Curtis, Frank, Looe

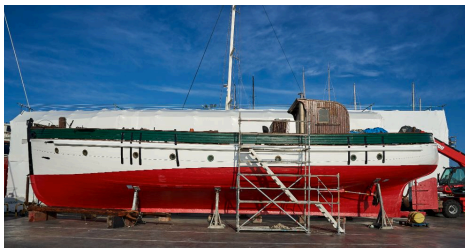
£ 68.000
VB



Bootshersteller:	Curtis, Frank, Looe	Länge:	19,48 m
Bootsart:	Motorboot	Breite:	6 m
Kategorie:	Oldtimer	Baujahr:	vor 1985
Zustand:	gut	Kabinen:	3
Liegeplatz:	Spanien, Vilanova I la Geltrú	Motor:	Mercedes-Benz 5, Diesel

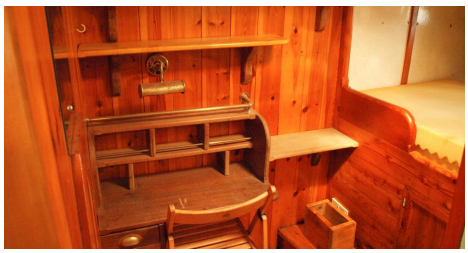
Anbieter:
Pendennis Shipyard Ltd
Tristan Jones
The docks
TR11 4NR Falmouth
Großbritannien

Mobil: +44 7971635191
Webseite: https://pendennis.com
Sprachen: Englisch







Details

Boot-ID	**s321215**
Designer	**British Admiralty**
Erstwasserung	**1942**
Refitjahr	**2026**
Kojen	**6+2**

Technische Daten

Tiefgang	**2,68 m**
Rumpfmaterial	**Holz**
Rumpfart	**Verdränger**
Wassertank	**1.818 ltr**

Motor

Modell	**Mercedes-Benz 5**

Beschreibung

Dieser Text wurde automatisch übersetzt.

WILLOWMOON – HISTORISCHES ADMIRALITÄTSSCHIFF AUS DEM JAHR 1942 – NOTVERKAUF
– ALLE ERNSTGEMEINTEN ANGEBOTE WERDEN BERÜCKSICHTIGT
Standort: Werft Vilanova, Spanien

Eine ungewöhnliche Gelegenheit, WILLOWMOON zu erwerben, ein historisches britisches Admiralitätsschiff, gebaut 1942 und anschließend zu einer traditionellen zweimastigen Gaffelketch umgebaut.
WILLOWMOON ist rund 65 ft lang und ein beachtliches Holzschiff mit dokumentiertem maritimen Erbe.

Obwohl als RESTAURIERUNGSPROJEKT geführt, wurde der Rumpf bereits umfassend instand gesetzt, was auf den Fotos des vorherigen Maklers zu sehen ist.
Die Werft Vilanova verfügt über einen eindeutigen Eigentumsnachweis und strebt einen zügigen Verkauf an einen Käufer an, der die Verantwortung für das Schiff übernehmen kann.

IM VERKAUF ENTHALTEN:
• Eindeutiger Eigentumsnachweis
• Ablösung aller Belastungen
• Kosten für das Wiederaufsetzen auf der Werft
• Ein Kalendermonat kostenfreie Liegezeit an Land
• Besichtigung nach vorheriger Vereinbarung
Nach Ablauf der Schonfrist gelten die Liegegebühren an Land der Werft.
Das Schiff wird in seinem derzeitigen Zustand angeboten. Seine Seetüchtigkeit und der volle Umfang der erforderlichen Restaurierungsarbeiten wurden nicht festgestellt, doch eine Kurzübersicht unten beziffert die Arbeiten insgesamt auf 220.000 EUR.

WILLOWMOON – Restaurierungs- und Refit-Historie 2023–26
Willowmoon wurde einem umfangreichen Programm zur traditionellen Holzrestaurierung, zu strukturellen Reparaturen und zur Aufarbeitung unterzogen. Das dokumentierte Programm wurde hauptsächlich von der auf Holzboote spezialisierten Werft Astilleros de Catalunya in Badalona, Spanien, durchgeführt und umfasst Rumpf, Deck, Spantengerüst und Segelrigg des Schiffes, wobei besonderer Wert auf den Erhalt des traditionellen Charakters und der Bauweise gelegt wurde.
Rumpf- und Deckrestaurierung
Vorgesehen war ein umfassendes Rumpfrestaurierungsprogramm, einschließlich des Austauschs von 74 Plankenteilen an Backbord und Steuerbord: 36 obere Rumpfplanken, 2 Kielgangplanken, 16 Heckplanken, 12 Vorschiffsplanken und 8 untere Plankenteile im Mittelschiff. Zusätzlich sollten 8 Abschnitte des Scheuerleistens aus Iroko-Hartholz eingesetzt werden.
Durchgängig waren traditionelle Bauverfahren vorgesehen, einschließlich feuerverzinkter Befestigungen, Edelstahlbefestigungen sowie Kalfaterung mit geteertem Garn und Werg. Zusätzliche Arbeiten umfassten Schleifen, Prüfen, Nachbefestigen und Neukalfatern der bestehenden Beplankung zwischen den Kielgängen und dem Kiel.
Das Deckprogramm umfasste den Einbau von 10 Oregon-Pine-Planken rund um das Deck und die Scheuerleisten sowie eine vorgeschlagene 20 mm dicke Oregon-Pine-Decksauflage zur Abdichtung gegen eindringendes Wasser. Verklebung mit Sikaflex 298 und Fugenabdichtung mit Sikaflex 290 waren vorgesehen, dazu die Aufarbeitung der Holzteile der vorderen und hinteren Decksaufbauten.
Spantenstruktur und Holzreparaturen
Vorgesehen war die strukturelle Restaurierung des inneren Spantengerüsts, einschließlich des Austauschs von 17 Spantarmen aus Eiche: 8 an Backbord und 9 an Steuerbord. Die neuen Bauteile sollten nach Schablone gefertigt, aus Eiche hergestellt und mit 14 mm Edelstahlstangen befestigt werden, bevor sie einen Schutzanstrich erhalten.
Das Hauptangebot für die Restaurierung umfasste außerdem die Erneuerung eines etwa 2 Meter langen Maschinenraum-Längsverbands an Backbord sowie 5 Spantarme aus Eiche je Seite, ohne Mehrkosten. Dies sind gesondert angebotene Mengen, die sich mit späteren Spantreparatur-Spezifikationen überschneiden können.
Vor- und Hintersteven-Restaurierung
Die Verstärkung des Hintersteven umfasste 6 Iroko-Verstärkungsabschnitte, 3 je Seite, verklebt mit G-Flex und mit Edelstahlbefestigungen gesichert, darunter 16-mm-Bolzen. Weitere Arbeiten umfassten den Austausch eines gebogenen Verbindungsholzes, den Einbau von 2 Eichen-Verstärkungsklötzen und die Erneuerung von 3 Lärchenplanken des Rumpfes. Risse im Hintersteven sollten mit G-Flex-Epoxidharz verfüllt werden.
Am Bug war das Entfernen von 4 Rumpfplanken vorgesehen, um den inneren Vorsteven durch ein neues Bauteil aus Iroko zu ersetzen, anschließend das Wiedereinsetzen der 4 Planken aus Lärche.

Für den vorderen Steven lagen zwei alternative Reparaturvorgaben vor: etwa 3,5 Meter Iroko-Ersatzholz oder ein lokal begrenzter Abschnitt von 1,25 Meter. Beide Varianten sahen 20-mm-Edelstahlbolzen vor; diese Alternativen sind nicht als kumulative Arbeiten darzustellen.
Rumpfkonservierung und Kalfaterung
Zur Holzkonservierung war eine vorgeschlagene Doppelvakuum-Autoklavbehandlung der Lärche sowie 2 Anstriche mit Interprotec-Epoxid-Grundierung vorgesehen. Für zuvor kalfaterte Rumpfnähte und Befestigungsköpfe auf beiden Seiten war Bostik MSR Dichtmasse vorgesehen.
Weitere Nahtarbeiten umfassten das Entfernen und Erneuern von etwa 10 gummiabgedichteten Nähten je Rumpfseite, gefolgt von Neukalfatern und Sikaflex-Abdichtung zur Verbesserung der Wasserdichtheit.
Mast-, Rundholz- und Takelagen-Aufarbeitung
Das Segelrigg-Programm sah das vorgeschlagene Ausbauen von Groß- und Besanmast einschließlich zugehöriger Bäume und Beschläge vor, um Prüfung und Aufarbeitung zu ermöglichen.
Holzarbeiten umfassten die Fertigung von 1 Ersatz-Gabelbeschlag für Rundhölzer aus Kiefer unter Wiederverwendung der originalen Metallbeschläge sowie 2 neue Kiefernabschnitte zur Behebung der Schäden am Fuß des Besanmastes.
Das Verfüllen und Schleifen von Schäden am Großmast, Besanmast und Bugspriet mit G-Flex-Epoxidharz war vorgesehen, gefolgt von 2 Schutzanstrichen der Rundhölzer.

NOTVERKAUF – PREIS VERHANDELBAR
Unser Anliegen ist es, einen ernsthaften Käufer zu finden, der eine zügige Übergabe veranlassen und die künftige Zukunft des Schiffes angemessen regeln kann.

Bitte kontaktieren Sie uns mit Ihrem Angebot, Ihren geplanten Vorhaben für das Schiff und dem voraussichtlichen Zeitrahmen für die Übernahme der Verantwortung.