

GUTACHTEN

Auftrag Nr.: 43687-22047

1. ALLGEMEINE ANGABEN

Auftraggeber	Hanse Marine Versicherung-AG
Anschrift	Grosser Grasbrook 10, 20457 Hamburg
Auftragsdatum	14.04.2022
Police-Nr.	11287659-11
Versicherungssumme	EUR 200.000,00
Selbstbeteiligung	EUR 1.500,00
Versicherer / Vermittler	Pantaenius GmbH
Ansprechpartner	Herr Fey
Schadenummer	01-2022-000463
Schadendatum	03.07.2018
Schadenort	Rauma Syväraumalahti, Finnland
Schadenergebnis	Grundberührung
Versicherungsnehmer	Christian Goecke
Anschrift / Telefon	Otto-Hühn-Strasse 9, 58256 Ennepetal
Skipper zum Schadenzeitpunkt	Der VN selbst

2. BESICHTIGTES FAHRZEUG

Name	CHRISTINA
Typ	Baltic 37
Hersteller	Baltic Yachts Ltd.
Abmessungen	11,30 x 3,66 x 2,06 m
Baujahr	1981
Baunummer	42
Motortyp	1 x Volvo Penta MD2020
Motornummer/n	34910-V1567
Pflegezustand	gut
Vorläufig zertifizierte Schadenhöhe	EUR 35.000,00

SY Baltic 37 „CHRISTINA“ bei der Firma Henningsen und Steckmest



Innenansicht / Salon der SY Baltic 37 „CHRISTINA“ mit den Hauptschadensbereichen

3. ANGABEN ZUR BESICHTIGUNG

Datum	19.04.2022, 12.07.2022
Ort der Besichtigung/en	Werft Henningsen & Steckmest, Kappeln, Schlei
Teilnehmer / Funktion	Am 19.04.2022 Der Versicherungsnehmer, Herr Sven Wehrenbrecht / Bootswerft Wehrenbrecht als Vertreter des Eigners, Malte Steckmest als Vertreter der Reparaturfirma, der Unterzeichner. Am 12.07.2022 Der Versicherungsnehmer, der Hauke Steckmest als Vertreter der Reparaturfirma, der Unterzeichner.

4. AUFGABENSTELLUNG

Es soll ein Gutachten zum ursächlichen Entstehen von Schäden an SY Baltic 37 „CHRISTINA“ erstellt werden. Die benannte Segelyacht soll vor Ort besichtigt werden. Das Schadensbild soll beurteilt und hinsichtlich der Schadenskausalität mit einer möglichen Havarie bewertet werden.

5. SCHADENHERGANG

Der Eigner und Versicherungsnehmer Herr Goecke schilderte das Ereignis wie folgt:

Am 03.07.2018 lief die „CHRISTINA“ unter Motor in den Gewässern vor Rauma Syväraumaalhti, Finnland, beim Verholen der SY aus dem Industriefhafen in den Yachthafen auf einen nicht verzeichneten Stein im Fahrwasser. Die Geschwindigkeit über Grund war ca. 3 Knoten, bei einer sofort durchgeführten Kontrolle wurde kein Wassereinbruch festgestellt, eine Kontrolle des Unterwasserschiffs und des Kiels am Folgetag durch Abtauchen ergab eine kleine Anstoßstelle im Bleiballast des Kiels an der Vorderkante im Übergang zur Kielsohle.

Eine weitere Grundberührung in der Folge schließt der Eigner aus.

Siehe Anlage 1 und Anlage 2, Auszug Logbuch der „CHRISTINA“ vom 03.07.2018, Auszug Reiseblog vom 03.07.2018

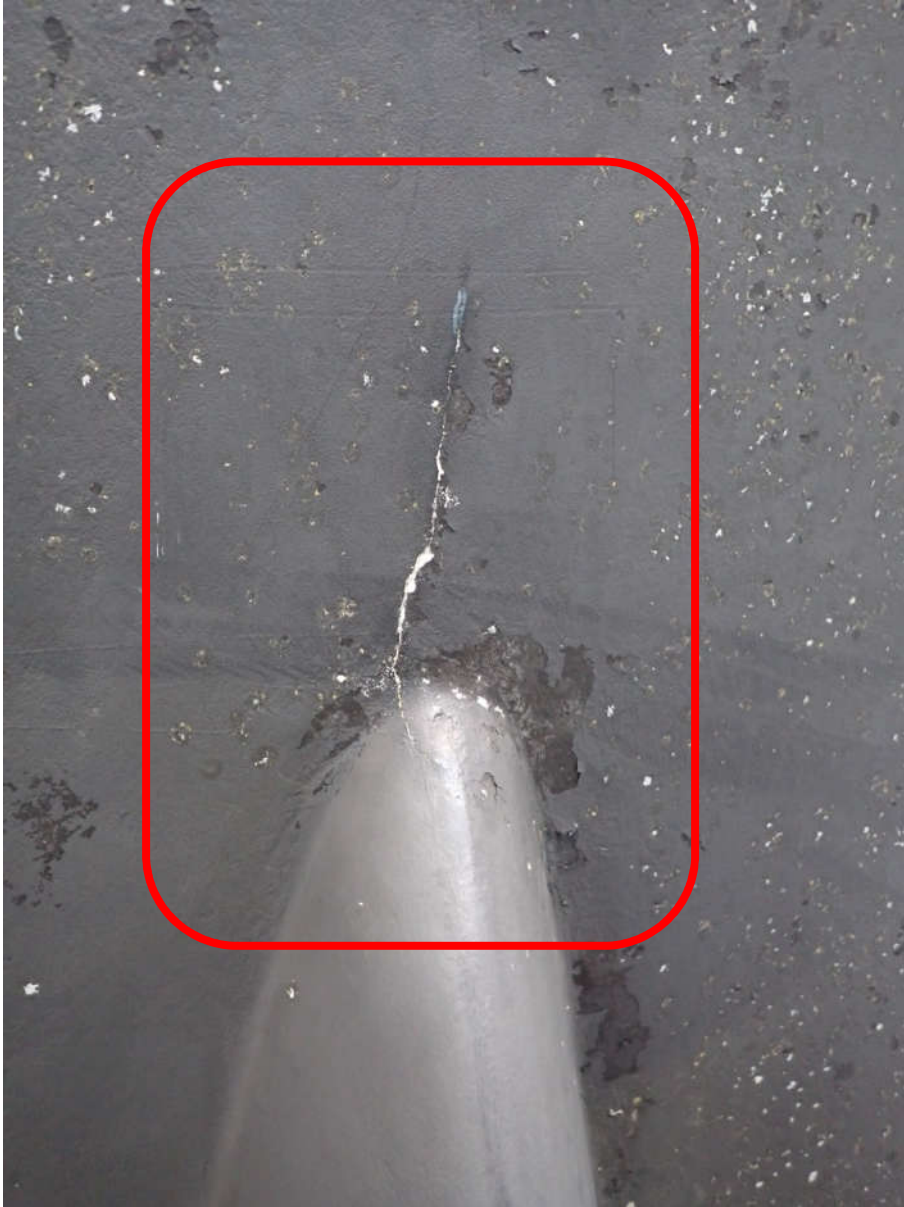
6. FESTGESTELLTE SCHÄDEN

Zum Zeitpunkt der 1. Besichtigung der SY Baltic 37 „CHRISTINA“ befand sich die gegenständliche SY im Lagerbock in einer Halle der Firma Henningsen & Steckmest. Zum Zeitpunkt der 2. Besichtigung waren einzelne Bereiche im Salon und im Unterwasserschiff gemäß den Absprachen während der ersten Besichtigung „freigeschliffen“, d.h., die Oberflächenbeschichtung durch Schleifen entfernt. Es konnten folgende Beschädigungen festgestellt werden:

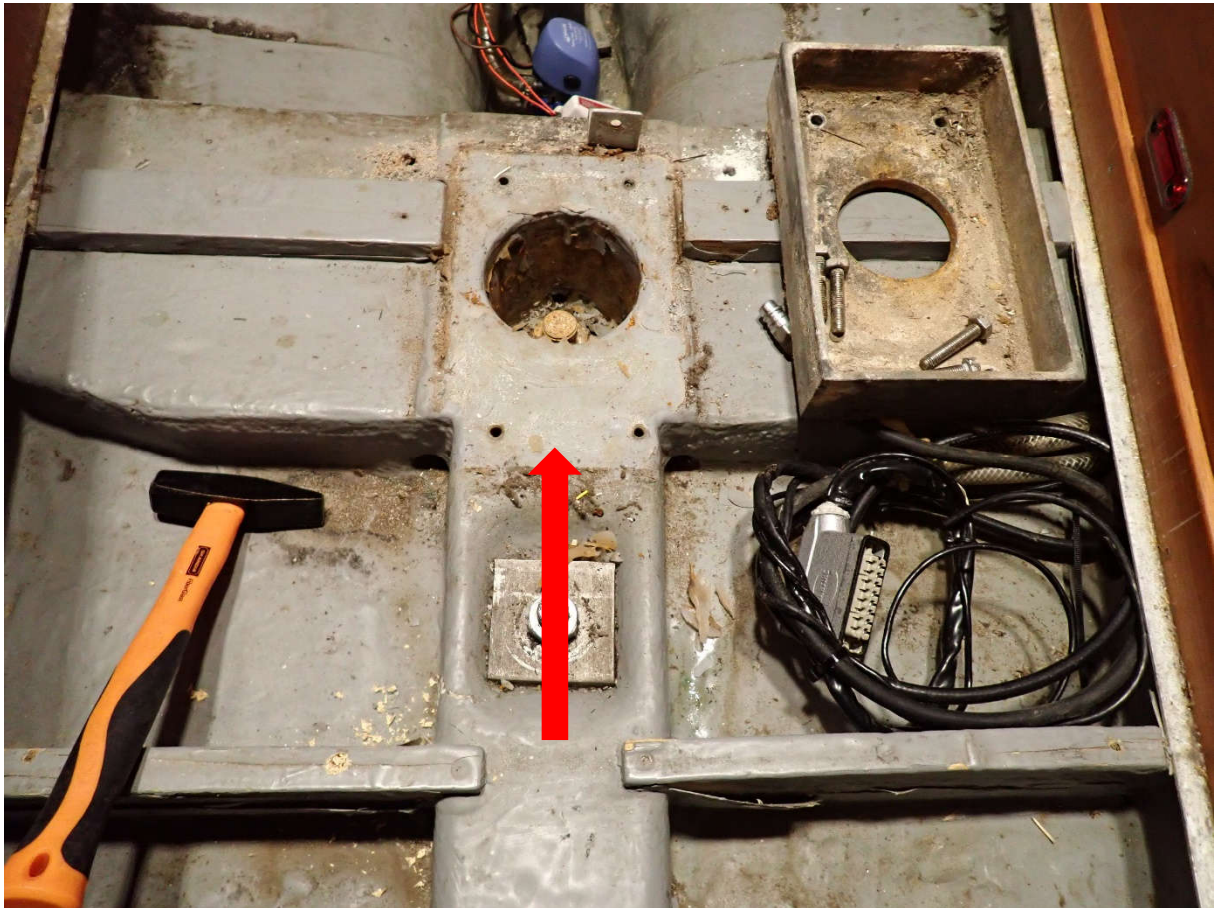
- 6.1. Die Kiel-Rumpfverbindung ist umlaufend beschädigt. Im vorderen Bereich, auf einer Länge von ca. 450 mm, tritt Feuchtigkeit aus der Kielnah aus.



- 6.2. Im Rumpflaminat, Übergang Kielvorderkante zum Rumpf, ist mittig eine Rissbildung auf einer Länge von ca. 200 mm vorhanden. Salzkristalle sind an den Rändern zu erkennen.



- 6.3. Im Salon, umlaufend um das Mastfundament (doppelte Bodenwrange), sind Risse in der Topcoatbeschichtung im Bereich der Übergänge Wrange zu Rumpflaminat vorhanden, sowie Rissbildungen im Laminat der Wrange / Längsstringer in der Mitte Schiff.



Das Fundament für den Mast.

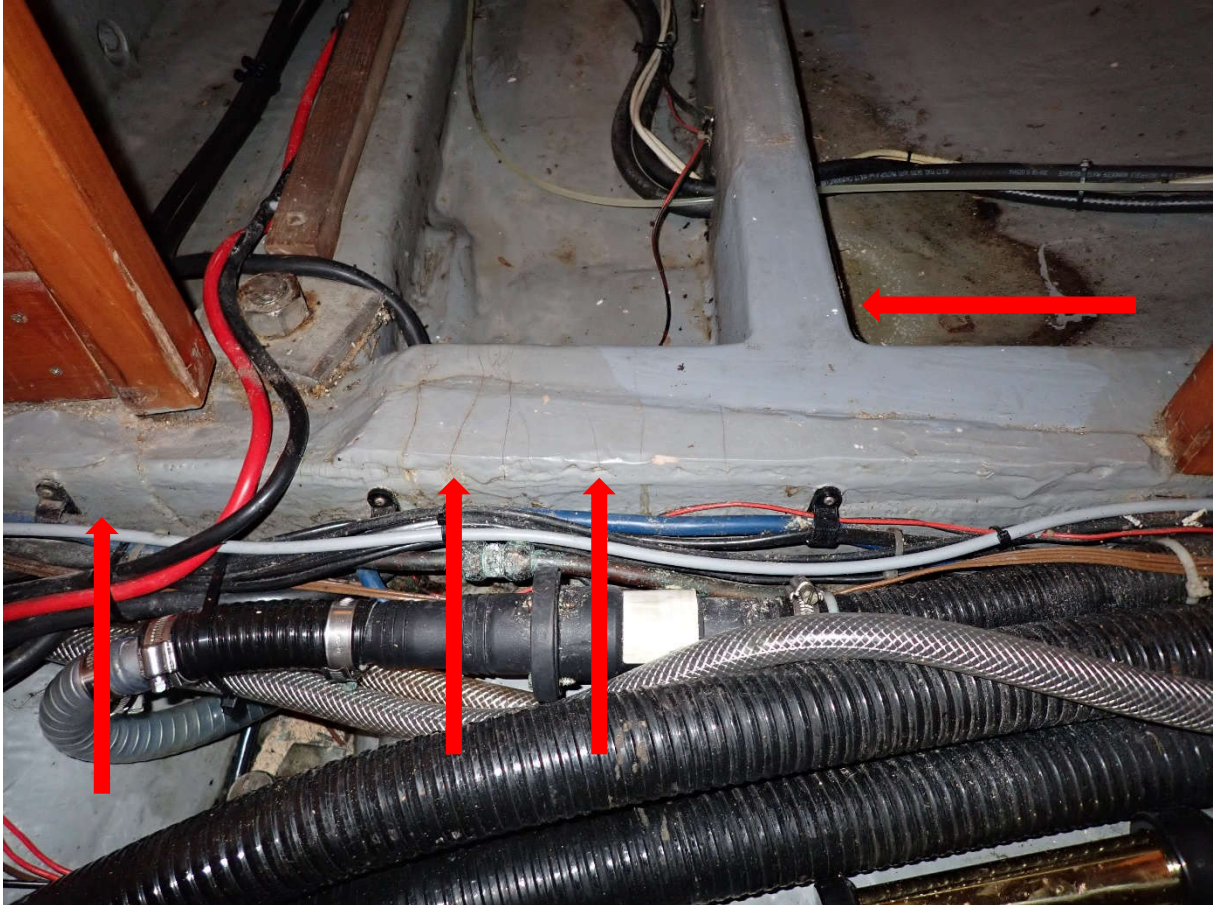


Rissbildung im Laminat, exemplarisch, am Mastfundament

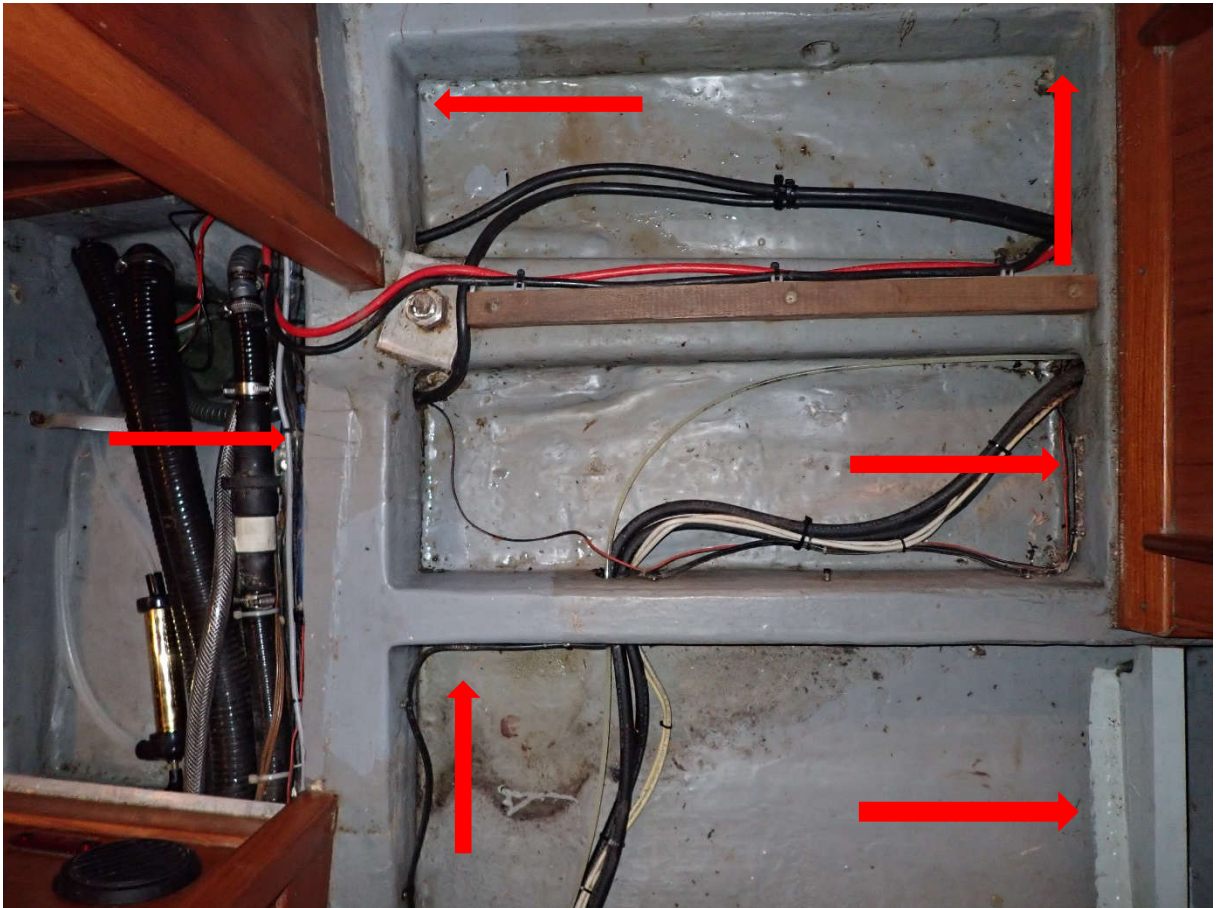


Rissbildung im Laminat, exemplarisch, am Mastfundament

- 6.4. Die Bodenwange zwischen der Pantry, Stb., und dem Nav-Platz, Bb., ist im Gurt als auch den Seiten an mehreren Stellen gebrochen. Reparaturstellen und partielle „jüngere“ Farbbeschichtung sind festzustellen.



6.5. Im Bereich vor dem Niedergang, zwischen der Pantry und dem Navplatz, sind umlaufend Risse, Brüche und ältere Reparaturstellen festzustellen.





Exemplarisch, Brüche und Risse in der Wrange und dem Stringer unterhalb der Pantry auf der Stb.-Seite. Deutlich zu erkennen, die nicht fachgerecht ausgeführte Reparatur durch „überstreichen“ mit Topcoat.

Zur weiteren Schadensanalyse und zur Ermittlung des Schadensausmaß wurden weitere Maßnahmen abgestimmt und durchgeführt. Das sind im Einzelnen:

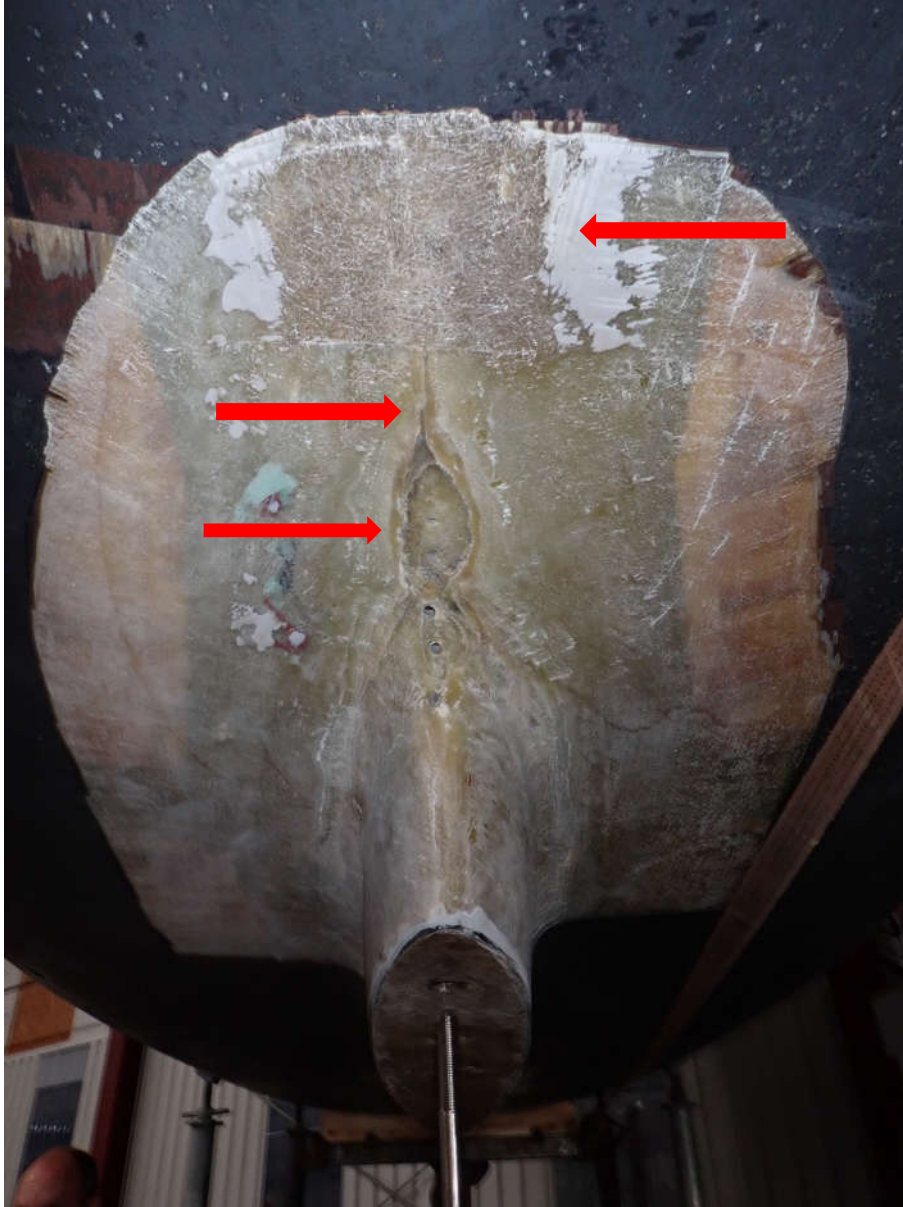
- Die Demontage des Kiels
- Demontearbeiten im Salon (Kabel, Schläuche, Inneneinrichtung)
- Schleifmaßnahmen im Salon im Bereich der festgestellten Risse und Brüche, sowie Schleifmaßnahmen außen am Rumpf in den betroffenen Bereichen umlaufend um den Kiel

6.6. Das Rumpflaminat außen, oberhalb der Kielachterkante ist freigeschliffen und unauffällig.

- 6.7. Das Rumpflaminat umlaufend um die Kielvorderkante ist auf einer Fläche von ca. 1,5 m² freigeschliffen. Auf einer Fläche von ca. 1 m² ist das Rumpflaminat oberhalb der Kielvorderkante nach vorne laufend (Richtung Steven), durch Weißbruch beschädigt, im Bereich des festgestellten Risses/Bruchs im Laminat. Der Übergang des Kiel- in das Rumpflaminat an der Vorderkante und ca. 250 mm auf beiden Seiten nach achtern laufend, ist durch Weißbruch und strukturelle Schädigung durch Fäulnis / Feuchtigkeitseinwirkung beschädigt.



Nach den Schleifarbeiten austretende Feuchtigkeit aus dem Rumpflaminat an der Kielvorderkante.



Das vordere Rumpflaminat nach weiteren Schleifarbeiten. Zu erkennen, weiter Austritt von Feuchtigkeit aus dem Laminat, Delamination, partiell Fäulnis im Laminat, unsach- und unfachgerechte Reparatur eines Altschadens im Rumpflaminat vor dem Kiel.



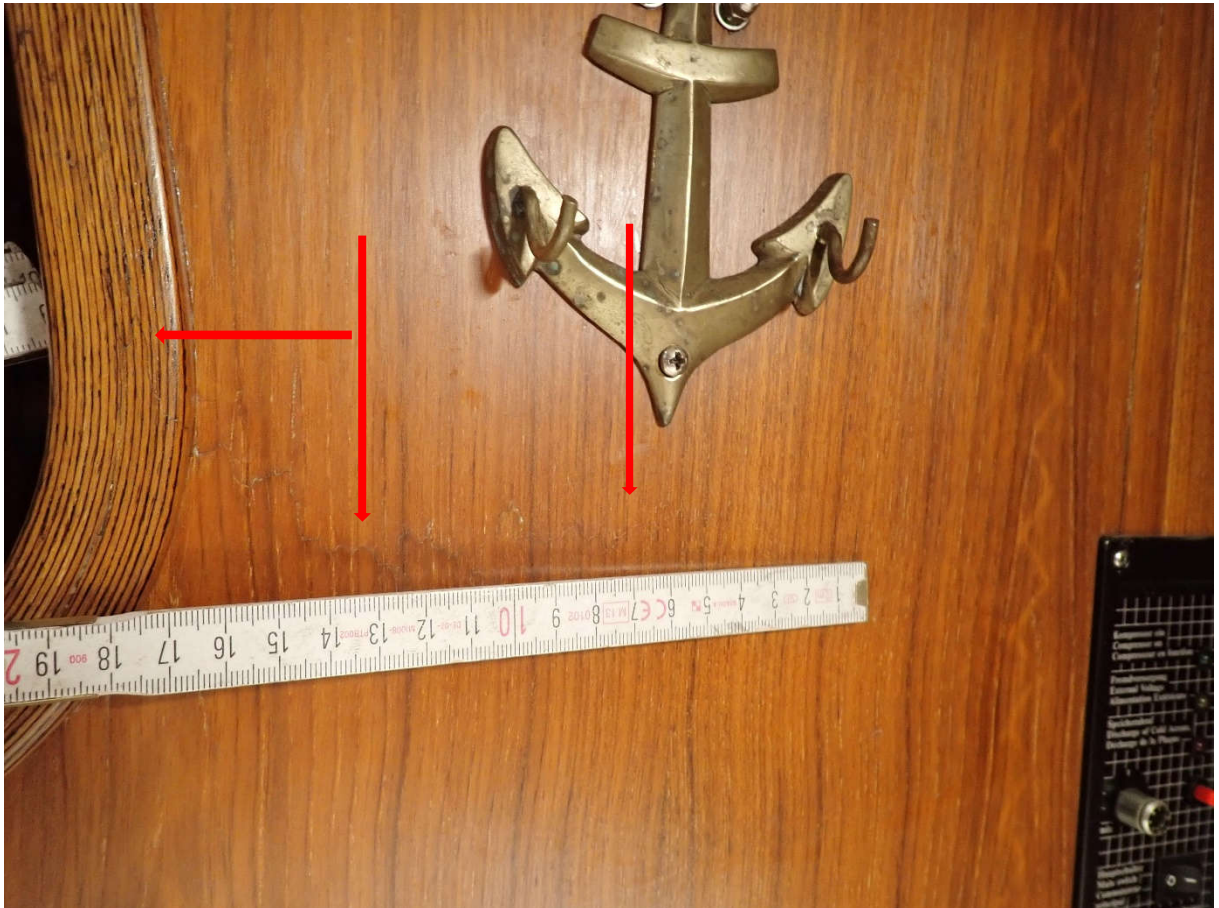
Wie zuvor, im Detail. Delamination im Rumpflaminat durch Fäulnis im Laminat.



Zur Einordnung der Schadensbereiche. Der demontierte Kiel und die freigeschliffenen Bereiche im Rumpf, Unterwasserschiff.

- 6.8. Das Pantryschott ist waagrecht und senkrecht gebrochen. Die Bruchlänge beträgt ca. 180 mm waagrecht und ca. 250 mm senkrecht.





Der horizontale Bruch des Pantryschotts



Der senkrechet Bruch des Pantryschotts auf der Stb.-Seite

7. BEURTEILUNG DES SCHADENBILDES

Die unter 6. festgestellten Beschädigungen sind gemäß Schadensschilderung und vorliegender Dokumentation dem beschriebenen Ereignis aus dem Jahr 2018 nicht zuzuordnen.

Die gegenständliche SY Baltic 37 „CHRISTINA“ weist umfangreiche Reparaturbereiche im Rumpflaminat vor dem Kiel und im Salon an den konstruktiv wichtigen Bauteilen wie Bodenwrangen, Stringern und dem Fundament für den Mast auf. Diese „alten“ Reparaturen sind nicht fach- und sachgerecht ausgeführt worden, teilweise wurden Schadensbereiche nur mit Topcoat überstrichen um sie zu überdecken, das lässt auf laienhafte Reparaturversuche schließen.

Alle festgestellten Brüche und Risse innen und außen im Laminat und in den Bauteilen der Bodengruppe sind deutlich sehr alt. Das gebrochene Pantryhalbschott dokumentiert ebenfalls eine massive Grundberührung, bei der die Achterkante des Kiels soweit in den Salon gedrückt wurde, dass die Kräfte bis in das Schott geleitet wurden und dort zu dem Bruch des Sperrholzschotts geführt haben. Diese Brüche im Schott wurden „laienhaft“ überlackiert, sie wurden nicht fachgerecht instandgesetzt.

Ausweislich der festgestellten Schäden und der massiven Schädigung des Laminats durch Fäulnisabläufe im Laminat, steht für den Unterzeichner fest, dass die SY bereits mindestens einen massiven Grundberührungsschaden erlitten hat. Der Grad an Delamination durch Feuchtigkeit / Fäulnis im Rumpflaminat vor dem Kiel lässt auf ein Ereignis schließen, dass deutlich älter als das durch den Eigner geschilderte Ereignis aus dem Sommer 2018 ist. Der Unterzeichner hält es für sehr wahrscheinlich, dass die Grundberührung die diese massiven Schäden und nachweislich die erfolgte Reparatur nach sich gezogen hat, mindestens 8 Jahre alt ist.

Alle vorgenannten Tatsachen belegen für den Unterzeichner, dass der Vorbesitzer der gegenständlichen SY von diesen Schäden wusste, sie hat reparieren lassen, bzw. sie wahrscheinlich teilweise in Eigenleistung ausgeführt hat.

Nach detaillierter Analyse der freigelegten Schadensbereiche und nach Rücksprache mit Servicebetrieben die die SY in den vergangenen Jahren technisch betreut haben, sowie der Überprüfung der Plausibilität als auch der Kausalität der festgestellten Schäden zum vom Eigner geschilderten Ereignis, kommt der Unterzeichner zu dem Schluss, dass die vorgefundenen Schäden kausal nicht der Grundberührung aus dem Jahr 2018 zuzuordnen sind. Durch die massive Vorschädigung des Rumpflaminats im Kielbereich und in der Bodengruppe hat das Laminat unter der dynamischen Benutzung der SY immer weiter nachgegeben und somit z.B. zu der Spaltbildung in der Kiel-Rumpfverbindung geführt.

Nach der Feststellung, dass die Schäden kausal nicht dem vom Eigner geschilderten Ereignis zuzuordnen sind, empfiehlt der Unterzeichner alle weiteren Maßnahmen die nicht der Schadensfeststellung dienen, einzustellen, bzw. es dem Eigner zu überlassen wie er mit seiner SY weiter verfahren möchte. Der Eigner ist über die Empfehlung und die Erkenntnisse des Unterzeichners unterrichtet.

Der Unterzeichner schätzt den Gesamtreparaturaufwand auf ca. EUR 35.000,00.

8. NOTWENDIGE INSTANDSETZUNGSMASSNAHMEN

Es wurden folgende Maßnahmen zur Schadensfeststellung durchgeführt:

1. SY aus dem Winterlager in Werfthalle verholen.
2. Demontage von Teilen der Inneneinrichtung Salon.
3. Demontage Kiel.
4. Freilegen der Schadensbereiche außen im Bereich Unterwasserschiff / Kiel.
5. Freilegen der Schadensbereiche innen im Salon / der Bodengruppe.

9. REPARATURKOSTEN

Die Kosten für die Maßnahmen zur Schadensfeststellung belaufen sich auf EUR 5.012,63 gemäß den Rechnungen der Firmen Bootwerft Wehrenbrecht, Nr. RE-131-24-2022, und Henningsen & Steckmest, Nr. RE2200833.

Dieser Bericht wurde erstellt nach bestem Wissen, ohne Präjudiz für die Eintrittspflicht der Versicherer.

Hamburg, 30.08.2022

MCS Marine Claims Service GmbH
Hamburg

Anlage:

Auszug Logbuch der „CHRISTINA vom 03.07.2018
Auszug Reiseblog vom 03.07.2018
Rechnung Nr. RE-131-24-2022, Firma Bootwerft Wehrenbrecht
Rechnung Nr. RE2200833, Firma Henningsen & Steckmest