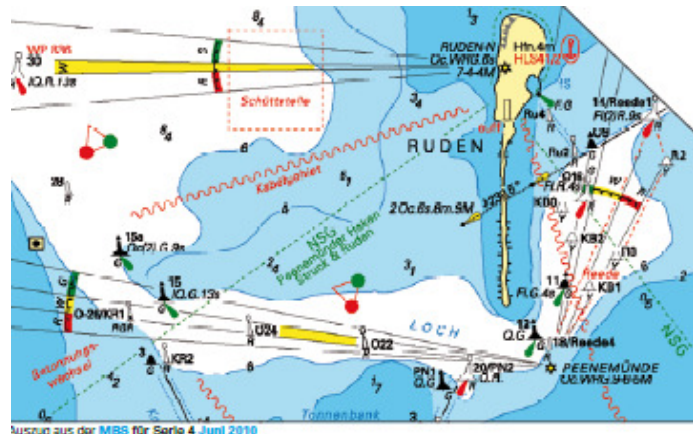


Leitfeuer werden nach IALA neu definiert

(Quelle: NV.Navigators)

Nach internationalen Richtlinien der IALA (International Association of Lighthouse Authorities) ist die Farbe der Warnsektoren an die Betonung anzupassen. Das war bisher auf der Ostsee nicht üblich, in diesem Jahr hat das WSA Stralsund mit der Einführung dieser Richtlinie an der deutschen Ostseeküste begonnen.

Der Name sagt es: ein Leitfeuer soll den Schiffsführer durch das Fahrwasser, durch Untiefen, in eine Flussmündung oder Hafeneinfahrt leiten.



Der sichere Weg wird durch den weißen Sektor in der Mitte angegeben. Die Warnsektoren an den Seiten weisen darauf hin, dass eine Kursänderung erforderlich ist, um wieder in sicheres Fahrwasser zu gelangen. Dies erfolgt in der Praxis dadurch, dass man auf das Feuer zuhält und dabei die Farben der Sektoren im Blick hat. Dem Rechtsfahrgebot entsprechend sollte nicht die Mitte des weißen Leitsektors das Ziel sein, sondern dessen rechter Rand.

Mit der generellen Aussage, dass „bei Verlassen des weißen Sektors bei grünem Warnfeuer eine Kursänderung nach Backbord bzw. bei rotem Warnfeuer eine Kursänderung nach Steuerbord“ erfolgen muss, liegt man **jetzt nicht mehr** unbedingt richtig.

Dieses gewohnte Prinzip wird an den deutschen Küsten mehr und mehr überall dort gebrochen, wo die gängige Anordnung der Farbsektoren des Leitfeuers nicht mit der farbigen Bezeichnung der Fahrwasserseiten übereinstimmt.

Diese werden auch generell „von See aus kommend“ farblich gekennzeichnet.

Es gibt aber Ausnahmen von dieser Regel, z.B. bei der Insel Rügen (s. Bild). Hier hat das WSA Stralsund im Juni 2010 die Farbsektoren der Leitfeuer Rügen Nord und Peenemünde getauscht.

Damit wurde hier die IALA Richtlinie umgesetzt.

Ein Gegenbeispiel findet man noch in der Trave. Hier ist weiterhin das Feuer Pötenitz mit seinen Warnsektoren entgegen den Fahrwasserseiten befeuert.

Auch die dänischen Nachbarn übernehmen noch nicht durchgehend den internationalen IALA Standard, wie z.B. im Svendborg Sund.

Als Fazit bleibt also die Erkenntnis, dass man zusätzlich zum Blick voraus auch immer wieder sorgfältig die Seekarte studieren sollte, um die Feuer richtig zu interpretieren. Gerade auch in diesem Zusammenhang ermöglicht natürlich nur eine Karte mit aktuellem Berichtigungsstand die zuverlässige Information.