



**GUTACHTEN**  
**NR. 130/87**

**Auftraggeber** ..... Herr D. Flottow .....

**Sachverständiger** ..... H.D. Scharping, Schiffbau-Dipl.-Ing. .....

**Schiffsname** ..... noch nicht bekannt .....

**Typ** ..... Flottow-Entwurf .....

**Titel** ..... Wertanalyse .....

.....

.....

.....

.....

Buchholz/N., den 12. Juli 1987 .....

(Datum) (Unterschrift)



1.0 Allgemeines

1.1 Auftraggeber:

Herr Dieter Flottow  
Brookweg 50  
2870 Delmenhorst  
Tel. 04221-71602

1.2 Sachverständiger:

H.D. Scharping, VDI, STG, DBSV, SVBS  
Schiffbau-Dipl.-Ing.  
Schiffbaumeister  
öffentlich bestellter und  
vereidigter Sachverständiger  
der IHK Lüneburg-Wolfsburg  
für Bootsbau, Kunststoffbootsbau,  
verstärkte Kunststoffe und  
Binnenschiffbau  
Reiherstieg 126  
2110 Buchholz/N.  
Tel. 04181-8460

1.3 Objekt:

Segeljacht

1.4 Besichtigung:

8. Juli 1987, 10.00 - 13.00 Uhr

1.5 Besichtigungsteilnehmer:

Frau Flottow  
Herr Flottow  
SV Scharping

1.6 Besichtigungsort:

Winterlager Jachthafen  
Hasenbüren, Bremen

1.7 Aufgabenstellung:

Wertanalyse

## 2.0 Objektdarstellung

### 2.1 Legende

Das Ehepaar Flottow beschloß Anfang der 80er Jahre, ein Boot anzuschaffen. Da die Angebote nicht den Vorstellungen entsprachen, wurden die Konstruktion und der Bau in Eigenarbeit erstellt. Zur Vorbereitung wurden die Seminare der Hanseboot besucht und Fachliteratur angeschafft.

Nach Anfertigung der Zeichnungen und der dazugehörigen Berechnungen wurde mit dem Bau 1981/82 begonnen.

Zur Zeit der Besichtigung war die Jacht zu ca. 90% fertig.

Zur Ermittlung des Wertes dieser Jacht sind der Neubau-Komplett-Preis einer mittleren Boots- und Jachtwerft, der Anteil der Eigenleistung und der Verkaufswert für 1987 zu berücksichtigen.

Da die Jacht noch im Bau ist, werden zur Beurteilung außer den bisherigen Arbeiten die Baupläne herangezogen.

### 2.2 Befundaufnahme

Die Besichtigung erfolgte bei guten Bedingungen und bei ausreichendem Licht.

Die Abmessungen der Jacht betragen:

LOA	=	8,96 m
B	=	2,83 m
LWL	=	7,80 m
BWL	=	2,29 m
V	=	3,60 m <sup>3</sup>
D	=	4,10 t
Ba	=	1,60 t
AS	=	46,20 m <sup>2</sup>
Motor	=	Volvo-Diesel, MD 7 B, Saildrive

Sämtliche Zeichnungen und Berechnungen wurden zur Verfügung gestellt. Sie wurden stichprobenartig geprüft; die Ergebnisse zeigen Werte im normalen Bereich.

Die Form entspricht in etwa einer IOR-Trapez-Spantform mit steil verlaufenden Heckschnitten. Das Längen-Verdränungsverhältnis beträgt 4,79, d.h., die Jacht ist etwas schwerer als vergleichbare Boote gleicher Spantform. Die Hebelarmkurve ergibt Stabilitätswerte für ein relativ steifes Schiff mit einem Kenterwinkel von  $154^{\circ}$  und einem großen Verhältnis von  $h_0:h_u$ , d.h., die Jacht richtet sich nach einer erfolgten Kenterung sicher wieder auf.

Der Rumpf besteht aus Holz mit einer Außenhaut aus 3 mal 4 mm Khaja und 1 mal 5 mm Swietenia mit Phenol-Resorzin-Leim verklebt.

Die Spanten wurden aus Sipo-Mahagoni lamelliert, der Vorsteven aus Eiche und Mahagoni und die Bodenwrangen aus Eiche. Für die Längsspanten wurde Oregon-Pine verarbeitet; Decksbalken bestehen aus Mahagoni und Oregon in Lamellen. Der Kiel wurde aus Stahl geschweißt und mit ca. 1300 kg Blei gefüllt; der Freiraum im Kielkasten wird als Brennstofftank und als Wärmetauscher genutzt.

Der obere Abschluß des Kielkastens ist eine 20 mm dicke Stahlplatte, die über die Breite des Kastens hinausragt und mit dem Bootsboden und den Bodenwrangen verbolzt wird. Im hinteren Bereich sind 8 x M 16 und vorn 6 x M 20 Kielbolzen angeordnet.

Alle Beschläge bestehen aus nichtrostendem Stahl.

Die Einrichtung entspricht dem üblichen Standard, wurde aber in verschiedenen Punkten den eigenen Vorstellungen angepaßt.

Die Aufteilung:

Vorn:	Eignerzimmer, 2 Kojen und Schrank
Mitte:	Messe, 2 Längssofas, kleine Schränke
Hinten:	BB-Pantry, SB-Sanitärraum
	unterm Cockpit: Motor



Das Rigg besteht aus einem Francespar-Profil 172 x 118 mm, silber eloxiert, Baum 70 x 100, Drähte 1 x 19 Niro.

Der Mastfuß ist nach hinten kippbar.

Die Ankerwinde ist im Ankerkasten installiert.

Die Außenhaut soll außen hellblau lackiert werden und der Schergang natur bleiben.

Der Wasserpaß wird weiß, und die Aufbauten bleiben natur.

Das Deck bekommt einen rutschfesten Belag (TBS).

→ Insgesamt ist die Verarbeitung sehr gut durchgeführt worden in einer Qualität, wie sie von Werften aus Preisgründen kaum geliefert werden kann. !

### 3.0 Wertung

#### 3.1 Ermittlung Neuwert

Die Ermittlung des Neuwertes erfolgt nach den "Richtlinien zur Bewertung von Yachten 1982" des SVBS\*.

Dazu werden die Preise von Vergleichsjachten inkl. MWSt., Händlermarge, Zoll etc. ermittelt. Stand der Preise ist Januar 1987.

Lt. Klasings Bootsmarkt beträgt der Neupreis

1. DM	123.067.--	pro Yacht
2. DM	14.145.--	pro Meter
3. DM	37,32	pro Kg

### 3.3 Bewertung

Unter der Voraussetzung, daß die Jacht so fertiggebaut wird wie bisher und wie geplant, beträgt der Neubaupreis

DM 135.517.--

(in Worten: Einhundertundfünfunddreißigtausendfünfhundert-  
undsiebzehn Deutsche Mark)

Unter Berücksichtigung der o.a. Prämissen und zusätzlich einer ungünstigen Marktlage ist ein Verkaufspreis bis Ende 1988 von

Die Vorhersage des Verkaufspreises für das Jahr 1988 ist sicherlich heute bedeutungslos und uninteressant.

Wichtiger erscheint die Tatsache, daß die sehr beliebten und in großer Zahl gebauten Boote der Größe um 31 Fuß (ca. 9.45 m) verschiedener schwedischer Werften damals einen ca. 20% niedrigeren Verkaufspreis hatten. Der Wertverlust dürfte allerdings bei vielen dieser Boote deutlich größer sein.

Dieses Gutachten wurde unparteiisch nach bestem Wissen und Gewissen unter Berufung auf den geleisteten Eid erstellt.

Buchholz/N., den 12. Juli 1987



.....  
(Scharping)