

Auftraggeber:

Auftrag: **Wertermittlung eines 40qm Schärenkreuzers
(Replik)**

Auftragsnummer:

Auftragsdatum: 14. Juni 2019

Erstelldatum: 9. August 2019

1. Auftrag:

Der Unterzeichner wurde von _____ Gerichtsvollzieherin
beim Amtsgericht _____ am 05.08.2019 beauftragt, ein Segelboot vom Typ 40qm
Schärenkreuzer zu besichtigen und den aktuellen Zustand und Zeitwert zu ermitteln.

2. Allgemeine Hinweise:

Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass wir zur Feststellung von Zustand und Wert einer Yacht nur übliche und zerstörungsfreie Sichtbefundungen oder Funktionsprüfungen, nicht aber Demontage oder Zerlegungen von Bauteilen vornehmen, sofern dies nicht ausdrücklich gefordert und mit dem Eigner bzw. Eignervertreter abgestimmt wurde. Es können also Fehler oder Beschädigungen hinter Wand- bzw. Deckenverkleidungen, sowie in Bereichen von Bilge und nicht erreichbaren Räumen nicht ausgeschlossen werden.

3. Daten des besichtigten Fahrzeuges:

Typ	Segelboot
Modell	40qm Schärenkreuzer
Konstrukteur	Arvo Urho
Hersteller/Refit	Attila Baka, Ungarn
Name	MAININKI
Flagge	Deutsch
Segelnummer	?
Material Rumpff	Rumpf: Mahagoni auf Stahl und Eiche / Deck: Teak / Aufbauten: Mahagoni
Rigg	Spruce
Baujahr	1921/2004
Baunummer	?
Gewicht	?
Länge ü.a.	14,88m
Breite	1,77m
Tiefgang	1,60m
Pflegezustand	sehr gepflegtes Gebrauchtboot mit wenigen Standschäden
Zeitwert	80.000,00 €

4. Besichtigung:

Datum	12. August 2019
Ort	82347 Bernried am Starnberger See
Teilnehmende Personen	

Die Besichtigung des gegenständlichen Segelbootes „MAININKI“ vom Typ 40qm Schärenkreuzer fand am 12. August 2019 statt. Zum Zeitpunkt der Besichtigung stand das Schiff auf seinem Straßentrailer in einer Halle der Bootswerft

am Starnberger See und war von allen Seiten gut zugänglich. Der Mast der „MAININKI“ war an Deck gelagert und fest verzurrt, der Baum war nicht an Bord. Neben dem Unterzeichner war Herr anwesend.

5. 40qm Schärenkreuzer:

Bei einem 40qm Schärenkreuzer handelt es sich um ein klassisches Regatta-Segelboot einer sog. Konstruktionsklasse, der eine Vermessungsregel zu Grunde liegt. Die Schiffe sind Sloop getakelt und besitzen einen Langkiel. Sie sind sehr schmal und lang und gibt ihnen ein sehr elegantes Erscheinungsbild.

Nach dem ersten Weltkrieg wollten nur wenige Nationen gegen die Deutschen auf internationalen Regatten segeln. Nur die Schweden und Finnen erklärten sich bereit an Wettkämpfen teilzunehmen wenn die Deutschen in die, in Skandinavien beliebte Schärenkreuzerklasse, einsteigen würden. So wurden Anfang der 20er Jahren mehrere Schiffe in Deutschland gebaut. Für den Deutschen Seglerverband war es nach dem Krieg die einzige internationale Klasse. Ab 1930 verlor aber die Klasse immer mehr an Bedeutung was auch mit dem Tod des berühmten Konstrukteurs G. Estlander zusammen hing.

Die Klasse der 40qm Schärenkreuzer erfreute sich aber weiterhin, vor allem an den Süddeutschen Gewässern, großer Beliebtheit. In den Hochzeiten der Klasse waren alleine am Starnberger See 25 40qm Schärenkreuzer zu Hause.

6. Die „MAININKI“:

Die MAININKI wurde als Replik eines alten finnischen Schärenkreuzer gebaut. Die Originalyacht wurde 1921 wahrscheinlich in Finnland nach den Plänen des finnischen Konstrukteurs Arvo Urho gebaut. Der komplett Refit bzw. der Neubau des 40qm Schärenkreuzers fand 2003/2004 bei einem ungarischen Bootsbauer Namens Attila Baka statt. Dabei wurde der alte Rumpf erst neu beplankt und danach das innere Spantengerüst erneuert. Deck und Mast sind ebenfalls neu, aber nach alten Vorlagen

und den alten Regeln gebaut. Es handelt sich quasi um einen Neubau eines 40er Schärenkreuzers.

Leider sind nur wenige Informationen über die Geschichte des original Schiffes oder des Replik verfügbar.

Die „MAININKI“ steht seit ca. 15 Jahren unbenutzt in der Winterlagerhalle der Bootswerft Fischer auf ihrem Trailer. Der Name „MAININKI“ kommt aus dem finnischen und bedeutet soviel wie „Schwell“.

7. Zustand und Ausstattung:

Zum Zeitpunkt der Besichtigung stand das Schiff in einer Halle der Bootswerft und war gut zugänglich. Laut Aussage von Herrn stand das Schiff die letzten 15 Jahre in den verschiedenen Lagerhallen der Werft und wurde nicht gesegelt. Das Schiff ist in Mahagoni Vollholz geplankt. Neben den Metallspanten scheinen die hölzernen Spanten aus formverleimten Eichenfurnier zu sein. Die Bodenwrangen sind ebenfalls aus Eiche. Das Deck besteht aus massiven Teakriemen, die auf formverleimten Spruce Deckspanten verlegt wurden. Das Dach der Kabine, die Möbel unter Deck als auch das Cockpit sind in Mahagoni. Die Bodenbretter sind wieder mit Teakholz belegt. Der Peitschenmast und der Baum sind vermutlich aus Spruce. Am Masten sind die Bereiche der aufgesetzten Beschläge wie z.B. dem Lümmelbeschlag mit einem Glasfaserlaminat verstärkt. Der Mast befindet sich in einem guten Zustand.

Der Allgemeinzustand des Schiffes ist sehr gut das es anscheinend nur wenig genutzt wurde. Der Rumpf hat beidseitig im Klarlack der Aussenhaut einige leichte Schrammen und Kratzer. Im Unterwasserbereich finden sich im Bereich des Totholzes zwei Risse, die vermutlich auf einen Frostschaden zurückzuführen sind. Sonst befinden sich der Unter- und Überwasserbereich in einem guten Zustand. Auch das Deck, der Aufbau und das Cockpit sind in einem sehr guten Zustand. Die Oberfläche des Rumpfes wurde mit einem dünnen Glasfaserlaminat überzogen. In der Bilge stand zum Zeitpunkt der Besichtigung etwas Wasser. Ansonsten waren die Bereiche unter den Bodenbrettern in Ordnung. An den erreichbaren Spanten und Bodenwrangen konnten keine sichtbaren Mängel festgestellt werden. Der Bereich um den Mastfuß war ebenfalls in einem guten Zustand.

Das Schiff ist mit 4 Winschen von Andersen ausgestattet. Alle weiteren Decksbeschläge sind von Harken. Die Navigationselektronik für Wind und Tiefe sind von der Firma SIMRAD. Laut Aussage von st für das Boot ein kompletter Segelsatz vorhanden. Dieser Segelsatz wird vermutlich auch aus dem Jahr 2005 stammen. Die Segel (2 Spinnaker und 1 Vorsegel), die sich zum Zeitpunkt der Besichtigung an Bord befanden waren in einem guten Zustand. Es gibt für das Schiff ebenfalls eine Persenning.

Das Schiff besitzt einen eingebauten Elektromotor der sich drehen läßt. Auch wurden in das Schiff zwei Kühltruhen eingebaut, die sich unter dem Sitz des Steuermanns befinden. Die Polster sind mit Alcantara in Beige bezogen.

Bei dem Strassentrailer mit Doppelachse handelt es sich um einen Harbeck Hänger vom Typ BT3500AL Baujahr 2005. Dieser befindet sich in einem sehr guten Zustand. Vermutlich hat der Hänger keinen TÜV.

8. Fotos:



Abb.#1: Blick auf den Bug backbord Seite



Abb.#2. wie #1



Abb.#3: backbord Seite



Abb.#4: Backbord Seite, Hänger mit Doppelachse



Abb.#5: Außenhaut mit eichten Kratzern im Lack, Fenderabriebspuren



Abb.#6: Kiel und Ruder, backbord



Abb.#7: Kiel und Ruder steuerbord



Abb.#8: Kiel, steuerbord Seite, Riss im Antifouling



Abb.#9: wie #8



Abb.#10: Kiel backbord Seite, Riss im Übergang Kiel zu Totholz

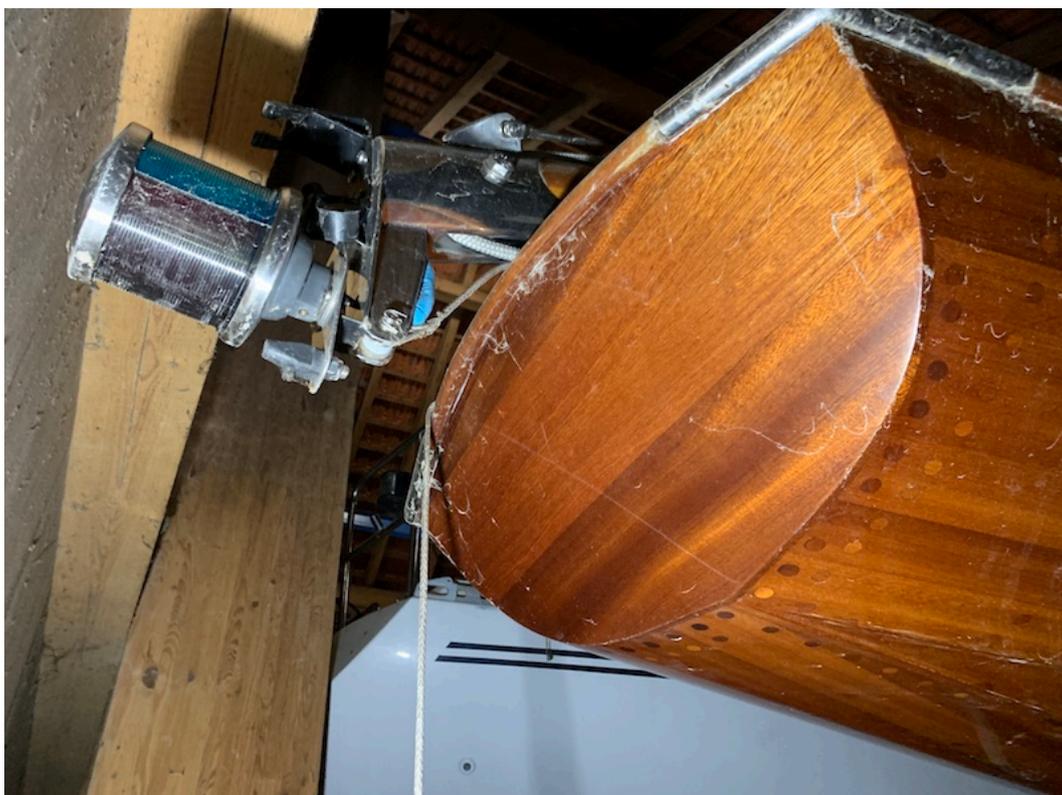


Abb.#11: Spiegel



Abb.#12: Heck steuerbord Seite



Abb.#13#: Steuerbord Seite, leichte Kratzer im Klarlack



Abb.#14: Wasserpass

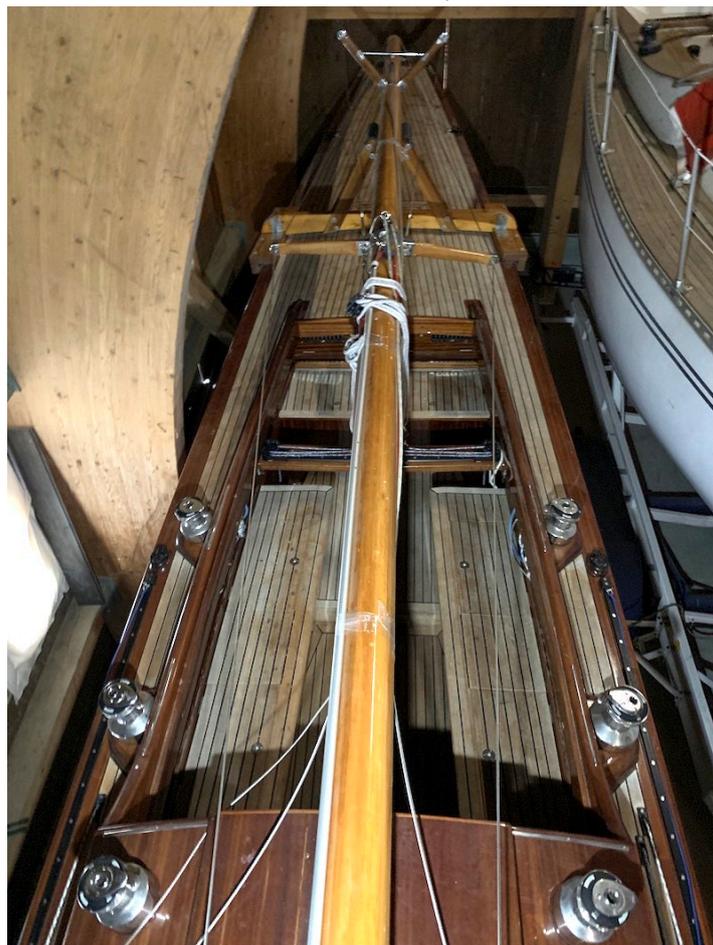


Abb.#15: Blick nach achtern, Cockpit und Mast



Abb.#16: Teakdeck am Vorschiff



Abb.#17: Decksdurchbruch für Mast

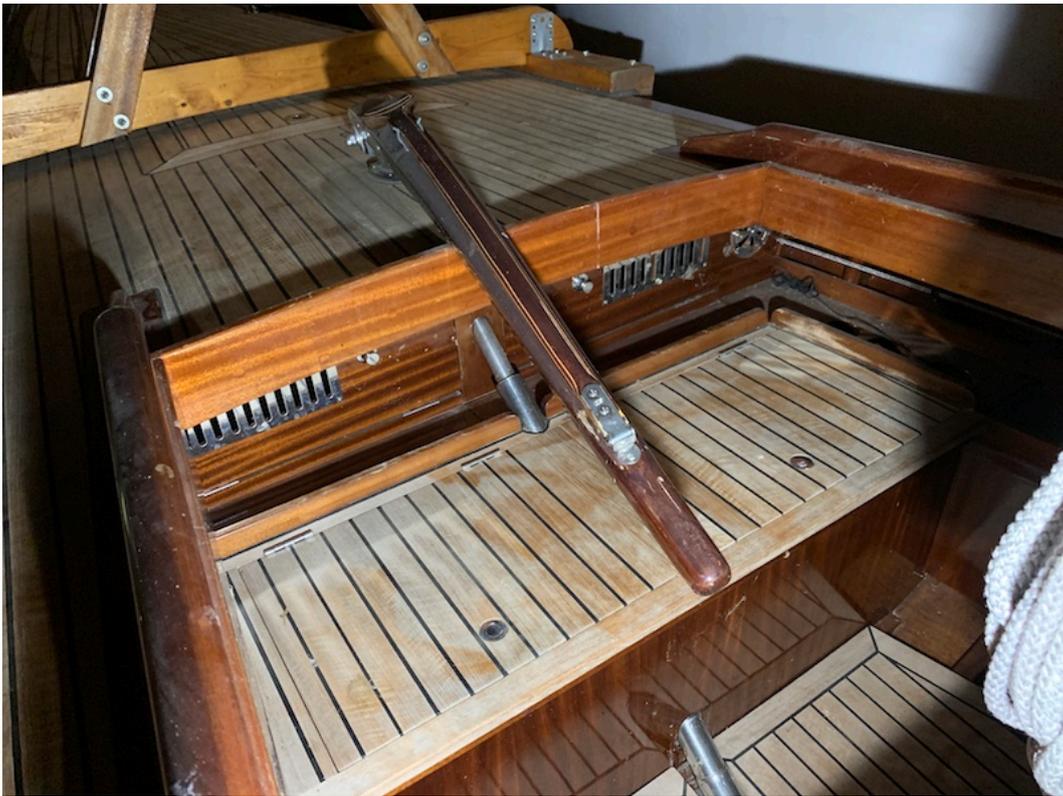


Abb.#18: Steuermannsposition Cockpit

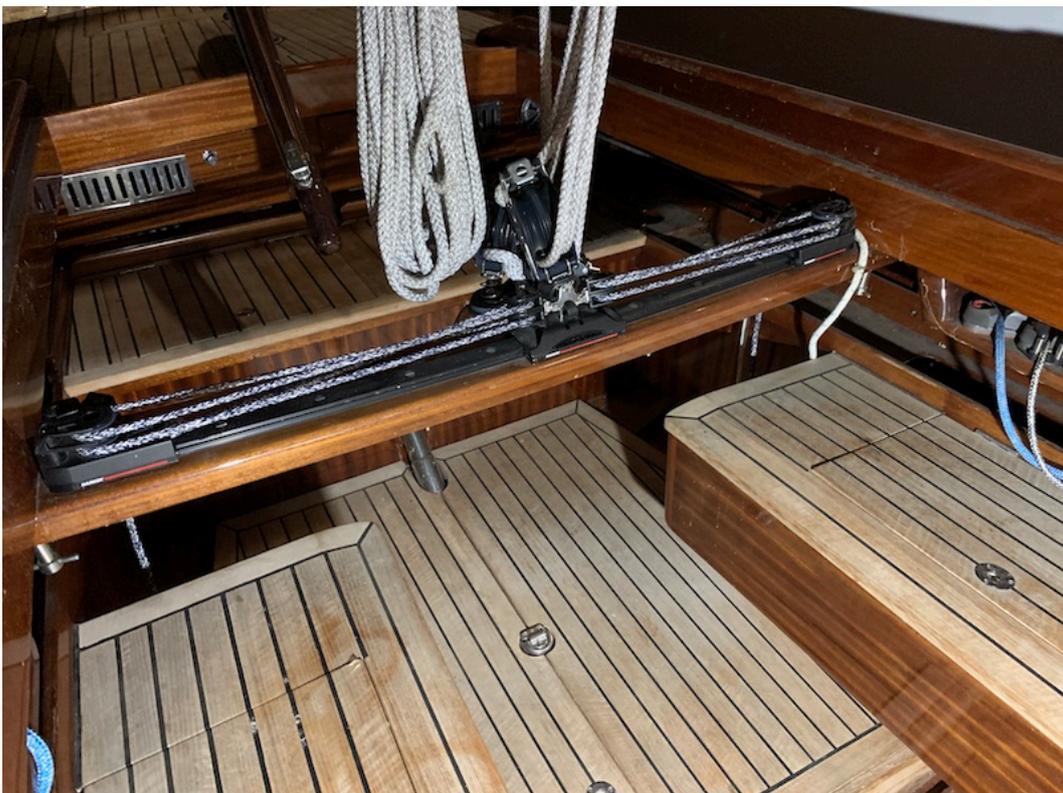


Abb.#19: Cockpit mit Traveller



Abb.#20: Niedergang



Abb.#21: Klavier unter Deck



Abb.#22: Bilge und Bilgenpumpe

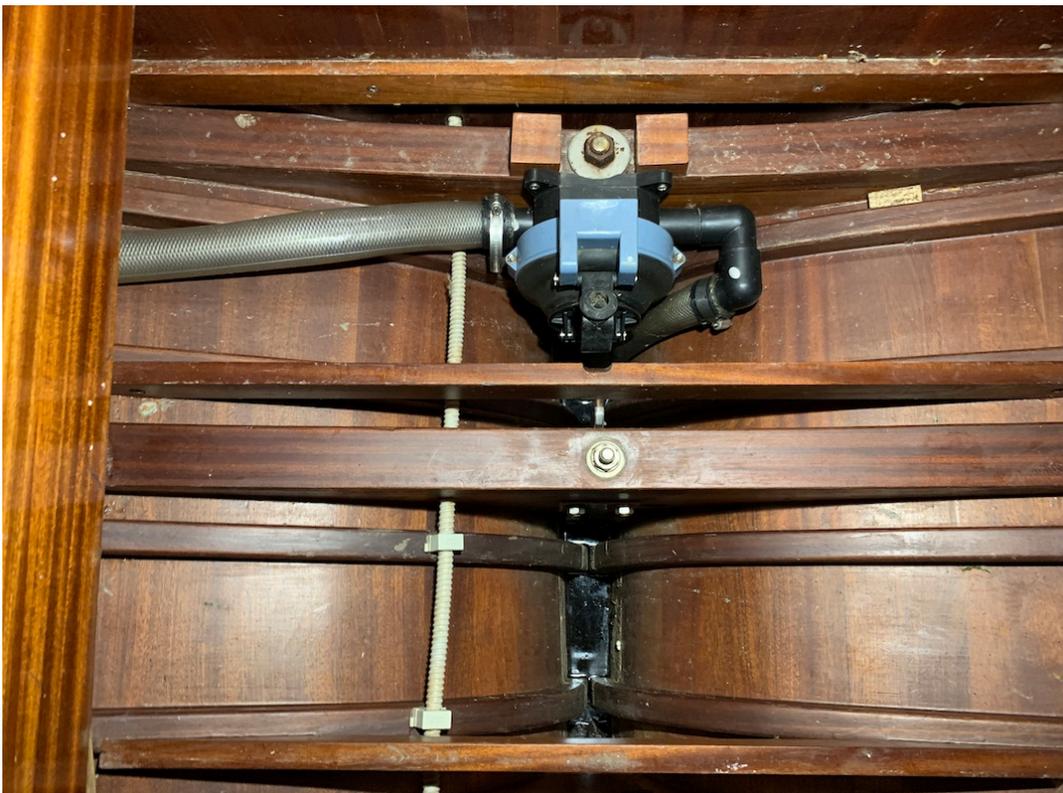


Abb.#23: Zustand Bilge



Abb.#24: Blick in die Kajüte



Abb.#25: Blick in die Kajüte

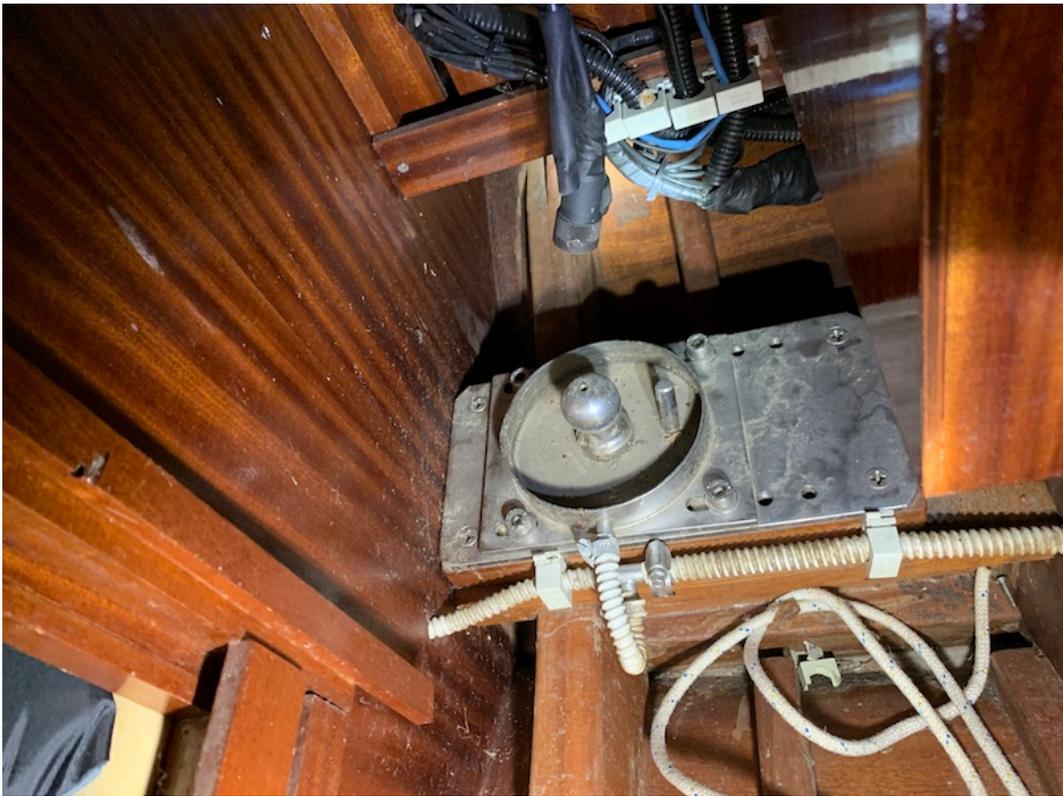


Abb.#26: Mastfuß



Abb.#27: Mastfuß



Abb.#28: Sicherungen



Abb.#29: Bilge mit kleinem Grauwassertank



Abb.#30: Automatische Bilgenpumpe

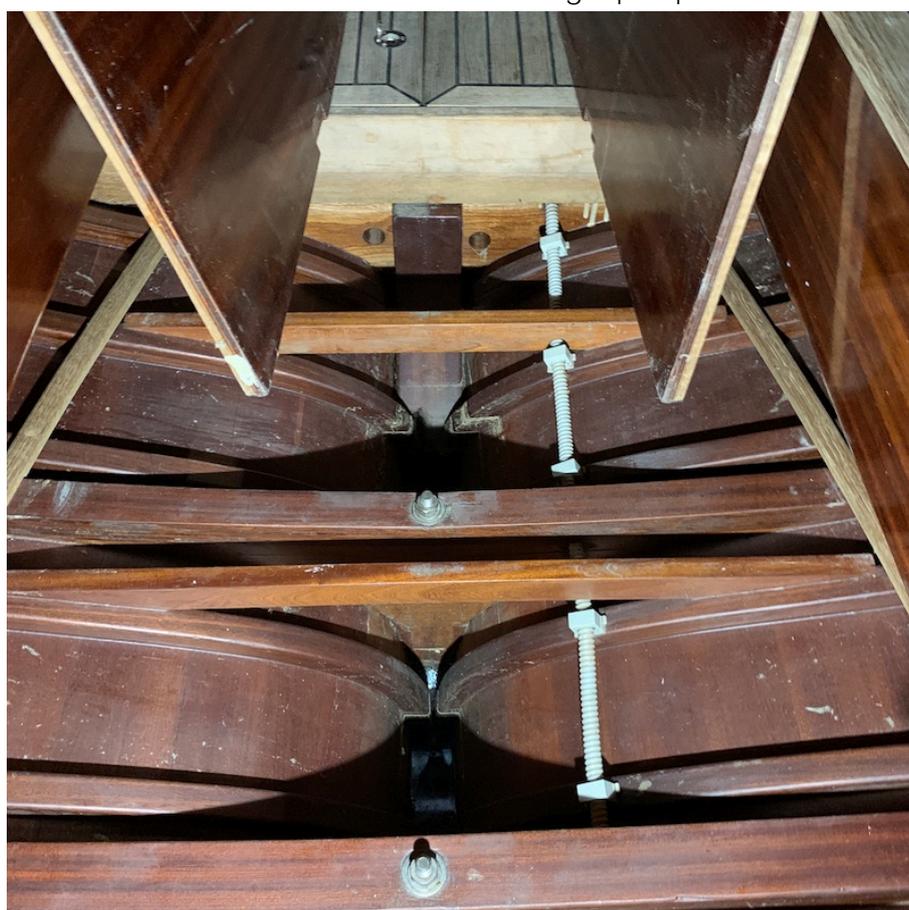


Abb.#31: Bilge im Cockpit

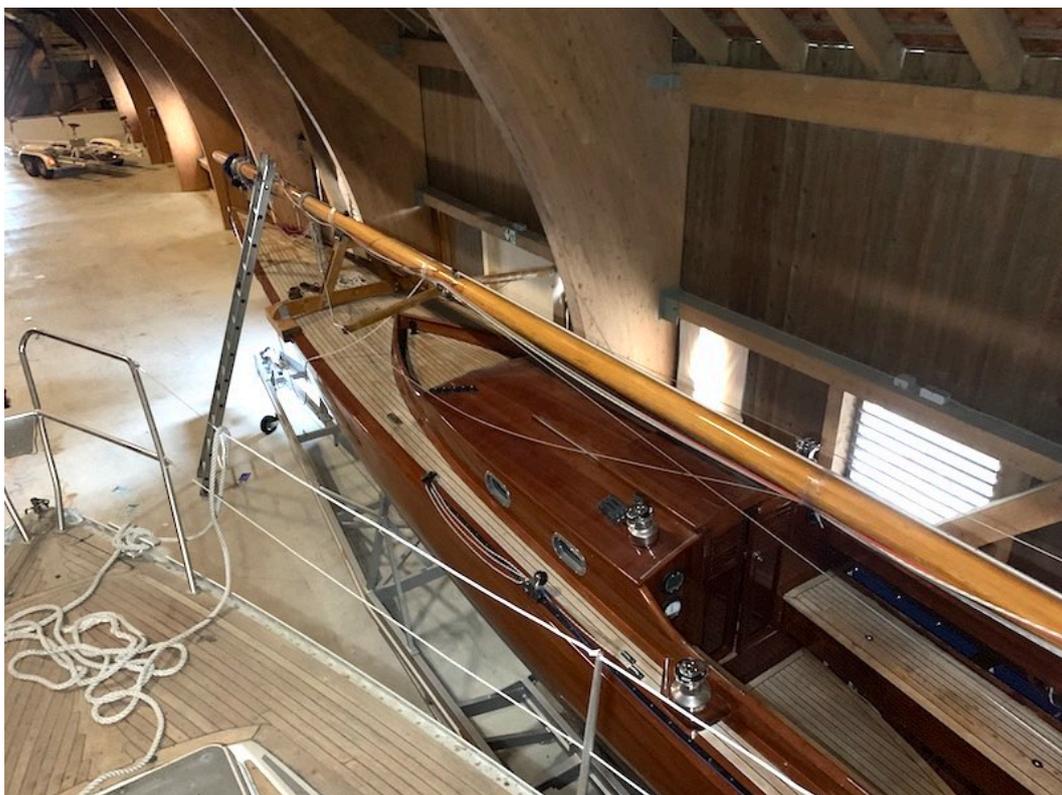


Abb.#32: Blick auf das Schiff, Vorschiff

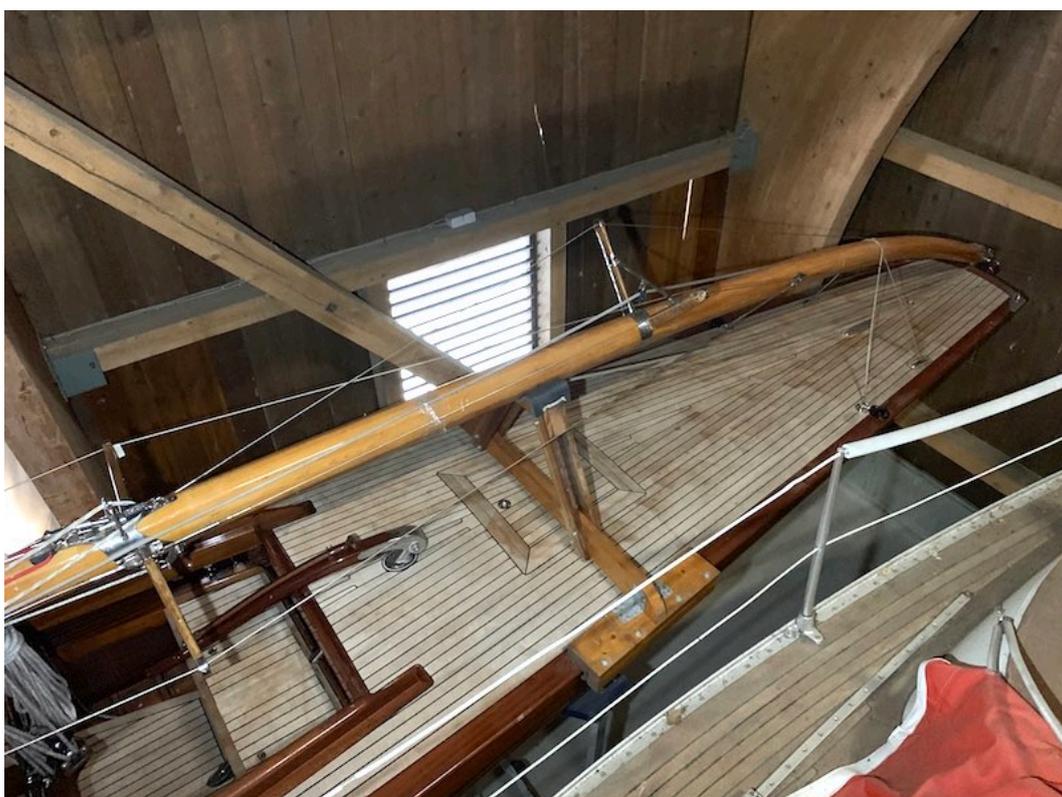


Abb.#33: Blick auf das Heck



Abb.#34: Blick ins Cockpit

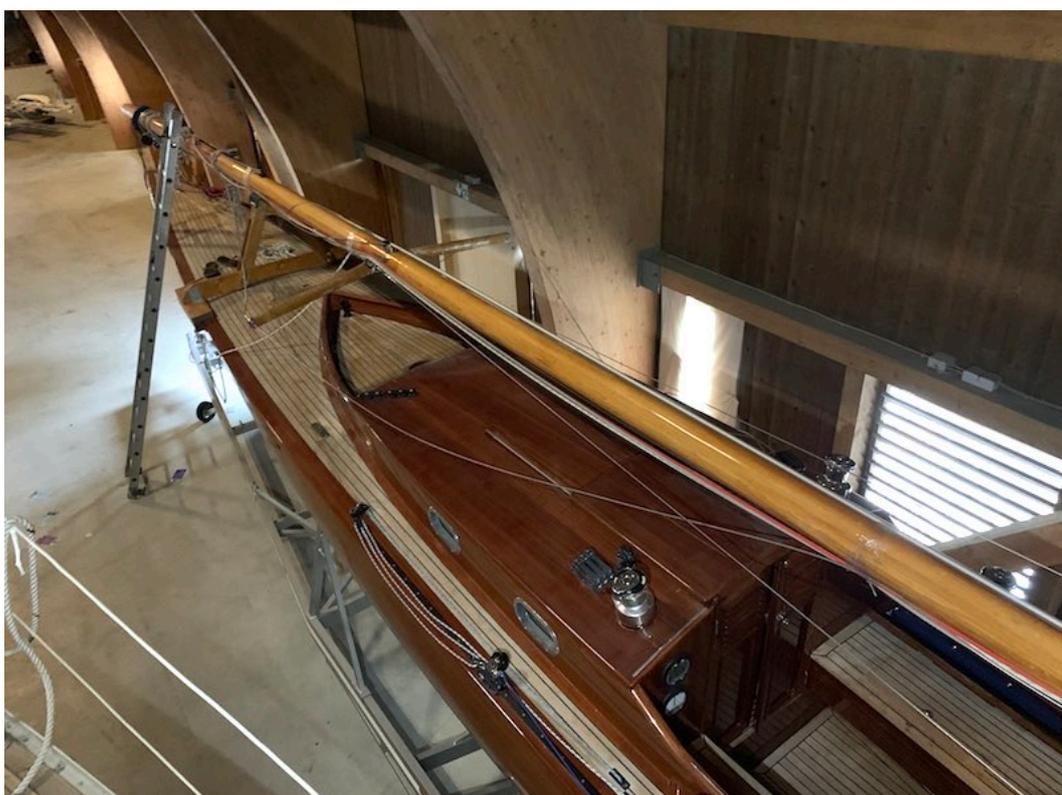


Abb.#35: Deck und Mast



Abb.#36: Masttop



Abb.#37: Mast an Deck



Abb.#38: Gashebel für Elektromotor



Abb.#39: Log/Lot und Taktikkompass



Abb.#40: Kompass



Abb.#41: Ladeelektrik



Abb.#42: FI Landstrom



Abb.#43: Habeck BT3500 AL

9. Wertermittlung:

Das gegenständliche Schiff (inkl. Hänger und Ausrüstung) kann auf einen aktuellen Zeitwert von:

80.000,00€ (i.W. achtzigtausend Euro)

geschätzt werden.

Vergleichbare Schiffe, die gerade (Stand 19.9.2019) zum Verkauf angeboten werden, wie z.B. die R 2 (Baujahr 1921) und die G25 (Baujahr 1922) liegen zwischen 95.000,00€ und 110.000,00€ als Verhandlungsbasis. Der niedrigere Wert hängt unter auch damit zusammen, dass das Schiff keine richtige Historie hat.

Der Neupreis bzw. die Restaurierungskosten eines alten Schiffes können zwischen 250.000,00€ und 350.000,00€ liegen.

10. Anmerkungen:

Die Dokumente oder Schiffspapiere sowie die Zulassungsbescheinigung für den Trailer lagen zum Zeitpunkt der Besichtigung nicht vor und konnten nicht eingesehen werden. Das Schiff wurde nur im gegenwärtigen Zustand besichtigt und weder aufgeriggt noch Probe gesegelt. Die Elektrik und Elektromotor konnten nicht auf ihre Funktion geprüft werden. Der Unterzeichner kann keine Auskunft über die Performance und Segeleigenschaften dieses Schiffes geben.

Dieser Bericht wurde erstellt nach bestem Wissen.

Inning, den 21. September 2019

