



ADOLF WESELMANN VDI
BERATENDER INGENIEUR

KONSTRUKTION, GUTACHTEN, BAUAUFSICHT
FÜR SCHIFF UND MASCHINE

Hamburg 11, den 6.10.1976
Steinhöft 11, Siomanhaus GW/HE
Fernsprecher: 35 34 75
34 60 13
nach Büroschluß: Adolf Weselmann
Gerd Weselmann G 37/76

An die
Stiftung Deutsches
Schiffahrtsmuseum
Van Ronzelen Str.

285 Bremerhaven

EINGEGANGEN		
DSM		
2. NOV. 1976		
1/5		

Betr.: 3-Mast-Bark "SEUTE DEERN"

G U T A C H T E N

Auf Antrag von Herrn Dir. Hoheisel besichtigten die unterzeichnenden drei Sachverständigen am 9.9.1976 die 3-Mast-Bark " SEUTE DEERN" in schwimmendem Zustand an ihrem Liegeplatz im Museumshafen in Bremerhaven. Zweck der Besichtigung war die Beurteilung des augenblicklichen Zustandes und Ausarbeitung von Empfehlungen für eine Wiederinstandsetzung und Erhaltung des Schiffes als Museumsschiff.

Das Schiff wurde sehr eingehend in allen Teilen untersucht und, soweit in schwimmendem Zustand sichtbar, der nachfolgende Befund festgestellt.

Die einzelnen Positionen sind in dem beigegeführten Generalplan des Schiffes entsprechend der Aufstellung markiert. Für die vorgefundenen Schäden können die ebenfalls aufgeführten Reparaturempfehlungen gegeben werden.

Pos.	Schaden	Reparaturempfehlung
1.	<u>Backdeck</u> Das Deck ist undicht und das Holz teilweise verrottet. Die Unterbauten der Poller sind stark verrottet, die Decksseitenbalken sind ebenfalls verrottet.	Das gesamte Deck einschließl. Pollerunterbauten und Decksstringer erneuern

Bankkonto: [REDACTED]

Gerichtsstand Hamburg

Sämtliche Leistungen und Lieferungen erfolgen nach G. O. J. und Vertragsbedingungen des Schiffahrtsachverständigen

Pos.	Schaden	Reparaturempfehlung
	Der Bugspriet ist weich und verrottet	Den Bugspriet erneuern einschl. erforderlicher Nebenarbeiten an der Takelage etc.
2.	<u>Aufbaudeck auf der Messe</u> Das aus Stahldecksbalken, Holzdeck und Dachpappenaufgabe augenblicklich aufgebaute Deck ist sehr weich und verrottet	Das gesamte Deck unter Verwendung der Stahldecksbalken erneuern einschließl. aller Nebenarbeiten.
3.	<u>Hauptdeck unter der Back</u> Das gesamte Deck einschließlich Decksbalken ist vollständig verrottet.	Das Deck sollte ausgebaut und durch die Festigkeit ersetzende Seitenstringer ersetzt werden.
4.	<u>Schanz</u> Die Schanz ist auf beiden Schiffsseiten einschließlich aller Stützen vollständig verrottet.	Die gesamte Schanz einschließl. aller Stützen und Topprofile erneuern incl. aller Nebenarbeiten, wie Wanten etc. los und fest.
5.	<u>Aufbaudeck hinten</u> Das gesamte Deck ist einschließl. der Decksbalken stark verrottet.	Gesamtes Deck einschließlich Decksbalken erneuern incl. Nebenarbeiten für Kammern etc.
6.	<u>Erhöhtes Poopdeck, achtern</u> Das Deck auf beiden Schiffsseiten ist stark verrottet einschließl. Decksbalken	Das Deck ist augenblicklich bereits ausgebaut und muß einschließl. Decksbalken beidseitig erneuert werden.

Pos.	Schaden	Reparaturempfehlung
7.	<u>Achterdeck</u> Das gesamte Deck ist einschließl. der Decksbalken stark verrottet.	Das Deck ist bereits ausgebaut und muß einschließl. Decksbalken erneuert werden.
8.	<u>Spiegel</u> Die Beplankung des Spiegels einschließl. der Heckspanten und Kniee ist sehr stark verrottet	Der gesamte Spiegel ist einschließlich aller Heckspanten und Verbände, sowie der Spiegelschanz incl. Stützen zu erneuern
9.	<u>Ehemaliger Laderaum</u> Die Innenwegerung im Bereich der Bilge ist, soweit erkennbar, an zahlreichen Stellen verrottet. Diese Schäden scheinen von der Oberfläche her durch den Küchenbetrieb entstanden zu sein. Nach Öffnen der Bilge konnten einige Spanten kontrolliert werden, die in gutem Zustand zu sein scheinen. Das Kielschwein ist in gutem Zustand bis auf Stellen, an denen Stahlstützen das darüberliegende Deck abstützen. Die Innenwegerung ist im Bereich der aufgestellten Wassertanks von innen verrottet.	Innenwegerung, sowie Kielschwein örtlich reparieren, einschließlich Nebenarbeiten, wie Wassertanks los und fest etc.

Pos.	Schaden	Reparaturempfehlung
10.	<u>Außenhaut</u> Die Außenhaut ist oberhalb des mit Kupfer beschlagenen Bereiches vollständig verrottet mit zahllosen Löchern in den Planken. Der Bug- und Heckbereich ist in besonders schlechtem Zustand. Das gesamte Vorschiff ist nach Steuerbord gebogen, da hier die Landbefestigung ist. Es klafft auf dem Backdeck ein 50-80mm breiter Riß auf Bb.-Seite, der sich in die Außenhaut bis zur Wasserlinie fortsetzt. Die Spanten konnten nur teilweise geprüft werden. Die Spantköpfe aber wurden an diversen Stellen als stark verrottet festgestellt. Es muß davon ausgegangen werden, daß ca. 50 % der Spanten ebenfalls verrottet sind.	Die gesamte Außenhautbeplankung auf beiden Schiffsseiten oberhalb des Kupferbeschlagenen Unterwasserschiffes erneuern. Für die Preis-schätzung wurde hier lediglich eine Stärke der Planken von 50 mm angesetzt, die für den still-liegenden Einsatz des Schiffes völlig ausreichend ist. Ca. 50 % der Spanten sind auf einer Länge von durchschnittlich 3 m zu erneuern. Das gesamte Vorschiff ist neu auszurichten einschließlich aller Nebenarbeiten.
11.	<u>Balkweger</u> Der Balkweger im Vorschiffsbereich ist stark verrottet und bereits ausgehöhlt und auf Bb.-Seite im Verlauf des Risses ebenfalls gespalten.	Balkweger auf Bb. - und Stb.-Seite im Bereich des Vorschiffes erneuern

65 Seiten

Pos.	Schaden	Reparaturempfehlung
12.	<u>Innenwegerung vorn</u> Die Innenwegerung ist im Vorschiffsbereich stark verrottet. In der jetzigen Bierlast ist die Innenwegerung an diversen Stellen von der Oberfläche her verrottet.	Verrottete Teile der Innenwegerung ausbauen, teilweise reparieren, bzw. zum Festigkeitsausgleich verstärken.
13.	<u>Nebenkosten</u>	Schiff losmachen und wieder anschließen incl. Versorgungsleitungen Verholkosten Dockkosten incl. Standgeld für die Reparaturzeit Krankkosten und sonst. Nebenkosten Stellagenbau Anstrich und Imprägnierung

Die Gesamtreparaturkosten der Positionen 1 - 12 werden geschätzt auf ca. DM 2.350.000.--
die Nebenkosten der Position 13 auf ca. DM 450.000.--
Geschätzte Gesamtreparaturkosten ca. DM 2.800.000.--
=====

Da die von den unterzeichnenden Sachverständigen durchgeführte Besichtigung lediglich in schwimmenden Zustand erfolgte, muß eine genaue Abgrenzung des Reparaturumfanges im Dock erfolgen. Für die Gesamthöhe der zu treffenden Gesamterhaltungsmaßnahmen für die "SEUTE DEERN" bietet die erstellte Schätzung jedoch eine ausreichende Grundlage.

Wegen der Gefahr des Abbruches des Vorschiffes muß dringend zu einer umgehenden Reparatur und Eindockung geraten werden.

Jens W. ...




Adolf Weselmann
Dipl.-Ing. Gerd Weselmann

J. H. Lindemann
J. H. Lindemann
DSV/FA 800/70