

Handbuch

IF-Boot „Malin“



Inhaltsverzeichnis

1	Kontaktadressen	3
2	Das Wichtigste in Kürze	5
3	Technische Daten	6
4	Liegeplatz und Anreise	7
4.1	Liegeplatz (N 47°18'04.7 E 8°35'27.4)	7
4.2	Anreise mit dem Auto.....	7
4.3	Anreise per Bahn	8
5	Bootsübernahme und -rückgabe	9
5.1	Mit dem Dinghi zur „Malin“	9
5.2	An Bord gehen.....	10
5.3	Schiff klarieren	11
5.4	Von Bord gehen.....	12
5.5	Mit dem Dinghi zurück in den Hafen	13
6	Motor	14
6.1	Aussenborder im Motorschacht.....	14
6.2	Motorstart und –stopp	15
6.3	Vorgehen bei Motor Startproblemen	17
7	Manöver	18
7.1	Ablegen von der Boje.....	18
7.2	Anlegen und Festmachen an der Boje	18
7.3	Anlegen bei Motorschaden oder schwierigen Wetterverhältnissen.....	19
7.4	Segel setzen und bergen	19
7.5	Reffen	20
7.6	Spinnakersegeln	20
7.7	Festmachen an Stegen, in Boxen, unter Anker, mit Mooringleine	21
7.8	Ankern	21
8	Revier	22
8.1	Der Wind über dem Zürichsee*	22
8.2	Sturmwarnungen	23
8.3	Kursschiffe.....	24
8.4	Untiefen	24
8.5	Ausflugsziele.....	25
8.6	Navigation.....	25
9	Ausrüstung	26
9.1	Tisch	26
9.2	Pantry	27
9.3	Badeleiter	28
9.4	Toilette.....	28
10	Elektrik und Lichterführung	29
11	Bootsklasse IF-Boot	30
11.1	Geschichtliches zum IF-Boot	30
11.2	Stichwort „Langkieler“	31
11.3	Stichwort „Familienboot“	32
12	Inventar Liste	33
13	Glossar	35

Anmerkungen und Korrekturen zu diesem Handbuch bitte an ein Bootsteam-Mitglied melden.

1 Kontaktadressen

Bootsteam IF-Boot „Malin“



Bootschef

Jan Meissner
Bergstrasse 21a
8700 Küsnacht

Mobil 076 397 1007
Tel P 044 923 7267

if-boot@web.de



Bootschef-Stv

Hans Heinrich Knüsli
Obere Bühlstrasse 21
8700 Küsnacht

Mobil 079 917 0241
Tel P 044 380 4811

hans.heinrich@knues.li



Bootschef-Stv

Leila Sara Eppenberger
Ackerstrasse 31
8005 Zürich

Mobil 079 246 9703

l.eppenberger@
gmail.com



Bootschef-Stv

Silvio Bolli
In der Herti 24
8471 Oberwil

Mobil 079 589 30 25

silviobolli@bluewin.ch



**Organisatorin für
Veranstaltungen**

Katja Hürlimann
Winterthurerstr. 164
8057 Zürich

Mobil 079 509 5777
Tel P 044 362 4852

katja.huerlimann@
sailcom.ch

Flottenchef

Uwe Bechmann

Mobil 079 529 6959

flotte@sailcom.ch

**Gebietsbetreuer
Zürich**

Jan Wild

jan.wild@sailcom.ch

**Administration
Sailcom**

Tina Meseck

Tel 044 322 6626

info@sailcom.ch

Seerettungsdienste <i>(immer 118 wählen: Zentrale bietet dann den nächsten Posten auf)</i>	Küsnacht/Erlenbach	118 / 044 910 0648
	Horgen/Oberrieden/Thalwil/Herrliberg	118 / 044 722 5800
	Meilen/Uetikon	118 / 044 923 4467
	Zollikon	118 / 044 391 5017
	Rapperswil	118 / 055 210 1429
Notruf	Polizei / Feuerwehr	117 / 118
	Ambulanz, Sanität /	144
	Rega	1414
Seepolizei	Oberrieden	044 722 5800
Schiffahrtskontrolle	Oberrieden	058 811 8000 schiko@stva.zh.ch
Wasserschutzpolizei	Stadt Zürich	(24h Dienst) 044 411 8411

2 Das Wichtigste in Kürze

„Malin“ ist ein skandinavischer Küstenkreuzer vom Typ IF-Boot, Baujahr 1983. Der stabile Langkieler verfügt über ein Hochseerigg und führt bei Normalbesegelung 25 m² Tuch. Für sportliches Segeln sind ein grosser und ein kleiner Spinnaker mit an Bord.

Das Schiff bietet gemütlichen Platz für 4-5 Personen (zugelassen sind 6 Personen). 2 Erwachsene können bequem übernachten, insgesamt gibt es 4 Kojenplätze. Mit der ausziehbaren Pantry mit Spiritus-Kocher sowie Geschirr, Besteck, Pfannen, Wasserkessel und Kochutensilien kann für das leibliche Wohl gesorgt werden. Seit April 2009 steht das Schiff für Sailcom im Einsatz.

Bitte beachtet folgende Regeln und Hinweise:



Bitte an Bord nicht rauchen!



Nicht in die Haab einfahren; sie ist sehr eng zum Wenden!

Der Langkieler reagiert stark verzögert und hat einen weiten Wendekreis. Die Gefahr ist gross, dass die „Malin“ Schaden nimmt oder fremde Boote in der Haab beschädigt werden können.



Das Schiff ist ein Langkieler und der Aussenborder ist schräg stehend neben dem Ruder eingebaut, zusammen mit dem Radeffekt bedeutet dies: Beim Anfahren zieht das Schiff immer zuerst etwas nach stb, unabhängig von Ruderstellung und Fahrtrichtung. Dies soll gerne mal auf dem offenen See probiert werden (wenig Gas geben bzw. Gas zurücknehmen, sonst ist der Effekt noch stärker).



Das Schiff immer sauber hinterlassen nach dem Motto:
Eine Stunde nutzen, eine Minute putzen.
Putzmaterial und Schrubber sind vorhanden.



Mängel oder Schäden sind unverzüglich einem Bootsteam-Mitglied zu melden. Bitte sicherstellen, dass die Meldung auch angekommen ist, da auch Bootsteam-Mitglieder mal in Ferien sein können ☺.



Die Checklisten in diesem Handbuch sind für „alte Hasen“ vielleicht zu ausführlich, sie sollen aber auch denen Hilfe bieten, die nicht so häufig das Schiff nutzen und die nötige Sicherheit im Umgang vermitteln.

Viel Freude mit der „Malin“ und windige Stunden auf dem Zürichsee wünscht Euch das Bootsteam!

3 Technische Daten

Schiffstyp	Kabinenyacht
Kennzeichen	ZH-5721
Segelfläche	25 m ²
Personen zugelassen	6
1. Inverkehrssetzung	1983
Länge / Breite	7.90 m (25 Fuss) / 2.18 m
Tiefgang / Masthöhe ab Wasserlinie	1.20 m / 10.80 m
Gewicht / Ballast	2100 kg / 1250 kg
Motor (Aussenborder im Schacht)	Suzuki 4-Takter, 6 PS / 4.40 kW



Cockpit



Bugkorb und Rollreiffanlage für das Vorsegel



Salon mit 2 Kojen und kleinem Kleiderschrank an stb, Vorschiff mit Doppelkoje



Ausziehbare Pantry mit Spiritus-Herd, Besteck, Geschirr und Pfannen

4 Liegeplatz und Anreise

4.1 Liegeplatz (N 47°18'04.7 E 8°35'27.4)

Die Haab Erlenbach befindet sich hinter der Kirche an der Seestrasse, ca. 600 m östlich vom Bahnhof. Der Zugang führt durch den Friedhof oder über den Fussweg vor dem Haus Seestrasse 86.

Das Dinghi ist am Ende der kleinen Mole neben dem Liegeplatz Nr. 36 festgemacht. Die „Malin“ liegt an der ersten Boje nach der Hafenausfahrt.

In der Haab gibt es keinen Stromanschluss. Die nächste öffentliche Toilettenanlage befindet sich in der Abdankungshalle des Friedhofs, in den letzten Jahren war sie oft verschlossen, Stand März 2021 war sie wieder geöffnet.



4.2 Anreise mit dem Auto

Der Friedhofsparkplatz befindet sich östlich der Kirche Erlenbach direkt an der Strasse (Richtung Rapperswil). Er liegt gegenüber dem Teppichgeschäft „Blaser“ (Seestrasse 85) und hat 10 Plätze. Die Parkgebühr beträgt 0.50 CHF pro Stunde, die erste halbe Stunde ist gratis. Es muss täglich (auch am Wochenende) für die Zeit zwischen 0700 bis 1900h bezahlt werden. Sollte der Platz belegt sein, gibt es weitere Parkplätze gleich gegenüber an der Erlengutstrasse in einer Tiefgarage. Vom Parkplatz der Seestrasse entlang zur Kirche laufen und nach dem Haus Seestrasse 86 links dem Fussweg zur Haab folgen. Für längeres Parken gibt es ca. 500 m entfernt weisse Zonen z.B. oberhalb des Bahnhofes an der Drusberg- und Lerchenbergstrasse.

4.3 Anreise per Bahn

Erlenbach ist im Viertelstundentakt von Zürich (Fahrzeit 12 Minuten ab Stadelhofen) und im Halbstundentakt von Meilen/Rapperswil mit der S6 und S16 erreichbar.

Vom Bahnhof Erlenbach zu Fuss auf der Bahnhofstrasse Richtung Rapperswil laufen, in der Unterführung links abbiegen und der Seestrasse Richtung Kirche folgen. Vor dem Haus Seestrasse 86 (bei der Kirche) den Fussweg zur Haab nehmen. Die ca. 600 m sind in 5-10 Minuten zu schaffen.



Von Zürich kommend liegt der Friedhofsparkplatz rechts, gleich nach der Kirche Erlenbach.



Direkt vor der Haab mit dem kleinen Picknickplatz liegt die „Malin“.

5 Bootsübernahme und -rückgabe

5.1 Mit dem Dinghi zur „Malin“

- Das Dinghi der „Malin“ ist am Ende der westlichen Mole neben dem Haabplatz Nr. 36 in einer kleinen Box festgemacht.
- Das Sailcom-Schloss öffnen. Darauf achten, dass das Schloss immer an dem mittleren Auge eingehängt bleibt, dann kann es nicht versenkt werden. Den Sicherungsdraht so um den Pfosten legen, dass das Schloss nicht im Wasser hängt.
- Für eine sichere Fahrt mit dem **Dinghi** empfehlen wir **maximal zu zweit** an Bord zu gehen.
- Beim Längsseits-Gehen an der „Malin“ **die Ruder ganz ins Dinghi legen**, damit die Rudergabeln die Bordwand nicht zerkratzen.
- Vor dem Betreten der „Malin“ die Schuhe wechseln bzw. auf saubere Sohlen achten. Nur Schuhe mit heller, nicht-markierender Sohle verwenden.
- Das **Boot nur seitlich auf Höhe der Wanten besteigen** und sich nur an ihnen festhalten. Die Reling ist nicht zum Festhalten ausgelegt.
- Weitere Personen können auf kürzestem Wege gegenüber der Boje bei den grossen Ufersteinen mit dem Dinghi abgeholt werden (Achtung Rutschgefahr bei feuchten Steinen).
- Bevor die letzte Person aussteigt, soll der Karabiner der Vorleine in einer Want eingehakt werden.
- Danach und solange noch nicht von der Boje abgelegt wird, das **Dinghi bitte temporär an der Heckreling befestigen**, damit es nicht im Schwell seitlich an die Bordwand schlägt.



Beim seitlichen Umstieg vom Dinghi aufs Schiff kann man sich gut an den Wanten festhalten.



Bequeme Aufnahme von weiteren Personen bei den Steinblöcken gegenüber der Boje.

5.2 An Bord gehen

- Die **bb Backskiste**, lässt sich mit dem Sailcomschlüssel öffnen. Darin hängen die **Bootsschlüssel** für Steckschott-Schloss und Batterieauptschalter. Das Steckschott im Vorschiff so verstauen, dass keine harten Teile die Holzlackierung zerkratzen.
- Den **Hauptschalter** in der Kajüte stb neben dem Niedergang mit rotem Batterieschlüssel einschalten. Wenn gerade kein Licht gebraucht wird, darauf achten, dass alle Schalter der Schalttafel auf "Off" stehen.
- Sichtung der letzten **Logbucheinträge**: Hier sind alle Abweichungen vom Normalzustand sowie durch das Bootsteam behobene Mängel aufgeführt. Alle Defekte, fehlendes oder nicht funktionstüchtiges Material, Unordnung oder Abfälle vom Vormieter etc. bitte im Logbuch eintragen. Bei Defekten, die die Nutzung behindern oder verunmöglichen, ist unverzüglich ein Mitglied des Bootsteams zu kontaktieren.
- **Bilge** kontrollieren, nötigenfalls trockenschöpfen, Wassermenge im Logbuch eintragen und Bootsteam benachrichtigen.
- **Rettungswesten (alle in der Hundekoje) vorbereiten und probeweise anziehen, um guten Sitz zu gewährleisten (Beinschlaufen, Gurte). Gäste instruieren, besonders auch Kinder, um im Notfall vorbereitet zu sein.**
- **Sicherheits- und Rettungsmittel** kontrollieren. Sie sollten vollständig und am richtigen Ort verstaut sein, siehe Inventarliste Kapitel 12.



Rettungswesten in der Hundekoje auf stb, Feuerlöscher und die 2 roten Lenzventile (immer offenlassen!) unter dem Niedergang.



Feuerlöschdecke am Kleiderschrank auf stb.

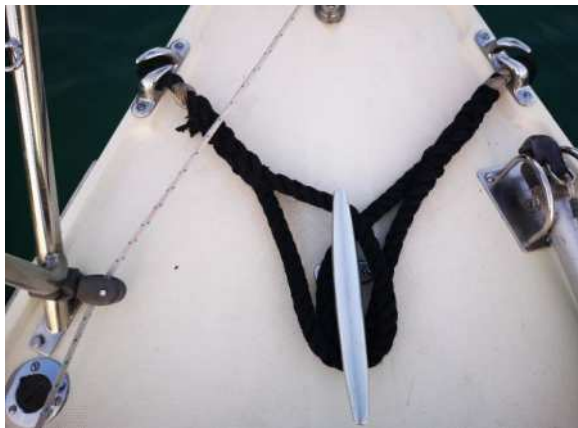
- **Mitgebrachtes Gepäck und Material** sicher verstauen, damit nichts herunterfallen, umkippen oder auslaufen kann.
- **Pinnenarretierung** lösen, Gummistopp im darunterliegenden Schwalbennest verstauen.
- **Achterstagtalje** etwas durchsetzen.

5.3 Schiff klarieren

- Laufendes Gut (Cockpit, Kajütdeck): **Genuaschoten** und **Rollreffleine** sind aufgeschossen über Winschen gelegt. **Traveller** ist mittig fixiert. **Grossschot** aufgeschossen und in Curryklemme belegt. „Babeli“ ist so in die Grossschottalje zwischen oberem und unterem Block gelegt, dass die Schot nicht nach unten aus der Klemme rutschen kann. **Dirk** ist soweit durchgesetzt, dass Grossbaum waagrecht steht, **Baumniederholer**, **Unterliekstrecker** und **Halsstrecker** sind entspannt belegt. **Grossfall** ist vom Grosssegel ab- und am Spi-Baum-Ring vorn am Mast angeschäkelt, gut durchgesetzt und aufgeschossen über Winsch gelegt.
- Segelkeid (Kajütdeck, Vordeck): **Lazy-Bag** ist geschlossen, **Lazy-Jacks** sind soweit durchgesetzt, dass Lazy-Bag leicht angehoben ist, sich kein Regenwasser darin staut und die Befestigungsschlaufen trotzdem nicht unter zu starkem Zug stehen. **Eingerolltes Vorsegel** am Schothorn mit Sicherungsbändsel zusammenbinden, um unbeabsichtigtes Öffnen zu verhindern.
- Benzintank (Achterdeck): **Benzinvorrat** kontrollieren: Wenn sowohl Tank- als auch Kanisterinhalt kritisch sind, bitte Bootsteam benachrichtigen und Logbucheintrag machen. **Lüftungsschraube** im Tankdeckel beim angeschlossenen Benzintank immer offen lassen.
- Anker, Festmacher, Fender (Achterdeck, Cockpit): **Ankergeschirr** ist gesäubert, mit aufgeschossener Ankerleine in trockener Ankerwanne in Backskiste bb verstaut, Zweit-Anker im WC-Kasten des Vorschiffs. **Festmacherleinen** sind aufgeschossen und in bb Backskiste, **Fender** in beiden trockenen Backskisten verstaut.
- Wasser und Feuchtigkeit (Cockpit, Kajüte): Beide **Cockpitlenzventile** sind offen, Nur dann bewegt sich der Wasserstand in den Cockpitlenzöffnungen bei Bootsbewegungen leicht auf und ab und das Cockpit kann lenzen. Die Lenzöffnungen im Cockpit führen über Schlauchstücke zu Seeventilen. Sollte ein Schlauchstück undicht werden, dringt Wasser ins Boot ein. Nur dann müssen die Ventile geschlossen werden. Die Ventile werden über die beiden roten Stellräder neben dem Niedergang bedient (offen bei ca. 5 Umdrehungen). **Bilge** ist trocken. Sonst trockenschöpfen, Wassermenge im Logbuch eintragen und Bootsteam benachrichtigen. **Vorluke** ist dicht geschlossen, **Lüfter mittschiffs** (im Salon) ebenfalls. **Nasse Rettungswesten und Segel** sind in der Kajüte aufgehängt. **Nasse Kissen** zum besseren Trocknen aufgestellt.
- Kojen und Pantry (Kajüte): Gebrauchtes **Geschirr** ist gereinigt und gegen starken Wellengang gesichert eingeräumt, **Tisch** verstaut. Aller **Abfall** mitgenommen, gegebenenfalls **Porta-Potti-Toilette** in der WC-Anlage an Land entleert und gereinigt, WC-Flüssigkeit gemäss Betriebsanleitung im Bordbuch nachgefüllt.
- Sicherheitsausrüstung und Rettungsmittel (Kajüte, Achterdeck): **Rettungswurfgerät** (Heckkorb), 9 **Rettungswesten** (Hundekoje), **Verbandskasten**, **Notflagge**, **Signalhorn**, (Schrank vorne stb), 2 **Paddel** (Vorschiffskoje), **Bootshaken** (Kajütdecke), **Feuerlöscher** (Niedergang), **Löschdecke** (an Kleiderschrank), orange **Schöpfkelle**, schwarze **Pütz**, blauer **Plastikeimer** (Stauraum unter Cockpit), **Leinen** und **Anker** siehe oben.
- Decksreinigung (alle Decks): „Brösmeli“ und Verschmutzungen sind aufgewischt, evtl. Cockpit und Deck mit einigen Eimern Wasser abgespült. Schrubber und Besen mit Kehrschaufel befinden sich hinter der Klappe beim Niedergang. Es muss keine grosse **Reinigung** gemacht werden, das Schiff soll aber in einem sauberen Zustand verlassen werden, der nicht auf die Aktivitäten der Vormieter schliessen lässt. ;-)

5.4 Von Bord gehen

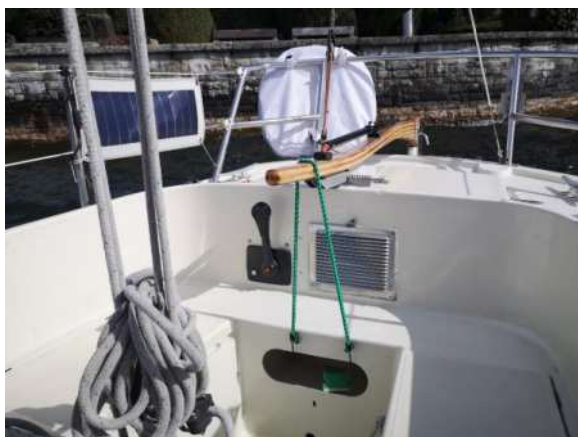
- Eintrag im **Logbuch** vornehmen. Mängel und Defekte protokollieren. Bei Defekten, die die Nutzung behindern oder verunmöglichen, ist unverzüglich ein Mitglied des Bootsteams zu informieren.
- An der Schalttafel alle **Lichtschalter** auf „Off“ stellen.
- **Hauptschalter** abschalten, roten Batterieschlüssel abziehen.
- **Steckschott** abschliessen.
- Bootsschlüssel (Hauptschalter und Steckschott) in **bb Backskiste** hängen.
- Backskiste mit **Sailcomschlüssel** abschliessen.
- **Ruderpinne** im Rechen arretieren und mit Gummistropp sichern.
- **Achterstagtalje** entspannt belegen.
- Nochmals kontrollieren, ob **Bojentrossen** fest sind. Verdrehte Bojentrossen bitte entwirren und Schiff neu belegen.
- Boot sauber und aufgeräumt verlassen – die Nächsten und das Bootsteam sind dankbar.



Festmachen der Bojentrosse: Beide Augen über die Klampe legen. Dann die Trosse straff zurückziehen.



Grossschot so in Talje legen, dass sie nicht nach unten aus der Klemme rutschen kann.



Ruderpinne im Rechen ablegen und mit Gummistropp sichern. Gummistropp nur leicht anziehen, bei zu viel Zug leiert er schnell aus!



Eingerolltes Vorsegel am Schothorn mit Sicherungsbändsel zusammenbinden, um unbeabsichtigtes Öffnen zu verhindern.

5.5 Mit dem Dinghi zurück in den Hafen

- Beim Übersteigen von der „Malin“ ins Dinghi **an den Wanten festhalten**, zunächst mit beiden Beinen über die Reling auf den Bootsrand der „Malin“ steigen, erst von dort aus ins Dinghi.
- Das Dinghi wird wie ein „grosses Schiff“ mit **Vor- und Heckleine und zwei Springs** in seiner kleinen Box vertäut. Dies soll das Dinghi und das danebenliegende Schiff vor Beschädigungen schützen.
- *Wichtig ist, dass das Dinghi **zentriert vor den beiden Holzpfosten** liegt und die beiden Springs dann sehr gut an den Klampen mit je einem Kopfschlag durchgesetzt werden!* Nach dem Verlassen des Dinghis schwimmt es weiter auf und die Springs lockern sich etwas.
- Sicherungsseil durch schwarzen Kunststoffbeschlag am Heck führen und mit Sailcom-Schloss abschliessen.
- Kontrollieren, ob das Dinghi zentriert liegt und das Nachbarschiff nicht beschädigen kann. Nötigenfalls die Springs stärker durchsetzen



Dinghi in seiner Box.



Heckleine mit Karabiner und Sicherung mit dem Sailcom-Schloss.



Dinghi zwischen den Pfosten zentrieren und Springs gut durchsetzen.

6 Motor

6.1 Aussenborder im Motorschacht

„Malin“ hat einen "eingebauten Aussenborder-Motor" im Schacht. Damit der Propeller nicht mit dem Ruder in Berührung kommt, ist der Motor bb-seitig der Mitte und zusätzlich noch nach bb schräg gestellt montiert. Auf die folgenden einbaubedingten Besonderheiten sei daher vorab hingewiesen:

- **Gashebel:** Da im Motorschacht weder Schalt- noch Gashebel des Aussenbordmotors ohne weiteres zu erreichen sind, wird der Motor über einen Gashebel bedient, der im Cockpit installiert ist. Der klassische Dreh-Gashebel wurde entfernt. In senkrechter "Neutralstellung" ("12 Uhr") ist bei geringster Benzinzufuhr das Getriebe ausgekuppelt, befindet sich also im Leerlauf mit Standgas.

Für Fahrt vorwärts ("V") wird der Hebel nach steuerbord umgelegt, für Fahrt rückwärts ("R") nach backbord. Dabei kuppelt das Getriebe von selbst ein, wenn der Hebel aus der Neutralstellung bis zu einem ersten leichten Widerstand (bei ca. 30 Grad) umgelegt wird. Die Benzinzufuhr bleibt dabei gleich, der Antrieb läuft also in dieser Position mit "Standgas vorwärts" bzw. mit "Standgas rückwärts". Wird der Hebel weiter umgelegt, wird damit zugleich auch "mehr Gas vorwärts" bzw. "mehr Gas rückwärts" gegeben.

Beim Umschalten vom Vorwärtsbetrieb in den Rückwärtsbetrieb oder umgekehrt, muss zur Schonung des Getriebes in der Neutralstellung kurz innegehalten werden ("**Getriebegedenksekunde**").

Um "im Leerlauf Gas geben" zu können (z.B. beim Anlassen) muss **ausgekuppelt** werden: Dazu den Hebel zunächst senkrecht stellen, dann **den roten Knopf gedrückt halten** (ausgekuppelt) während der Hebel umgelegt (Gas gegeben) wird. Wird der Hebel anschliessend wieder senkrecht gestellt, springt der Knopf heraus und es wird automatisch wieder eingekuppelt.

- **Ölstand-/ Öldruckkontrolle:** Der Motor ist leicht geneigt befestigt, damit sich auch bei extremer Ruderstellung der Propeller klar vom Ruderblatt hält. Deshalb zeigen die Markierungen auf dem Ölmesstab falsche (zu tiefe) Werte an. Im Gegensatz zum alten Mercury-Motor hat der Suzuki-Motor keine Öldruck-Warnlampe mehr. Das Bootsteam überprüft regelmässig den Ölstand und füllt nach. *Auf keinen Fall selber Öl bis zur Markierung nachfüllen, das wäre definitiv zu viel und schadet dem Motor!*
- **Kühlwasseraustritt:** Der Kühlwasserstrahl, der achtern beim Motor austritt, ist direkt in den Schacht gerichtet und schwer einsehbar. Wenn bei laufendem Motor die Hand achtern in den Schacht gehalten wird, sollte das Kühlwasser aber spürbar oder an der Schacht-Innenwand sichtbar sein.
- **Tank:** Benzin kommt über den extern angeschlossenen, roten Tank zum Motor. Der interne Tank wurde ausgebaut.

6.2 Motorstart und –stopp

Der Aussenbordmotor ist in einem Schacht fest eingebaut. Er kann nicht gedreht werden. Die Motor-Bedienung erfolgt über einen Gashebel im Cockpit, der Gashebel ist gleichzeitig auch Ganghebel für Vorwärts (7-11h Position) und Rückwärts (1-5h Position).

Zum Auskuppeln muss der rote Kupplungsknopf in der 12h Position gedrückt und gleichzeitig der Gashebel auf z.B. 9h gelegt werden. Wenn der Gashebel zurück auf 12h gelegt wird, springt roter Knopf automatisch heraus und der Motor kuppelt damit wieder ein (analog Kupplungspedal beim Auto).

Checkliste für Motorstart

- Start Vorbereitung: Beide Flügel der **Motorschachtluke** öffnen.
- **Füllstand** des Benzintanks kontrollieren (Gewichtkontrolle durch Anheben). Wenn Benzin aus dem Kanister nachgefüllt werden muss, dann den Tank an Deck herausnehmen und mit dem Trichter befüllen, damit Benzindämpfe frei entweichen können und sich nicht im Motorraum sammeln.
Dabei die Maximalmarkierung beachten. Sicherstellen, dass der **Schlauchstecker** eingerastet ist.
- Sicherstellen, dass die **Lüftungsschraube** im Deckel ganz offen ist.
Die Lüftungsschraube soll **immer offen bleiben**, auch nach dem Verlassen des Bootes!
- **Lüftungsclappe** neben dem Gashebel öffnen. Die weitere Bedienung des Motors erfolgt ausschliesslich durch diese Klappe, die Motorschachtluke kann wieder geschlossen werden.
- Sicherstellen, dass der **Reissleinenclip** (am roten Spiralkabel) fest unter dem roten Stoppknopf steckt (dadurch wird die Magnetzündung gewährleistet).
- Mit der **Benzinpumpe** (steuerbord hinter der Lüftungsclappe) den Benzindruck aufbauen (Pumpe knapp prall, nicht übermässig Benzin einpressen).
- **Roten Kupplungsknopf** drücken und **gleichzeitig Gashebel** auf Position "9 Uhr" umlegen (Gashebel ist wegen Seilzug etwas schwergängig).
Zum Starten wird damit ausgekuppelt, so kann der Motor im Leerlauf mit erhöhter Drehzahl gestartet werden. ACHTUNG: Nie eingekuppelt starten. Wenn der Hebel nach erfolgreichem Start wieder senkrecht (Position "12h ") gestellt wird, springt der rote Kupplungsknopf automatisch heraus und es wird damit eingekuppelt.
- **Choke** bei kaltem Motor vollständig herausziehen. Die Verwendung des Chokes ist nur bei kalten Temperaturen nötig, HINWEIS: Zum Starten eines "abgesoffenen" Motors den Chokeyknopf ganz einschieben und nach 30 Sekunden erneut probieren.
- **Anlassergriff** langsam etwas ziehen bis der Anlasser greift. Dann das Anlasserseil schnell herausziehen, kontrolliert zurück aufwickeln lassen und das Verfahren wiederholen, bis der Motor anspringt. Bei Startproblemen siehe Kapitel 6.3.
- Sobald der Motor läuft, den **Choke** zurückschieben und den **Gashebel** kontrolliert "nach Gehör" auf **Neutralstellung** zurückbewegen. Der Motor darf nicht länger als ca. 20 Sek. mit Choke laufen. WIRD DER CHOKE NICHT WIEDER VOLLSTÄNDIG EINGESCHOBEN, VERRUSST DER MOTOR UND IST OHNE WERKZEUGEINSATZ NICHT MEHR ZU STARTEN.

Motorstopp

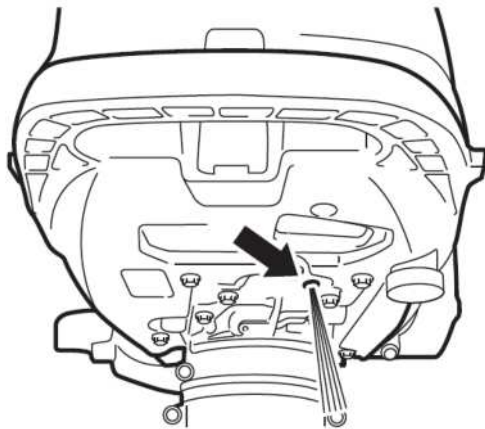
Den Motorhebel senkrecht stellen und durch die Lüftungsclappe den roten Stoppknopf so lange gedrückt halten, bis Motor ausgeht. Den Reissleinenclip immer unter dem Stoppknopf eingesteckt lassen.



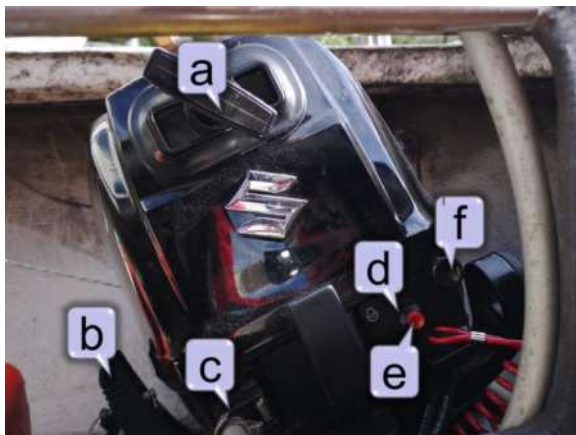
Gashebel neben geöffneter Lüftungsklappe. Zum Anlassen des Motors muss ausgekuppelt werden. Dazu den roten Kupplungsknopf am Gashebel gedrückt halten und den Gashebel auf 9 Uhr stellen.



Die **Lüftungsschraube** muss immer offen sein und bleiben. Kontrollieren, ob der **Schlauchstecker** richtig eingesteckt ist.



Der **Kühlwasserstrahl** ist nur schwer einsehbar; er spritzt achtern unter dem Motor an die Innenwand des Motorschachtes.



a) Anlassergriff, b) Schalthebel (wird über Gashebel im Cockpit betätigt), c) Benzinleitungsstecker, d) schwarzer Reissleinclip steckt unter e) rotem Stopknopf, f) Choke



b) Schalthebel, g) Gashebel (silber-farbig), h) Gas-Seilzug, i) Gang-Seilzug

(Nur zur Info, diese Teile werden alle zentral über den Gashebel im Cockpit bedient)

6.3 Vorgehen bei Motor Startproblemen

Grundsätzlich lässt sich der Motor sehr zuverlässig starten. Sollte es dennoch Probleme geben, kontrolliert bitte Folgendes:

- Sicherstellen, dass **genug Benzin** im Tank ist.
- **Lüftungsschraube** im schwarzen Tankdeckel **ganz aufschrauben** (im Gegenuhrzeigersinn) komplett öffnen.
- Wurde mit der **Benzinpumpe** genug gepumpt? Ball soll prall sein. Nicht jedoch übermäßig pumpen, sonst ersäuft der Vergaser.
- Ist der **Benzinschlauch fest am roten Tank** eingesteckt? Gegebenenfalls aus- und wieder einstecken.
- Ist der **Benzinschlauch fest am Motor** eingesteckt? Gegebenenfalls Benzinstecker am Motor aus- und wieder einstecken.
- Sitzt der **schwarze Clip** sicher unter dem roten Stoppknopf? Clip wegziehen und wieder vollständig unter den Stoppknopf einstecken. Wenn der sich gelöst hat, gibt es einen Dauerkurzschluss und der Motor lässt sich nicht starten.
- Je nach Aussentemperatur (warm / kalt) soll **mit verschiedenen Stellungen von Choke und Gashebel probiert** werden. Choke mehr oder weniger weit herausziehen, mit Gashebel mehr oder weniger viel Startgas geben.
- Das **Anlasserseil mit kräftigem Zug** und möglichst **über die gesamte Länge herausziehen**. Mehrfach wiederholen, **nicht zu früh aufgeben!** 😊

Fehlersuche für "Fortgeschrittene"

- Motorabdeckung öffnen, Verschlusshebel ist achterlich mittig am Motor.
- Zündkerzenstecker ab- und wieder anstecken. Eventuell hat der sich gelöst oder der Kontakt ist oxidiert. Dazu die Motorabdeckung wegnehmen, die achterlich mit einem Clip-Verschluss gesichert ist.
- Zündkerze herausschrauben und Kerze auf Abnutzung oder Verrussung kontrollieren. Kerze mit Tuch reinigen oder ersetzen. Ersatzkerzen sind in der blauen Materialbox im Salon unter den Sitzkissen stb.

Motor läuft, Schiff macht aber keine Fahrt

- Wurde wirklich eingekuppelt? Gashebel auf Position "12 Uhr" stellen, damit eingekuppelt wird, roter Knopf springt dabei raus, diesen NICHT drücken und Gashebel langsam vorwärts oder rückwärts drücken.
- Wenn der Motor läuft, er aber nicht auf Gas geben oder Gang wechseln reagiert, haben sich evtl. die Seilzüge zum Gashebel am Motor oder zum Ganghebel am Motor gelöst. Diese dann wieder einhängen und mit Federring sichern.
Beim Bewegen des Gashebels im Cockpit von Vorwärts über Neutral nach Rückwärts müssen sich am Motor der kleine silberfarbige metallene Gashebel (stb hinten) sowie der schwarze Plastik-Ganghebel (stb seitlich) bewegen.

7 Manöver

7.1 Ablegen von der Boje

Immer unter Motor ab- und anlegen! Die Boje ist sehr nah am Ufer und die Gefahr gross, dass bei starkem Wind, Wellen oder misslungenem Bojenmanöver das Schiff aufläuft.

Auf den (Kurs-) Schiffsverkehr achten, da wegen der Nähe zur Erlenbacher ZSG-Anlegestelle häufig Kursschiffe den Liegeplatz passieren und dabei auch kräftigen Schwell verursachen.

Beachte Windrichtung und eingeschränkte Manövrierfähigkeit (aufgrund des Rad-effektes und der Position der Schraube zum Ruder): Beim Anfahren dreht das Boot zunächst etwas nach steuerbord, unabhängig von Ruderstellung und Fahrtrichtung. Mit massvollem Schub ablegen, "Vollgas" aus dem Stand verschlechtert nur den Vortrieb (aufgrund der Kavitation).

- Beide Bojenleine von der Klampe lösen und daran die Vorleine des Dinghis mit dem Karabinerhaken befestigen. **Beide Leinen aber noch in der Hand behalten.**
- Wenn vorwärts abgelegt werden soll, mit Bojenleinen und Dinghi auf der Steuerbordseite ca. 2 Meter nach achtern verholen (damit „Malin“ beim Ablegen nicht zwischen Boje und Dinghi gerät und damit die Leinen auf der dem Propeller abgewandten Seite passiert werden).
- Erst wenn genügend Fahrt aufgenommen wird, Bojenleinen loswerfen.

Bei Problemen wird damit möglichst lange Kontakt zur "festen" Boje gehalten und das Manöver könnte notfalls abgebrochen werden. Es wird nicht empfohlen, das Dinghi am Bojenring zu befestigen. Es ist insbesondere beim Anlegen bequemer die zusammengehängte Dinghi-Vorleine mit der Bojentrosse mit dem Bootshaken aus dem Wasser zu holen.

Die ersten **150m** (Innere Uferzone) **im rechten Winkel zum Ufer rausfahren.**

7.2 Anlegen und Festmachen an der Boje

- Vor dem Anlegen das **Vor- und Grosseegel** einrollen bzw. **einpacken.**
- **Ansteuerung** der Boje nur unter Motor und **mit Schritttempo.** Dem Ufer nicht zu nahe kommen. Auf (Kurs-) Schiffsverkehr und Wind achten.
- Eine Person mit Bootshaken aufs Vorschiff zum Bojenleine aufnehmen.
- Wir empfehlen auf den letzten 150m **senkrecht** zum Ufer zunächst **das rote Licht der Hafeneinfahrt anzusteuern** und **2 Bootslängen davor** parallel zur Ufermauer die **Boje mit wenig Fahrt anzulaufen** (Da das Boot mit wenig Fahrt beim Beschleunigen unter Motor zunächst immer etwas nach steuerbord dreht, Boje immer aus Richtung Zürich anlaufen). Missglückt das Aufnehmen der Bojenleine, hält man sich damit beim "Durchstarten" für einen erneuten Versuch besser klar vom Land.
- Schiff an der Boje sicher festmachen. Dazu das Auge der ersten Trosse über die Klampe legen, dann das Auge der zweiten Trosse darüberlegen. Anschliessend beide Trossen stramm durch die Lippklampen nach aussen ziehen.
(Das "Verschlaufen" der beiden Augen unter der Klampe ist nicht mehr nötig).
- Wenn sich die Bojentrossen umeinander gewickelt haben, diese bitte zuerst entwirren (sonst scheuern die beiden Trossen unterhalb der Boje aneinander und das Boot hat bei starkem Wellengang ausserdem zu wenig Bewegungsfreiheit).

7.3 Anlegen bei Motorschaden oder schwierigen Wetterverhältnissen

Kann aufgrund eines Motorschadens oder stark auflandigem Wind nicht sicher unter Motor an der Boje festgemacht werden, ist das weitere Vorgehen umgehend telefonisch mit einem Bootsteammitglied abzusprechen. **Im Zweifelsfall besser ein Unwetter fernab vom Ufer abwettern, als Schiff und Crew zu gefährden!**



150m Abstand zum Ufer sind erreicht, wenn sich die Kirchturmuhhr mit dem Horizont deckt.

Beim Anlegen im rechten Winkel das Ende der Hafenanwand mit der roten Hafenanlaterna ansteuern. Kurz davor nach rechts parallel zum Ufer die Boje ansteuern.

7.4 Segel setzen und bergen

Grosssegel setzen: Reissverschluss am Lazy-Bag öffnen. Fall vom Spi-Baum-Ring am Mast abschäkeln und am Segelkopf anschäkeln. Das Grossfall wird am Niedergang steuerbords bedient (es lässt sich auch bei geschlossenem Fallenstopper dichtholen). Leinen für Baumniederholer, Unterliekstrecker und Halsstrecker lösen, die müssen beim Setzen entspannt bleiben.

Unter Motor in den Wind steuern. Da das Boot unter Motor präzis im Wind gehalten werden kann, kann die Gross-Schot während des Segelsetzens belegt bleiben (kein schlagender Baum gefährdet die Crew).

Beim Segelsetzen darauf achten, dass sich das Achterliek nicht mit den Segellatten in den Lazy-Jacks verfängt. Wenn das Gross fast oben ist, Grossschot kontrolliert etwas lösen, Baumnock zur Unterstützung nach oben drücken und nochmals Segel kräftig durchsetzen, Grossschot wieder belegen. Anschliessend den Halsstrecker durchsetzen, bis die Unterkante des Baums zur schwarzen Markierung am Mast gespannt wird. Unterliek nach Bedarf durchsetzen, den Baumniederholer aber weiterhin entspannt lassen. Lazy-Jacks am Mast etwas entlasten (ca.10 cm Lose geben). Erst dann Dirk an der Klemme bei der Baumnock lösen, nicht aushängen. Die Kugel am Ende der Dirk verhindert ein Ausrauschen. Abfallen und Schot lösen, auf gewünschten Kurs gehen.

Vorsegel setzen: Sicherungsbändsel entfernen, Luv-Schot lösen. Rollreffleine kontrolliert fieren, während das Segel mit der Lee-Schot über die Winsch ausgeholt wird.

Vorsegel bergen: Am besten auf Halbwindkurs Schot soweit entlasten, dass gerade so viel Druck aus dem Vorsegel genommen wird, dass es nicht anfängt zu schlagen oder einzufallen. Nun Rollreffleine dichtholen und Schot gleichzeitig kontrolliert fieren, Rollreffleine belegen und aufschliessen.

Grosssegel bergen: Motor starten. Direkt in den Wind steuern. Schot und Niederholer etwas lösen, Baumnock hochdrücken und Dirk ganz durchsetzen. Schot wieder dicht holen. Fall lösen und Segel im Lazy-Bag verstauen.

7.5 Reffen

Grossegel reffen: Das Grossegel verfügt über zwei Reffstufen. Die Reffleinen führen über die Reffkauschen im Achterliek durch den Baum nach vorne zu je einer Hebelklemme, Reffleine 1 ist an stb, Reffleine 2 an bb (bei noch mehr Wind).

Auf Kurs hart am Wind vom Cockpit aus Halsstrecker entlasten, Schot fieren, Dirk an der Baumnock durchsetzen, Fall fieren bis die erste bzw. zweite Reffkausch auf Höhe der Reffhaken ist. Dann beim Mast Reffkausch im Vorliek in Reffhaken einhängen, entsprechende Reffleine durchsetzen, zum Belegen Hebelklemme nach unten umlegen. Vom Cockpit aus Fall durchsetzen, Dirk entlasten, Schot wieder dichtholen, Halsstrecker durchsetzen.

Vorsegel reffen: Die Genua kann über die Reffleine stufenlos aus dem Cockpit gerefft werden. Am besten auf Halbwindkurs die Schot soweit entlasten, dass gerade so viel Druck aus dem Vorsegel genommen wird, dass es nicht anfängt zu schlagen oder einzufallen, Holepunkt auf der Leitschiene (nach vorne) anpassen, Rollreffleine bis zur gewünschten Reffstufe dichtholen und Schot gleichzeitig kontrolliert fieren, Rollreffleine belegen.



Dirk ganz durchgesetzt.



Reffhaken und die beiden Hebelklemmen.

7.6 Spinnakersegeln

Das Schiff verfügt über 2 Spinnaker: für den kleineren ist der Spi-Baum im Vorschiff vorgesehen. Der grosse Top-Spi benötigt den Spi-Baum, der sich auf dem Vordeck befindet. Die Spi-Schoten, inkl. eingefädelter Barberholer liegen aufgeschossen auf der stb Ablage in der Vorschiffskoje (beim kleinen Spi-Baum).

Hoch- und Niederholer für den Spi-Baum lassen sich vom Niedergang aus führen (weiss-gelb), ebenso das Spi-Fall für den Top-Spi (weiss-schwarzes Fall). Das untere Spi-Fall für den kleineren Spinnaker wird vom Mast aus bedient (weiss-gelb-blaues Fall).

Spinnakersegeln ist nur für geübte Segler. Wenn der Spi beim Setzen oder Bergen hängen bleibt, habt Geduld und schaut, wo Entlastung nötig ist; nicht einfach ziehen! Sinnvoll ist auch, vor dem Bergen des Spinnakers die Genua zu setzen. Dann kann er sich nicht gleich um das Vorstag wickeln.



Grosser Spinnaker.



Der kleine Spinnaker wird sehr hoch gefahren.

7.7 Festmachen an Stegen, in Boxen, unter Anker, mit Mooringleine

Wird längsseits an Stegen mit aufragenden Holzpfosten festgemacht, sollten zusätzlich zu den bootsseitig gehängten Fendern die beiden Kissenfender über je einen Stegpfosten gehängt werden.

In zu kurzen Boxen, aus denen die „Malin“ herausragt wie z.B. in Meilen, können die Achterleinen nicht direkt auf die Heckklampen geführt werden. Sie müssen zuerst über die Genuawinschen umgelenkt und erst dann auf die Klampen geführt werden. Andere Beschläge auf Deck eignen sich nicht für die Belastung durch Festmacher.

Mit Heckanker und Bugleine am Steg: Dabei wird zunächst verfahren wie unter "Ankern" beschrieben. Im Abstand der 4-5-fachen Wassertiefe vor dem Steg wird der Heckanker in Luv (ohne Seitenwind an stb, wegen der Motorschraube) ausgebracht. Nachdem die Bugleine festgemacht ist, Anker auf Halt überprüfen, Manöver gegebenenfalls wiederholen.

Mit Mooringleine am Steg: Um das Ruder nicht zu gefährden ausschliesslich mit Bug zum Steg anlegen. Das macht jedoch das Boot bei Seitenwind anfällig gegen Vertreiben, solange nur die Landleine aber noch nicht die Mooringleine belegt ist. Bei Seitenwind allenfalls auf das Anlegen verzichten. Keinesfalls ein Ankermanöver in einer Mooringanlage fahren, auf Grund sind Ketten verlegt. Vorbereitend stb und bb Fender ausbringen, sehr langsam ausgekuppelt auf Steg zufahren. Aufstoppen mit Rückwärtsschub und ohne Stegberührung, Festmacherleine an Land belegen, freie Mooringleine mit Bootshaken und Ankerhandschuhen beim Steg aufnehmen, nach achtern führen und an Heckklampe mit Kopfschlag belegen. Wird neben einem anderen Boot angelegt, schon beim Einleiten des Manövers darauf achten, welche Mooringleine noch frei ist. Beim Ablegen Mooringleine absinken lassen, bevor eingekuppelt wird.

7.8 Ankern

Der Anker befindet sich in der Ankerwanne in der Backskiste bb.

- Beim Ankern zunächst die Befestigung der Ankerleine überprüfen, das lose Ende der Leine über den Bug-/Heckkorb nach aussen und auf Deckshöhe wieder zurück zur Klampe führen. Dort mit Palstek zwischen den 2 Sockeln der Klampe belegen. Anker ausbringen, auf Halt überprüfen und Leine belegen.

Nach Gebrauch das Ankergeschirr bitte gut von allem Schmutz reinigen, Leine aufschliessen und möglichst trocken in der Ankerwanne verstauen.

Freies Ankern ist nur an wenigen Plätzen möglich, da der Zürichsee an den Ufern sehr schnell tief abfällt. Angaben zu den Seetiefen sind der Seekarte zu entnehmen.

8 Revier

8.1 Der Wind über dem Zürichsee*

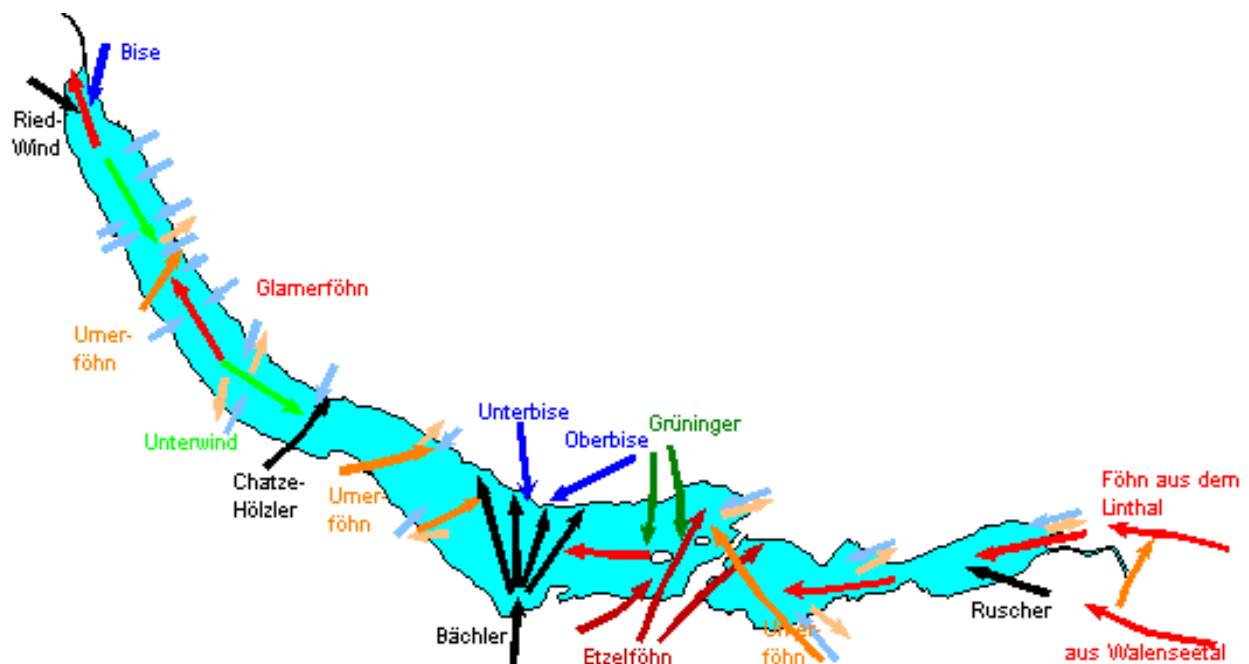
Im Herbst [...] herrscht oft Windstille. Im Winter wechseln diese ruhigen Zeiten mit bewegten ab. Dafür sorgen besonders im November, Februar und April die Weststürme. Daneben gibt es den Nordostwind, die Bise, welche vor allem im Hoch- und Spätwinter auftritt und ferner zeitweise (vor allem in den alpennahen Seeteilen) den Föhn. Dieser kann, wenn er genügende Stärke aufweist, von Ziegelbrücke her oder über den Etzel bis ins Zürichseebecken vordringen, was jedoch gewöhnlich nur für kurze Zeit der Fall ist.

Neben den allgemeinen Strömungen finden wir im Zürichseegebiet die lokalen Winde. Vor allem zeigt sich infolge der ziemlich steil gegen den See abfallenden umliegenden Hügelketten ein abendlicher Bergwind, welcher gegen den See hinausweht, weil sich die Luft über dem Land rascher abkühlt als über der Seeoberfläche. Die umgekehrte Strömung, der mittägliche Seewind, ist an den meisten Orten weniger ausgeprägt. Er wird bei schönem Wetter überlagert von einer seeaufwärts gerichteten Windströmung, dem Unterwind, welcher offenbar durch das Talwindssystem der Voralpen angeregt wird.

Bei den erwähnten, zum Teil in Ufernähe schief auf die Seefläche auftreffenden Winden handelt es sich um verhältnismässig schwache Strömungen. Daneben gibt es aber auch richtige Fallwinde, vor allem am linken Seeufer bei Bäch. Dort fliesst die Kaltluft des Einsiedlerbeckens mit dem so genannten «Bächler» als zeitweise kräftige Strömung, vor allem abends, auf den See gegen Stäfa hinaus.

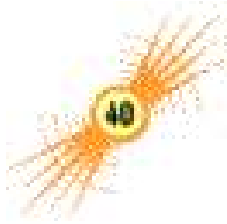
[...] Im Sommer gibt es, speziell um die Mittagszeit, weniger windstille Stunden als im Winter, andererseits aber auch weniger langdauernde Stürme, meist nur kurze Gewitterböen. [...] Der Westsüdwest- Wind bringt [...] das Maximum der Stürme! Nachts ist deutlich eine Abschwächung zu erkennen, die Zahl der Windstillen nimmt stark zu. Dagegen gibt es in der warmen Jahreszeit tagsüber die Ausgleichswinde zwischen See und Land, Mittelland und Alpen, Ebenen und besonntem Hang.

(*Quelle: www.srdhorgen.ch, Seerettungsdienst Horgen)



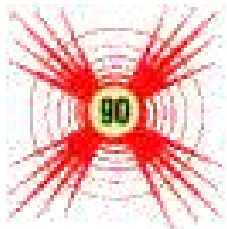
Die Originalkarte entstammt dem Neujahrsblatt 1926 der Naturforschenden Gesellschaft in Zürich. (Quelle: www.skipperguide.de)

8.2 Sturmwarnungen



Starkwindwarnung

Wenn aufgrund der Wetterprognosen die Möglichkeit besteht, dass Sturmböen den See überqueren, wird von der Kantonspolizei die **Starkwindwarnung** aktiviert (orangefarbenes Blinklicht, das pro Minute ungefähr 40 mal aufleuchtet). Sie macht auf die Gefahr des Aufkommens von Winden mit Böenspitzen von 25-33 Knoten (ca. 46-61 km/h) ohne nähere Zeitangabe aufmerksam. Dies heisst, das Wetter beobachten und wenn nötig den nächsten Hafen anlaufen. Von Vorteil macht man sich bereits auf die Rückfahrt zum Heimathafen.



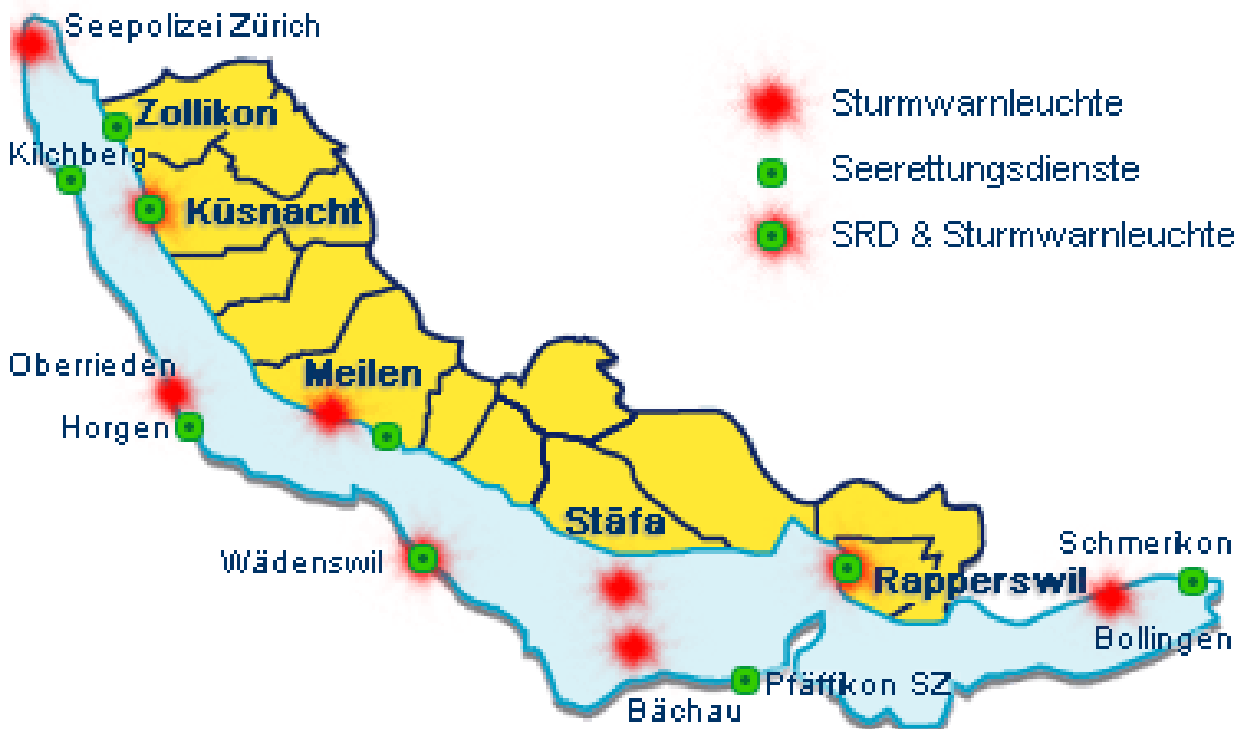
Sturmwarnung

Wenn aufgrund der Wetterprognosen eine grosse Wahrscheinlichkeit besteht, dass Sturmböen über den Zürichsee ziehen, wird von der Kantonspolizei die **Sturmwarnung** ausgelöst (orangefarbiges Blinklicht, das pro Minute ungefähr 90 mal aufleuchtet) macht auf die Gefahr des Aufkommens von Winden mit Böenspitzen von über 33 Knoten (ca. 61 km/h) ohne nähere Zeitangabe aufmerksam.

Der Schiffsführer hat sofort alle notwendigen Sicherheitsmassnahmen für Mannschaft sowie Schiff zu treffen und allenfalls einen Hafen anzulaufen oder im freien See «abzuwettern». Sehr routinierte Segler möchten diese Winde oft noch für ein Starkwindtraining ausnützen. Der Schiffsführer muss selbst entscheiden, wann sie/er den See zu verlassen hat und trägt bei Schäden die Verantwortung.

Aktuelle Sturmwarnung für die Region Zürichsee: zh.stwarn.ch

Standorte von Sturmwarnungen und Seerettungsdiensten



8.3 Kursschiffe

Der Liegeplatz der „Malin“ befindet sich rund 250 m süd-östlich der ZSG Anlegestelle Erlenbach. Beim Ab- und Anlegen ist auf die Kursschiffe zu achten und ihnen immer Vortritt zu gewähren. Die Kursschiffe verkehren dem Ufer entlang von und nach Herrliberg/Meilen/Rapperswil bzw. Küsnacht/Zürich sowie quer über den See nach Thalwil.

Mit bis zu 5 Fähren in Stosszeiten herrscht reger Betrieb zwischen Meilen und Horgen. Diese Linie sollte möglichst rasch und weit entfernt von den Anlegestellen gekreuzt werden. Rechtzeitig Ausschau halten, wo sich die Fähren befinden und welche in Betrieb sind. Fähren, die nicht im Einsatz sind, liegen links vom Fähranleger in Horgen.

Bei Kollisionsgefahr mit einer Fähre muss frühzeitig der Kurs gewechselt werden, um auch dem Fährenkapitän zu signalisieren, dass ihm der Vortritt eingeräumt wird. Am besten einen parallelen Kurs mit genügend Abstand zu einer Fähre einschlagen. Sobald die Fähre vorbei ist, kann die Überquerung fortgesetzt werden.

Nie vor einer Fähre queren, immer hinter dem Heck!!



Bei Kollisionsgefahr frühzeitig auf Parallelfahrt zur Fähre gehen, bis sie passiert hat.



Diese Perspektive muss immer das Heck, aber nie den Bug einer Fähre zeigen!

8.4 Untiefen

Der Zürichsee ist nur an wenigen Stellen untief, die „Malin“ hat einen Tiefgang von 1.20 m. Unbedingt die Seekarte im Ordner studieren!

Das Küsnachter Horn (südlich Hotel Sonne/ZSG Anlegestelle) ist ein kleines Delta des Dorfbaches und ist untief.

Der Stäfner Stein südöstlich vor dem Kehlhof ist zwar markiert, wurde aber trotzdem schon manchem Schiffer zum Verhängnis.

Zwischen Ufenau und Lützelau ist die Durchfahrt untief.

Generell die Detailpläne der Zürichsee-Karte konsultieren. Auf Sperrgebiete Naturschutzgebiete und Strandbäder achten.

Weitere Infos siehe: www.skipperguide.de/wiki/Zürichsee/Untiefen

8.5 Ausflugsziele

Thalwil: Mit dem Schiff gut zu erreichen ist die Farbsteig-Anlage in Thalwil. Es gibt dort Gästeplätze mit Mooringleinen am Steg (nur Bug voran anlegen, nicht ankern, bei Seitenwind riskant, siehe Kap. 7.7). Gleich dahinter befindet sich das Restaurant „Portofino“, Tel: 044 720 3240.

Meilen: An der ZSG-Anlegestelle (nach dem Fähranleger) gibt es 4 kurze Gästeboxen, wobei die innerste zu nah am Ufer sein dürfte. Mit Bug zur Pier und 2 Heckleinen über die Winschen geführt, kann festgemacht werden. Am Anleger befindet sich der „Leue-Garte“ mit langen Tischen und Holzbänken, gegenüber der Gasthof zum Löwen. Weitere Restaurants sind in unmittelbarer Nähe z.B. an der Kirchgass, Bahnhof-, Dorf- und Seestrasse.

Strandbad-Restaurant Feldbach: Stegplätze. Tel: 055 244 2759.

Lützelau: Steg im Norden der Insel. Im Sommer meist sehr voll mit Motorbooten. Wenn die Schweizerfahne am Bootssteg oben ist, ist der Kiosk/Restaurantbetrieb offen. Infos: www.luetzelau.ch, Tel: 055 410 3452.

Rapperswil: Gästeplätze benutzen. Diverse Restaurants im Ort.

Hurden: Mit ihren ca. 11 m Masthöhe kann die „Malin“ leider nicht unter dem Seedamm bei Hurden durchfahren.

Beachte auch die Seekarte bei den Bootspapieren.



Thalwil: Portofino.



Meilen: Gästeplätze vor der ZSG-Anlegestelle

8.6 Navigation

Für die Rückkehr zum Liegeplatz geben der markante grosse Baum neben dem Erlenbacher Kirchturm und auch der exponiert gelegene Kirchturm von Thalwil oder der auffällige langgezogene Wohnblock am gegenüberliegenden Ufer gute Orientierungspunkte. Aus Richtung Zürich kommend bleibt die Erlenbacher Kirche jedoch lange Zeit von Bäumen verdeckt.

Wenn spät nachts auch die Kirchenbeleuchtung und die roten und grünen Hafenlichter abgeschaltet werden, bietet noch die "Schifflande" gute Orientierung. Diese kurze, auf beiden Seiten hell erleuchtete Strasse, führt rechtwinklig von der Anlegestelle Erlenbach hoch zur Seestrasse.

Ein Suchscheinwerfer zum Anleuchten der Boje befindet sich im ersten stb Schrank beim Niedergang.

Zur Navigation bei unsichtigem Wetter befinden sich ein Kompass und eine Karte des Zürisees an Bord.

9 Ausrüstung

9.1 Tisch

Der grosse Tisch kann wahlweise im Salon oder im Cockpit mit zwei Beinen montiert werden. Die Tischbeine liegen im Stauraum unter der Hundekoje. Zuerst die Beine in die Gewinde im Boden eindrehen, anschliessend die Tischplatte aufsetzen und mit den schwarzen Handrädern festschrauben. Mit grossem Tisch im Cockpit kann nicht gesegelt werden, dafür gibt es den kleineren "Cocktail"-Tisch, der bei geringer Krängung auch unter Segeln genutzt werden kann. Er liegt im Vorschiff und hat 4 Löcher als Becherhalterung, er braucht nur ein Tischbein.



Grosse Tischplatte in Hundekoje, die Beine liegen darunter im Staufach.



Tisch mit Antirutsch-Auflage im Cockpit.



Einbeiniger «Cocktail»-Tisch, liegt im Vorschiff.

9.2 Pantry

Die Pantry befindet sich platzsparend unter der bb Bank des Cockpits. Vom Salon aus kann sie an einer Schiene geführt über der Koje herausgezogen werden.

Die Pantry muss jeweils in der ein- und ausgefahrenen Position mit dem Sicherungshebel in der Schiene arretiert werden. Besteck für 12, grosse und kleine Teller und Dessertschalen für 8 Personen sowie Bratpfanne und Suppentopf gehören neben weiteren Kochutensilien zur Ausstattung.

Der Wasseranschluss ist nicht in Betrieb, da es keinen Schmutzwassertank gibt. Geschirr bitte im Cockpit mit einem Eimer oder direkt im See spülen.

Reinigungsmaterial und Abfallsäcke befinden sich im bb Schrank (Lappen, Handtücher) sowie hinter der Klappe beim Niedergang (Eimer, Schrubber, Putzmittel etc.).

Der 2-flammige Herd wird mit Brennsprit betrieben (bitte selber mitbringen).

Beim Kochen unter Deck sehr vorsichtig sein und immer überwachen. Unbedingt die darüberliegenden Vorhänge wegziehen, Brandgefahr! Der Herd kann kardanisch aufgehängt werden, trotzdem sollte bei Wellengang oder zu vermutendem Schwell ganz auf den Betrieb des Kochers im Schiff verzichtet werden. Im Zweifel lieber den Kocher an Land betreiben.

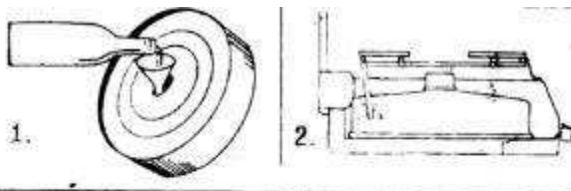
Für Langfahrten kann beim Bootschef ein mobiler Gaskartuschen-Herd ausgeliehen werden (nicht permanent auf dem Boot).



Schubladen für Besteck und Koch-Utensilien



Pantry bitte im ein- und ausgefahrenen Zustand arretieren



- Must not be refilled near an open fire or hot object
- Use only alcohol as a fuel. (Alcohol solvent)
- Always lift the fuel tank from the outer container before refilling with alcohol
- See that no glow is in the burner. (Feel with a finger)
- Filling from the bottom of the fuel tank as per figure 1.
- Always place the back of the stove against the wind
- Take care to provide ventilation.
- Do not keep the stove burning unattended.
- To be used as a stove - may not be used as a heater.
- Lift the potholder and place it as per figure 2
- To light, turn regulator knob to "I". (Notice the notch for "I")
- The stove should not burn a very long time in position "I"
- To extinguish, Turn regulator knob to "J" and see that the flame is reduced. Then put the small cover on the burner opening

Quelle: Herzlichen Dank für die Vorlage an Hans C. Wuhrmann vom "Tapsli" in Romanshorn

Nicht neben offenem Feuer oder heissen Objekten nachfüllen. Nur Brennsprit verwenden. Zum Befüllen den runden Brennstoffbehälter herausnehmen. Darauf achten, dass keine Glut mehr im Brenner ist (mit Finger kontrollieren). Brennstoffbehälter schräg halten, sodass der Einfüllstutzen im inneren von oben befüllt werden kann (siehe links, Abbildung 1). Nachfüllen nur ausserhalb der Kajüte. Bei Betrieb unter freiem Himmel Rückseite des Brenners immer gegen den Wind stellen. Im geschlossenen Raum für genügend Luftzufuhr sorgen. Brenner nie unbeaufsichtigt lassen. Darf nicht zum Heizen verwendet werden. Den Pfannenhalter wie links in Abbildung 2 aufstellen. Zum Anzünden den Regler auf Position "I" stellen (Beachte die Kerbe für Position "I"). Der Brenner sollte nicht für längere Zeit auf Position "I" betrieben werden. Zum Löschen der Flamme Regler auf Position "J" stellen und damit die Flamme verkleinern. Dann den kleinen Deckel auf die Brenneröffnung legen.

9.3 Badeleiter

Am Heck befindet sich eine Badeleiter. Vor dem Baden muss sie zuerst nach oben gezogen (mit gleichzeitiger Neigung des unteren Teils zum Boot hin) und dann nach unten geklappt werden (mit gleichzeitiger Neigung vom Boot weg), bis sie einrastet.

Zum Zurückklappen muss sie wieder gleichzeitig nach oben gezogen und im unteren Teil zum Boot hin geneigt werden. Die Leiter ganz hochziehen und zum Schluss wieder etwas nach unten drücken, damit sie gut einrastet und nicht unbeabsichtigt ausklappt.

Etwas einfacher zu handhaben ist die zweite Badeleiter, die auf dem bb Seitendeck in zwei Sockeln eingehängt wird. Sie liegt im Vorschiff, Bügel bitte nicht einklappen und sorgfältig behandeln, die Stahlrohre sind nicht beliebig belastbar. **Leiter vor dem Einhängen auch unbedingt mit einem Bändsel am Schiff sichern, sie schwimmt nicht!**



Die fest montierte Badeleiter am Heck.



Abnehmbare Badeleiter an backbord.
Das aktuelle Modell sieht ähnlich aus.

9.4 Toilette

Die „Malin“ verfügt über keine Bordtoilette. Bei Notfällen unterwegs sei auf die Pütz verwiesen.

Die nächste öffentliche Toilettenanlage befindet sich im Friedhof in der Abdankungshalle. Wegen Vandalen-Vorfällen 2018/2019 ist sie danach leider oft verschlossen gewesen. Seit März 2021 war sie wieder offen, hoffentlich bleibt es so!

Eine weitere WC-Anlage ist bei der ZSG-Anlagestelle.

Trinkwasser für unterwegs kann an einer der Wasserstellen im Friedhof entnommen werden.



Abdankungshalle mit WC-Eingang.

10 Elektrik und Lichterführung

Auf der „Malin“ würde es genügen, unter Segeln, unter Motor und beim Ankern ausschliesslich das weisse Rundumlicht zu führen (Schalter Ankerlicht"). Für eine bessere Sichtbarkeit empfiehlt sich aber folgende Lichterführung:

Unter Segel: Seiten- und Hecklicht einschalten (Schalter "Positionslicht")

Unter Motor: zusätzlich das Topplicht einschalten (Schalter "Dampferlicht").

Die 12 V Batterie befindet sich in der stb Backskiste. Die Batterie wird automatisch durch das Solarpanel im Cockpit aufgeladen. Zwischen Solarpanel, Batterie und Verbraucher ist ein Laderegler geschaltet, der die Batterie vor Über- und Unterladung schützt. Wenn zu viel Strom verbraucht wurde, schaltet der Regler alle Verbraucher ab, bis wieder die Mindestspannung erreicht ist.

Die Kapazität reicht für den Betrieb der Positionslichter und der Innenbeleuchtung. Die Lampen sind mit stromsparenden LEDs ausgerüstet.

Die **12V Zigaretten-Steckdose** ist für die mobile Lenzpumpe vorgesehen, die sich im Vorschiff unter der braunen Abdeckung befindet. *Bitte keine Kühlbox oder ähnliche Grossverbraucher anschliessen, dafür reicht die Batteriekapazität nicht!*

Daneben gibt es **2 USB-Anschlüsse** zum Laden von Mobilgeräten. In dem Fach befindet sich auch der grosse **LED-Suchscheinwerfer**.

Eine **LED-Taschenlampe** ist bb beim Niedergang befestigt, sie lässt sich per USB aufladen.



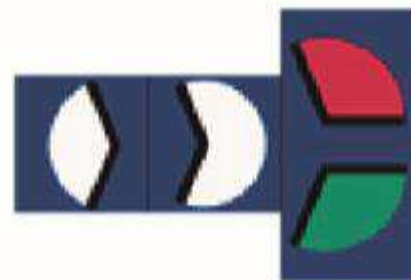
Schalttafel, links davon der Hauptschalter. Im stb Schrankfach befinden sich 2 USB Anschlüsse sowie eine 12 V Steckdose für Zigarettenstecker.



Vor Anker und erlaubt unter Segeln und Motor: weisses "Rundum-/ Ankerlicht"



Erlaubt und besser sichtbar unter Segeln: "Seiten- u. Hecklicht" ("Positionslicht")



Erlaubt und besser sichtbar unter Motor: "Seiten- u. Hecklicht" und "Dampferlicht"

11 Bootsklasse IF-Boot

11.1 Geschichtliches zum IF-Boot

Die Konstruktion des IF-Bootes stammt aus dem Jahr 1966 von Tord Sundén, der bereits 1942 mit dabei gewesen war, das Nordische Folkeboot zu entwerfen. Es sollte ursprünglich „Internationales Folkeboot“ heissen, durfte diesen Namen aber nicht behalten, da es zu Kollisionen mit dem Namen des Nordischen Folkeboots kam.

Das IF-Boot basiert auf dem Riss des Nordischen Folkebootes. Im Vergleich zu diesem



bekam es ein höheres Freibord, Spiegel und Steven wurden leicht verändert. Die Aufbauten wurden bis vor den Mast verlängert, um unter Deck mehr Platz zu erhalten. Weil ein GfK-Rumpf leichter ist als der Holzrumpf des Nordischen Folkeboots, konnten das Kielgewicht und so die Segelfläche vergrößert werden. Um die Seesicherheit zu verbessern, wurde das Boot mit einem selbstlenzenden Cockpit ausgerüstet. Achterlich der Plicht befindet sich auf dem IF-Boot eine Backskiste. Dort befindet sich bei vielen Schiffen auch der Motorschacht für den Aussenbordmotor. Das Rigg besteht aus einem flexiblen Metallmast, welcher einen variablen Trimm zulässt. Das Boot hat ausserdem Genua und

Spinnaker. Es wird geschätzt, dass bis Oktober 1987 etwa 3600 Boote hergestellt worden sind.

Foto: Auf Testfahrt: Das erste IF-Boot am 5. Februar 1967 vor Långedrag, Schweden, mit dem Konstrukteur Tord Sundén und den Söhnen Sture und Jörgen.

(Quellen: de.wikipedia.org/wiki/IF-Boot, www.if-boat.de, www.ifboat.com und www.mfboat.com)

Unser IF-Boot „Malin“ wurde 1983 auf der Marieholm-Werft in Småland/Südschweden gebaut. Bevor es im März 2009 nach Erlenbach kam, gehörte es einem Eigner am Thunersee.

11.2 Stichwort „Langkieler“

Ein Langkieler ist eine Segelyacht, bei der sich die seitliche Projektion des Unterwasserschiffes, der sogenannte Lateralplan, über den grössten Teil der Länge des Schiffes erstreckt. Langkieler haben fast ausschliesslich S-förmige Spanten. Dadurch entsteht ein fließender Übergang vom Rumpf bis zur Kielflosse. Zumeist ist das Ruderblatt direkt an den Kiel angehängt, im Gegensatz zum freistehenden Ruder moderner Yachten.

Langkieler laufen oft weniger Höhe am Wind, wenn der Segeltrimm nicht 100%ig stimmt. Langkieler sind normalerweise schwerer als Kurzkieler gleicher Länge, da das Gewicht des Ballasts gleichmässiger und zumeist weniger tief unter der Wasseroberfläche verteilt ist als bei den Kielbomben der Kurzkieler. Ihr Vorteil ist jedoch der geringere Tiefgang und ihre Robustheit. Um das gleiche aufrichtende Moment wie bei einem Kurzkieler zu erreichen, muss daher der Ballastanteil (ca. 50% des Gesamtgewichts eines Langkielers) höher sein. Beim IF-Boot liegt er gegen 60%. Langkieler sind kursstabiler als Kurzkieler - allerdings kann auch bei Langkielern bei starker Krängung Luvgerigkeit auftreten, in der Regel als Folge schlechten Segeltrimms.

Die meisten Langkieler gelten als sehr seetüchtig. Dies liegt vor allem an den ausgeglicheneren Bewegungen im Seegang und am grösseren Stabilitätsumfang. Legendär sind etwa die auf Rettungsbooten basierenden Entwürfe Colin Archers.

Quelle: de.wikipedia.org/wiki/Langkieler mit Anpassungen von Silvio Kippe.



11.3 Stichwort „Familienboot“

Die „Malin“ bietet sich auch gut für längere Aufenthalte an. Sie verfügt über 4 Kojenplätze: je eine Koje auf bb und stb im Salon und eine Doppelkoje im Vorschiff. Alle 4 Kojen sind mindestens 1.9 m lang, bei Vollbelegung dürfte es aber insgesamt eng werden. Bezüge für die Kissen sowie Schlafsäcke bzw. Decken bitte selber mitbringen. Ansonsten ist die Pantry gut eingerichtet, Details siehe Kapitel 9.3.

Nicht benötigtes Material, Segel und Gepäck kann zwischenzeitlich im Stauraum unter dem Cockpit gelagert werden, Zugang über die Kajüte beim Niedergang. Vorsicht beim Ein- und Ausräumen, da dieser Platz viele vorstehende Teile und Kanten hat und z.B. Segelsäcke einreißen können.



12 Inventar Liste

Dokumente *Handbuchordner auf "Kleiderschrank" stb:*
Handbuch, Sailcom-Logbuch, Schiffsausweis,
Abgaswartungsdokument, Karte Zürisee, diverse Unterlagen

SICHERHEITS- UND RETTUNGSMITTEL

Rettungswesten *Hundekoje stb:* diverse Grössen für Erwachsene 70-90 kg
und 60-70 kg sowie für Kinder 30-40 kg.
Westen für Kleinkinder müssen selbst mitgebracht werden!

Rettungswurfgerät *bb achtern an Reling:* Rettungswurfgerät mit Schwimmleine in
gelber Packtasche

Notsignalgeräte *Schrankfach stb vorne:* rote Notflagge, Signalhorn aus Metall

Verbandskasten *Schrankfach stb vorne:* Bordapotheke

Löschgeräte *am Kleiderschrank stb:* 1 Löschdecke
unter dem Niedergang: 1 Feuerlöscher

Lenzgeräte *Im Salon:* 1 schwarze Pütz (Schlagpütz)
Stauraum unter Cockpit: 1 orange Schöpfkelle (Ösfass)
Vorschiff unter brauner Abdeckung: 1 elektrische Lenzpumpe
mit 12V-Zigarettenstecker und Schlauch (12 V-Steckdose im
Schrank stb achtern)

Bootshaken *Kajütdach stb:* 1 Teleskopbootshaken

Paddel *Vorschiffskoje:* 2 Paddel

SCHIFFSAUSRÜSTUNG UND SEGEL

Fender *Backskiste bb:* 2 weisse Fender 40 cm
Backskiste stb: 2 weisse Kissenfender
Kleiderschrank stb: 2 weisse (Ersatz) Fender 40 cm

Festmacher *Backskiste bb:* diverse Leinen
im Stauraum unter bb Salonkoje vorn: diverse Ersatzleinen

Bändsel *Schrankfach stb Mitte:* diverse Bändsel und dünne Leinen

Anker *Backskiste bb:* Danforth-Anker mit Kette und 30 m Leine

Kompass *Schrankfach stb vorne:* Kompass

**Vor- und
Grosssegel** *Permanent angeschlagen:* Grosssegel im Lazy-Bag,
Rollreffgenua mit integriertem UV-Schutz, aufgerollt

Spinnacker *Vorschiffskoje:* 1 grosser Spinnaker, 1 kleiner Spinnaker,
Vorschiffskoje Wandbord stb: 1 kleiner Spi-Baum, 2 Spi-
Schoten rot und grün mit Barberholer an kleinen Blöcken

Winschkurbeln *Schrankfach stb achtern:* 3 Winschkurbeln

ELEKTRO- UND MOTORAUSRÜSTUNG

- Elektrik** *Backskiste stb:* 12 V-Batterie mit Laderegler und Voltmeter
Salon stb achtern: Schalttafel für Lichter und Steckdosen
Heckreling stb: 1 Solarpanel zur Batterieladung
Schrankfach stb achtern: Suchscheinwerfer, USB-Ladekabel
Wandbord beim Niedergang stb: LED-Taschenlampe
- Motor** *Motorschacht:* 6-PS-Suzuki 4-Takt Motor (4.4 kW),
1 roter Benzintank und 1 bis 2 Ersatzkanister, 1 Trichter
Cockpit stb achtern: Motorgashebel mit rotem Kupplungsknopf

PANTRY UND KOMFORTAUSRÜSTUNG

- Pantry
("Küche")** *Salon mit ausziehbarer Pantry:* 2-flammiger Spirituskocher,
1 Satz Geschirr für 8 Pers., 1 Satz Besteck für 12 Pers.,
Schere, Flaschenöffner, diverse Kochutensilien, 1 Topf,
1 Bratpfanne
Schrankfach bb achtern: farbige Plastik Trinkbecher,
Geschirrtuch, 1 Einfülltrichter für Brennspiritus
Stauraum unter bb Salonkoje achtern: 1 Wasserkocher
Salon Kleiderschrank stb: 10 l Plastik-Kanister für
Frischwasser
- Tisch** *Hundekoje stb achtern:* 1 grosse Tischplatte
Stauraum unter Hundekoje stb achtern: 2 Tischbeine
Vorschiff stb: 1 kleiner Cocktaillisch mit 4 Löchern als Becher-
Halterung
Schrankfach bb vorne: 1 Anti-Rutschmatte für Tischauflage
- Toilette** Keine mehr an Bord; Schlagpütz verwenden. Auf Wunsch
kann für mehrtägige Ausflüge beim Bootsteam eine Porta-
Potti Chemietoilette ausgeliehen werden.
Kleiderschrank stb: WC-Papier
- Kissen** *Vorschiffskoje:*
2 weisse Zylinder-Steckkissen für Cockpit-Süllrand,
5 blau-weiss gestreifte Polsterkissen für Cockpit,
2 blaue, eckige Schwimm-Sitzkissen mit Bändseln
- Flagge** *Schrankfach bb vorne:* 1 Schweizer Flagge,
1 schwedische Flagge (für Midsommar)

UNTERHALTSMATERIAL

- Putzmaterial** *Salon:* 1 Schlagpütz schwarz
Stauraum unter Cockpit: diverse Putzmittel, Schwämme,
1 Eimer, 1 Schrubber, 1 blaues Abwaschbecken
Schwalbennest Cockpit: Schwamm
Schrankfach bb Mitte: Abfallsäcke, Geschirrbürste, Putztücher
- Werkzeug,
Ersatzteile** *Stauraum unter stb Salonkoje:* Werkzeugkasten und
Reparaturmaterial in diversen Boxen

13 Glossar

Alle in diesem Handbuch verwendeten Ausdrücke dürften zwar den meisten geläufig sein. Einige Begriffe werden aber für den Erwerb des Binnensegelscheins nicht vorausgesetzt oder sind vor allem auf schweizerdeutsch üblich. Aufgrund unserer Erfahrungen bei Einweisungen seien sie an dieser Stelle deshalb kurz erklärt.

- Babeli Bunsch; aufgeschossene Leine, deren Ende als Schlaufe um die Buchten gelegt und festgezogen ist. Immer mit dem belegten/festen Ende fixieren!
- Dampferlicht offiziell Topplight, obwohl es nicht auf dem Masttopp geführt wird, zeigt an, dass ein Schiff unter Motor fährt.
- Haab häufiger Flurname für einen Schiffshafen am Zürisee.
- Halsstrecker Trimmleine für das Vorliek des Grossegels, die jedoch am Baum ansetzt und nicht direkt am Segel (dann wäre es eine Cunningham).
- Hundekoje Koje, in die man nur vom Kopfende her hineinkriechen kann.
- Kavitation Bildung von Wasserdampf am zu schnell drehenden Propeller, vermindert den Schub und greift das Propellermaterial an den Rändern an.
- Lazy-Bag fest am Baum installierte Segelpersenning, für einfaches Verstauen des durchgelatteten Grossegels.
- Lazy-Jacks Fangleinen zu beiden Seiten des Lazy-Bags.
- Niedergang Zugang zur Kajüte.
- Positionslichter Bezeichnung für alle Lichter, die bei Nacht und unsichtigem Wetter geführt werden müssen.
- Radeffekt Wirkung des Propellers, die das Boot nicht vortreibt sondern das Heck seitlich versetzt.
- Reffkausch in das Segel eingenähte Öse, durch die die Reffleine geführt oder in die der Reffhaken eingehängt wird.
- Rundumlicht meist, auch auf der „Malin“ auf dem Masttopp angebracht und über einen Horizontbogen von 360° sichtbar; nicht zu verwechseln mit dem Topp- oder „Dampferlicht“, das trotz seiner Bezeichnung nie auf dem Masttopp geführt wird und nur von vorne über einen Horizontbogen von 225° sichtbar ist (vgl. Kap. 10 Elektrik und Lichterführung).
- Schlagpütz stabiler Eimer mit Metallbügel und Fangleine, mit dem auch während der Fahrt Wasser an Deck geholt werden kann, eignet sich – mit eingelegtem Abfallsack – auch als Toilettenersatz.
- Schwalbennest kleiner, offener Stauraum, dessen Inhalt durch eine Blende gegen Herausrutschen gesichert ist.
- Seeventil Ventil nahe am Bootsrumpf, mit dem ein Aus- oder Einlass verschlossen werden kann.
- Segelkleid Persenning für Segel, z.B. als Lazy-Bag.
- Steckschott Verschluss, der beim Niedergang eingesteckt wird und zusammen mit dem Schiebeluk die Kajüte verschliesst.