



Fotos: A. Lewerken/Kiebitzberg

# Königswetter für die Königin

**Die Königin, »Anassa« ,auf diesen Namen wurde der Neubau KSW 66 der Havelberger Werft der Kiebitzberg Gruppe, am 19. September 2009, bei schönstem Herbstwetter getauft.**

MY »Trawler 1500« – etwas schlichter heißt der Schiffstyp von 15 m Länge. Man orientiert sich bei Schiffslinien und bei der Gestaltung des Deckshauses an dem Design eines klassischen Fischtrawlers. Im Innenbereich modernes, hochwertiges Mobiliar und Ausstattung.

Die Schiffsdaten in der Übersicht: Länge über Alles: 14,95 m Breite: 4,75 m; Tiefgang: 1,45 m.

Ruderhaus, Salon, Eignerkabine, Gästekabine und zwei Bäder sind auf diesen 15 m untergebracht. In der Achterlast findet der Motorroller Platz, der Kran ist als Mast mit Stützsegel cachiert.

Mit 3,50 m Höhe der Aufbauten über der Wasserlinie sollte die Yacht auf dem Weg durch Europa kein Problem mit den Brückendurchfahrten haben.

Mit diesem Schiffstyp möchte sich das Havelberger Unternehmen auf dem Markt für exklusive Yachten mit individueller Innenausstattung positionieren.

Die technische Ausstattung, wie ein professionelles Schiff, ein schlüssiges, modernes Design in der Ausführung mit hohem Anspruch an Fertigung und Details, so formulierte Andreas Lewerken, Werftgeschäftsführer, den Anspruch an dieses Yachtprojekt.

Rumpf und Aufbauten sind aus Stahl. Die Lackierung ist hochwertig, Kreuzfahrt-

schiff-Standard, darauf legt Lewerken besonderen Wert.

Gebaut wurde das Schiff unter Aufsicht von Lloyds Register, in der Zertifizierung erhielt der Neubau die CE Kennzeichnung, Kategorie B.

Bei der ersten Werftprobefahrt erreichte der Trawler eine Geschwindigkeit von ca. 10,5 kn und erreichte so die prognostizierte Schnelligkeit. Auch das Manövrierverhalten stellte die Lewerkens und Projektleiter Matthias Lutter zufrieden., die abschließende Probefahrt erfolgt noch. Bis das Schiff endgültig die Werft verlässt, bleiben noch ein paar Tage so Lewerken.

## Die technische Ausstattung

Angetrieben wird das Schiff über eine Zweimotorenanlage, mit Untersetzungsgetrieben und je einem 4-flügeligen Festpropeller. Bei der Motorisierung hat man sich für zwei marinisierte Lkw- Motoren des Typs IVECO, NEF 150, einem 6-Zylinder Reihenmotor mit jeweils 125 PS / 92 kW bei 2800 min-1, entschieden. Die Hauptantriebe sind im Maschinenraum unterhalb des Salons installiert.

Die Bordnetzversorgung erfolgt über einen Generator, 6,5 kW, Fisher Panda, an Bord stehen 12V/ 24 V und 220 V zur Verfügung. Ein Landanschluss ist ebenfalls vorgesehen, über diesen werden die Batterien geladen.

Damit beim Manövrieren nichts schief geht, wurde vorne und achtern ein Bug- bzw. Heckstrahlantrieb eingebaut. Das Auge des Skippers bekommt ebenfalls Unterstützung: eine Rückfahrkamera und zwei

seitlich angeordnete Kameras erleichtern das Rangieren in engen Marinas.

Die Yacht wird handhydraulisch gesteuert, es gibt einen Steuerstand im Ruderhaus und einen auf der Flybridge. An nautischem Equipment sind Radar, Kartenplotter, GPS Autopilot, Log/ Echolot installiert, Ebenso Funk für den Binnen- und Küstenbereich

Über den Heizkessel werden die Warmwasserheizung und über Wärmetauscher auch das Brauchwasser erwärmt. Die Warmwasserbereitung kann alternativ auch noch indirekt über den Kühlkreislauf der Hauptmotoren und durch eine elektrische Heizpatrone erfolgen

An Tankkapazität werden 2.800 l für Diesel und 1350 l für Frischwasser vorgehalten. Tanks für Schwarz- und Grauwasser stehen ebenfalls zur Verfügung.

## Unterhaltungs- und Beleuchtungstechnik

Auf die Innenbeleuchtung wurde sehr viel Wert gelegt, Das Lichtdesign machte Lewerken zur Chefsache. Deckendom, Sternenhimmel, Effekte, indirekte Beleuchtung, allen Spielarten wurde Raum gegeben.

Der Flachbildschirm ist versenkbar, Dolby- Surround System, Musiksteuerung und eine selbst ausrichtende und nachlaufende Satellitenanlage sorgen für entsprechenden Komfort bei Bild und Ton.

## Küchentechnik

Im offenen Küchenbereich finden Kombigarer, Ceran- und Induktionskochfeld, Geschirrspüler und eine Kühl- Gefrierkombination Platz.

## Innenausbau

Bei der Gestaltung der Innenräume wurden furnierte Hölzer verwendet. Wandverkleidungen aus blondem Teak, Schrank- und Schubladenelemente aus Ahorn und Vogelauge gefertigt. Schubkästen sind selbst einziehend. Das Furnier, darauf legt Andreas Lewerken ausdrücklich Wert, wird von ihm selbst ausgesucht. Die Furnierblätter werden vom Kunden bemustert und dann vor Ort, in Havelberg, als Bildabwicklung furniert.





v.l.n.r. Eignerehepaar, Renate und Andreas Lewerken, bei der Festansprache



Foto: kk



Foto: kk

Die Wände sind mit Alcantara verkleidet. Als Fußbodenmaterial im Ruderhaus- und Salonbereich wurde Amtico verwendet. Ein Kunststoff, mit dem die Brandklasse B1 erreicht wird und in der Oberfläche als sehr belastbar gilt. Unter den vielfältig angebotenen Dekoren hat man sich für Black Walnut ( Schwarze Walnuß) entschieden.

Im Nassbereich wurde LG Hi-Macs verwendet. Dieser Werkstoff ist ein Kunststein, der aus ca. 70 % Mineralien und 30 % Acryl besteht. Eine der Besonderheiten des Materials ist die UV- Beständigkeit, nach Herstellerangaben verfärbt er sich nicht. Der Werkstoff wird als vorgefärbter Plattenwerkstoff geliefert und kann dann durch Pressen verformt werden. Matrizen und Formen werden von den Kiebitzbergern selbst gebaut.

Alle Innenausbauerelemente sind, wie ein Baukastensystem demontierbar, sollten einmal Arbeiten an Rumpf oder Rohrleitungen erforderlich sein. Sollten die Hauptantriebe ersetzt werden, ist auch für diesen Reparaturfall der Demontage- und Montageweg bereits vorgeplant.

Als Decksbelag wurde Flexiteek verwendet. Ebenfalls ein Kunststoff, der – wie der Name es vermuten lässt, im Aussehen und von der Oberflächenstruktur – den Eindruck von Teak vermittelt.

Die »Anassa« ist der Prototyp. Erfahrungen konnte man schon vor vier Jahren beim Bau des seegehenden Schiffes »Positano« sammeln. Außerdem liefert das Sachsen- Anhaltinische Unternehmen Einrichtungelemente für den Passagierschiffbau. Somit ist man auch mit der speziellen Montagesituation an Bord eines Schiffes und den geltenden, schärferen Brandsicherheitsvorschriften vertraut.

Entwicklung und Entwurf dieser Trawler-Reihe hat die Werft sich rechtlich schützen lassen. In der Gestaltung und in den Ausbauwünschen ist der Kunde frei. Was allerdings nicht passieren wird, darauf legt das Geschäftsführer-Ehepaar Lewerken Wert, dass ein Rumpf zum Selbstausbau verkauft wird. Die Yacht soll, was den Fertigungsstandard angeht, »aus einem Guss« das Herstellungsniveau der Havelberger repräsentieren.

Die Werft in Havelberg ist ein Bestandteil der »Kiebitzberg Gruppe«. Geleitet wird das Unternehmen von Renate und Andreas Lewerken. Die unternehmerischen Wurzeln der Lewerkens liegen im Möbelbau mit den Varianten Innenausbau von Kreuzfahrtschiffen, Praxisgestaltung und Messebau. Ein weiterer Schwerpunkt liegt im sogenannten Mineralstoff-Design, der Verarbeitung von Kunststeinmaterial. Vor zirka 10 Jahren hatte man die vorher in Konkurs gegangene Werft übernommen und hat in verschiedenen Schiffsprojekten das Können unter Beweis gestellt.

Das Unternehmen ist ein Familienunternehmen. So ist inzwischen auch der Sohn Florian Lewerken, in den Betrieb eingestiegen. Sein Ressort ist der Innenausbau und die Verarbeitung der Hi- Macs Materialien, wie sie u. a. für die Sanitärkabinen der Aida Schiffe geliefert wurden. Dazu gehört auch, die Innenraumgestaltung sowie die Detailgestaltung auf dem Computer zu visualisieren. Auch für die MY »Anassa« wurde die Inneneinrichtung komplett als Modell auf dem PC dargestellt.

In der beheizten Schiffbauhalle können, unabhängig von den nassen und feuchten Jahreszeiten, ganzjährig Schiffe bis zu 35 m Länge gebaut werden. In der Konstruktion arbeitet die Werft mit den Berliner Konstrukteuren Hans-Ulrich Fröhlich und Dr. Christian Masilge zusammen. Aber man orientiert sich auch am niederländischen Markt.

Mit Übernahme der Werft haben die Lewerkens eine kleine Stammmannschaft übernommen. Den Qualitätssprung vom Schuten- und Prahmbau zum Yachtbau haben die Mitarbeiter mitgemacht und verinnerlicht. »Meine Mitarbeiter können gar nicht mehr anders« schmunzelt Andreas Lewerken, »selbst Bleche, die wir mal eben schnell intern benötigen, werden in hoher Qualität hergestellt«.

Die Endablieferung für die »Anassa« steht vor der Tür. Jedoch wird der Trawler für die Wintermonate seinen Heimathafen in Havelberg behalten. In dieser Zeit ist die Werft – natürlich nur nach Rücksprache mit den Eignern – berechnigt, interessierten Kunden den Neubau vorzuführen. kk

