



Kleines Fahrtenschiff mit Platz

Bandholm 28

Mit der Bandholm 28 testeten wir ein Schiff, das auch heute noch als Gebrauchtboot gehandelt wird. Wir wollten wissen, was dran ist, an diesem kleinen Küstenkreuzer. Ein Testbericht von Michael Trilling

Beim Test der GFK-Klassiker ist es meist der spannendste Augenblick, wenn das Schiff am Steg vor mir liegt. Schon beim ersten Anblick zeigt sich der Allgemeinzustand der Yacht. Ich kann sehen, wie ausgekreidet das Gelcoat ist und ob Haarrisse an den belasteten Stellen wie Bugkorb, Relingstützen und Mastfuß auf Schwächen hinweisen. In fast allen Fällen bestätigt sich dieser erste Eindruck, wenn ich später zur genaueren Inspektion übergehe. Im Falle der Bandholm 28 ist dieser erste Eindruck durchweg positiv.

Die kleine Yacht wirkt, als wäre sie erst wenige Jahre alt. Rumpf und Aufbau glänzen frisch poliert und Beschädigungen oder Risse sind keine zu sehen. Ich frage sofort bei Eigner Enno Kittel nach, der mir mit einem Schmunzeln das Baujahr angibt: 1975. Nachlackiert? Herr Kittel versichert mir, dass alle Flächen noch original sind, es wurde lediglich poliert und gewachst. Die Werft in Maribor hat also damals erstklassige Arbeit geleistet und sehr gute Harze verwendet. Dabei kam ihr auch die Erfahrung zugute, denn neben der Bandholm 28 wurden

hier auch die anderen Typen der Bandholm-Baureihe gefertigt: die BA 20, BA 24, BA 26, BA 27, BA 28, BA 30, BA 33, BA 35 und die Erria 25. Da die meisten der Bandholm-Schiffe auch in großer Stückzahl produziert wurden, hatte die Werft hier ein großes Know-how. Von der Bandholm 28 wurden etwa 110 Schiffe gebaut, eine große Menge, bedenkt man, dass die Yacht damals einen Neupreis von etwa 67.000 Mark hatte. Zu dieser Zeit viel Geld, aber die Bandholm 28 war ein gefragtes Schiff. Und das hat mehrere Gründe: Zum einen ist

die Bandholm 28, gezeichnet von Knud Olsen, der auch für einige andere Bandholm-Typen und die bekannte OK-Jolle verantwortlich ist, ein sicherer Kreuzer. Aufgrund des relativ hohen Schiffsgewichtes von 3,6 Tonnen in Verbindung mit dem S-Spant hat die Yacht ein sehr gutes Seeverhalten und steckt auch ruppigen Wellengang gut weg. Zum anderen ist das Schiff, gemessen an den in den siebziger Jahren verbreiteten Fahrtenyachten, schnell. So wurden damals etliche Bandholm 28 erfolgreich bei Regatten gesegelt und konnten gut vorn mithalten.

Ein drittes Kriterium ist der Ausbau der Yacht, der für ein Fahrten Schiff dieser Größe sehr durchdacht und hochwertig ausgeführt ist. Alles Argumente, die den Erfolg dieses Schiffes ausmachten. Die Bandholm ist ein Schiff, mit dem auch längere Törns auf Nord- und Ostsee Spaß machen können, wobei auf einen angemessenen Lebensstandard unter Deck nicht verzichtet werden muss. Auch die Qualität des Rumpfes, der im Handauflegeverfahren laminiert wurde, ist durch die große Laminatstärke sehr hoch. Der angebolzte, 1,6 Tonnen schwere Bleikiel wurde nach dem Verschrauben mit Laminat überzogen und so fest in die Rumpfstuktur integriert. So wundert es nicht, dass Eigner einer Bandholm 28 immer die trockene Bilge betonen.

Auch beim Bau des Decks gibt es Besonderheiten: Das Laminat wurde als Sandwich mit einem Kern aus Divinycell gefertigt und dann mit

dem Rumpf verklebt. So entsteht eine feste Struktur, die mehr Kräfte aufnehmen kann, und kleinere Undichtigkeiten können aufgrund des Schaumkerns nicht wie bei Balsaholzkernen zu einer großflächigen Beschädigung der Decksstruktur führen.

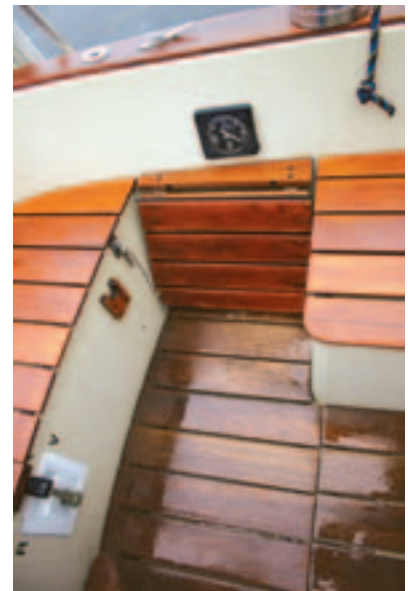
Es gab neben der von mir gesegelten Version auch die Möglichkeit, das Schiff mit einem festen Steuerstand, größerer Maschine und optional mit niedrigerem Rigg zu ordern. Ob in dieser Version als Motorsegler jemals eine Bandholm ausgeliefert wurde, ist nicht bekannt.

Neben fertigen Schiffen hat die Werft auch Kaskos in unterschiedlichen Ausbaustufen geliefert, sodass es auch Schiffe mit individuellem Innenausbau gibt.

Unter Deck

Kommt man den Niedergang herunter, so fällt einem zu allererst das große Platzangebot des Bootes auf. Verglichen mit anderen Booten dieser Größenordnung ist die Aufteilung zwar klassisch, aber so geschickt in die Abmessungen des Rumpfes gebaut worden, dass man meinen könnte, auf einem 30-Fuß-Boot zu sein.

Der gesamte Ausbau ist in Teakholz ausgeführt und solide verarbeitet. An Steuerbord findet sich die Pantry, deren Arbeitsplatte bis unter den Niedergang läuft und gleichzeitig als oberste Stufe dient. So konnte eine verhältnismäßig große Pantry



Durch Herunterklappen eines Teils der Cockpitgrating entsteht viel Platz für den Rudergänger

geschaffen werden, ohne zuviel Platz im Salon zu verschenken. Es sind viele Schubladen und Schapps untergebracht, sodass der Hausrat einer Familie mit zwei Kindern an Bord Platz findet. Gut haben mir die diversen Abdeckungen aus Holz gefallen, mit denen die Spüle, Eisbox und der Kocher bei Nichtgebrauch unsichtbar werden und eine aufgeräumte Pantry zurücklassen.

An Backbord reicht eine Hundekoje unter das Cockpit und bietet eine gute Seekoje. Die Hundekoje ist zum Salon mit einem Teilschott abgeteilt. Über der Hundekoje kann der Navigationstisch ausgezogen werden, der ein Fach für Seekarten enthält. So kann der Navigator dann, leider stehend, seiner Arbeit nachgehen. Dann ist aber die Hundekoje nicht mehr nutzbar – eine Lösung, die ich nicht für besonders sinnvoll halte, denn das Segeln, Schlafen und Navigieren ist wohl das Wichtigste an Bord und sollte ohne Einschränkungen möglich sein.

Nach vorn schließt sich der Salon mit zwei Längssofas an. Durch Wegklappen der Rückenlehnen kann die Backbordkoje bis zur Schiffsmitte zur Doppelkoje umgebaut werden, die Steuerbordkoje lässt sich verbreitern. So kann der Salon auch sehr gut zum Schlafen genutzt werden.

Zum Vorschiff geht es durch eine Schiebetür, die ein an Backbord liegendes WC und einen an Steuerbord eingebauten Schrank vom ►



Im großen Salon können die Sofas zu breiten Kojen umfunktioniert werden



Der Kartentisch kann unter das Cockpit geschoben werden

Salon abteilt. Im WC-Raum ist ein ausziehbares Waschbecken untergebracht, welches bei Bedarf einfach zur Bordwand hin weggeschoben wird. Alternativ wurde von der Werft eine Version geliefert, bei der statt des Schrankes ein fest eingebautes Waschbecken mit Waschtisch und einem kleinen Schrank darüber vorhanden sind. Da das daβ Vorschiff ebenfalls mit einer Klapptür abgetrennt ist, entsteht so ein kleiner WC-Raum, wobei es fraglich ist, ob eine solche Einrichtung auf einer 28-Fuß-Yacht sinnvoll ist. Hier muss jeder Segler selbst entscheiden, was er im täglichen Leben an Bord benötigt.

Im Vorschiff findet sich die ob-



Das Waschbecken wird zum Gebrauch herausgezogen



Die Pantry ist groß, funktionell und kann bei Nichtgebrauch mit Abdeckungen verschlossen werden

ligatorische V-Koje, die mit einer Länge von 2,15 Metern, gemessen bis in die Spitze, auch für zwei Erwachsene ausreichend ist. Durch ein einzusetzendes Dreieck zwischen den Kojen kann das komplette Vorschiff zur Schlaffläche umfunktioniert werden.

Über den Kojen befinden sich unter den Laufdecks angeordnete Schwalbennester, die in einer ordentlichen Größe ausgeführt sind und so einiges an Stauraum bieten.

Unter Motor

Die Bandholm 28 wurden mit verschiedenen Motorisierungen ausgeliefert, es wurden wahlweise ein Volvo Penta mit starrer Welle und später auch mit Saildrive oder ein Bukh-Diesel angeboten. Unser Testschiff verfügt über einen nachgerüsteten Perkins-Diesel mit 30 PS. Wer sich für eine gebrauchte Bandholm interessiert, sollte auf die Maschine achten, da zum Teil auch etwas schwächere Diesel installiert wurden, mit denen das Schiff untermotorisiert sein kann. In diesem Fall sind die 30 PS aber mehr als ausreichend, um das Schiff auch bei schlechtem Wetter noch sicher in den Hafen zu bringen.

Am Testtag ist der Wind leider sehr flau, mehr als drei Beaufort in den immer wieder heranziehenden Regenschauern sind nicht drin. Wir fahren die Bandholm rückwärts aus der Box und können so gleich das Anströmverhalten des Unter-

wasserschiffes kennenlernen. Trotz des relativ langen Kieles reagiert das Boot zügig und genau auf die Ruderausschläge, und die von ausgeprägten S-Spantern bekannten Schwächen in der Rückwärtsfahrt sind bei diesem Schiff nicht festzustellen. Unter Motor verlassen wir den Hafen und ich teste den Wendekreis: Etwa eineinhalb Schiffslängen braucht die Bandholm dafür, ein guter Wert.

Beim Motoren macht mich Eigner Kittel auf ein seltsames singendes Geräusch aufmerksam, das nur in einem ganz begrenzten Drehzahlbereich auftaucht. Ob es von der Welle stammt, kann ich nicht eindeutig feststellen, aber da hier eine andere Maschine nachgerüstet wurde, kann dieses Phänomen auf dieses Schiff beschränkt sein.

Unter Segeln

Wir setzen das Groß und rollen die Genua aus. Ich erwarte unter solch flauen Bedingungen nicht viel von dem doch sehr schweren Schiff, aber die Bandholm überrascht mich. Trotz der nur leichten Brise nimmt sie zügig Fahrt auf, und wir segeln mit vier Knoten in Richtung Dänemark. Die Segel stehen gut und mit der vorhandenen Beschlagsausrüstung lassen sie sich ordentlich trimmen. Das Großfall wird auf diesem Boot am Mast gefahren, wobei die Werft aber schon eine Umlenkung der Fallen ins Cockpit vorbereitet hat und in die Decks-

schale Podeste für die Aufnahme von Fallwischen an beiden Seiten des Niedergangs eingearbeitet hat.

Wir luven an und gehen an den Wind. Etwa 45 Grad Höhe sind ohne Probleme drin, danach segelt das Boot etwas gekniffen und verliert an Geschwindigkeit. Dieser Wert dürfte für ambitionierte Fahrtensegler völlig ausreichend sein.

Wohlthuend ist der geringe Aufwand an der Pinne, das Boot läuft fast von selbst und benötigt kaum Korrekturen. Besonders, als wir wieder etwas abfallen, hält die Bandholm auch ohne Rudergänger sauber den Kurs. Das Schiff erscheint mir gut ausbalanciert und hat an der Kreuz nur eine leichte Tendenz zum Anluven, gerade so wie man es zum konzentrierten Segeln an der Windkante gern hat.

Dabei hat der Rudergänger eine gute Sicht nach vorn und kann auf dem Sill sitzend bequem steuern.

Auf dem Rückweg macht mich Herr Kittel noch auf eine Schwachstelle der Bandholm 28 aufmerksam: die

Befestigung der Püttinge. Hier hat die Werft etwas schwach dimensioniert, sodass bei vielen Yachten Probleme mit der Festigkeit der Püttingeisen aufgetaucht sind. Die meisten Eigner haben aus diesem Grunde Unterzüge nachgerüstet, welche die Kräfte in die Schiffsstruktur ableiten. Ein weiterer Punkt, auf den Käufer eines gebrauchten Bootes achten sollten.

Fazit

Mit der Bandholm 28 ist der Werft ein toller Entwurf gelungen. Das sehr gut verarbeitete Schiff ist aufgrund der Rumpfform sehr seegängig und bietet für ein Fahrtenschiff gute Leistungen unter Segeln. Gerade bei mehr Wind sollte die Yacht ihre Stärken ausspielen können – Eigner berichten von Werten über zehn Knoten. Durch die gute Einteilung unter Deck steht viel Lebensraum zur Verfügung. Ein durch und durch solides Fahrtenboot. 

■ Der Eigner

Enno Kittel hat seine Bandholm 28, Baujahr 1973, 1998 aus erster Hand gekauft. Der Voreigner muss das Schiff sehr gepflegt haben, denn es sind nach über dreißig Jahren Segeln keine äußerlichen Gebrauchsspuren festzustellen. Das Gelcoat sieht noch immer sehr frisch aus und glänzt wie am ersten Tag. Auch alle Holzteile an Deck und im Cockpit stehen gut im Lack, und die Einrichtung sieht immer noch sehr neu-

wertig aus. Da auch der Motor bereits einmal getauscht wurde, steht diese Yacht damit keinem neuen Schiff nach. Im Gegenteil, eine solche Verarbeitung ist heute nur sehr selten auf dem Markt zu finden.

Das Einzige, was Herr Kittel an seinem Schiff ändern würde, wäre die Rumpffarbe, die mit dem hellen Rot doch nicht mehr ganz dem Geschmack der heutigen Zeit entspricht.



Eigner Enno Kittel und Peter Guhl, der die Bandholm als Neuboot anbietet

Bandholm 28

Technische Daten

Konstrukteur.....	Knud Ohlson
Takelungsart.....	9/10 Sloop
Bauweise.....	massiv GFK
Länge ü.A.....	8,60 m
Länge Wasserlinie.....	7,20 m
Breite	2,80 m
Tiefgang.....	1,50 m
Verdrängung	3.6 t
Ballast	1.6 t
Ballastanteil	44,4 %
Segelfläche am Wind.....	35,43 m ²
Großsegel	17,06 m ²
Fock.....	18,37 m ²
Genua 1	28,87 m ²
Genua 2.....	24,67 m ²
Spinnaker (Radial).....	56,10 m ²
Maschine:	
im Testschiff ein Perkins 30 PS, es wurden original Volvo Penta oder Bukh Diesel verbaut, der Volvo Penta auch als Saildrive	
Anzahl der Kojen (inkl. Salon)	4
Wassertank.....	140 l
Theo. Rumpfgeschwindigkeit.....	6,5 kn
Längen/Breitenverhältnis	3,7/1
Segelflächen Verdrängungsverhältnis.....	3,88
Spez. Segelfläche	9,84 m ² /t



Grafik: Michael Herrmann

Gebrauchtboote

Preise: zwischen 15.000 und 20.000 Euro

Worauf Sie achten sollten:

Auf eine ausreichende Motorisierung, auf nachgerüstete Unterzüge der Püttinge – die Werft hat da zu schwach gebaut, auf weiche Stellen im Deck rund um den Mastfuß

Kontakt zu Eignern

Bandholm Klassenvereinigung

Anneliese Stachmann
 Birkenhof 77
 24944 Flensburg

www.bandholm.de

■ Die Bandholm 28 als Neuboot

Aufgrund der großen Fangemeinde dieses Bootstyps und der regen Nachfrage nach gebrauchten Schiffen, die das Angebot übersteigt, hat sich Peter Guhl entschlossen, die Bandholm 28 wieder zu produzieren. Rumpf und Deck werden von einem GFK-Spezialbetrieb in Nordfriesland produziert und dann an die Schlei überführt. Hier wird die Yacht von einem Bootsbauunternehmen ausgebaut. Aufgrund der handwerklichen Fertigung in kleiner Serie haben zukünftige Eigner hier auch noch die Möglichkeit, bei der Gestaltung mitzureden. Eine neue Bandholm 28 kostet 89.750 Euro segelklar, wobei Herr Guhl Wert auf die Tatsache legt, dass es keine seitenlange Zubehörliste gibt, sondern die Yacht wirklich komplett ausgerüstet mit Fendern und Ankergeschirr angeboten wird. Lediglich optionales Zubehör wie Lazy-Bags oder eine Heizung müssen extra geordert werden.

Bei der Wahl der Maschine können die künftigen Eigner zwi-

schen mehreren Alternativen wählen.

Das Rigg wurde überarbeitet und wird als modernes 7/8-Rigg mit gepfeilten Salingen ausgeführt, was die Trimmöglichkeiten deutlich erhöht und dem Segelverhalten der Yacht entgegenkommen sollte.

Die Rumpffarbe ist standardmäßig weiß und der Ausbau unter Deck in Mahagoni ausgeführt. Änderungen sind aber möglich, sodass hier jeder Segler sein Traumschiff bestellen kann.

Ein mutiges Projekt, diesen alten, aber bewährten Riss wieder aufzulegen. Aber wie schon mit der Marieholm und der Friendship, beide werden wieder in Lemmer vom MarineCenter gebaut, so sollte auch diesem Klassiker ein zweites Leben beschieden sein.

Bandholm-Yachtcharter
Peter Guhl
An de Lehmkuhl 1
25885 Wester-Ohrstedt
Telefon: 0 48 47 – 80 20 22



FURUNO...

Die mit der kleinen Antenne:
FURUNO



- Kleine und leichte Antennen
- Noch bessere Nahauflösung
- **Preisgünstig, vergleichen Sie!**
- Knackig scharfes und helles Display
- Wachalarm, Zoom, Displayshift
- Geringe Stromaufnahme

...nicht einfach nur Radar!



Jetzt neuen kostenlosen Katalog
2005/06 anfordern!



FERROPILOT GmbH - Siemensstr. 33 - 25462 Rellingen
Tel. (0 41 01) 30 1-01 - Fax (0 41 01) 30 13 33

FERROPILOT (Berlin) GmbH - Am Kanal 7 - 15537 Wernsdorf
Tel. (0 33 62) 58 59 - 0 - Fax (0 33 62) 82 02 53

FERROPILOT GmbH NL München - Steinsdorfstr. 20 - 80538 München
Tel. (0 89) 2 60 82 18 - Fax (0 89) 2 60 96 16

Boot Düsseldorf, Halle 9 A 06