

Captain Dipl.Ing.
R. C. B u h l h e l l e r
Independent Marine Surveyor
Member of the Association of German
Marine Surveyors
Safety Inspector in Representation of
Panama Maritime Authority



Neuer Wall 18
20354 Hamburg / Germany
Tel.+49 (0) 40 / 34 44 57
Mobil: +49 (0) 172 / 439 37 98
Fax.: +49 (0) 40 / 357 10 976
E-mail: RolandBuhlheller@aol.com

Bank: Deutsche Bank
Acc.: 65 05 184; BLZ. 200 700 00
Swift-Code: D E U T D E D B H A M
IBAN No.: DE 63 2007 0024 0650 5184 00

Buhlheller, Neuer Wall 18, 20354 Hamburg

Herrn
Oliver Bahr
Kirschstrasse 11
24641 Sievershütten

Hamburg, 03. Dezember 2009

Wertgutachten

Im Auftrag des Eigentümers

Herrn
Oliver Bahr
Kirschstrasse 11
24641 Sievershütten

besichtigte der unterzeichnende Sachverständige am 26.
November 2009 den ehemals dänischen Fischkutter

„Stjernen RU.101“

um ein Urteil über dessen Wert zu geben.



Bild 1 : Schiff vor dem Winterlager



Bild 2 : Schiff winterfertig



Bild 3 : Schiff winterfertig

Das Fahrzeug war voll ausgebaut und lag zum Zeitpunkt der Besichtigung in beim Yachtservice „Schreiber“ in Büdelsdorf, Rader Insel auf flottem Wasser. Das Fahrzeug war winterfertig hergerichtet.

Neben den besichtigten Teilen und den vorgelegten Unterlagen stützt sich das Gutachten auf Angaben des Eigners der bei der Besichtigung anwesend war.

I. Allgemeines

Das besichtigte Fahrzeug wurde 1938 auf der Werft P. Jacobsen, Lango, in Dänemark als Fischkutter aus Holz gebaut. Der Kutter wurde bis ca. 1970 als Fischereifahrzeug eingesetzt. Danach erfolgte der Einsatz nach mehreren Umbauten als Sportboot.

Das besichtigte Fahrzeug wurde vom jetzigen Eigner 2004 erworben und bis 2007 vorkommen um- und ausgebaut, danach als Sportfahrzeug auf der Ostsee eingesetzt.

Das Fahrzeug wird als Sportboot für private Zwecke genutzt.

Folgende Hauptabmessungen wurden festgestellt:

Länge über alles.....14,50 m
Länge Wasserlinie.....11,80 m
Breite.....3,95 m
Tiefgang.....1,60 m
Großmast.....11,00 m
Besan.....9,00 m
Verdrängung.....ca. 16,00 t
Takelung.....Ketch
Segelfläche.....ca. 60m²
Unterscheidungssignal.....DJSY
MMSI.....211 178 570
Reg.-Nr.....RU. 101
Baujahr..... 1938
Heimathafen.....Eckernförde

II. Rumpf

Der Rumpf ist aus Lerche karweel geplankt. Die Spanten sind aus Eiche.

Der Rumpf wurde vom jetzigen Eigner vollkommen überholt und umgebaut. Dabei wurden mehrere Spanten neu eingesetzt. Die gesamte Außenhaut wurde dabei neu konserviert und mit einem Antifaulinganstrich versehen.



Bild 4: Beplankung

Die Plankenstöße waren dicht, gleichmäßig und schmal. Sie gaben keinerlei Hinweise auf Leckagen. Es zeigten sich soweit einsehbar keinerlei Weichstellen bzw. Fäulnisbildungen.

Die Kalfaterung war sauber . Die Arbeiten am Rumpf wurden handwerklich einwandfrei ausgeführt.

Der Rumpf ist als dicht anzusehen. Dies gilt auch für den Bereich um der Abdichtung am achteren Stevenrohr, des Wellenlagers und der Bilge.



Bild 5: Innenbeplankung

Der Schiffskörper wird mit einer hölzernen Scheuerleiste bzw. den beidseitig angebrachten Rüsteisen wirksam geschützt.

Das Fahrzeug besitzt eine umlaufende hölzerne Schanz mit Schanzkleid. Die senkrechten Stützen sind durchs Deck geführt und solide befestigt. Eine ausreichende Sicherung gegen Seeschlag ist durch diese Anordnung gegeben.

Zusätzlich ist auf der hölzernen Verschanzung eine einzügige Seereling mit Niroststützen angebracht.



Bild 6: Umlaufende Schanz



Bild 7: Schanzstützen, Hauptdeck

Das Hauptdeck ist mit einem Stabdeck belegt. Die einzelnen Planken sind vollkommen in Ordnung, die Vergußmasse zeigte keine Schrumpfungen.



Bild 8: Hauptdeck



Bild 9. Deckaufsatz

III. Verschuß- und Lenzeinrichtungen, Decksausrüstung.

Sämtliche Rumpf- und Decksöffnungen können wirksam gegen Seeschlag geschlossen werden. Die Bullaugen sind fest verschlossen. Der Niedergang wird durch eine massive Türe mit Schiebeluke gesichert. Durch diese Anordnungen kann der Verschlusszustand des Schiffes jederzeit schnell, einfach und sicher hergestellt werden.



Bild 10: Niedergang zum Salon

Das Fahrzeug ist mit einer fest eingebauten elektrischen Lenzpumpe und zwei Handlenzpumpe ausgestattet.

Der 30 kg Stockanker kann mit einer Handankerwinde betrieben werden.

IV. Rigg und Besege lung.

Das Fahrzeug ist als Ketsch getakelt. Es werden:
Klüver, Fock, Groß und Besan gefahren.

Beide Masten wurden 2005 gebaut und zeigten keine Beschädigungen.

Das gesamte stehende und laufende Gut sind als neuwertig zu bezeichnen. Die Wanten sind mit Jungfern solide verspleißt und am Püttingeisen haltbar angebracht. Sämtliche Deckbeschläge sind fest verschraubt. Im Bereich der Püttings und der Beschläge sind keine Kraftspuren zu sehen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die vom Rigg kommende Zugkraft problemlos auf den Rumpf abgeleitet wird.

Die Segel waren bei der Besichtigung nicht angeschlagen, konnten aber unter Deck besichtigt werden und sind als neuwertig zu bezeichnen.

Insgesamt ist das Rigg gut ausbalanciert und leicht zu handhaben. Bei der vorgegebenen Takelung kann der Segeldruckpunkt ziemlich tief gehalten werden, was eine geringere Anfangsstabilität erfordert und Ballastgewicht im Kielbereich einspart.

Obwohl keine Stabilitätsunterlagen vorlagen, erscheint das Rigg im Verhältnis zum Rumpf und Ballast als sicher und vernünftig.

V. Unter Deck.

Das Fahrzeug ist unter Deck in einem vorderen Schlafraum mit anschließender Nasszelle und Salon mit Pantryzeile und Navigationsecke eingeteilt.

Die Außenhaut ist teils verkleidet, teils naturbelassen und gelackt. Das Fahrzeug ist dem Schiffstyp entsprechend geschmackvoll eingerichtet.

Als Kocheinrichtung dient ein Petroleumherd.



Bild 11: Salon mit Achterkoje



Bild 12: Herd mit Pantryzeile

Desweiteren ist die Pantryzeile mit einem Kühlschrank und einem Warmwasserboiler ausgestattet. Eine Heizung könnte problemlos nachgerüstet werden. Die Anschlüsse sind bereits vorinstalliert.



Bild 13: Navigationsecke

VI. Maschinenanlage/Elektrik/Tanks

Die Antriebsanlage besteht aus einem DAF 6 Zylinder mit 100 PS und Zweikreiskühlung.

Baujahr ca. 1980

Die Maschine ist von Deck aus durch leicht zugänglich und steht auf einem soliden Stahlfundament.

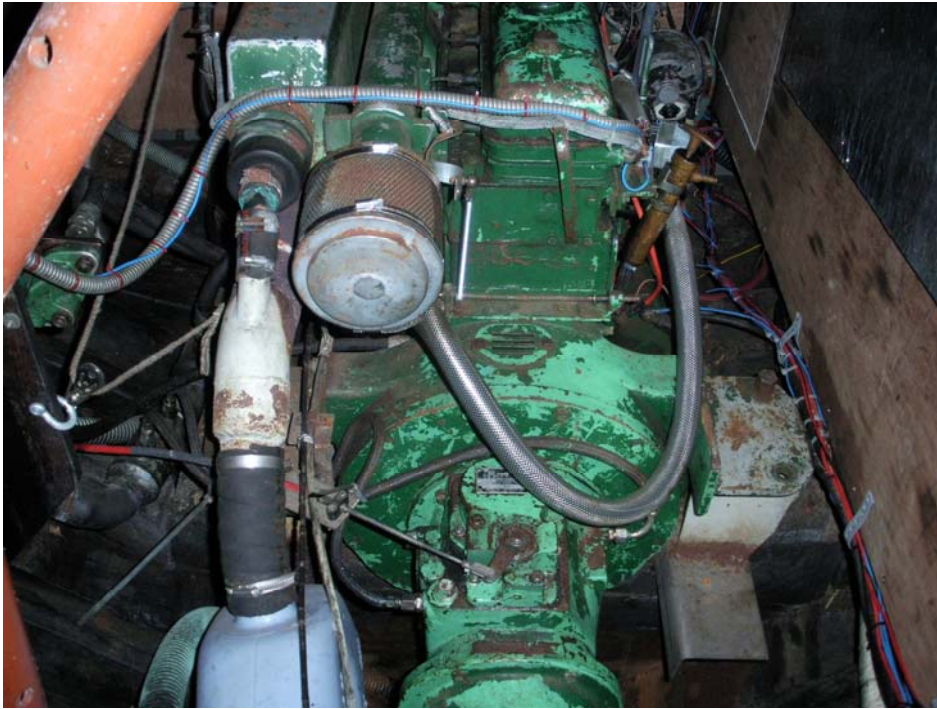


Bild 14: Maschinenanlage

Die Antriebsanlage war fest gelagert und ausreichend belüftet. Die gesamte Anlage befand sich in einem gewarteten und einsatzfähigem Zustand. Als Kontrollinstrumente befinden sich Umdrehungszähler, Amp.-Meter, Voltmeter und Öldruckmesser an Bord. Das gesamte Kabel- und Leitungssystem war seefest verlegt.

Die Stromversorgung erfolgt durch 2 x 96 A/h Batterien und zwei Starterbatterien je 78 A/h.

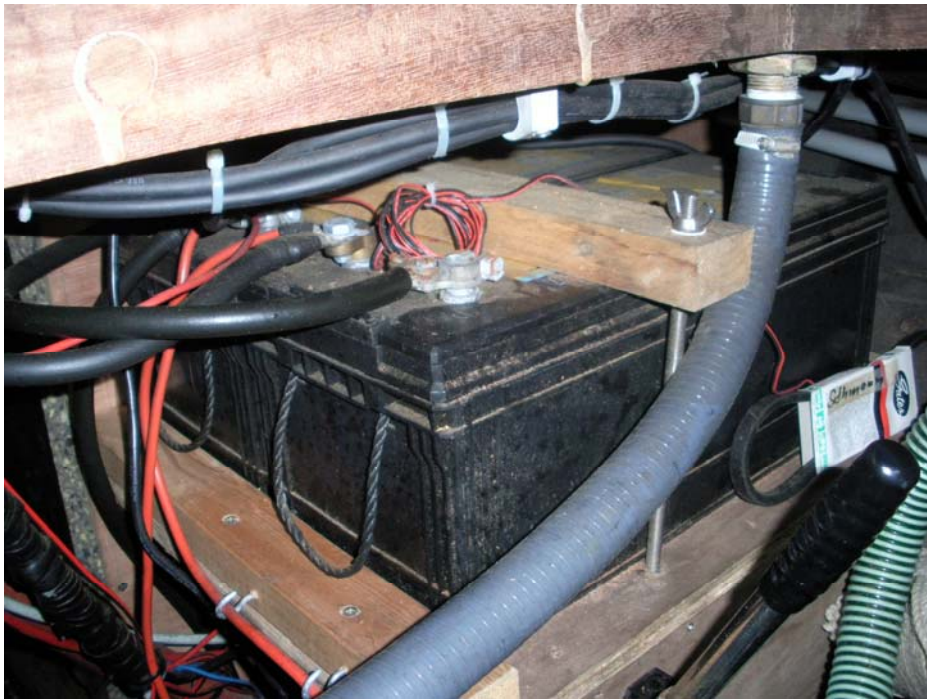


Bild 15: Batterien

Treibstofftank aus VA von ca. 260 l

Die Frischwassertank aus VA ca. 250 l

Die Leistung der Maschine wird über ein „Paragon „ - Getriebe auf einen 3-flügeligen Festpropeller abgegeben. Die Sichtung der Propellerwelle verlief ohne Befund.

Das Getriebe wurde 2008 generalüberholt

VII. Ruderkörper und Steuerung

Die Steuerung erfolgt dem Schiffstyp entsprechen mit einer Pinnensteuerung. Das Ruder war aus Holz und in einem vollkommen intakten Zustand.



Bild 16: Pinensteuerung

VIII. Nautische Ausrüstung/ Sicherheits- u. sonstige Ausrüstung.

Steuerkompaß

Beiboot (Dingi)

GPS Anlage

UKW-Seefunkanlage

Lot

Log

IX. Beurteilung der Schiffes

Die der Beurteilung des Schiffes stand die starke und solide Bauweise des Rumpfes und des Decks im Vordergrund.

Die Außenhautbeplankung, die Spanten und Decksbalken waren in einem sehr guten Zustand. Sämtliche Hölzer waren nach Feststellung der Unterzeichners gesund und frei von Rottstellen. Das Schiff ist in all seinen Teilen in einem trockenen Zustand.

Die Maschinenanlage ist in ihren Hauptbestandteilen in einem gewarteten und sehr gepflegten Zustand.

Es ergaben sich keinerlei Hinweise auf Schäden an den Aggregaten und Hilfseinrichtungen.

Das gesamte Kabel- und Leitungssystem war seefest und haltbar eingebaut.

Unter Berücksichtigung der Abmessungen des Schiffes und der damit verbundenen Einsatzmöglichkeiten und der Tatsache, daß es sich um einen „Oldtimer“ handelt für den es nur einen relativ begrenzten Interessenkreis gibt, schätzt der unterzeichnende Sachverständige den Wert des Schiffes einschließlich der Ausrüstung und Mehrwertsteuer auf

€ 110.000,--

(in Worten: Euro Einhundertzehntausend)

Das die Besichtigung ohne Inbetriebnahme des Motors auf flottem Wasser erfolgte, setzt die obige Schätzung voraus, dass sich das Unterwasserschiff und die Antriebsanlage mit

Welle, Propeller und Ruder in einem gleich guten Betriebs- und Allgemeinzustand befinden wie das übrige Schiff.

Die obige Taxe wurde aufgemacht nach bestem Wissen und Gewissen unter Vorbehalt etwaiger verborgener Mängel, die dem Unterzeichner unbekannt geblieben sind und unter dem Ausschluss jeglicher Haftung.

Hamburg 03. Dezember 2009