

Veranlassung wurden im Jahre 1904 von den deutschen Bundesseestaaten „Grundsätze für die Leuchtfeuer und Nebelsignale der deutschen Küsten“ vereinbart, die nicht nur die Namen der Leuchtfeuerarten eindeutig festlegten, sondern besonders auch die Kennungen vorschrieben, die ihnen und ihren Sektoren zu erteilen sind.

Nach diesen Grundsätzen sind sämtliche seitdem neubauten und umgeänderten Leuchtfeuer eingerichtet, so daß die Elbe jetzt bis auf wenige Ausnahmen eine einheitliche Befuerung aufweist. Ihr heutiger Zustand ist folgender.

Als Anfehlungsfeuer der Elbmündung dient das Leuchtschiff „Elbe I“ (Abb. 57), das etwa 2,5 km außerhalb der roten Tonne „Elbe“ und der weißen „Groß-Vogelsand“ mitten vor dem dort 3,5 km breiten Fahrwasser liegt und mit einem starken elektrischen Blinkfeuer ausgerüstet ist. Auch bei nebligem Wetter bietet die Unterwasserglocke und Preßluft-Sirenenanlage des 1912 neubauten Fahrzeuges den Schiffen die Möglichkeit, die Fahrwinne „auszumachen“.

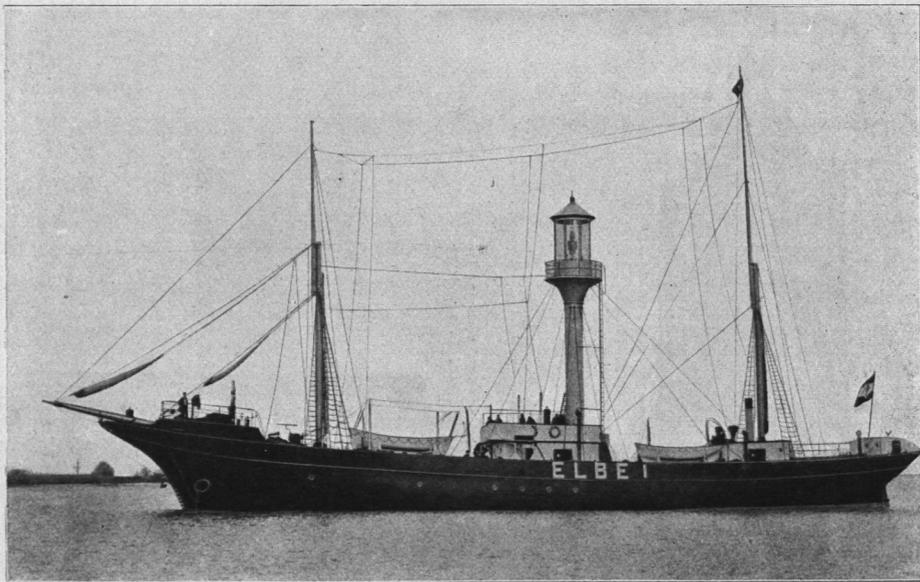


Abb. 57. Leuchtschiff „Elbe I“.

Die früher durch die beiden Neuwärker Feuer gebildete Einsteuerungslinie ist wegen Veränderung der Sände beseitigt worden. Nur das mehrfach umgebaute Licht im großen Turm ist noch vorhanden; es bescheinigt den gefährlichen Mittelgrund und bezeichnet ferner die Stationen der übrigen, mitten im Fahrwasser

liegenden vier Feuerschiffe, die ebenfalls als Nebelsignalstellen und zum Teil auch zum Versehen von Lotsen dienen. Bei „Elbe V“ beginnt die Richtfeuerkette des Fahrwassers, die aus elf Anlagen mit elf Unterfeuern und zehn Oberfeuern besteht und nur an zwei Stellen, nämlich in der großen Krümmung oberhalb Cuxhavens und auf der Strecke zwischen Brunsbüttelkoog und Brokdorf, durch Leitfeueranlagen unterbrochen ist, sonst aber in geschlossenem Zuge die Schifffahrt bis vor Finkenwärder führt. Die beiden Befeuungspläne (Abb. 58 und 59) lassen erkennen, wie die festes weißes Licht zeigenden Leitsektoren der Leitfeuer sowie die die Richtlinien einschließenden Fahrsektoren in den Unterfeuern das zwischen den beiden Tonnenreihen gelegene Fahrwasser bezeichnen, und wie die Untiefen auf der Steuerbordsseite (Südseite) des Stromes einheitlich durch ungeradblitzige, die der Backbordsseite durch geradblitzige weiße Warnungsektoren scharf gekennzeichnet sind. Ferner zeigen die Abbildungen, wie in den Fahrwasserkrümmungen durch sog. Quermarkenfeuer mittels eines Sektors auf den beiden sich schneidenden Richtlinien die Strecke angewiesen wird, worin die Schiffe ihre Richtungsänderung vorzunehmen haben. An die bei Finkenwärder endende Richtfeuerkette schließt sich eine beiderseitige Beleuchtung des Fahrwassers durch Leuchtbaken und eine Leuchttonne an, die die Schiffe bis in den Hafen führt.