



Freundeskreis Klassische Yachten  
Herrn Wilfried Horns  
Kanalstr.30  
24159 Kiel

Scharnhagen, den 22.05.2008  
Zeichen: KY-05-116-08

**Gutachten**  
„ Seebrise “

Auftraggeber	:	Freundeskreis Klassischer Yachten
Auftragsdatum	:	November 2007
Besichtigungsdatum	:	26.01.2008
Besichtigungsort	:	Bremen, Kap Horn – Str.
Besichtigungsteilnehmer	:	Herr André Bauer, Bremen
		der unterzeichnende Sachverständige.

**Technische Daten:**

**Typ:** 50qm Seefahrtskreuzer

L.ü.A.	:	12,6 m
Br.Gr.	:	2,63 m
Tiefgang	:	1,67 m
Baujahr	:	1937
Bauwerft	:	A & R
Konstrukteur	:	H. Rasmussen
Baumaterial	:	Mahagoni auf Eiche
Antrieb	:	Innenbordmotor Yanmar 18PS
Segelfläche	:	50 m <sup>2</sup>

**Aufgabenstellung:**

Es soll der Zustand der Yacht festgestellt und Restaurierungswege aufgezeigt und erörtert werden. Die Restaurierung soll durch den Unterzeichnenden beratend begleitet werden.

### **Vorgeschichte:**

Der 50-er Seefahrtskreuzer „Seebrise“ ging 1946 als Kriegsbeute der Royal Navy nach England.

Nach mehreren Eignerwechseln wurde das Boot in 2007 aus der Bretagne, Frankreich, nach Bremen verbracht um eine Restaurierung durchzuführen.

Zum Zeitpunkt der Besichtigung steht die Segelyacht „Seebrise“ auf einem Trailer in einer eigens für die Restaurierung eingerichtete Werfthalle in Bremen, in der Kap-Hornstrasse.

### **Erster Eindruck:**

- Das Boot macht auf den ersten Blick einen völlig verwahrlosten Eindruck, der es eher in die Nähe eines Wracks rücken würde.  
Eine Restaurierung erscheint nicht mehr lohnenswert.  
Die nachträglich aufgesetzten Aufbauten und Beschläge verändern das Erscheinungsbild derart, dass man nur schwerlich einen originalen 50 er Seefahrtskreuzer von Abeking und Rassmussen erkennen kann. (Foto 1)  
Lediglich die Linien des Rumpfes deuten auf einen 50 er hin. (Foto 2)

### **Feststellungen:**

#### **1. Rumpf, Außenhaut**

- Die Außenhautbeplankung aus Mahagoni weist einige Beschädigungen am Schergang, insbesondere auf der Backbordseite, im hinteren Drittel auf.
- Unter den unzähligen, teilweise abblätternen Farbschichten ist größtenteils gesundes Mahagoniholz zu erkennen, welches auch an den Pfropfen der Kupfervernietung kaum schwarze Stellen aufweist.
- Die Plankennähte sind relativ schmal, gemessen an der Tatsache, dass das Boot seit ca. 6-7 Jahren in Frankreich, zumal im Freien an Land gestanden haben soll.  
Die Nahtöffnungen betragen höchstens ein bis zwei Millimeter, was einmal mehr auf die außerordentliche Holzqualität der A u. R Yachten hinweist. (Foto 3)

- Eine gravierende Faulstelle in der Beplankung ist auf der Backbordseite, in der fünften Planke von unten, ca. mittschiffs festzustellen, auch die Kielplanke auf der Backbordseite weist Risse im Bereich der Sponung auf.
- Ansonsten wirkt die Beplankung so, als das sie durchaus zu retten wäre und auch über der Wasserlinie, möglicherweise naturlackiert, ein schönes Bild abgeben könnte.

Letztendliche Sicherheit über den Zustand der Beplankung wird erst während des Restaurierungsfortganges gewonnen werden können.

Es ist davon auszugehen, dass ein Teil der Beplankung zu erneuern sein wird, die beiden Kielplanken, sowie die Schergänge sind auf jeden Fall auszuwechseln.

Die Entscheidung, ob die Plankennähte ausgeleistet werden müssen oder es eventuell nicht notwendig sein wird, kann erst getroffen werden, wenn das Schiff abgezogen ist und man weitere Fortschritte gemacht hat.

- Die Ballast- Kielbalkenverbindung weist erstaunlicher Weise nicht einmal starke Schrumpfung auf, jedoch an dem Ansatz der Planken im Kielbereich treten kräftige Rostnasen aus der Beplankung aus, im Besonderen im Maschinenbereich. Hier ist eine starke Korrosion der Maschinenfundamentbolzen, sowie der Kielbolzen in den abdeckenden Holzbereichen mit großer Sicherheit zu vermuten.
- Plankenspanntenverbindungen sind offensichtlich durch Auftrocknung abgelöst.
- Das Totholz im achteren Bereich der Ruderhacke ist völlig aufgetrocknet, soll jedoch bevor das Schiff in die Halle verbracht wurde noch dicht gewesen sein. (Foto 5)  
Es ist somit davon auszugehen, dass der Auftrocknungsprozess des Rumpfes noch nicht abgeschlossen ist.

## **2. Ruder:**

- Das Ruder weist starke Rissbildung auf. (Foto 4): Unsachgemäß aufgesetzte Bandeisen sollten Brüche des Ruders verhindern.

## **3. Deck, Aufbauten:**

- Alle Veränderungen an Deck, Cockpit und Aufbauten, die nachträglich an dem Boot vorgenommen wurden, sind von unfachmännischer, geradezu dilletantischer Art. Sie sind allesamt restlos zu entfernen. (Fotos 6-11)



#### **4. Verbände : Spanten, Bodenwrangen, Weger :**

- Nahezu jeder Spant der kupfergenieteten Spanten ist gebrochen. Es ist neben jedem Spant ein Reparaturspant gesetzt worden, teilweise mit Bolzen und Muttern verschraubt; die Bolzen mit Silikon eingesetzt.  
Lediglich die Spantenpaare im Vorschiff können gegebenenfalls gerettet werden.
- Der Kielbalken weist von der Oberseite keine Rissbildung auf; auch in den Planken und Spantenecken, wie Oberkante Sponung, ist das Holz hart und fest. Gravierende Rottstellen werden nicht festgestellt. Kielbolzen sind nur als Fragment erkennbar.(Foto12)
- Die alte Mastspur ist noch hart und fest, sollte jedoch genau wie die Kielbolzen ausgewechselt werden zusammen mit den Bodenwangenbolzen. Der Ballast ist zu demontieren. Dann erst kann über den Zustand des Kielbalkens befunden werden. Das Gleiche gilt für die Decksbalken. (Foto 13)
- Der Balkweger weist auf der Backbordseite am hinteren Pütting um eine Verbolzung leichte Verrottungserscheinungen auf, die jedoch noch nicht gravierend sind. Der Balkweger sieht im allgemeinen so aus, als würde man ihn belassen können, wie er ist, letztendliche Sicherheit über den Zustand der Balkweger kann erst nach Demontage des Decks gewonnen werden.  
Das Gleiche gilt für die Decksbalken. ( Foto 14 ).  
Die Verbindungen der Horizontalknie weisen starke Korrosionsmerkmale auf. Die Knie sind zu erneuern. (Foto 15)
- Die Stahlbodenwrangen im gesamten Salonbereich sind aufgrund starker Korrosion alle entfernt und nicht ersetzt worden.  
Die vorhandenen 7 Stahlbodenwrangen ab Salon bis vorne sind stark korrodiert und erneuerungsbedürftig.
- **Maschine, Fundamente:**  
Die eisernen Maschinenfundamente sind annähernd wegkorrodiert.  
Der YANMAR-Dieselmotor weist äußerlich ausgeprägte Korrosionserscheinungen auf. Es ist davon auszugehen, dass auch die Brennräume mit den Kolben korrodiert und die Maschine somit abgängig ist.

**Empfohlene vorläufige Restaurierungsmaßnahmen:**

1. Demontage des Ballastkiels.
2. Decksbelag mit Kajütaufbau entfernen, wobei die Deckbalken zunächst möglichst unversehrt bleiben sollten.
3. Beginn des Auswechselns von Spanten und Bodenwrangen. Beginnend in einfachen und leichten Bereichen, die keine großen Schwierigkeitsgrade bereiten; mittschiffs Salonbereich, weil weniger Bucht und weniger Schmiege. Nach Fertigstellung von Spanten und Bodenwrangen und deren Verbindungen, Säuberung des Schiffes von innen, sprich Entfernung der alten Lackschichten, schleifen der Beplankung in dem Bereich, wo Spanten ausgewechselt werden, konservieren des Bootes von innen.
4. Reparatur von beschädigten Planken, im Besonderen der Schergang, der mit Sicherheit ganz und gar erneuert werden muss. Auf der Backbordseite ist eine Beschädigung der Kielplanke festgestellt worden, auch die ist höchstwahrscheinlich auszuwechseln. Es ist nicht auszuschließen, dass während der Instandsetzungsarbeiten noch weitere Plankengänge gefunden werden, die erneuert werden müssen.
5. Prüfung und Erneuerung der Decksbalken mit Kajüt- und Cockpitschlingen.
6. Anfertigung und Montage der Stahlbodenwrangen.
7. Erneuerung des Teakdecks. Hier besteht noch Entscheidungsbedarf, ob eine Sperrholzlage unter das Teakdeck gelegt werden soll.
8. Erstellung des Kajütaufbaus mit Cockpit und Vor - und Achterluken.

9. Montage des Ballastes mit neuen V4A Kielbolzen ( oder Silicium - Bronze ).
10. Gegebenenfalls Ausleisten des Rumpfes nach vorherigem Abziehen.
11. Lackarbeiten.
12. Beschaffung und Montage von Beschlägen.

### **Zusammenfassung:**

Von dem 50er Seefahrtskreuzer „ Seebrise “ sind für die Durchführung einer Restaurierung nur ein Großteil der Beplankung, der Vorsteven und gegebenenfalls der Kielbalken, sowie die Balkweger verwendbar.

Alle anderen Bauteile wären zu erneuern.

Das Ausmaß dieser Instandsetzungsmaßnahmen wäre kaum noch als Restaurierung auszusprechen, sondern annähernd als Neubau.

Die durchzuführenden Maßnahmen setzen ein hohes handwerkliches Können und Fachwissen voraus, wobei der Zeitaufwand nicht zu unterschätzen ist.

Es wird empfohlen, zumindest in Teilbereichen professionelle Hilfe zeitweise in Anspruch zu nehmen.

Die Instandsetzung der vorgenannten Segelyacht stellt eine große Herausforderung dar, gleichwohl ist es ein sehr lohnendes Projekt einen 50er Seefahrtskreuzer von A&R wieder auferstehen zu lassen.

Scharnhagen, 22.05.2008



-Uwe Baykowski-



Foto 1



Foto 2



Foto 3





Foto 4



Foto 5



Foto 6





Foto 7



Foto 8





Foto 9



Foto 10





Foto 11



Foto 12





Foto 13



Foto 14





