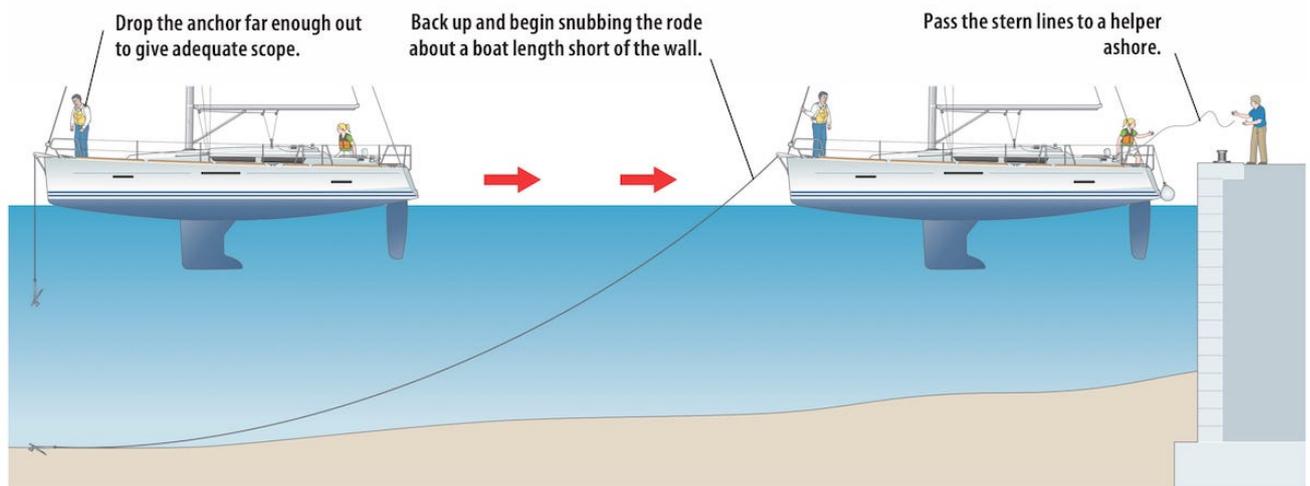


[EN] & [DE]

[EN] Mediterranean Mooring: What Is It and Why?

What is Mediterranean Mooring?

The Mediterranean Moor is a hybrid of anchoring, rafting, and docking used in regions where there is little room and tidal range. It takes its name from an old Mediterranean custom of mooring stern-to along a town's quay or sea wall and it allows a lot of boats to fit in a small place. In principle, you drop an anchor in the middle of the harbor and tie the stern to the quay, but the execution takes knowledge of how your boat behaves in reverse and skill in getting lines ashore.



Why the Mediterranean Mooring?

The ship will occupy less space and will allow the quay to accommodate more boats. This type of mooring protects the boat from wake damage, ease of access to shore

How Do You Mediterranean Moor?

- First, study the scene. Will you be tied to cleats or to bollards? If bollards, make sure to prepare dock lines to ensure efficient transfer of line to shore and back. Is there crew on the boats next to where you intend to moor that can help with the lines and fenders?
- You will need two stern lines set up led fair and ready.
- Place fenders on the stern and both sides of the boat.
- Maneuver the boat to a point beyond where you want to drop the anchor.
- Drop the anchor and get the boat-moving stern first in a straight line toward the quay with enough speed to have steerage; pay out rode as you back toward your slot. Beware of snagging your neighbor's anchor line.
- When you are a boat length from the quay, begin snubbing the anchor but don't lock it.
- Use forward gear to stop the boat while your lines are passed ashore.
- Once lines are secure take up the slack in the anchor rode.
- Adjust rode and stern lines to settle the boat in order to get off and on safely.
- Extend the passarelle, aka, the gangway.

All of this is easier said than done. Sailboats with extensive prop walk will wreak havoc on your plan to simply back up. Crosswinds will give you white knuckles and tight, busy marinas will drive you mad. The benefit of walking off your boat to a crowd of admirers will make it all worth it.

[DE] Mit Bug Anker und Heckleinen an Quai.

1. Gute Vorbereitung ist das halbe Anlegen.

Wichtig: Jedes Crew-Mitglied sollte rechtzeitig wissen, was es zu tun hat.

- Früh genug beidseitig Fender ausbringen. Da rückwärts angelegt werden soll, müssen ziemlich weit achtern natürlich welche sein. Die restlichen dann verteilen, wobei man den vorderen Schiffsteil vernachlässigen kann. In jedem Fall sollte die Heckkante des Schiffes ebenfalls geschützt werden.
- Achterleinen anbringen. Zu kurz dürfen sie nicht sein, aber auch nicht zu lang, das führt unweigerlich zu Problemen. Längen von 12 - 15 Metern sind in den meisten Fällen richtig. Noch zu beachten ist, dass die Leinen nicht durch den Heck Korb geführt werden! Die Heck Reling öffnen zum besseren Übersteigen (bei Badeplattform).
- Ankerbedienung (Elektrik) klar machen bzw. nach draussen legen. Anker klarmachen und schon aussenbords hängen.
- **Rollen verteilen:** Ankermann, grundsätzlich mit Schuhen und Handschuhen wegen der Verletzungsgefahr ! Auch muss er sich bei ausrauschender Kette schon mal draufstellen können. Heckleinenbedienung an Bb. (←) und Stb.(→). Der Rest der Crew steht nicht im Weg oder Sichtfeld, sondern macht sich "unauffällig". Evtl. beidseitig einen Mann zur Korrektur der Fender bereit halten.
- Die Vorbereitungen sind jetzt abgeschlossen.

2. Auswahl des richtigen Platzes.

Sie denn die Wahl haben, können Ihnen hier die Tipps helfen, Probleme beim oder nach dem Anlegen zu vermeiden.

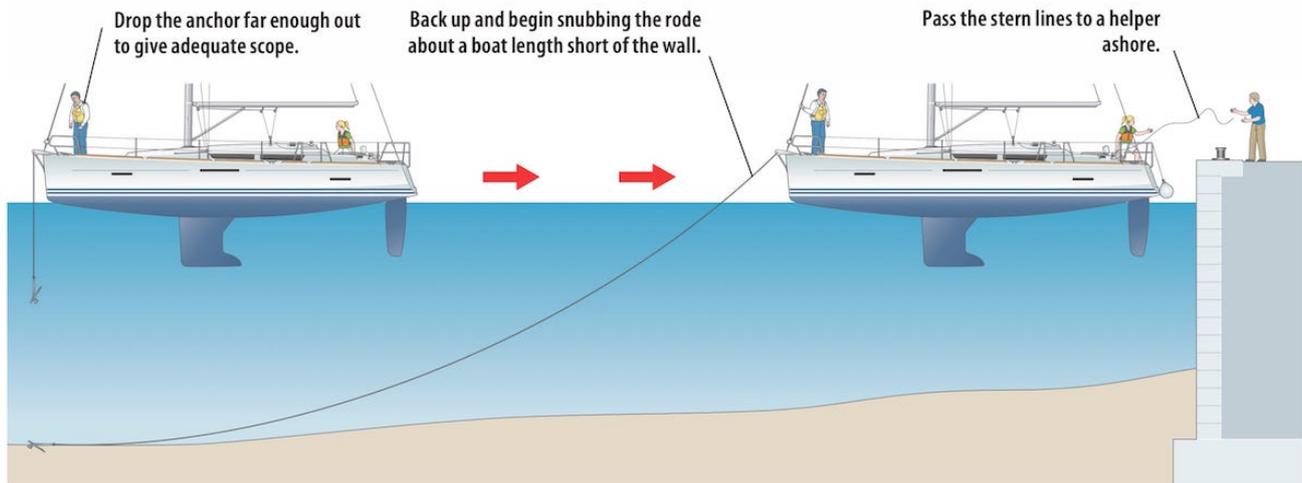
- Wenn Sie die Lücke gefunden haben, in die Sie einfahren wollen, prüfen Sie die Ankerketten der beiden Nachbarboote. Gehen die Ketten exakt nach vorne? Gehen alle Ketten zu einer Seite ? Das könnte ein Zeichen dafür sein, dass starker Seitenwind herrscht. Sind die Ketten der Nachbarboote straff gespannt? Wenn ja, ist alles ok. Wenn nicht, besteht die Gefahr, dass bei Seitenwind das Boot mit der lockeren Kette sich auf Ihr Boot legt und drückt...
- Ist der Kai beschriftet oder farbig markiert? Wenn ja, besteht die Möglichkeit, dass Sie später wieder wegmüssen.
- Jetzt müssen Sie die sichtbaren Ketten Ihrer Nachbarschiffe peilen. Liegen die Ketten Ihrer Nachbarschiffe parallel oder streben gar auseinander, dann haben Sie gute Karten. Sie müssen Ihren Anker nur dazwischen platzieren. Es wird dann höchst selten zu Kettensalat kommen. Streben die Ketten Ihrer Nachbarschiffe aber zueinander, sieht es sehr schlecht aus. Der Ärger am nächsten Morgen ist vorprogrammiert. Wenn Sie die Wahl haben, legen Sie an diesem Platz nicht an.

3. Einfahren in den Liegeplatz.

- Der Ankermann steht am Bug, hat die Fernbedienung in der Hand und hat den Blick auf den Skipper / Rudergänger gerichtet.
- Manövrieren Sie nun das Schiff in eine Position, die möglichst 100 Meter in der Senkrechten zum Verlauf des Kais liegt.
- Stellen Sie das Schiff etwas schräg (Schraubeneffekt!). Rückwärts Gas geben. Der Schraubeneffekt zieht nun das Schiff in die richtige Richtung. Wenn nicht, haben Sie noch etwas Strecke, um das Schiff in die richtige Fahrtrichtung zu bringen. Das war der Sinn des etwas größeren Abstands !
- Jetzt muss der Skipper festlegen, wann er den Anker werfen will. Das hängt von Wassertiefe und Ankergrund ab. Ich habe mir angewöhnt, jedes Mal fast die gesamte Kette zu legen (50 -

60 m). Das ist beruhigend.

- Der Skipper gibt per, **vorher** verabredetem, Handzeichen das Kommando zum Ankerwerfen. Wie viel Fahrt man rückwärts macht, hängt von der Stärke des Seitenwindes ab. Je mehr Wind von der Seite, desto mehr Fahrt muss im Schiff sein.
- Jetzt kommt es auch auf den Ankermann an, ob das Manöver gelingt. Bremst er die Kette zu stark ab (beim Einfahren des Ankers) und das Schiff kommt zum Stillstand, wird die Sache wieder problematisch, weil dann wieder der Schraubeneffekt bzw. Seitenwind zur Wirkung kommt. Wichtig ist aber auch, dass nicht zu viel Kette gegeben wird, dann bildet sich nämlich eine Kettenhaufen am Hafengrund. Bei kleineren Schiffen kann man die Kette gut mit der Hand (natürlich mit Arbeitshandschuhen) abbremesen.



4. Das Anlegen.

Am Kai angekommen, müssen einige Dinge gleichzeitig passieren:

- Der Rudergänger geht etwa 3 Meter vor dem Kai in den Leerlauf und bremst das Schiff etwa 2 Meter vor dem Kai sanft ab, so dass die Festmacher geworfen werden oder die Crewmitglieder an Land können.
- Damit das Schiff nicht wieder von der Spannung der Kette vom Kai weggezogen wird, gibt der Ankermann noch 2 - 3 Meter mehr Kette und stellt dann die Nuss fest.
- Nun können die Leinen an Bord zurückgeführt und belegt werden. Ist eine Rückführung an Bord nicht möglich, sollten die Festmacher an Land auf Slip belegt werden, damit ein Loswerfen auch unter Spannung möglich ist.
- In dieser Zeit ist der Rudergänger damit beschäftigt das Schiff auf der Stelle zu halten, um zu verhindern, dass das Heck den Kai berührt. Gleichzeitig muss er die Arbeit der Festmacher im Auge behalten.
- Erst jetzt, wenn die Achterleinen auf die richtige Länge eingestellt und belegt sind, holt der Ankermann die Kette auf Spannung. Gut ist es, wenn an Bord eine sogenannte "Teufelskralle" ist, die man an der Kette einpicken und auf einer Klampe belegen kann. So nimmt man die enorme Spannung von der Nuss der Ankerwinde.