdenken.“ Und das freut dann wiederum Konstrukteur und Werft, wenn das Projekt, in das so viel Herzblut floss, in adäquater Art und Weise genutzt wird.

Genau das haben die Haferkamps gemacht: Sie haben das Schiff als Plattform für ihre Art zu reisen genutzt. Zwölf Jahre lang sind sie unterwegs. Spitzbergen stand dabei

ebenso auf dem Törnplan der „Polaris“ wie die Karibik und Grönland. Dort wurde gleich mehrfach überwintert. Dabei hatten sie es nie eilig. „In diesen Revieren ist eine gute Planung und viel Zeit einfach wichtig. So vermeidet man unsichere Situationen“, weiß Haferkamp.

Diese akribische Planung beginnt im Fall der „Polaris“ jedoch schon lange, bevor zum ersten Mal die Leinen losgeworfen werden. Schon immer dem Segeln zugetan, unternimmt die Familie Haferkamp seit ehedem längere Reisen auf Segelyachten, zuletzt auf einer Hallberg-Rassy 46, und sammelt dabei immer mehr Erfahrung. Irgendwann aber steht die eine ganz lange Reise an. Die Firma verkauft, soll es ohne Zeitdruck endlich dahin gehen, woran in normalen Sommertörns nie zu denken war – ins Eis.

Dafür muss es dann ein konsequent auf eine Zweiercrew zugeschnittenes, solides, aber nicht allzu kompliziertes Schiff sein. Also machte sich Michael Haferkamp akribisch an die Planung seiner idealen Yacht: Bauweise, Material, Technik und Layout. Die Eckpunkte: „Isolierung, Heizung, gutes Ankereschirr, einfache Bedienung, Redundanz und Platz für Kajaks, Ski und andere Outdoor-Ausrüstung.“ Das alles braucht viel Raum: die oftmals über zehn Zentimeter dicke Isolierung aus Armaflexplatten, die riesigen Tanks mit 2700 Liter Inhalt allein für den Kraftstoff für Maschine und Heizungen, der Ankerkasten mit 110 Meter Kette und zweimal 300 Meter Landleine auf Rollen. Trotz ihrer 17 Meter ist innen nicht viel mehr Raum als auf einem 45-Fußer.

Das passt aber ins Konzept: Tatsächlich verfügt die „Polaris“ neben dem Doppelbett in der Eignerkabine im Vorschiff lediglich über zwei weitere feste Kojen. Die befinden sich an Backbord neben dem unteren Navitisch, der eigens Kommunikationsaufgaben dient, in einer Lotsen- oder Skipperkabine. Für die Zweiercrew ist das vollkommen ausreichend.

Der andere Kommandostand liegt übrigens weiter oben, dichter am Cockpit. Dort wird navigiert, dort befindet sich das Nervenzentrum des Schiffes, ideal für lange Strecken auf See. Zu allem an Bord kann Haferkamp seine Überlegungen wiedergeben, über alles wurde fast schon pedantisch nachgedacht. Die Landleinen im Ankerkasten etwa bestehen aus Dyneema. Die seien zwar teurer, aber so können sie dünner, leichter und viel länger sein. Dadurch lassen sie sich besser mit dem Dingi ausbringen. →



EIN HEIM AUF SEE

Auch unter dem Dodger sitzt man sehr geschützt. Die „Polaris“ segelt, wie ein Langkieler eben segelt – eher träge, aber gutmütig. Zur besseren Bedienung aus dem Cockpit wurde beim Refit 2019 ein Rollmast geriggt





DURCHDACHT

Kleine PC-Lüfter saugen unter der Matratze Luft an und stoßen diese an der Seite wieder aus. So bildet sich kein Kondenswasser, das sorgt für gutes Schlafklima. Mittels Kugelhahn wird gewählt, welcher der vier Tanks genutzt wird, um den Tagestank zu füllen. Insgesamt stehen 2700 Liter zur Verfügung. Der Antrieb des Schwertes erfolgt hydraulisch. Tiefenangaben zeigen, wo sich der Anhang unter dem Rumpf befindet

Weitere Details: Das Schwert, das aus dem Langkiel abgelassen werden kann, wird hydraulisch bedient. Natürlich gibt es eine Handpumpe, falls die elektrische versagt. So weit, so normal. Allerdings gibt es zudem die Möglichkeit, das Schwert auch mittels Kettenzug einzufahren, wenn alle anderen Optionen versagen. Fast schon selbstverständlich: An der Stellung des Hydraulikzylinders lässt sich dank Markierungen auch ohne jede Technik erkennen, auf welcher Tiefe sich der bewegliche Anhang gerade befindet. Sempel und effektiv.

Überhaupt, die Beschriftungen. Alles, wirklich alles ist mit einem Label versehen. Das erklärt einfach und verständlich, wozu welcher Schalter oder Hebel dient und wie der in welchem Betriebszustand stehen muss. So werden Fehlbedienungen ausgeschlossen. Und wenn es mal schnell gehen muss, erspart man sich langes Suchen in Bedienungsanleitungen. Man habe „wenig Stress gehabt unterwegs. Auch deswegen“

ES IST FAST SO VIEL AKKUKAPAZITÄT WIE IN EINEM TESLA VERBAUT

versichert der Eigner. Ein weiteres Beispiel für die Akribie ist das Kraftstoffsystem. Aus den insgesamt vier Tanks, die im Schiff verteilt sind, gelangt der Diesel durch eine elektrische Pumpe in den Tagestank. Dabei wird der gefiltert und vom Wasser befreit. Die Pumpe wird über Sensoren gesteuert. Zusätzlich kann sie mittels Knopfdruck manuell in Gang gesetzt werden. Wenn das nicht mehr geht, gibt es noch eine Handpumpe, sodass immer sauberer Kraftstoff für Maschine und Heizungen zur Verfügung steht.

Heizungen? Ja, es gibt drei. Eine Warmwasserheizung mit Heizkörpern im ganzen Schiff, ein 3500-Watt-Warmluftgerät und ein Reflekt-Ofen im Salon. „So konnten wir komfortabel überwintern, auch wenn es draußen minus 30 Grad Celsius waren. Drinnen waren es 22 plus“, so Haferkamp. Heißes Wasser bereitet entweder die Hauptmaschine oder die Warmwasserheizung.

Stichwort Hauptmaschine: Einen Generator gibt es nicht, Strom kommt hauptsächlich von einer zweiten Lichtmaschine und einem Windgenerator. Auf See hilft noch ein Schleppgenerator. Solarzellen? Fehlanzeige. „Die nutzen nicht viel, wenn es auch über Tag nicht hell wird“, weiß der Eigner.

„Wir brauchten aber auch nicht viel Strom. Der Reflekt geht ganz ohne, Licht kam aus LEDs, und gekocht haben wir mit Petroleum.“ Die Batteriebänke sind dennoch enorm. Nach dem Refit 2019 stehen rund 5000 Amperestunden an Lithiumakkus im Schiff. „Das ist fast ein Tesla-Akku“, erklärt Tjerk Hutting. Er ist Chef der Werft in Makum, die „Polaris“ seinerzeit gebaut und



KOKON

Der Salon ist urgemütlich, einen Blick hinaus gibt es nicht; hier soll man sich zurückziehen können, wenn es draußen zur Sache geht. Aussicht auf Natur und Tierwelt gewährt der Deckssalon. „Dort haben wir stundenlang Tiere beobachtet und saßen dabei warm und geschützt“, so der Eigner

jetzt überholt hat. Der Perkins-Diesel muss also nicht nur für Vortrieb, sondern auch für Strom sorgen, besser also, er funktioniert immer zuverlässig.

Neben Kraftstoff benötigt er Kühlung. Die erledigt eine großflächige Aufdoppelung im Rumpf, die als Wärmetauscher dient. Dazu benötigt man nicht einmal eine Impellerpumpe, der äußere Seewasserkühlkreislauf entfällt ganz. Der Auspuff bleibt trocken, so kann Frost dem System nichts anhaben. Gleiches gilt für die Wellendichtung, auch dort ist eine simple Fettpackung die erste Wahl. Nur konsequent ist es da, dass auch der Propeller besonders robust daherkommt. Mit fast 60 Zentimetern im Durchmesser und festen Blättern kann ihm leichtes Eis nichts anhaben. „Drehflügelösungen erschienen uns zu fragil. Damit unter Segeln nichts mitdreht, haben wir eine Wellenbremse ähnlich einer Lkw-Ausführung verwendet. Die funktioniert üblicherweise mit Luft, die hier an Bord ist hydraulisch. Sie geht zu, wenn das Getriebe keinen Öldruck hat, der Motor also aus ist“, erklärt der Eigner.

Dass das Thema Redundanz einen hohen Stellenwert für ihn hat, zeigt sich auch daran, dass alle wesentlichen Teile der Maschine ein weiteres Mal als Ersatzteil eingeschweißt an Bord mitgeführt werden – bis hin zur kompletten Einspritzpumpe. In der Bilge wartet, ebenfalls eingeschweißt, neben mehreren hundert Kilogramm an Dingen, die sonst noch kaputt gehen könnten, eine Ankerwinde auf ihren ersten Einsatz.

Im hohen Norden müsse man sich selbst helfen können; so etwas wie einen Seenotrettungsdienst wie von der DGzRS gibt es schlicht nicht. „Die haben einen Hubschrauber für ganz Grönland, da kannst du nicht auf Hilfe rechnen, wenn was schiefliegt.“ Und schließlich geht doch etwas schief. Das Schiff überwintert vermeintlich sicher im Hafen von Aasiat an der Westküste Grönlands. In einem Sturm reißt sich die Stahlyacht eines französischen Einhandseglers los und treibt gegen die „Polaris“. Etwa mittschiffs entsteht an Steuerbord eine große Beule. Doch der Alu-

rumpf tut, was er soll und bleibt dicht. Auch das Rigg kommt ohne Schaden davon. Kein Wunder: Der Rumpf besteht über der Wasserlinie aus 7 Millimeter dickem Sealium, darunter sind es sogar 8 Millimeter.

Sealium ist eine spezielle Aluminiumlegierung, die sich gegenüber normalem Aluminium durch besondere Seewasserbeständigkeit und gleichzeitig höhere Festigkeit auszeichnet. Im Kielbereich ist der Rumpf gar 20 Millimeter stark. Bereiche wie rund um Ruder, Skeg und den Propeller sind noch einmal verstärkt. „Wir haben zwar keine Eisklasse, doch auch wenn größere Eisblöcke gegen den Rumpf stießen, haben die nie irgendwelche Spuren hinterlassen“, berichtet Haferkamp.

Apropos Spuren hinterlassen: Das Interieur, so beteuert der Werftchef, sei beim Re-fit nicht angefasst worden – „alles noch original, wie es damals von der Werft kam. Nicht mal die Böden haben wir neu lackiert.“ Das ist verblüffend, denn die Nutzung inklusive Überwinterung an Bord war durchaus intensiv. Dem Schiff sieht man es nicht an. →



Übersicht: Von oben sieht man besser, wo es aus dem Eisfeld herausgeht. Maststufen erleichtern den Job



NUMMER SICHER

Der Anker wiegt 75 Kilogramm. Kombiniert mit 108 Meter Spezialkette, sorgt das für sicheren Halt. Zusätzlich stehen zwei Rollen mit 300 Meter Landleine im Ankerkasten bereit. Der ist wasserdicht zur Vorschiffskabine abgetrennt und als Crashbox ausgelegt. Die Notpinne ist dauerhaft installiert, das Schiff lässt sich damit leidlich gut fahren. Augen für Taljen zur Steuerunterstützung sind bereits vorgesehen



Wie segelt solch ein Trumm nun? 28 Tonnen und 140-^{am}Wind-Quadratmeter bedeuten eine Segeltragezahl von 3,9, das ist überschaubar. 10,8 Tonnen Ballast liegen innen im Rumpf. Der Langkieler sorgt für viel Widerstand unter Wasser. „Na ja, es ist ein Passage Maker“, erklärt Werftchef Hutting, als ob er sagen will, dass Segeleigenschaften nicht die höchste Priorität hatten. Und vielleicht haben sie das auch nicht. Von einer Leeküste freikreuzen? Geht, auch dank des Schwertes, das bis zu 3,20 Meter absenkbar ist. Und ansonsten hat man es nicht eilig auf und mit der „Polaris“.

Die Zeit an Bord unter Segeln ist einfach angenehm, da spielt es keine Rolle, wenn eine Atlantikpassage einen oder zwei Tage länger dauert. Aufgrund der Wasserlinienlänge sind die Durchschnittsgeschwindigkeiten jedoch gut und Etmale von 200 Seemeilen möglich. Sei es im Deckssalon auf der Couch mit Rundumblick und Aussicht auf den Navitisch oder unter dem Dodger im Cockpit: Eine Wache lässt sich angenehm abarbeiten. Auch das Kochen gelingt in der großen zentralen Pantry vorzüglich; viel seegerechter kann man das nicht machen. Der WC-Raum



TECHNISCHE DATEN

Rumpflänge	17,20 m
Breite	4,65 m
Tiefgang	1,50-3,20 m
Verdrängung	28,0 t
Segelfläche	140,0 m ²
Ballast	10,8 t
Material	Aluminium/Sealium
Werft	Hutting Yachts Makkum
Konstrukteur	Dick Koopmans

Sehr solide gebaut, Wandstärken bis 20 Millimeter im Kielbereich, Rumpf 7 bis 8, Deck 5. Die Spezial-Legierung Sealium ist besonders seewasserbeständig

gleich am Niedergang hilft ebenfalls, wenn es auf Wache mal drückt. Und die Koje im Vorschiff ist perfekt, um während der freien Zeit erholsam und fernab der Schiffsführung zu schlafen. Sollte es mal ganz holprig werden, steht die Lotsenkoje mittschiffs zur Verfügung.

Die Steuerung ist dabei sogar einigermaßen direkt und mitteilsam, wenngleich für gewöhnlich der Segler nicht selbst Hand anlegt, sondern einen der beiden voneinander unabhängigen Autopiloten die Arbeit tun lässt. Auch beim Segelerlebnis stand konsequent die eigentliche Aufgabe des Schiffes im Vordergrund: komfortables und sicheres Reisen. Da muss das letzte bisschen Leichtwind-Performance hinstehen.

Die Reisen der Familie Haferkamp in den hohen Norden sind vorbei. „Auch wenn ich vom Eis nie genug bekommen kann. Dort inmitten der Natur hatten wir einfach das Gefühl, angekommen zu sein. Diese Natur kann man nur schwer erzählen, das muss man erleben.“ Und das geht an Bord der „Polaris“ besonders gut. Sie wartet derzeit auf einen neuen Eigner und neue Abenteuer.

ALEXANDER WORMS