

Fig. 86.



In St. Jean de Luz müssen nämlich die Schiffe, von der See kommend, sich zuerst in einer solchen Richtung halten, daß sie die beiden weißen Directionsfeuer A und A' senkrecht unter einander sehen; wenn sie in dieser geraden Linie vorwärts fahrend an eine Stelle kommen, wo die beiden rothen Leuchtfeuer C C' gleichzeitig sichtbar werden, ist von der Richtung AA' nach links in die Richtung CC' abzulenken und diese so lange genau einzuhalten, bis das Schiff die beiden grünen Directionsfeuer B B' in einer Senkrechten erblickt, in welchem Momente von CC' nach rechts abgelenkt werden und die Richtung BB' bis zur Einfahrt in den Hafen verfolgt werden muß. Untiefen und Gefahren außerhalb dieser Fahrrichtungen geben dem Capitän und Piloten die nöthige Aufmerksamkeit und verhüten die früheren häufigen Unfälle.

Die Herstellung des Molo D und des Wellenbrechers E wird, bis fertig, $6\frac{1}{2}$ Millionen Francs kosten; die kleine Rhede wird alsdann gleich einen ziemlich sicheren Zufluchthafen für Schiffe auf hoher See bilden. Die Ausgabe ward aber ursprünglich nur zu Gunsten der betriebsamen Einwohner eines kleinen Städtchens gemacht und wengleich in Anbetracht der Nähe der spanischen Grenze auch politische Gründe mitgewirkt haben dürften, ist diese Ausgabe immerhin eine generote.

Fig. 87 ist ein Verticalschnitt des Molo D , *Fig. 88* ein Verticalschnitt des Wellenbrechers E . Letztere Figur veranschaulicht auch deutlich genug die Herstellungsweise desselben: Auf einen centralen Steinwurf aus natürlichen Blöcken, welche den Kern des Wellenbrechers darstellen, wurden künstliche Blöcke von 20 Cubikmeter Inhalt (4 Meter Länge, $2\frac{1}{2}$ Meter Breite und 2 Meter Dicke) in