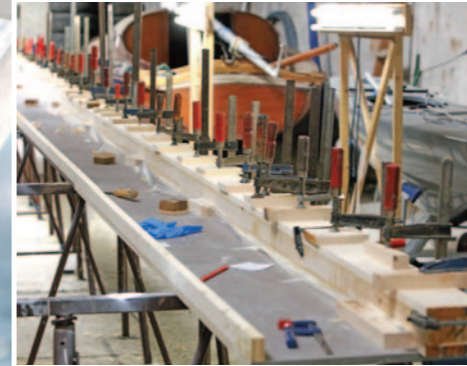


# HERZBLUT FÜR DIE 5.5 MR- KLASSE



Fotos: Bandtlow D. Wachts / www.paeocompany.net



Oben: Die „Lady Luv“ in Rauschfahrt. Werftchef Hannes Bandtlow freut sich an Bord zu sein. Blick in die Werfthalle, in der auch neue Boote gebaut werden.

## Serie: Die Yachten und Boote der Mitglieder.

Seit mehr als 20 Jahren ist Werftchef Hannes Bandtlow Eigner von Regattayachten der 5.5 mR-Klasse.

**bootswirtschaft:** Herr Bandtlow, auf ihrer Werft-Homepage schreiben sie, dass sie in jungen Jahren schon immer lieber gesegelt sind als zur Schule zu gehen. War das der Grund, warum sie Bootsbauer wurden?

**Bandtlow:** Ja, das stimmt – sicher auch zum Leidwesen meiner Eltern. Als ich dann nach dem Abitur auch noch meinem Vater erklärte, dass ich nun gerne studieren möchte, war ihm wohl schnell klar, dass das nur darauf hinauslaufen würde, dass ich möglichst viel Zeit am See und bei den Booten verbringen würde. Er hat mich dann kurzer Hand in einer Bootswerft am Chiemsee zur Lehre angemeldet und mir erklärt, dass man auch nach der Lehre noch studieren kann. Dass dies der für mich beste Weg war, wurde mir erst später bewusst. Auch heute noch muss ich mich ins Büro „zwingen“, statt bei den Booten in der Werft oder am Wasser zu sein.

**bootswirtschaft:** Sie haben als Geselle auch in der Schweiz gearbeitet und hatten damals mit einer 5.5 mR-Yacht ihr Traumschiff gefunden. In welchem Zustand war das Boot?

**Bandtlow:** Der Zustand war für mich als Bootsbauer nicht abschreckend. Es war in relativ kurzer Zeit und mit nur mäßigem Aufwand notdürftig so weit repariert, dass ich am Genfer See damit segeln konnte – allerdings war mir auch klar, dass es sehr viel Zeit und Aufwand kosten würde, das Boot in den Zustand zu versetzen, den es jetzt hat.

**bootswirtschaft:** Ihr Traumschiff, die „Lady Luv“, Baujahr 1954, spielte seitdem in ihrem Leben eine große Rolle – sogar zur Prüfung zum Bootsbaumeister. Was war geschehen?

**Bandtlow:** Als ich das Boot am Genfer See erwarb, hatte ich bereits meine Meisterprüfung im Hinterkopf und damit eigentlich ein Projekt für das damals noch nötige Meisterstück. In zirka 1.200 Arbeitsstunden war dieses dann auch geschafft. Es wurden 56 neue Spanten und 14 Bodenwrangen neu gebaut, außerdem fast ein Drittel der Planken im Unterwasserschiff gewechselt und das Achterdeck mit der Plicht neu gebaut. Der Spiegel wurde in neuem Design formverleimt. Für den geforderten Kunststoff-Teil für das Meisterstück wurde das Boot so mit Epoxy überzogen, dass es im Überwasserbereich des Rumpfs klar lackiert werden konnte.

**bootswirtschaft:** Heute, 20 Jahre später, segeln sie hauptsächlich Regatten mit der „Lady Luv“. Was stecken sie an Arbeit in das Schiff, damit es Jahr für Jahr für die Wettfahrten in Form bleibt?

**Bandtlow:** Sehr unterschiedlich. Da gibt es Jahre, in denen nur einmal lackiert wird oder eine Schot/Fall zu ersetzen ist – oder eben so wie in diesem Winter, als wir rotte Stellen an Bodenwrangen und am Kielschwein gefunden haben, die natürlich ersetzt wurden, sowie eine Menge Beschläge, die umgebaut wurden, um uns eine einfachere Bedienung während der Wettfahrten zu ermöglichen. Vor etlichen Jahren wurde auch schon mal kurzer Hand ein Teakdeck verwirklicht. Eigentlich sind es oft auch Dinge, die ich gerne meinen Kunden zeigen möchte – auch mal zum Beispiel einen neuartigen Lack. Mein Boot fungiert also auch als Ausstellungsstück.

**bootswirtschaft:** Welche Rolle spielt ihre Regattaerfahrung für ihren Betrieb?

**Bandtlow:** Durch zahlreiche Fachgespräche mit meinen 5.5er-Freunden während der Regatten und natürlich auch durch die eigenen Regattaerfahrungen ist es mir möglich, meinen Kunden mit deren speziellen Fragen und Problemen besser helfen zu können. Auch baut sich dadurch ein Netzwerk auf, auf das man im Bedarfsfall gut zurückgreifen kann.

**bootswirtschaft:** Die 5.5 mR ist eine Konstruktionsklasse, die von Charles E. Nicholson vor mehr als 70 Jahren gezeichnet wurde. Was fasziniert Sie heute immer noch an dem Boot?

**Bandtlow:** Ich glaube, jeder, der einmal in seinem Leben bei gutem Wind einen 5.5er durch ein Yardstick-Regattafeld jagen durfte, wird sich auch wie ein Hecht im Karpfenteich fühlen. Bei Yardstick-Regatten lässt sich selbst mit einem 5.5er aus den 1950ern und ohne Gennaker, Trapez und was man heute sonst noch so unbedingt braucht, noch ganz vorn mitfahren, was unsere drei Chiemseemeister-Titel eindrucksvoll beweisen. Durch ein sehr gutes Regelwerk sind auch die Klassenregatten immer hoch interessant, da in eigenen Kategorien gewertet wird. Gut gesegelte Classic 5.5er können da auch ohne weiteres vor dem einen oder anderen Evolution 5.5er über die Ziellinie gehen. Nur die Moderneren setzen sich auch auf Grund der Trimmklappentechnik häufig vom Feld ab.

**bootswirtschaft:** Sie besitzen sogar einen zweiten 5.5 mR, mit dem auch ihre Tochter Tamara segelt. Was unterscheidet beide Boote?

**Bandtlow:** Na ja, meine Tochter segelt lieber ihre 4 mR Yacht – da ist alles kleiner. Mit dem geringeren Gewicht, mit dem Mädchen segeln, ist die 4 mR Yacht einfacher zu bedienen. Allerdings segelt sie auch schon die 5.5er – ihre erste Regatta segelte sie mit 14 Jahren nur mit ihrem Cousin an der Fockschot.

Unser zweiter 5.5er ist so ein bisschen unser Sparringboot oder auch Ersatzboot, wenn unsere „Lady“ beispielsweise einen Mastbruch hat und wir schnell für die nächste Regatta einen Ersatz brauchen. Der Unterschied ist einfach, dass unsere „Lady“ die besseren Segel und Beschläge hat. Konstruktiv fällt sie in die gleiche Formel, ist vermutlich auch ähnlich schnell, wenn man mit gleichem Segelmaterial unterwegs ist.

**bootswirtschaft:** 5.5er sind in Classic, Evolution und Modern unterteilt. In welcher Kategorie segelt ihr Boot und was bedeutet die Einteilung für die „Lady Luv“?

**Bandtlow:** Beide 5.5er segeln in der Kategorie „Classic“ und hier auch noch nach den olympischen Regeln. Also maximal Baujahr 1968, im Jahr der letzten Olympiade für die 5.5er. Für die „Lady Luv“ bedeutet es, dass sie in jeder Classic Regatta starten und zusätzlich auch an der Enoshima Trophy teilnehmen darf – eine Regatta für olympische Classics, die alle zwei Jahre nach dem damals gültigen Start und Wertungssystem stattfindet.

**bootswirtschaft:** Ihre Werft am Chiemsee hat sich auch als Spezialbetrieb für 5.5 mR Boote entwickelt. Welche Rolle spielt die Klasse betriebswirtschaftlich gesehen?

**Bandtlow:** Schön wäre es schon, wenn wir vermehrt an den 5.5ern arbeiten dürften – die letzten Jahre hatten wir schon Boote aus Norddeutschland, der Schweiz und Österreich. Betriebswirtschaftlich gesehen spielen sie aber noch keine so große Rolle – hier setzen wir natürlich weiterhin auf unsere Stammkundschaft – mittlerweile auch von den benachbarten Seen.

**bootswirtschaft:** Sie betreuen mehr als 80 Boote im Winterlager, viele von ihnen sind Klassiker und es gibt viel zu tun für Sie und ihre Bootsbauer. Durch die Corona-Krise wurde es sogar mehr Arbeit als üblich. Warum?

**Bandtlow:** Der Urlaub war für viele unserer Kunden im letzten Corona-Sommer eigentlich nur im eigenen Land möglich. Daher wurde vermehrt gesegelt und hier passieren auch mal kleine und größere Missgeschicke, die wir dann wieder „glatt bügelten“. Auch wurde offenbar vielen Seglern erst durch die vermehrte Zeit an Bord wieder der Zustand ihrer Boote richtig bewusst. Nun haben wir so viel Arbeit, dass wir den Winter eigentlich verlängern könnten.

**bootswirtschaft:** Was sind die Gründe des Erfolges ihrer Werft?

**Bandtlow:** Wir arbeiten mit einem kleinen, schlagkräftigem Team, das ausschließlich aus Bootsbauern besteht, die sich über jede besondere Herausforderung, wie zum Beispiel die Erhaltung der alten 5.5er, freuen und die diese Herausforderung gerne annehmen. Der Erfolg kommt vielleicht auch daher, dass ich niemals das Gespräch mit den Kunden scheue und die Kundenwünsche respektiere und sie in einer Art berate, die für sie optimal sind, oder anders formuliert, mit der Boot und Eigner zufrieden sind. Beispiel der Fall eines 5.5er aus der Schweiz. Der Eigner brachte das nach einer Kollision mit einem Felsen stark beschädigte Boot zur Reparatur und wünschte sich nach der Beratung noch gleich einen neuen Kiel mit Trimmruder dazu.

**Technische Daten** | LüA: unter 9 m bis über 10 m | Breite: mindestens 1,90 m | Tiefgang: maximal 1,35 m | Gewicht: 1.750 kg bis 2.050 kg | Crew: 3