Fahrbericht
Kiebitzberg Vripack Trawler 1350

Von Hans Wischer

Abbildungen: Copyright Kiebitzberg Werft

Kiebitzberg Vripack Trawler 1350 Agnes Böhm

Flüster-Trawler built in Germany

Mit dem Trawler 1350 Agnes Böhm beweist die Havelberger Kiebitzberg-Werft , dass auch im mittleren Marktsegment Qualität in höchster Vollendung in deutschen Landen entsteht. Der Eigner hat seine lang-jährigen Erfahrungen eingebracht, die auch für andere Maßstäbe sein können.

Blühende Landschaften in Deutschlands Osten, das visionierte vor 14 Jahren der damalige Bundeskanzler Helmut Kohl für dessen Zukunft. Doch leider blühen die guten Pflänzchen oft noch im Verborgenen. Eines davon ist die Havelberger Kiebitzberg-Werft, auf die uns Katrin Birr der Kieler Gebr.Friedrich-Werft aufmerksam gemacht hat.

Havelberg im nordwestlichen Zipfel des Bundeslandes Sachsen-Anhalt und unweit der Einmündung der Havel in die Elbe ist bekannt für seinen alljährlichen Pferdemarkt im August, ehedem auch ein Platz für Brautschauen von Reitersleuten, Bauern, Junkern. Und zugleich ein Schiffsbaustandort - mit langer Tradition bereits seit dem 17. Jahrhundert. Die Kiebitzberg-Werft gegenüber der pittoresken Havelberger Altstadt wurde im 19. Jahrhundert gegründet und fertigte seitdem vorwiegend Berufsschiffe, hat aber seither auch stürmische Zeiten erlebt: „In den Wirren der Nachwendezeit hat sich ein potenzieller niederländischer Investor mit einer Million DM Fördergeldern aus dem Staub gemacht. Von dem fliegenden Holländer fehlt weit und breit jede Spur," schrieb das Fachblatt Wirtschaft in der Altmark in ihrer Ausgabe vom Januar 2002.

Nunmehr steuert das Unternehmen in ruhigeren Fahrwassern. 1998 übernahmen Renate und Andreas Lewerken die Kiebitzberg-Werft, vollendeten in mühevoller Aufbauarbeit das vom spurlos verschwundenen Vorgänger hinterlassene Gerippe zur modernen, 80 m langen Schiffsbauhalle. Bereits zuvor und auch heute noch ist ihr Hauptstandbein die Herstellung von edlem Holzinterieur für herrschaftliche Häuser (wie an der Hamburger Elbchaussee und im Potsdamer Villenviertel), für Banken, Arztpraxen und Krankenhäuser. Doch auch beim Interieur des historischen Dampfschiffs Nordstern, des Hamburger Hafenschiffes Olympic Star, der Rheinfähre Loreley und des Clubschiffs Aida Aura war man beteiligt. Im Mai 2002 wurde der Charter-Katamaran Antonia für die Hausbootflotte von Marina Lanke Berlin abgeliefert. Und im Sommer 2003 die Agnes Böhm.

Klein, aber hochwertig und fein ist die Devise der Lewerkens. Wobei sie bei bestimmten Dingen auf erfahrene Sublieferanten zurückgreifen. Wie Vripack bei den Bauplänen, passgenau zugeschnittenen und vorgeformten Stahl- und Aluminiumplatten wie beispielsweise von Snitstahl aus Holland, mit Mewes (Havelberg)

© 2006: Hans Wischer

bei den Polstern, Siebert (Magdeburg) für die Hydraulik und IEA (Genthin) für die Elektrik Unternehmen aus der Region. Für eine exzellente Lackierung mit gründlicher Sandstrahlung und Grundierung wurde das fertige Kasko der Agnes Böhm im Bauch eines Binnenfrachters zu Wrede nach Wedel und wieder zurück nach Havelberg verschifft. „Trotz höherer Transportkosten wäre das in den Niederlanden zwar preiswerter gewesen, aber nicht so perfekt," sind sich Andreas Lewerken und der Eigner einig. Überhaupt war der Eigner über alle Maßen in die Planungs- und Bauphase involviert. Im Internet konnte er den Baufortschritt per detaillierter Präsentation verfolgen. Persönlich reiste er alle zwei Wochen gute 250 km zur Werft, um sein zweites Schiff stets in Augenschein zu nehmen – und den Probeaufbau von wesentlichen Interieur-einheiten, um zu sehen, ob die Plan- und Wunschvorstellungen auch dem praktischen Bordalltag entsprechen. Für seine erste Motoryacht – auch ein Vripack-Entwurf – entstand das Interieur bereits bei den Lewerkens. „So wusste ich um deren hervorragende Fertigungsqualität und Zuverlässigkeit vom Feinsten, hatte stets vollstes Vertrauen," berichtete er uns bei der Testfahrt. In Deutschlands Osten ist Leistungsbereitschaft und kostengünstiges Denken zugunsten eines zufriedenen Auftraggebers bei vielen Betrieben und ihren Mitarbeitern selbstverständlich. So auch bei den 42 Mitarbeitern der Havelberger Kiebitzberg-Werft.

Die stimmende Harmonie zwischen Werft und engagiertem Eigner ergab einen geruhsamen Trawler mit Multiknickspant-Stahlrumpf (bis zu 5 mm stark auf 8-mm-Spanten) und 5 mm dickwandigen Aluaufbauten, der sich sehen lassen kann. Und mit zahlreichen in der Berufsschifffahrt bestens bewährten Detaillösungen: So gibt es an Bord der Agnes Böhm ein Power Conversion Center mit integriertem Spannungswandler, Ladegerät und Generator-Fremdstartung, das die 220-Volt-Verbraucher-Bordbatterien permanent nachlädt, bei zu viel Stromabnehmern den 8 kW-Fischer Panda-Generator auf volle Leistung automatisch aktiviert. Per Kabola-Durchlauferhitzer ist stets warmes Wasser verfügbar. Von PDG Bösche aus Nahe bei Hamburg stammt das Konzept für die elektrische Versorgung der Bordelektronik und Überwachung diverser Alarmsysteme für die Bilge, Feuer an Bord sowie deren Lokalisierung. Von Rheinstrom kommen die Pumpen und das WC. Die Badeplattform – mit Kalt- und Warmwasser-Außendusche – ist mit rutschsicherem Griptex belegt, die seitlichen Gangbord und das Vorschiff mit Overdeck, einer Mixtur aus Epoxy-Quarzsand in Teak-Design. Und das achterliche, von der Flybridge überspannte und damit gegen allzu starke Sonne oder Regen geschützte Cockpit mit pflegeleichtem Teakholz auf den Bänken.

Rundum zeigt dem Bordhund ein vorn 15 und achtern 90 cm hohes Schanzkleid dem Bordhund die Grenzen seines Reviers, die darauf gesetzte Reling bietet für den sicheren Gang aufs Vorschiff stabilen Handlauf in etwa 90 cm Höhe. Beim Anlegen mit dem Bug zum Steg erweist sich die 4-stufige Bugsprietleiter, sonst nur selten auf Motoryachten zu sehen, als überaus praktisch. Per Quick-Funkfernbedienung erfolgen Ankersetzen und –lichten, das Legen des Mastes von überall an Bord aus der Hand heraus. Ebenso die Aktivierung der Querstrahlruder, wenn sich der Pilot wegen besserer Übersicht von seinem Steuerstand – ob nun außen auf der Flybridge oder innen im Steuerhaus – frei auf dem Deck bewegen will.

Beachtlich ist die hervorragende Schallisolierung des Maschinenraumes, in dem eini Perkins-Sechszylinderdiesel seine Arbeit mit maximal laufruhigen 2.100 Umdrehungen verrichten. 64 dBA bei voller Fahrt am Innensteuerstand, das ist ein wirklich niedriger Schallpegel. In Minimalfahrt waren es sogar weniger als 50 dBA – mit unserem Phonmessgerät nicht mehr ermittelbar, weil das eben die Flüstergrenze ist.

Das Fahrverhalten in der Welle ist äußerst gutmütig: Bei langsamer Geschwindigkeit wurde sanft eingesetzt, bei schneller ausgesprochen satt. Seitliche Wellen wurden dank Anti-Schlingerkiel lediglich mit einem leichten Verneigen quittiert. Das groß dimensionierte Ruderblatt schlägt weit genug aus, um in Minimalfahrt

© 2006: Hans Wischer

von hafenfreundlichen 3 Knoten nahezu auf dem Teller zu drehen, bei Full Speed sind es gerade einmal 1 ½ bis 2 Bootslängen. Eine solch´ direkt reagierende Lenkung haben wir bislang selten genossen. Damit derartige Manöver adhoc nicht ungewollt zu einem Sicherheitsrisiko werden, wünschte sich der Eigner mit fünf Umdrehungen am Steuerrad mehr als sonst üblich. Eine gute Lösung, uns hat´s gefallen. Um in rückwärtiger Fahrt auf exakten Kurs zu kommen, müssen die hinsichtlich Leistungsstärke mit je 8 kW ausreihend dimensionierten, hydraulischen Rheinstrom-Querstrahlruder im Bug und Heck korrigierend eingreifen. Aber erst einmal in die gewünschte Richtung dirigiert, läuft die Agnes Böhm auch dann zielgenau und perfekt ohne weitere Kurskorrekturen. Vripack hat für diesen Trawler als maximale Rumpfgeschwindigkeit mit einem 99 kW starken Perkins-Diesel 8,59 kn errechnet, mit 136 kW an Bord der Agnes Böhm waren wir mit 9,3 kn noch um 0,71 kn schneller unterwegs. Und das auf flachem Wasser. Bei mehr Bodenfreiheit unter dem Kiel dürfte noch etwas mehr drin sein.

Der Eigner wünschte sich einen geruhsamen Trawler, den er das ganze Jahr über nutzt. Ob nun im Sommer auf der Ostsee oder im Winter auf Binnenrevieren. Deshalb fiel die Wahl auf eine Kabola B-TAB-Heizung, die auch dank insgesamt elf Radiatoren überall an Bord noch an kalten Wintertagen bis minus 20 Grad innen für wohlige Wärme sorgen soll, wurde dafür auf eine Air Condition verzichtet. Zumal in der Ostsee die Außenwassertemperaturen einen Stahlrumpf den Unterdeckbereich eher kühlen als aufheizen. Trotz ganzjähriger Nutzung hat der Eigner auf Waschmaschine und Trockentümmler an Bord verzichtet, einen Platz dafür aber vorausschauend vorgesehen.

Ebenso zukunftsorientiert ließ er lediglich ein Bad mit großzügiger Duschkabine installieren. Denn die Kinder sind bald außer Haus. Und dann genügt an Bord eben ein Bad für das Eignerpaar – und gegebenenfalls dann und wann für Bordgäste. Statt des vom Vripack-Konstruktionsbüro vorgesehen zweiten Bades gibt es an deren Stelle einen geräumigen Kleiderschrank in der Eignerkabine. Aber noch sind die beiden Kinder im Haus – und so hat jedes von ihnen auch ein Einzelbett zu beiden Seiten der Mittschiffs-Gästekabine mit reichhaltigem Schrankraum.

Der Wunsch, ganzjährig an Bord zu leben, muss zuallererst im Decksalon umgesetzt werden. Der bietet an Backbord am Tisch ein festes L-Sofa in blauem Alcantara, auf dem es sich bis zu fünf Personen bequem machen können, an Steuerbord zwei Sessel am zusätzlichen Frühstückstisch. Die lassen sich schnell an den Haupttisch für eine gemütliche Bordrunde stellen. Für das Entertainment sorgen ein Flachbild-TV von Samsung, Stereo-Kassetten-Radio, CD-Player und DVD von Sony. Bei der in den Salon integrierten Pantry fiel die Wahl des Eigners auf einen zweckmäßige Pantry mit Siemens-4-Flammen-230-Volt-Ceran-Herd und Dunstabzugshaube, -Mikrowelle mit Backofen und Grill sowie Kissmann-Kühlschrank mit Tiefkühlabteil. Hochwertiges Detail: Mit den kugelgelagerten Schubkästen und Selbsteinzug ist die Pantry komfortabler ausgestattet als so manche in Häuser an Land. Das Interieur in hellem Teak-Holz mit Böden in Teak in Salon, Pantry und Kabinen, mit Corian im Bad entstand in den zur Kiebitzberg-Werft gehörenden Möbelwerkstätten.

Im erhabenen Steuerhaus nimmt die Eignerfamilie auf einem Alcantara-Sofa hinter dem Echtleder-Pilotensessel aus dem Hause Pörtner am Fahrgeschehen mit bestem Ausblick teil. Die fünffach geteilten Frontscheiben aus sind berufsschifffahrtsgemäß negativ angewinkelt, um Spiegelungen in den Anzeigen im Instrumentenpaneel auszuschließen. Isolier-Glas und Isolier-Rahmen sorgen zudem stets für beschlagfreie Sicht voraus. Für den Piloten liegt die Vetus-Schaltung gut in der Hand, ist die Bordelektronik mit Instrumenten und Echolot von Standard Horizon, MLR-GPS, BEC-Kartenplotter, Simrad-Autopilot, JRC-Radar und Dantronik-UKW-Anlage bestens erreich- und ablesbar.

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Kiebitzberg Vripack Trawler 1350

Von Hans Wischer

Vom Steuerhaus führt eine direkte Treppe direkt zum zentralen Fahrstand auf die Flybridge mit den wichtigsten Tochter-Instrumenten und -Anzeigen wie innen. Auf dem Sonnendeck oben wünschte der Eigner neben dem Liegeplatz für das Beiboot – per von der Werft konzipierten Mastkran bequem zu Wasser zu lassen – keinerlei feste Einbauten. Wetterabhängig will er in diesem, für eine Yacht dieser Größe generösen Bereich Liege- oder Sonnenstühle hinstellen.

Fazit: Mit dem Vripack-Trawler haben die Havelberger Kiebitzberger ein Top-Schiff vollendet. Das hinsichtlich Verarbeitungsqualität mit den Besten aus aller Welt gleich hält. Ob nun bei der allerfeinsten Schallisolierung für wohlfeile Ruhe an Bord oder auch bei zahlreichen anderen Details.

Daten

Länge ü.A.	13,66 m
Rumpflänge	13,48 m
LWL	12,52 m
Breite	4,22 m
Tiefgang	1,15 m
Höhe ü.WL	3,45 m
Verdrängung	18,5 t
Motorisierung	1x 136 kW / 1x 185 PS (Perkins - 6-Zylinder -Turbodiesel) mit Wellenantrieb und Drucklager
Propeller	4-Blatt
Treibstoff	1.300 l
Reichweite	1.000 sm bei 7,3 kn, 700 sm bei 8,5 kn
Frischwasser	1.000 l
Abwasser	350 l - Blackwater-Tank
Sat-Antenne	Samy
Klassifizierung	CE B
Konstruktion / Exterieur-Design	Vripack
Interieur-Design	Werftteam
Werft	Kiebitzberg-Werft D-39539 Havelberg, Rathenower Straße 6, Tel. 039387/725 40, Fax 725 41, E-Mail a.lewerken@kiebitzberg.de
Internet	www. kiebitzberg.de

Fahrwerte

Wir maßen auf der Ostsee vor Neustadt bei Wind- und Seestärke 2 als Geschwindigkeiten / Geräuschpegel

Maximal	9,3 kn bei 2.100 U/min / 64 dBA am Innensteuerstand, 70 dBA im Salon, 65 dBA in der Eignerkabine
Minimal	3 kn bei 650 U/min / >50 dBA am Innensteuerstand, 50 dBA im Salon, 54 dBA in der Eignerkabine
Marschfahrt	8,1 kn bei 1.700 U/min / 58 dBA am Innensteuerstand, 64 dBA im Salon, 59 dBA in der Eignerkabine

© 2006: Hans Wischer