

Technisches Magazin für Segler

Praxis für
Bootseigner

Nr. 6-21

37. Jahr

November/Dezember

C 2202 F

Deutschland € 6,80

Österreich € 7,70

Schweiz sfr 11,00

- Putzen: Praxistest
- Tipps für die Persenning
- Wahrschau im Wattenmeer



Office an Bord

- Voraussetzungen
für den Datentransfer

Navigation 3.0

- Zauberkisten
am Kartentisch

Segelwechsel

- Trimm Tipps für
die neue Genua

Yachttests

- Pogo 12.50
- Albin Ballad



palstek

Grattis, Ballad!



Schönes wird nicht älter, sondern ist nur schon länger jung (sehr frei nach Maurice Chevalier) – so könnten die Geburtstagsgrüße zu 50 Jahren Albin Ballad lauten. Sie ist der Inbegriff des GfK-Klassikers, im Norden noch immer in fast jedem Hafen zu finden und begeistert ihre Eigner wie am ersten Tag. Jan Kuffel segelte die Jubilarin vor Travemünde.

Irgendwie hat jeder seine eigene Balladgeschichte. Meine spielt in den frühen neunzigern (das kann doch unmöglich schon 30 Jahre her sein) und hatte noch einiges mit Sturm und Drang zu tun, zumindest seglerisch. Prinzipiell drehte sich alles ums Regattasegeln, und auch ein guter Freund wollte mit seiner

auf die Piste. Budget für neue Segel oder andere Go-Fast-Features gab es nicht, dennoch musste die Kiste irgendwie schneller werden, um auf die vorderen Plätze zu kommen. Also wurde die alte Dame auf Diät gesetzt und gnadenlos entrümpelt, so dass die Crew im Schiff gerade noch schlafen und einen Kaffee

Auch Vorschiffskojen und die schicke Innenschale erklärten wir kurzentschlossen für überflüssig und laminierten statt dessen einige Abschnitte von Carbonrohren ins Vorschiff, um es wenigstens wieder etwas auszusteifen. Dass der Rumpf bei dieser Aktion auf dem Bock stehend beleidigt die Enden hängen ließ, merkten wir natürlich erst später.

als Vor- und Achterstag einige Zentimeter zu kurz waren. Ein kräftiger Achterstagspanner brachte die Geschichte anschließend knisternd wieder einigermaßen in Form. Waren wir dann tatsächlich schneller? Keine Ahnung, aber diverse heiß begehrte Blumentöpfe standen nach der Saison im Regal. Wie verrückt ist es, einem Klassiker einen solchen Frevel anzutun?

Nun, vermutlich ging Konstrukteur Rolf Magnussen mit seinem Entwurf „Joker S30“ auch nicht zimperlicher um, denn der Ballad-Prototyp segelte bei der Halbtonner-Weltmeisterschaft 1969 vor Sandhamn gegen starke internationale Konkurrenz auf den dritten Platz und landete auch auf anderen hochrangigen Regatten ganz vorn. Das Boot, schnell, hübsch und komfortabel unter Deck, war in aller Munde, ein Umstand, der sich vermarkten ließ.

Bei Arvika-Plast begann die Serienproduktion, immer noch unter der Bezeichnung „Joker“, und legal wie illegal entstanden weitere Kopien wie etwa die „Comfort 30“. 1971 gingen die Bauformen und Lizenzen zu Albin Marin in Kristinehamn, wo unter dem Modellnamen „Albin Ballad“ die Massenproduktion begann. Bis 1982 verließen nicht weniger als 1500 Ballads die Werftshallen, eine rekordverdächtig lange Produktionszeit. In mehreren Ländern bildeten sich Klassenvereinigungen, bis heute treten Balladflotten vor allem im skandinavischen Raum als Einheitsklasse gegeneinander an. Der schwedische Balladclub sicherte sich nach dem Produktionsstopp die Bauformen, bei verschiedenen Werften entstanden so bis 1987 noch 25 weitere Boote im Kundenauftrag.

Konstruktion

Linien und Struktur der Yachten wurden über die komplette Bauzeit nicht verändert, unter anderem, um den One-Design-Status zu erhalten. Der Rumpf besteht aus massivem GfK im Spritzverfahren mit zwei zusätzlichen Rovinglagen und wurde inklusive Kiel aus zwei Hälften zusammengesetzt, der Bleiballast ist innerhalb der Schalen eingegos-



Das Cockpit ist für heutige Begriffe schmal und tief, bietet aber viel Schutz in schlechtem Wetter. Die Sicht voraus ist durch die Sprayhood eingeschränkt, das Steuern vom Süll nicht sonderlich bequem.



Die Ballad trägt ein klassisches IOR-Topprigg mit großer Genua, das Großsegel ist nur schmal.



Auf einen Ankerkasten hat die Werft verzichtet, vorn der Einfüllstutzen für den Wassertank.



Das Mastprofil ist üppig bemessen, hat aber nur begrenzte Trimmmöglichkeiten und keine Mastvorkrümmung.



Lange Handläufe finden sich sowohl an wie unter Deck, zahlreiche Lüfter sorgen für Ventilation. Die nachgerüstete Leinenumlenkung erfordert zusätzliche Tieroder zwischen Deck und Mast.



Das Vorluk besteht aus einem GfK-Deckel mit klarem Gelcoat, häufig ist die Dichtung verschlissen.

sen. Das Deck besteht ebenfalls aus Spritzlaminat und verfügt über einen Schaumkern, die Verbindung zum Rumpf ist verklebt und verschraubt. Auch die Hauptschotten sind nicht einlaminieren, sondern durch Bolzen mit GfK-Winkeln an Rumpf und Deck angebunden, weiterhin steifen sauber ausgeführte Innenschalen die Struktur aus.

Die Ober- und achteren Unterwarpstütze sind direkt an den Schotten angeschlagen, die vorderen Unterwarpen leiten ihren Zug über eine verzinkte Stahlkonsole in die beiden Hauptschotten. Das solide Einsaling-Topprigg ist durchgesteckt, der Mastfuß wird durch einen stählernen Unterzug in der Bilge gestützt.

An Deck

Die Ballad bietet an Deck das typische Layout vieler zeitgenössischer Seekreuzer. Ein langer und relativ breiter Aufbau nimmt viel Deckfläche ein, Seitendecks und Vordeck bieten so nicht übermäßig viel Raum, sind aber ausreichend breit für sicheres Begehen auch bei Lage und

für Segelmanöver. Ein Ankerkasten war ab Werft nicht vorgesehen, das Grundeisen nebst Geschirr muss also unter Deck verstaute werden. Das Vorluk im vorderen Teil des Aufbaus besteht aus einem GfK-Deckel mit klarem Gelcoat, was etwas Licht unter Deck bringt, aber nicht sehr hübsch aussieht. Ansprechender sind die Aufbaufenster in Aluminium- ▶

UBBEN-DECKS



Maßgefertigte Decks aus **FLEXITEEK 2G**

Seit nunmehr 20 Jahren
Weltmarktführer für synthetische Teakdecks

Profitieren Sie von unserer langjährigen Erfahrung als Generalimporteur in Deutschland für Flexiteek der 2. Generation (kühler, leichter, besser).

Auch fertigen wir Ihr Wunschdeck, nach Ihren Maßen (Schablonen) zum Festpreis. Fragen Sie nach Ihrem persönlichen Angebot oder besuchen Sie uns gerne in unserer Produktion.

Ubben-Decks
Am Farmhöddel 1
24623 Großenaspe

Tel: 04327-8979120
info@ubben-decks.de
www.ubben-decks.de

Kompromisslose Qualität.
Elektro-Bootsmotoren für Segel- und Motorboote von Kräutler.

Von 0,5 bis 120 kW:
Sail-Drive, Wellenanlagen
Flanschmotoren und Aussenborder.
Jetzt Informationsmaterial anfordern.

Kräutler Elektromaschinen GmbH
www.kraeutler.at • A-6890 Lustenau

Kräutler
Elektro-Bootsmotoren



Neben zwei Backkisten gibt es einen zusätzlichen Heckstauraum, die Deckel bestehen aus Sperrholz, die Teakstäbe sind nachgerüstet. Die Ruderwelle läuft in soliden Bronzelagern.



Durch die geschwungene, lange Pinne ergibt sich eine geschützte Steuerposition weit vorn.

rahmen gestaltet, gleiches gilt für die elegant geschwungenen Cockpitsüls. Ein solide verankerter Seezaun sowie eine hohe, eingeformte Fußreling geben viel Sicherheit an Deck, lange Handläufe auf dem Aufbau tun ein Übriges. Die Fallen und Reffleinen werden üblicherweise am Mast bedient, sind auf dem Testboot aber nach achtern umgelenkt. Dies erfordert die Nachrüstung von Tierods zwischen Deck und Mast, wenn die Umlenkungen nicht direkt am Mastprofil angeschlagen werden.

Auch das Cockpit spiegelt das Denken für seegehende Yachten früherer Zeiten wieder, es ist recht schmal und tief, die Crew sitzt also eher im Schiff als obenauf. Die hohen Sülls geben viel Schutz für drei Crewmitglieder in Luv, durch die lange Pinne sitzt der Rudergänger dabei recht weit vorn. Zum Stauen gibt es eine tiefe Backkiste an Steuerbord sowie den Deckel über der Hundekoje an Backbord, die auf dem Testboot Baujahr 1976 ebenfalls als Backkiste dient. Weiterer Stauraum findet sich im Heck.

Die Trimmtechnik ist recht spartanisch, dennoch ist alles Wesentliche vorhanden. Lange Genuaschienen erlauben eine Fülle von Einstellpunkten, allerdings gibt es in der Regel keine Leinenverstellung für die Hölspunkte. Der Traveller verläuft vor dem Niedergang, hier wurden auf dem Testboot bereits Taljen nachgerüstet. Eine Hahnepot mit Talje am Achterstag dient hauptsächlich zum Spannen des Vorstags, viel Mastvorkrümmung lässt sich damit allerdings nicht erreichen.



Die Pantry bietet angemessenen Platz und Stauraum, die Kunststoffoberflächen sind in Holzimitat. Die Klappe rechts gibt Zugang zum Mülleimer in der Backskiste.



Gute Schlafmaße für zwei bietet die V-Koje im Vorschiff, auch die Höhe über den Kojen ist ausreichend. Der Wassertank liegt trimmungünstig unter den Kojen.

Unter Deck

Der Ausbau ist recht sauber und gemütlich in Mahagoni ausgeführt, es standen generell zwei Layoutmöglichkeiten zur Auswahl. Am häufigsten ist die Version mit fünf Kojen anzutreffen, sie verfügt über eine große V-Koje im Vorschiff, zwei Längsbänke im Salon sowie eine Hundekoje Backbord achtern, die gleichzeitig als Backkiste fungiert. Lustigerweise sah man ursprünglich direkt auf das Kojenpolster, wenn der Backskistendeckel im Cockpit

geöffnet wurde, die Hundekoje war also nicht zwangsläufig der trockenste Platz an Bord. Seltener ist ein Layout mit sechs Kojen, statt Schapps an den Rumpfsseiten im Salon finden sich hier dann Lotsenkojen, eine Hundekoje gab es bei dieser Ausführung in der Regel nicht.

An Steuerbord findet sich eine großzügige L-Pantry mit Spüle, Kühlbox sowie einem zweiflammigen Spirituskocher, ab Werft wurde mit Petroleum gekocht. Neben viel Stellfläche hat die Werft ausreichend

Stauraum in Schapps und Schubladen realisiert, für das Spülwasser gibt es sowohl eine Frisch- wie eine Seewasserpumpe. Weiterhin lieferte die Werft einen kleinen Salontisch, der bei Bedarf auf zwei Edelstahlrohre aufgesteckt und geschwenkt werden kann, beim Segeln verschwindet er unter den Salonpolstern. Die Salonbänke bieten reichlich Stauraum, der über Klappen auch von vorn zugänglich ist, Proviant lässt sich auch in der tiefen Bilge unterbringen. Weiter vorn befindet sich an Steuerbord eine kleine Nasszelle ►



Das Interieur ist klassisch konzipiert und funktioniert im Hafen und auf See, Kojenmaße und Stehhöhen passen auch für größere Segler. Ein Ausbau mit Lotsenkojen ist selten.



Der Kartentisch ist für die Bootgröße gut bemessen, als Sitz dient das vordere Ende der Hundekoje. Auch bei Lage lässt es sich hier gut arbeiten.

**BOOT
& FUN**

11.-14.11.2021

BESUCHEN SIE
UNS AUF DER
BOOT & FUN
IN BERLIN

HALLE 25

DSV KREUZER-ABTEILUNG

Revierinfos & Fachbroschüren
Individuelle Törnberatung
Liegeplatzvergünstigungen
Versicherungsrabatte
Seminare & Praxistrainings
Sicherheitstrainings
Fachvorträge auf Messen

**FASZINATION
FAHRTENSEGELN**

Mitgliedschaft 18 € /Jahr* | kreuzer-abteilung.org

* für Mitglieder von DSV-Veren



Die Nasszelle an Steuerbord ist schmal ausgefallen, über dem WC lässt sich das Handwaschbecken ausziehen.



Die tiefe Bilge bietet zusätzlichen Stauraum und sammelt eingedrungenes Wasser zuverlässig. Der Kiel ist angeformt, Wangen entfallen.



Die Maschine unter dem Niedergang ist sehr gut zugänglich und verfügt über eine eigene Bilge. Im Testboot steht ein Austauschmotor.

mit Marine-WC, einem ausziehbaren Handwaschbecken sowie ein wenig Stauraum, gegenüber wurde ein Kleiderschrank realisiert.

Zum Salon hin lässt sich dieser Bereich über eine Schiebetür separieren, ein Falttür sorgt im Vorschiff für etwas Privatsphäre. Hier gibt es zwei komfortable Schlafplätze, aber leider keine Schapps für Kleinkram, der Platz unter den Kojen wird vom Wassertank eingenommen.

Insgesamt bietet die Albin Ballad Basiskomfort für drei bis vier Personen, eine Familie mit Kindern wird auch in einem längeren Urlaub gut an Bord zurechtkommen. Bei schlechtem Wetter und längeren Hafenliegezeiten ist es sicherlich sinnvoll, ein Cockpitzelt nachzurüsten, um für etwas zusätzlichen Lebensraum zu sorgen.

Angesichts der kompakten Abmessungen der Ballad ist der zur Verfügung stehende Platz gut genutzt, die Verarbeitung ist sauber und langlebig, wenn auch nicht von höchster skandinavischer Qualität.

Unter Segeln

Der Testtag vor Travemünde beschert uns gute 18 Knoten auflandigen Wind mit entsprechender Welle, gute Bedingungen für die Albin Ballad mit ihrem tiefen V-Spant im Vor-

schiff. Unter vollem Großsegel und zu zirka 80 % ausgerollter Genua gehen wir zunächst an die Kreuz, die Paradedisziplin der Konstruktion. Wie viele frühe IOR-Konstruktionen mit kleinem, schmalen Großsegel und weit überlappenden Genua mag das Boot diese Kurse am liebsten, wir kreuzen trotz der ruppigen Welle mit gut 5 Knoten Fahrt durchs Wasser gegenan, der Wendewinkel beträgt unter den genannten Bedingungen ungefähr 80 Grad. Die gewählte Segelfläche kann die Ballad gut tragen, nur selten kommen wir an 20 Grad Lage heran und auch in den Drückern wird sie nicht sonderlich luvigierig, sondern lässt sich komfortabel und direkt steuern. Dabei geht das Vorschiff bemerkenswert weich durch die Wellen und hinter der Sprayhood bleibt das Cockpit völlig trocken. Die Crew kann sich hierbei gut mit den Füßen an der Leeducht abstützen, die auf dem Süll montierten Zweigang-Genuawinschen lassen sich ohne Verrenkungen bedienen und sind gut dimensioniert.

Durch die gutmütigen Bewegungen im Seegang hat man den Eindruck, ein deutlich größeres Boot zu segeln, obwohl das Wasser durch den niedrigen Freibord nicht weit weg ist. Was etwas stört ist die Sprayhood, sitzend auf den Duchten

ist so keine gute Sicht nach vorn gegeben, allerdings besteht nicht nur auf der Albin Ballad dieses Problem. Auf dem Süll sitzend ist die Sicht voraus und in die Genua natürlich deutlich besser, allerdings ist die Kante hier recht schmal ausgefallen, eine entspannte und komfortable Steuerposition bietet sich hier nicht. An eine andere Eigenheit der Albin Ballad muss man sich ebenfalls gewöhnen. Die Lenzrohre sind von den achteren Cockpitdecken direkt zum Heck geführt und treten unter dem Spiegel aus, bei Lage und Motorfahrt läuft hier das Wasser zurück und man hat achtern immer einen nassen Cockpitboden. Kleine Leitbleche über den Austritten sollen dieses Problem zumindest vermindern.

Auf raumen Kursen ist die Ballad ebenfalls komfortabel zu segeln. Sie verfügt auf diesen Kursen durch das tiefe Unterwasserschiff und das schmale Heck nicht die Geschwindigkeiten vieler moderner Konstruktionen, dennoch loggen wir bei halbem Wind gute sechseinhalb Knoten, raumschots auch gelegentlich 7, wenn eine passende Welle mitschiebt.

Insgesamt macht es viel Spaß, diese 50 Jahre alte Konstruktion zu segeln, das Boot ist lebendig, reagiert gut auf Trimmveränderungen und trägt eine Menge Wind und Welle,

Unter Motor

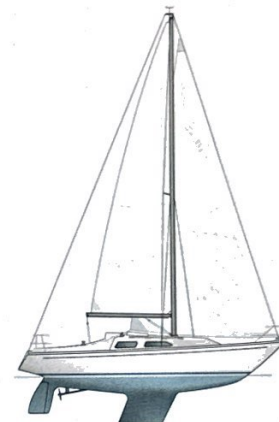
Von Haus aus waren die Albin Ballads nur recht schwach motorisiert, bis 1977 mit Volvo-Penta-Maschinen von lediglich 10 PS, später kamen 13-, 17- und 18-PS-Maschinen desselben Herstellers zum Einsatz.

Im Testschiff werkelt hingegen ein recht frischer 21-PS-Nannidiesel, der seine Kraft über eine konventionelle Welle und einen zweiflügeligen Festpropeller ins Wasser bringt. Damit verfügt das Boot über ausreichend Kraft auch in ruppigen Gewässern und hat noch Reserven. In Vorausfahrt lassen sich alle Manöver auch mit kaum Fahrt im Schiff problemlos bewältigen, die Ballad dreht schnell und zuverlässig. Rückwärts macht sich ein deutlicher Radeffekt bemerkbar und für Drehungen ist verhältnismäßig viel Fahrt nötig. Eine feste Hand an der Pinne ist ebenfalls vonnöten, damit sie nicht unkontrolliert querschlägt.

Die Maschine steht unter dem Niedergang und ist für Wartungs- und Reparaturarbeiten sehr gut zugänglich. Sie verfügt über eine separate Bilge, Öl und Diesel können sich also nicht im übrigen Boot verteilen.

Fazit

Die Albin Ballad ist ein gut segelnder und seetüchtiger GfK-Klassiker, der schon lange über eine große Fangemeinde verfügt und sich auch heute noch sowohl zum Regatta- wie zum Fahrtensegeln eignet. Klassen- und Eignervereinigungen in vielen Ländern organisieren Regatten, geben



Albin Ballad

Technische Daten

Konstrukteur	Rolf Magnusson
Takelungsart	Topp
Baumaterial Rumpf	GfK massiv
Baumaterial Deck	GfK Sandwich
Länge über Alles	9,14 m
Länge Wasserlinie	6,90 m
Breite	2,96 m
Tiefgang	1,55 m
Verdrängung	3.300 kg
Ballast	1.550 kg
Segelfläche am Wind	49 m²
Spinnaker	70 m²
Volvo-Penta Diesel	10 bis 18 PS
Tankkapazitäten	
Frischwasser	80 Liter
Diesel	33 Liter
Anzahl der Kojen	5
Preis 1978	zirka 40.000 Euro
Gebrauchtboote	zirka 12.000 Euro
Internet:	www.ballad.de

Tipps bei der Instandhaltung und der Ersatzteilsuche und sorgen für ein gleichbleibend großes Interesse an den Booten. Bei Wind bestehen in Clubregatten nach Yardstick immer noch gute Chancen auf einen der vorderen Plätze, dabei ist das Boot gutmütig und recht einfach schnell zu segeln, ohne große Trimmkünste zu fordern.

Als Fahrtenschiff ist die Konstruktion nach heutigen Ansprüchen etwas eng und spartanisch unter Deck, aber absolut seetüchtig und geeignet für lange Reisen.

Die Bauqualität ist solide, allerdings gibt es auch typische Schwachstellen. So ist eine undichte Rumpf/Decksverbindung auf vielen „Balladen“ ein Problem, die Sanierung relativ aufwendig. Weiche Stellen im Deck finden sich gelegentlich rund um das Vorluk und im Cockpitboden. Ebenfalls kann die stählerne Mastfußunterstützung in der Bilge verrostet sein. Diese ist mit Polyester vergossen und kann im Verborgenen stark rosten, auch hier ist die Reparatur nicht einfach. Leckagen an den hölzernen Backskistendeckeln sind meist auf verschlissene Dichtungen zurückzuführen, die leicht zu ersetzen sind.

Wer sich zur Ballad-Gemeinde zählt weiß es sicher schon, dass auch Ballad-Stander für 5 Euro über die Deutsche Klassenvereinigung verkauft werden.

Die Webseite bietet aber auch ein Forum für Albin-Ballad-Segler, weist auf Termine, Veranstaltungen sowie Mitgliederversammlungen hin. Ein Besuch der Seite lohnt sich. ■

