



- [...Kanu & Kajak Menü](#)
- [Titel & Autor](#)
- [Außenweser-Einführung](#)
- [Startplätze](#)
- [Stützpunkte](#)
- [Trittsteine](#)
- [Tourenvorschläge](#)
- [12 Leuchttürme](#)
- [Trouble im Turm](#)
- [Änderung des Seekarten-Null \(SKN\)](#)
- [NP-Ndrs.Wattenmeer Zukunft](#)
- [NP-Ndrs.Wattenmeer Zukunft\(2\)](#)



12 historische Leuchttürme

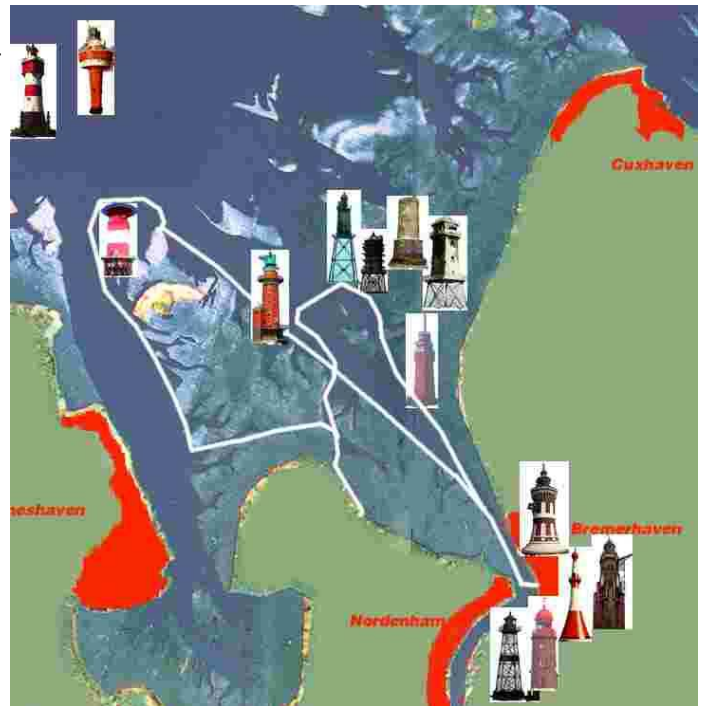
Big 5 ist so eine immer wiederkehrende Fahrtidee im Weser-Jade-Revier. Diese Tour-Idee umfasst einen Rundkurs, bei dem die Leuchttürme Mellum Plate, Roter Sand, Alte Weser, Hohe Weg und Robbenplate angefahren werden - nicht ganz einfach zu realisieren. Man kann das ganze aber - zumindest zahlenmäßig - noch steigern. 12 historische Leuchttürme an einem Wochenende.

Die Fahrt in den Weser-Jadetrichter sollte man gut vorbereiten. Da ist sicher zuerst mal die Wettervorhersage - Z.B. über WetterOnline (<http://www.wetteronline.de/segel.htm>) lässt sich für dieses Gebiet die richtige Wetterlage ermitteln. Vor Ort gibt es in Bremerhaven an der Doppelschleuse eine Wetterwarte, an der alle wichtigen Daten ausgehängt sind - sicher noch aktueller als im NET. Und der Blick über den Deich gibt auch visuell Aufschluss über die Tagesform: STURM oder ENTENTEICH. (Siehe auch die DKV-Seiten zum Wetter: http://www.kanu.de/links/link_wetter.html)

Nächstes wichtiges Utensil ist sicher der Gezeitenkalender. Es geht auch online: <http://www.bsh.de/Meereskunde/Gezeiten/805.htm>. Man wird sich ein Wochenende raussuchen, wo Niedrigwasser zwischen 12:00 und 13:00 Uhr ist - 6 Stunden vorher und 6 Stunden nachher ist Hochwasser; so kann man Startzeit und Zeit, wenn man wieder am Zelt ist, leicht festlegen.

Wichtig sind auch gute Karten. Seekarten natürlich. Hoffentlich geht keiner mit 'ner Generalkarte auf die Tour. Seekarten gibt's nicht online kostenlos. Welche Karten man braucht ersieht man aber online beim BSH: <http://www.bsh.de/Seevermessung/Sportbootkarten/472.htm>. <http://www.bsh.de/Seevermessung/Sportbootkarten/3011gross.jpg> Überhaupt ist die Homepage des BSH ein interessanter Helfer.

Es gehört auch 'ne gehörige Portion Ausdauer dazu, denn die Tour lässt uns durchaus viele Stunden im Boot sitzen und paddeln. Also am besten Weser-Marathon-(Gold-)Kondition. Dann kann's daran schon nicht scheitern. Wer körperliche



Probleme erahnt und solche Tour macht handelt extrem fahrlässig. Und Überschätzen ist auch ignorant.

Dann sollte man Erfahrung mit Wattenmeertouren haben. Aber (!!!) das ist nicht wie zu den Ostfriesischen Inseln paddeln oder in der Nordfriesischen Wattwelt seekajaken. Es ist weit aus ausgesetzter. Und es ist viel Berufsschiffahrt da. Du bist ein Nichts gegen jeden Containerfrachter. Ständig legt einer in Bremerhaven ab oder an. Oder eine der gewaltigen Schuhschachteln von Autotransportern kommt dir entgegen. Daneben pflügen 2 Schlepper durch die Weser - der Ebbstrom produziert das reinste Wildwasser an den Schlengen. (Du weist nicht was eine Schlenge ist - bleib zu hause!) Du bist der Berufsschiffahrt eine lästige Fliege - Wahrschau: sie behandeln Dich auch so. Also sei extrem sattelfest!

Die Fahrt führt größtenteils am Fahrwasser entlang. Du musst Strecke machen. Wie. Natürlich mit der Tide. Sie gibt dir bis zu 6 km/h freiwillig dazu, aber nur wenn du in der Nähe des Tonnenstrichs fährst. Natürlich außerhalb des Fahrwasser. Am besten immer zwischen Schlengentonne und grüner Fahrwassertonne. Aber Achtung. Da fahren auch alle Segler. In beiden Richtungen. An den Bremerhavener Kajen ist es viel zu unangenehm, um nach dem Rechtsfahrgebot dort am Rande des Fahrwassers zu fahren. Du bist dort im weg. Unangenehm, wenn du an einer Schleuseneinfahrt vorbeipaddelst und ein Schlepper mangelst Dich nieder. Weil er einfach so aus dem Vorhafen rausprescht. Hat die Hebel auf den Tisch gelegt. (Du weist nicht was das heißt? Bleib zu hause! Du kennst dich nicht aus.) Du bist im Weg.

Über die Kajakausrüstung braucht man hier nichts mehr zu sagen. Seekajak. wie es sich gehört. Ausgerüstet, wie es sich gehört. Man kann's noch mal nachlesen: Schau auf den DKV-Seiten nach: <http://www.kanu.de/spezial/kuestenpaddeln/index.html> und www.kuestenkanuwandern.de/aktuell.html



ZUR TOUR

Man beginnt, wie sollte es anders sein, am Steg des KVU, am besten kurz vor Hochwasser, dann hat man was vom Tag. Und Hochwasser sollte Sommers so gegen 7 Uhr morgens sein. Spätestens.

Legen wir ab. Wir fahren unter Alter Geestebrücke und Kennedy Brücke in den Geeste-Vorhafen. Mit der Ruhe ist es jetzt vorbei. Intensiver Schiffsverkehr erfordert Aufmerksamkeit. Die Weserfähre kommt und geht, der Lotse legt unvermittelt ab, aus der Fischereihafenschleuse kommen unzählige Segler und alle schmeißen unangenehme Wellen, die von den Kaimauern gnadenlos reflektiert werden.



Da sind die ersten beiden alten Türme: Nord und Südturm der Geestemolen. Früh morgens wird man nur wenige Leute treffen, die auf uns Paddler heruntersehen, wenn wir den letzten Schutz verlassen und zuerst westwärts das Fahrwasser der Weser queren.

Turm 1: **Das Steuerbordfeuer der Geestemole**



In Betrieb seit 1925. Position: 53° 32' N 8° 35' E H, Feuerhöhe 14m

Das auf der südlichen Mole stehende Feuer ist sicher keine besondere Schönheit. Auf einem Gitterständerwerk sitzt das grüne runde Feuerhaus und sendet sein grünes Licht in 14m Höhe auf die Weser hinaus. Unlängst wurde das Molenmauerwerk durch neue Spuntwände verstärkt, während dieser Zeit war das Feuer zur Restauration demontiert worden. Der Molenkopf ist beliebter Parkplatz für Bremerhavener wie für auswärtige Gäste, um die schönste Sicht von einem Bremerhavener Parkplatz auf die Weser zu genießen. Besonders Sonnenuntergänge sind hier am schönsten zu betrachten.

Turm 2: **Geestemole - das Backbordfeuer, der Nordturm .**



In Betrieb seit 1914, Position: 53° 32' N 8° 35' E H, Feuerhöhe 14m

Sieht viel mehr als Leuchtturm aus, verglichen mit der Südmolenbefeuerung. Wie oft wurde seine Mole schon von allen möglichen Schiffen gerammt. Fischdampfer, Schlepper, Frachter, Kümos. Die starke Gezeitenströmung der Weser gepaart mit häufig starkem Wind macht die Einfahrt in die Geestemole zu einer Herausforderung auch für gut motorisierte Berufsschiffahrt. Man kann die vielen Reparaturen an der Molenmauer besonders vom Kajak aus gut erkennen.

Sicher - eigentlich könnte man auf der Bremerhavener Seite des Fahrwassers noch weiterfahren - es herrscht ja Rechtsfahrgebot! Aber schon nach kurzer Zeit folgen die ersten Kajen, die Seebäderkaje, die ehemalige Schleuseneinfahrt zum Neuen Hafen usw.. Und da stehen auch die nächsten beiden historischen Leuchttürme auf unsere Liste, der Loschenturm und der Minarettturm.

Loschenturm - das ist der neugotische Backsteinturm auf dem Deich. Zu ihm gehört der aus Stahlkoni zusammengesetzte merkwürdige rotweiße Turm, der auf der Seebäderkaje steht. Sein jetziger Platz ist nicht sein Originalplatz - wie beim Leuchtturm Brinkamahof, der heute im Fischereihafen in einer Marina zur Zierde steht, und dessen ursprünglicher Standplatz heute von Containern überstellt ist, er war dem Containerhafen im Wege. Der Loschenturm musste beim Neubau der Seebäderkaje ein Stück vorgezogen und etwas erhöht werden (1 Ring kam dazu), um die Leitfeuerlinie beibehalten zu können und andererseits den Tiergrotten eine Erweiterungsmöglichkeit zu geben.



Turm 3: **Leuchtturm Bremerhaven Unterfeuer - der Minarett-Turm**

In Betrieb seit 1883, Position: 53° 35' N 8° 40' E Höhe 26m, Feuerhöhe 21m

Der Minarettturm stand früher quasi in der Flutmauer der Tiergrotten und wurde beim Neubau der Seebäderkaje um einige Meter Richtung Weser versetzt auf ein neues erhöhtes Fundament gesetzt. Damit ist er gleichzeitig um einige Meter gewachsen. Er bildet immer noch als Unterfeuer zusammen mit dem Loschenturm die Feuerlinie für den Blexener Weserbogen. Seine ungewöhnliche Form aus konischen Stahlkörpern macht ihn ebenfalls zu einem vielbeachteten Unikum unter den Leuchttürmen der Welt



Turm 4: **Leuchtturm Bremerhaven Oberfeuer, der "gotische" Leuchtturm oder Simon Loschen-Leuchtturm**

In Betrieb seit 1855, Position 53° 33' N 8° 34' E, Gesamthöhe 37 m , Feuerhöhe 35 m

Der im neugotischen Stil erbaute Ziegelstein-Leuchtturm gehört zu den am meisten fotografierten Bauwerken Bremerhavens und ist in fast jedem Leuchtturmkalender zu finden. Erbauer war Simon Loschen, dessen Name für viele Bremerhavener mit diesem Turm immer noch verbunden ist. Mit dem ca. 200m entfernten Unterfeuer, dem Minarett-Turm bildet er die Richtfeuerlinie für den Blexener Weserbogen bei Nordenham. Wegen seiner außergewöhnlichen neugotischer Architektur steht der Turm heute unter Denkmalschutz.

Hier kommen wir leicht mit der Berufsschiffahrt ins Gehege. Unvermittelt legen Schlepper ab, um diese Zeit starten auch die Helgolandsschiffe, die Kaimauern reflektieren unangenehm die Wellen. An der Mole der ehemaligen Schleuseneinfahrt gibt es übles Presswasser und hässliche Wellenbildungen. Ab und an haben die den einen oder anderen Kajakfahrer schon aus dem Fahrzeug geworfen, wenn er nicht sattelfest genug saß.

Auf der Blexener Weserseite zwischen den grünen Fahrwassertonnen und den weißen Schlengentonnen kann man dagegen mit dem vollen Stromzug entspannter rauswärtsfahren. Doch Achtung: mit weiter zunehmender Weservertiefung wurde - und wird mehr noch in der Zukunft - die Strömung im Fahrwasserbereich immer heftiger, an den Schlingen bilden sich kleine Walzen und anständige Presswasser, es geht bisweilen zu wie auf einem Wildbach im Canyon. Kommt dann noch ein Hafenschlepper an - kurz und gedrungen, aber mit viel Kraft - überrascht uns dann noch eine heftige, steile Welle. Auch manches große Dick-Schiff, das hier sehr nahe an uns vorbeifährt, kann uns unvermittelt anständig durchschaukeln. Da auch die Wattkante nicht fern ist und das Wasser auf kürzester Distanz von 14 Meter auf 0-3 Meter den Tiefgang reduziert, gibt es schnell eine anständige Brandungswelle an der Kante. Trotzdem: schon hier finden wir die ersten Robben, die nur darauf warten, das dieser Bereich endlich trocken fällt und sie geruhsam auf dem Trockenen dösen können.

Irgendwie orientiert man sich hier immer noch an der Bremerhavener Wasserseite. Die Oldenburger Uferseite flieht langsam nach Nordwest und breitet ein weites Schlickfeld aus, in dem nur die beiden Wattinseln der Forts Langlütjen 1 und Langlütjen 2 unsere Aufmerksamkeit auf sich lenken. Bei dem Wasserstand jetzt könnte man noch direkt auf sie zufahren nach einer weiteren Stunde liegen sie im trockenem. Aber da wir immer noch näher zum Bremerhavener Ufer paddeln, schauen wir jetzt auch auf den nächsten Leuchtturm auf unserer Liste, der am nördlichen Ende des Bremerhavener Flanierdeichs kurz vor der Kaiserschleuse liegt.



Turm 5: **Der Pingelturm - Leuchtturm Kaiserschleuse Ostfeuer**

In Betrieb seit 1900, Position 53° 33' N 8° 34' E, Gesamthöhe 15m, Feuerhöhe 12 m

Das Molenfeuer auf der Südmole der Kaiserschleuse ist ein runder Backsteinturm mit weißen Blindfenstern und grüner Laterne und Spitze. Seine zur Weser hin freihängenden Nebelglocke, die bei Nebel immer noch alle 10 Sekunden schlägt, gab ihm bei den Bremerhavenern den Namen Pingelturm (aus dem Plattdeutschen für Klingeln). Erbaut wurde er 1900 von Hafenbaumeister Rudloff und ist nur 15 Meter hoch.

Der Pingelturm heißt so nach seiner Glocke - einer Nebelglocke, die man durch die ganze Bremerhavener Stadt hören kann. Nördlich von ihm sieht man die Kaiserschleuse, die ältere und kleinere der beiden Schleusen des Überseehafens. Mittlerweile ist sie ein arger Engpass, die großen Autotransporter, die in den Hafenbecken dahinter ihre rollende Fracht löschen, können sie häufig gar nicht benutzen und müssen einen zeitraubenden Slalom durch die anderen Häfen machen, um von der Weser zu den Liegeplätzen zu machen. Der Vorhafen der Kaiserschleuse ist Liegeplatz für die Assistenzschlepper. Hier muss man damit rechnen, das ganz unvermittelt ein ganzes Rudel heraus jagd, deswegen befinden wir uns auch beim Weserabwärtsfahren auf der Steuerbordseite des Flusses Außerhalb des Fahrwassers in guter Gegend. Auch wenn wir sozusagen nicht rechts fahren - hier kommen uns die großen Pötte nicht in die Quere.

Auf die Kaiserschleusen-Ausfahrt folgt die Columbuskaje - sie war bis in die 60er Jahre der große Auswanderer-Schiffsbahnhof: Die D-Züge der Eisenbahn fuhren bis an die Kaje, wenn einer der großen Oceanliner wie die United States, die Amerika, die Bremen, die Europa, die Gripsholm und wie sie alle hießen, zu ihren fahrplanmäßigen Abfahrten in Bremerhaven an der Kaje lagen. Zur Abfahrt spielte dann z.B. das Lloyd Blasorchester "Muss I denn" und die Kaje war voller Menschen, die zum Abschied winkten - herzerreißende Szenen, an die das Auswandererdenkmal am Deich neben dem Pingelturm erinnert. Heute liegen 50 mal im Jahr Kreuzfahrtschiffe an der neuen Columbus-Pier, die alte mit ihrem interessanten Holzbahnhof ist Ende der 60er abgerissen und durch ein Stückgutterminal ersetzt worden. Die Abfahrten der Kreuzfahrtschiffe ist heute viel weniger spektakulär - kaum ein Bremerhavener schaut da noch hin, der Kai ist leer und bisher ist das Ambiente auch noch recht öde -charme der 60er Jahre - aber es soll sich was ändern !!!

Während sich nach westen immer mehr das Watt ausbreitet, folgt backbord-flussseitig nach der Columbuskaje die Ausfahrt und der Vorhafen der Nordschleuse. Ende der 20ger Jahren gebaut, war sie zu ihrer Erbauungszeit eine der größten Schleusen weltweit. Mehr Geschichte gefällig? <http://werften.fischtown.de/rechts.htm>

Darauf folgt der Containerterminal Bremerhaven. Hier wird seit den 70ern massiv Landschaft geschluckt. Und der Containerhafen ist auch für gewaltige Umwälzungen in der Weserfahrinne verantwortlich. 14m Tiefe, 15m Tiefe wo ist die Grenze?

Verschwunden sind auch manche maritimen Zeugnisse der Vergangenheit - der Leuchtturm Brinkamahof z.B. Nun er wurde gerettet. Spektakulär am Haken eines Schwimmkranes wurde er in den Fischereihafen gesetzt. Ein Medienereignis. Aber lange her.

Unlängst wurden die Ruinen des alten Forts Brinkamahof beseitigt - der Containerhafen wächst. Bald wird man auch die verbliebenen Baken vor Weddewarden nicht mehr sehen können. Der Ort Weddewarden, der noch am Ende der Containerhafenanlagen über den Deich schaut, wird bald nur noch das Klappern und Dröhnen der Vancarrier hören. Ein von Containern vermauerter Blick auf die Weser wird das Vergnügen bremsen, aus dem traditionsreichen Lokal am Deich "Schloss Morgenstern" auf die Weser zu blicken und Kuchen zu essen. Der Kommerz frisst die Idylle des Dorfes am Weserdeich auf.



Außer Konkurrenz - **LT Brinkamahof** - nur sein ehemaliger Standort liegt am Weg er selbst ist davongeflogen....

Baujahr 1910/1911, Betrieb von 1912 - 1980, Position: 53° 35`N 08° 31`E, Höhe 26 m

Leit- und Quermarkenfeuer. Der Turm der das Fliegen lernte....

Diese Turm stand ehemals dort, wo sich heute die Containerpier an der Weser entlang streckt. 1980 bei der Erweiterung dar Kajen war er im Wege, aber noch zu schade, um einfach abgerissen zu werden. Daher dachte man sich, man kann ihn ja mal ausschreiben, und wer ihn haben möchte, muss ihn nur abholen. Glücklicherweise fand sich in Bremerhaven selbst ein Interessent, der ein Grundstück am Wasser hatte, das auch noch mit dem Schwimmkran erreichbar war. Das konnte ja nur der Besitzer einer Marina sein - so flog der kleine Leuchtturm von der Containerpier in den Fischereihafen.

Jetzt trennen wir uns immer mehr vom Bremerhavener Ufer. Links liegt die Watteninsel Langlütjen 2. Häufig Ziel für kleinere Paddeltouren der Bremerhavener Kanuten. Langlütjen oder LL 2 wie wir es nennen, ist ebenfalls ein Fort aus dem



19 Jahrhundert, das zwar kaum als Fort Bedeutung erlangte, aber wohl als Konzentrationslager. In einem Bericht wird sogar erwähnt, dass damals auf Paddler geschossen worden ist, wenn sie sich unbedarft der Insel näherten.

(<http://werften.fischtown.de/langluetjen1.html>)

Heute macht uns der Zustand der Nordseite der Watteninsel sorgen. Keiner hat Geld um die von Sturmfluten arg zernagte Beton-Böschung im Norden zu sanieren. Der Blanke Hans hat dort bedenklich zugebissen.



Der Strom nimmt uns mit - Seehunde liegen häufig am Ufer. Oder sie tauchen neugierig neben unseren Booten auf. Bald ist das Watt gepflastert mit Stangen und Türmen, eine Vielzahl moderner Leuchtfeuer und Balken macht das Watt fast zum stählernen Wald. Lange nachdem man an LL2 vorbeigedriftet ist mündet der Langlüttenpriel in den Hauptstrom und bald danach taucht der Suezpriel auf. Früher das Ziel Bremerhavener Segler und Paddler. Der private Badestrand. Ganze Budendorfer wurden da manchmal bei Niedrigwasser von den Seglern errichtet. Hier beginnt das Sandwatt.



Doch heute ist die beliebte Nordseite des Priels Zone 1. Anlanden, gar Wattlaufen verboten. nur auf dem Südufer kann man sich noch tummeln. Der Priel ist eigentlich die Grenze. Aber Priele ändern sich - die Grenzen der Zonierung sind da noch undynamisch. Was gestern noch Zone 1 war ist es heute eventuell nicht mehr und umgedreht; wenn ich vom Priel ausgehe.

Danach kommt irgendwann die Mündung des Mittelpriels auf der Westseite des Fahrwassers gekennzeichnet durch ein Feuer (Langlütjen Unterfeuer) auf einem schwarzweiß geringeltem Turm und auf der Ostseite die Teilung der Fahrwasser in Hauptfahrwasser und Wurster Fahrwasser. Am Ostufer ist Wremen zu sehen und einiges nördlich davon Dorum. aber davor sind schon weite Watt und Sandflächen. Nicht weit von der Fahrwasserteilung steht der große rote viereckige Backsteinturm Robbenplate, der erste der Großen 5. Bis kurz vor ihm kann man noch auf dem südlichen Ausläufer der Robbenplate bei niedriger Tide Rast machen.

Turm 6: **Robbenplate Leuchtturm**

Betrieb seit 1925, Position 53° 41'N 8° 24' E, Feuerhöhe 37m

Leuchtfeuer als Richtfeuer 1923 / 1924 im Fedderwarder Fahrwasser erbaut. Standort südliche Robbenplate direkt auf dem Leitdamm. Die Optik des Turmes bei seiner Inbetriebnahme wurde vom dann stillgelegten Richtfeuer Meyers Legde übernommen, dessen Funktion Robbenplate nun im neuen Fahrwassersystem übernahm. Viereckiger roter Turm mit roter runder Laterne und Flachdach mit Funk-/Signalmast steht. Der Turm erhielt 1992 eine neue Schutzverkleidung, um den Unterhalt des Ziegelmauerwerks durch Witterungseinflüsse zu begrenzen. Dabei fiel der untere Rundgang dem Umbau zum Opfer, der seit dem Abzug der Leuchtturmwärter Anfang der 70er Jahre eh nutzlos war.





Es folgt die Entscheidung, ob man weiter dem Hauptfahrwasser folgt und am Fedderwarder Leitdamm entlang fährt. Wir nehmen erst einmal den direkten Weg Richtung Hohe-Weg Watt, immer auf der Steuerbordseite des Fahrwasser. Irgendwann kommt die Bake des Feuers Fedderwarden, Es befindet sich noch vor der Mündung des Fedderwarder Priels . In seiner Nähe kann man ebenfalls bei später Ebbe Pause machen, um das Kippen der Tide abzuwarten, damit man mit auflaufendem Wasser dann in den Fedderwarder Priel einfahren kann. Dies wäre z.B. eine kleinere Tagestour, da fährt man dann zum Hafen von Fedderwarder Siel, gönnt sich ein Fischbrötchen oder mehr und 2 Stunden vor Hochwasser macht man sich auf den Weg über das Langlütjen Watt zurück auf der direkten Linie nach Bremerhaven - erst im Fedderwarder Fahrwasser vorbei an Burhave, dann zwischen Langlütjen 2 und Langlütjen 1 durch und bis etwa querab Strandhalle am westlichen Fahrwasserrand, schlussendlich kreuzen auf die Bremerhavener Weserseite und ab hinein in die Geestemole.

Wir fahren aber unge"paust" weiter Richtung Hohe Weg LT, denn wir haben noch einiges vor. Auf der Backbordfahrwasserseite sind an uns mittlerweile alle Feuer auf der Robbenplate vorbeigeglitten, Unterfeuer, Robbennordstert etc. Die Mündung des Fedderwarder Priels ist ebenfalls gequert und der Hohe Weg Leuchtturm wird schon immer größer vor uns.



Turm 7: Hohe Weg Leuchtturm

Leit- und Quermarkenfeuer. 1854 von van Ronzelen erbaut, damit ältestes Leuchtfeuer an der deutschen Bucht. Position 53° 43' N 8° 15' E, Höhe 33 Meter. Feuerhöhe 29m, Tragweite von weiß 18 sm, rot 16 sm und grün 15 sm

Bemannt bis 1973, danach auf Fernsteuerung umgestellt. Der Turm hat eine Anlegestelle aus einer stählernen Brücke, die bis in die 70er Jahre auch einen Windanzeiger besaß - der mittlerweile abgebaut worden ist. Charakteristisch ist auch der 2-stöckige Anbau am 8-eckigen Turmkörper, der weitere Schlafkojen enthielt, heute sind diese Bauwerksteile zu Betriebsräumen für die Anlagen des Turms umgebaut wurden. Leider musste auch die Außenfront des Turmes durch Blechplatten verkleidet werden - dahinter verschwand das schöne Ziegelmauerwerk.



Anfang der 70er Jahre war der Turm noch bemannt. Und die damaligen Kanuten des KVVU - häufig noch in Faltbooten waren öfter Gast bei den Leuchtturmwärtern, wenn sie zu dem Kreis der "Erlauchten" gehörten, die von den Jungs auf dem Turm als richtige Experten im Paddeln bekannt waren. Anderen wurde schon mal die Wasserschutz auf den Hals gehetzt - Binnenland-Landratten, die sich mit ihren Binsenbummelbooten von den Zeltplätzen der Küste zu weit rausgewagt hatten, und die dann auch noch meinten, auf dem Knechtsand zelten zu können, weil er ja bei Ebbe so hoch rausguckte - Sandbankromantik.

Für uns stand dann manchmal schon ein Tisch draußen auf dem Umgang und die Jungs vom Turm luden uns ein mit den Worten: we hebbt Labskaus, langt mol ordentlich to...

Heute ist vor dem Turm - zum Fahrwasser hin - ein kleiner Flecken aus der Zone 1 des Nationalparks Wattenmeer ausgespart, wo wir legal aussteigen und zum Turm wandern können. Eigentlich sollte ein kleiner Priel bis zur Anlegebrücke gehen, aber das ist schon lange nicht mehr der Fall - bei Niedrigwasser steht vor der Anlegerbrücke gerade mal ne kleine Pfütze.

Hohe Weg LT ist wieder eine gute Stelle sich die Füße zu vertreten.



Ist noch Zeit über, kann man nach kurzer Pause weiterpaddeln. Es reizt, nun Mellum zu umrunden. An der klar sichtbaren Wattkante läßt sich weiterpaddeln bis man den Rand der Zone 1 erreicht.

Bei der grünen Steuerbordtonne 25 liegt das Bollensiel, querab ist Mellum, die Vogelschutzinsel. Schon lange Naturschutzgebiet, Zutritt natürlich absolut verboten. Ende der 70er Jahre hatte die Uni-Kanusportgruppe der TU, in der ich damals sehr aktiv war, eine Genehmigung für eine Paddel-Exkursion dorthin bekommen. Ob so etwas allerdings heute noch möglich wäre, wage ich zu bezweifeln - dazu ist das Kajak zu sehr zum Feindbild gemacht worden,

Also folgen wir weiter dem Strom. Jetzt liegt nordöstlich von uns die Tegeler Plate mit Ihrem Turm. Der Turm Tegeler Plate ist eine von den typischen neueren schlanken Stahlrohrtürmen, eigentlich hier nicht der Rede wert.

Zwischen den grünen Fahrwassertonnen 19 & 17 gibt es eine Reede - die Hohe Weg-Reede. Betonnt mit Gelben Reedetonnen. Wichtig: Reedetonne 3 begrenzt den Zone 1 Bereich mit den VSG/RSG Gebietsgrenzen. Nordwestlich davon kann man legal Pause machen. Der Sand hier ist sehr gut geeignet für das abwarten des Kenterns der Tide. Mittagspause.



Wir sehen jetzt in der Ferne Alte Weser Leuchtturm und Roter Sand LT. Sicher sind das Ziele, die für diese Tour von Bremerhaven aus zu weit entfernt sind - es sei denn man hat sich sehr beeilt. Aber Genuss ist etwas, was man in dieser Landschaft mit mit Eile vertreiben sollte.



Außer Konkurrenz: **Alte Weser** - nicht historisch, nicht auf dieser Route, aber von Ferne zu sehen

Am 09.1964 in Betrieb gegangen, Position 53° 52'N 8° 08'E, Höhe 38 Meter.

Das See-, Orientierungs- und Leitfeuer Alte Weser wurde als Nachfolger des Leuchtturmes Roter Sand erbaut. Feuerhöhe von 34m, Tragweite weiß 23 sm, rot 19 sm und grün 18 sm. Das Feuer ist 1972 ferngesteuert, damit seit der Zeit nicht mehr bemannt. Es ist gleichzeitig äußerstes Glied in der Radarberatungskette der Außenweser.



Außer Konkurrenz: **Roter Sand** - sehr historisch, sehr bekannt, aber auch nicht auf der Route, jedoch deutlich zu sehen...wenn kein Nebel ist..

See-, Leit- und Quermarkenfeuer. Am 1.11.1885 in Betrieb genommen, Position 53° 51'N 8° 05'E, Höhe 26,5 Meter. Außer Betrieb, seit das Leuchtfeuer Alte Weser am 1.9.1964 in Betrieb genommen wurde. Danach leuchtete bis 1986 noch ein Nebenfeuer in einer der Seitenerker. Heute ist der Turm maritimes Denkmal, wird von einem Bremerhavener Verein unterhalten und ist für Gäste im Prinzip bewohnbar, jedoch ist die Anfahrt mit einem Tonneleger oder einem Museumsschiff (Schlepper Goliath) das Problem: Das Aufsteigemanöver kann nicht mehr mit der Hosenboje am Seilzug des Trums durchgeführt werden, der Leiteraufstieg ist jedoch sehr risikoreich, so das zwischenzeitlich das Übernachtungsangebot zeitweise ausgesetzt wurde.

Doch einige Teile des Leuchtturms können im Deutschen Siffahrtmuseum besichtigt werden: Die Hauptoptik, die Nebelglocke und das Antriebsuhrwerk stehen in der Abteilung Schifffahrtswege des Deutschen Schifffahrtsmuseums.

Mehr zum Thema bei: ["Rettet den Leuchtturm Roter Sand e.V."](http://www.rettetdenleuchtturmrotersand.de/)

Ebenfalls zu sehen ist südwestlich des Sandes unser nächstes Ziel: der Leuchtturm Mellum Plate. Bevor wir zu ihm kommen, müssen wir noch über die Oldoogplate. Wir sehen deutlich, dass sich hier an vielen Stellen die Brandung der Nordsee austobt. Hier wird es also kritisch. Schon viele Schiffe haben hier ihre Fahrt endgültig und für immer beendet. Jadeplate, Mittelplate, Oldoogplate sind also mit Vorsicht zu queren. Am besten man schummelt sich irgendwo durch. Denn durch die vielen Priele kann man nach dem Kentern der Tide durchaus die ganz große Umfahrung ins Jadedefahrwasser vermeiden. Jetzt liegt der viereckige Mellum Plate Leuchtturm im Süden direkt vor uns, mit seiner charakteristischen Hubschrauberlandeplattform.

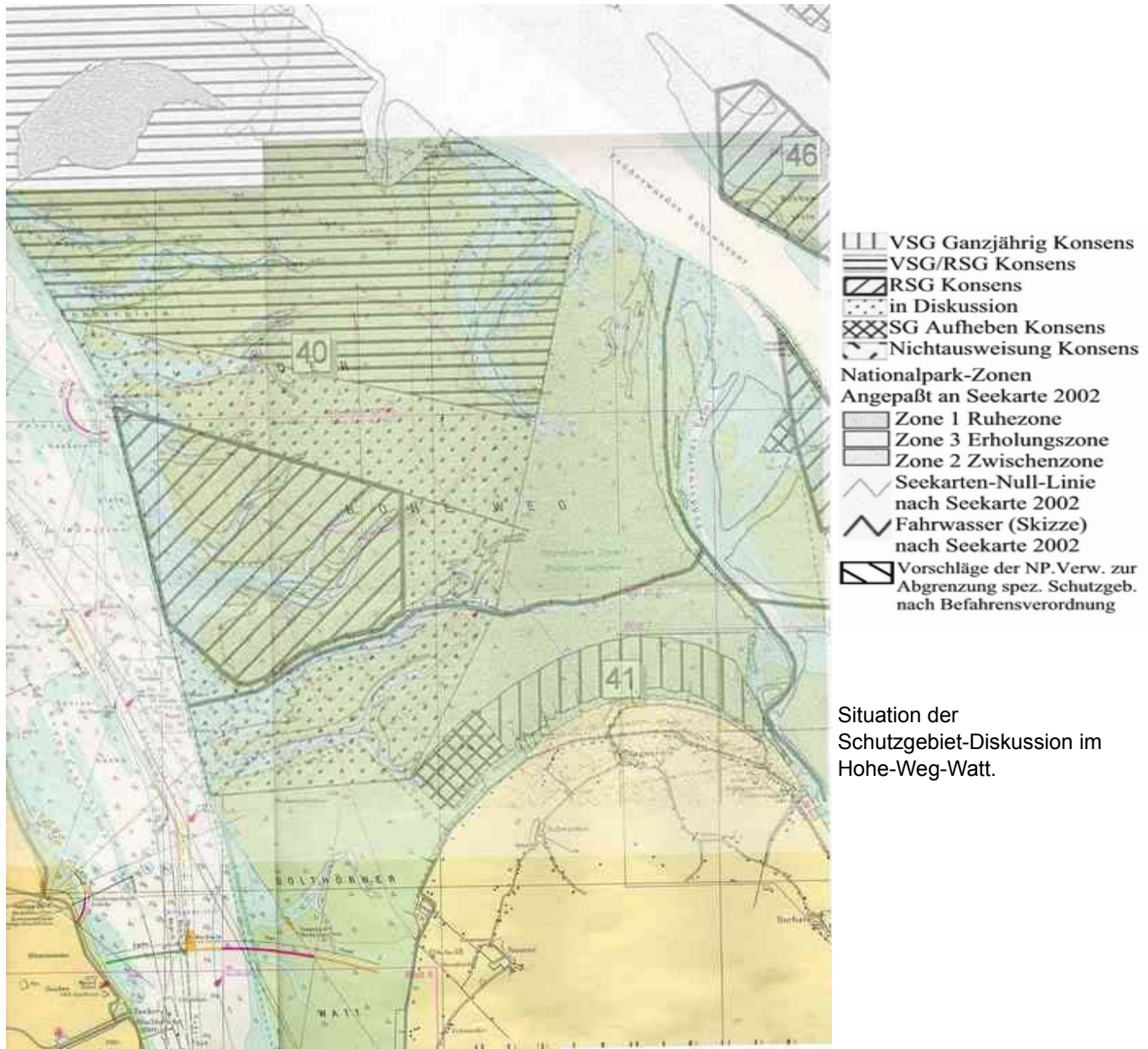


Turm 8: **Mellum Plate**

In Betrieb seit 1942. Position 53°46`N 08°06`E. Gesamthöhe 28m, Feuerhöhe 24m.

Eigenwilliger viereckiger roter Turm mit einem weißen Band auf einem runden gekehltem Betonfundament kennzeichnet die Einfahrt in die Jade. Er hat ein ebenfalls rotes viereckiges Lapemhaus mit Flachdach mit Hubschrauberlandeplatz. Bis zum 2. Weltkrieg war der Turm Flagstand, erst danach wurde er zum Leuchtturm umgerüstet.

Schon zieht uns die Strömung in der Jade kräftig südwärts. Die gelben Tonnen der Tankerreederei Schilling geben uns eine gute Orientierungshilfe für die weitere Fahrt. Von Reedetonne 4 können wir uns an der Betonung "Alte Mellum W" orientieren und unseren Kurs südöstlicher wählen, am Rande des Schutzgebietes entlang. Schon sehen wir auch den LT Hooksiel Plate, auch ein neumodischer automatischer Turm



Situation der Schutzgebiet-Diskussion im Hohe-Weg-Watt.

Jetzt müssen wir uns entscheiden: Entweder östlich an der Kabeltrasse für den Leuchtturm - man sieht auf dem Watt einige Kabeltonnen - oder weiter bis zur Kaiserbalje. Letzteres liegt nicht in der logischen Richtung der Strömung und bedeutet eventuell einiges gegen die Strömung zu paddeln, auch wenn man dem Priel folgt; aber mindestens macht man einen gehörigen Umweg. Erstere Möglichkeit muß noch erkämpft werden, nach der Novellierung der NP-Gesetze ist hier ein Robbenschutzgebiet geplant und die Naturschützer beanspruchen das gesamte Gebiet von Kaiserbalje bis Mellum als ein Schutzgebiet, da hier Robben und Vögel in großer Zahl gezählt wurden,

Kaiserbalje heißt an den Priggen entlang fahren, nachdem man auf der Jade die Tankerreede erreicht hat.

Die Abkürzung fahren heißt zu vom Hooksiel Plate LT zu den Kabeltonnen und dann Kurs Südwest auf den Weser-Jade-Priggenweg zu zapaddeln. Schlussendlich treffen wir auf den Fedderwarder Priel und laufen in den Fedderwarder Hafen ein. Entweder Zeltet man im Seglerhafen, nachdem man sich ordnungsgemäß angemeldet hat oder man nimmt den öffentlichen Zeltplatz am Kutterhafen.

Der 2. Tag

Automatisch kann man am 2. Tag länger schlafen, denn die Tide versetzt sich pro Tag um ca 1 h. Aber wir sind einiges weiter draußen, so dass Hochwasser früher in Fedderwarden eintritt als in Bremerhaven. Also nichts mit automatisch. Doch heute geht es nicht so weit raus: Aahhh... eben doch länger schlafen!

Wir fahren wieder zum Hohen Weg LT, und machen dort Pause. Da von Fedderwarden aus das Stück in nicht mehr als einer Stunde gepaddelt ist kann man beruhigt 3 Std. nach Hochwasser von Fedderwarden aufbrechen, dann kommt man z.B. auch gut aus dem Seglerhafen heraus.

Beim Hohen weg wartet man bis ca. 1h vor NW (Niedrigwasser). Nicht zu eilig sein! Dann quert man zwischen Robben Nordsteert und Dwarsgatt (oder grob gesagt zwischen Robbenplate und Tegeler Plate) zum Wurster Fahrwasser: rote Fahrwassertonne 30, Dwarsgatt Oberfeuer, Grüne Tonnen W5 und T11 ja und dann kann man (oder sehr bald: konnte man) Obereversand Turm sehen.



Turm 9: **Eversand Oberfeuer** , der bald geklaute Turm

In Betrieb von 1887-1923. Position 53°45`N 08°21`E. Gesamthöhe 34m, Feuerhöhe 29m.

Viereckiger Turm auf hoher Gitterkonstruktion. Turmaufsatz mit Kuppelhaube - war bis jetzt als Rettungsbake ausgerüstet. Turm wird voraussichtlich 2002 oder 2003 zerteilt in 2 Stücken nach Dorum verbracht und dort als maritimes Tourismusobjekt aufgestellt und vermarktet. Soll voraussichtlich dort aufgestellt werden, wo heute der alte Beobachtungsturm der Engländer steht, als Knechtsand nach dem 2. Weltkrieg Bombenübungsabwurfgebiet war. Mit einer ziemlich wüsten Konstruktion als Zugangstreppe wird der Turm voraussichtlich entstellt werden. Ausgelöst worden ist das ganze durch die Pläne des WSA, kein Geld für eine notwendige Sanierung der Turmgitterkonstruktion ausgeben zu wollen und das Geld für den Minimalunterhalt des Turms zu sparen. Das war die Gelegenheit für die Wurster Küstengemeinden, in einen Wettlauf um die Übernahme des Turms und den Landtransport einzutreten und sich den Turm als Touristenattraktion zu sichern, wobei offensichtlich Dorum die Nase vorn hat. Das Ganze ist leider eine im Gegensatz zum Roten Sand sehr brutale Rettungsmethode.



Dieser auf einer Metallgitterkonstruktion stehende Turm ist Teil einer alten, längst aufgegebenen Feuerlinie durch das heute Wurster Fahrwasser genannte Nebenfahrwasser. Da das WSA den Unterhalt für den Turm nicht weiter tragen möchte, haben sich die Gemeinden an der "Costa Granata" überlegt, den Turm als Touristenattraktion an den Dorumer Strand zu stellen. Nun, damit ist ein weiterer maritim-historischer Baustein an der Weser geopfert worden.

Hat man den Obereversandturm erreicht, er steht - oder stand - direkt an der Wattkante, sollte die Strömung langsam wieder Flut zeigen (Obacht für Binnenländer: Ebbe ist nicht Niedrigwasser (NW), sondern Ablaufendwasser - sie beginnt also gleich nach Hochwasser (HW). Genau entsprechend verhält es sich mit Flut, also Auflaufendwasser - das beginnt gleich nach NW - dieser Zusammenhang wird häufig missverstanden!) In geringer Entfernung (südlich) befindet sich nun das Eversand Unterfeuer, heute ein Nistplatz für unzählige Kormorane. Ihnen ist hier mit allerhand angeschweißten Gestänge eine kuriose Heimstatt gebaut worden.



Turm 10: **Eversand Unterfeuer** , der Kormoran-Turm

Betrieb von 1887-1923. Position 53°44,4`N 08°21,5`E. Gesamthöhe 21m, Feuerhöhe 16m.

Viereckiger Turm auf Gitterunterkonstruktion - Turm außer Betrieb. Unterfeuer kleiner, aber breiter als Oberfeuer. Befeuerte als Teil einer Richtfeuerlinie früher das sogenannte Wurster Fahrwasser zusammen mit dem Eversandoberfeuer und den Türmen Meyers Legde OF und UF. Im Zuge des Ausbaus der Weser wurde um die Jahrhundertwende auch das Fahrwasser verlegt. Der Einbau der Leitdämme - ein Werk des Holländischen Wasserbauers van Ronzelen - und die Anlage der neuen Feuerlinie machte das alte Wurster Fahrwasser bedeutungslos. Damit wurden auch die 4 Leuchttürme überflüssig. Turm seit etlichen Jahrzehnten ausgebaut zur Nistanlage für Kormorane - daher werden der Name "Kormoranturm".

Wir folgen den Tonnen des Wurster Fahrwassers.W8 - Tegeler Rinne, W7, W10, W11, W12 - es scheint ein bisschen durcheinander zu gehen. Auch WE 2, WE 4 ... WE für Weser-Elbe-Wahrwasser. Ja bei dem ganzen Tonnen-Wirrwarr sind wir auch in der ferne an den Türmen auf Meyers Legde vorbeigepaddelt Das Unterfeuer ist wie die Eversand-Leuchttürme aufgeständert auf ein Stahlgitterwerk. Das Oberfeuer war dagegen ein gemauerter Turm, von dem aber nur noch der Stumpf hoch oben auf dem Watrückten sichtbar ist



Turm 11: **Meyers Legde Unterfeuer** , die ehemalige Befehung des Wurster Arms

Betrieb von 1887 - 1923, Mit den 1886/87 errichteten Leuchttuern der RFL Eversand und der Bremerhavener Feuerlinie sowie dem 1886 errichteten LT Meyers Ledge stand seit 1887 erstmals eine durchgehende Nachtbezeichnung für das Fahrwasser zur Verfügung. Nach dem 1. Weltkrieg beauftragte Bremen den Wasserbauer Ludwig Plate mit einer grundlegenden Bestandsaufnahme der hydromorphologischen Verhältnisse im Außenweserästuar. Plate fand dabei heraus, dass die zunehmende Versandung im Wurster Arm Teil einer nicht endenden morphologischen Veränderung in der Außenweser war, und schlug vor, das Fahrwasser vom Wurster Arm westlich in den Fedderwarder Arm, zu verlegen. Der Entwurf sah vor: Umfassungen der Stromrinnen durch massive Strombauwerke, die aktiv durch Erosion an ihren Flanken und zum Teil passiv durch Stabilisierung von Bänken auf die Morphologie einwirken sollten. damit war das Schicksal der Türme im Wurster Fahrwasser besiegelt.



Turm 12: **Meyers Legde Oberfeuer**

Betrieb von 1887 - 1923, Position 53°42'N 08°25'E Gesamthöhe 26m, Feuerhöhe 24m

Ehemaliges Leit- & Richtfeuer bis 1923, bis 1945 noch Leitfeuer. Runder Ziegelturmstumpf. Heute nicht mehr direkt per Boot erreichbar (außer bei HW, Turm jedoch in der Kernzone des NP Ndrs. Wattenmeer). Der Turm hatte eine ebenfalls runde Laterne, die bei der Außerbetriebnahme des Turmes demontiert wurde. Optik wurde vom Leuchtturm Robbenplate übernommen

Wenn wir dem Wurster Fahrwasser folgen, treffen wir bald auf den LT Robbenplate. Hier, südlich des Turmes kann man Niedrigwasser ebenfalls gut Pause machen, jetzt jedoch dürfte das Wasser bereits langsam den Leitdamm überspülen. Nicht weit, treffen Wurster Fahrwasser und Hauptfahrwasser zusammen. Wir queren hier schon den Leitdamm und auch das Fahrwasser auf direktem Weg. Warum?

1. Ist der Stromzug am Fahrwasserrand höher als auf dem Watt,
2. ist Rechtsfahrgebot
3. fangen bald die Hafenanlagen Bremerhavens an und vor denen ist zuviel Betrieb, als dass man dort dazwischenkommen sollte. Nicht nur der Vernunft wegen, auch der Rechtslage (richtig doppeldeutig) nach. Zwischen Grünen Fahrwassertonnen und schwarzweißen Schlangentonnen führt nun unser Weg dort entlang wo wir auch rauswärts gepaddelt sind. Wremen und sein zeltplatz sind bald hinter uns. Die Leuchttürme - oder sollen wir besser 'Baken' sagen, es sind ja nur Stahlrohre mit Pilzkopf - von Langlütjen stehen neben uns. Suezpriel und Langlütjenpriel sind bald nicht mehr genau zu erkennen, denn das Watt ersäuft langsam in der Flut. An der Wattkante brandet das Wasser, besonders wenn eines der großen Containerschiffe, die riesigen Schuhschachteln der Autotransporter oder eines Kreuzfahrt- und Seebäderschiffe vorbeikommt. An den Schlangentonnen entwickelt sich bei dem starken Stromzug Schwälle, Presswasser, Wirbel wie in einem Gebirgscanyon. Kommt dann noch eine Schlepperflotte angerauscht, sollte man schon sattelfest sein. Man muss sich nun auch den bereich neben dem Fahrwasser mit unzähligen Seglern und Motorbooten teilen, das Wochenende neigt sich dem Ende zu und manch Wassersportler hat noch den weiten weg bis nach Bremen zurückzulegen. Doch im allgemeinen wird man als Paddler - vor allem von den Seglern - hier höflich respektiert.



Langlütjen II ist neben uns und es ist die Frage, ob noch etwas Zeit für einen kleinen Abstecher übrig bleibt; Jetzt kann man direkt rüberfahren und braucht sich nicht an den mäandernden Priel halten. Langlütjen ist ein altes Fort aus dem 19. Jahrhundert, eine Kasematte aus Ziegel und Beton, immer mehr dem Blanken Hans ausgesetzt.

Deutlich macht sich der Containerhafen mit Poltern, Fahrzeugkrach und hektischer Betriebsamkeit auch am Wochenende bemerkbar. Erstaunlich wie häufig hier am Tag Schiffe an- und ablegen, kaum eines bleibt mehr als 6-8

Stunden an der Pier. Über mehrere Kilometer begrenzt der Kai des Containerterminals das östliche Ufer, dann als kurze Unterbrechung der Schleusenvorhafen der Nordschleuse, gefolgt von der Columbuskaje, Kreuzfahrt- und Stückgutterminal, ehemals letzter Punkt vor der Reise nach New York.

Bis wir querab von der Strandhalle und der neuen Seebäderekaje sind, bleiben wir auf der Westseite des Fahrwassers. Dann kreuzen wir Richtung Strandbad vor der Geestemole und bei starker Flutströmung müssen wir vorsichtig in den Geeste-Vorhafen einfahren, besonders der Sportbootverkehr zur Fischereihafenschleuse, die Weserfähre, das Lotsenversetzboot, Behördenfahrzeuge und schließlich auch Schlepper können unverhofft unseren Weg kreuzen - wir fahren notgedrungen zum Teil nicht auf der vorgeschriebenen Seite, denn sonst würde man sowohl auf der Weser beim Einfahren in die Geeste als auch im Vorhafen größeren Gefahren ausgesetzt sein.

Mit dem Rest der Flut ist der verbleibende Weg zum KVU schnell geschafft - und ein großer Vorteil ist unsere Ankunftszeit bei annähernd Hochwasser: unser Ponton ist wieder oben, der Kran muß nicht eingesetzt werden, um die Boote aufs Gelände zu hieven.

© 2000-2009: [Kanu-Verein Unterweser e.V. Bremerhaven](#) [Impressum](#) [Kontakt](#)

Inhalte: Inhalte dieser Seiten wurden sorgfältig erstellt. Für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte übernehmen wir jedoch keine Gewähr. Wir sind als Diensteanbieter gemäß § 7 Abs. 1 TMG für eigene Inhalte auf diesen Seiten nach den allgemeinen Gesetzen verantwortlich. Nach §§ 8 bis 10 TMG sind wir jedoch nicht verpflichtet, fremde übermittelte oder gespeicherte Informationen zu überwachen oder nach Umständen zu forschen, die auf rechtswidrige Tätigkeit hinweisen. Verpflichtungen zur Entfernung oder Sperrung der Nutzung von Informationen nach den allgemeinen Gesetzen bleiben hiervon unberührt. Eine diesbezügliche Haftung ist jedoch erst ab dem Zeitpunkt der Kenntnis einer konkreten Rechtsverletzung möglich. Bei Bekanntwerden von entsprechenden Rechtsverletzungen werden wir diese Inhalte umgehend entfernen.

Haftung für Links: Diese Präsenz enthält Links zu Webseiten Dritter, deren Inhalte wir nicht beeinflussen können. Deshalb übernehmen wir für diese fremden Inhalte auch keine Gewähr. Inhalte verlinkten Seiten verantwortet stets der jeweilige Anbieter oder Betreiber der Seiten. Verlinkten Seiten wurden zum Zeitpunkt der Verlinkung auf mögliche Rechtsverstöße überprüft. Rechtswidrige Inhalte waren zum Zeitpunkt der Verlinkung nicht erkennbar. Die permanente inhaltliche Kontrolle der verlinkten Seiten ist jedoch ohne konkrete Anhaltspunkte einer Rechtsverletzung nicht zumutbar. Bei Bekanntwerden von Rechtsverletzungen werden wir derartige Links umgehend entfernen.

Urheberrecht: Werke, Inhalte und Abbildungen auf den Seiten des Kanuverein Unterweser unterliegen dem deutschen Urheberrecht. Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und jede Art der Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtes bedürfen der schriftlichen Zustimmung des jeweiligen Autors bzw. Erstellers. Downloads und Kopien dieser Seite sind nur für den privaten, nicht kommerziellen Gebrauch gestattet. Soweit die Inhalte auf dieser Seite nicht vom Betreiber erstellt wurden, werden die Urheberrechte Dritter beachtet. Insbesondere werden Inhalte Dritter als solche gekennzeichnet. Sollten Sie trotzdem auf eine Urheberrechtsverletzung aufmerksam werden, bitten wir um einen entsprechenden Hinweis. Bei Bekanntwerden von Rechtsverletzungen werden wir derartige Inhalte umgehend entfernen.

Datenschutz: Die Nutzung unserer Webseite ist in der Regel ohne Angabe personenbezogener Daten möglich. Soweit auf unseren Seiten personenbezogene Daten (beispielsweise Name, Anschrift oder eMail-Adressen) erhoben werden, erfolgt dies, soweit möglich, stets auf freiwilliger Basis. Diese Daten werden ohne Ihre ausdrückliche Zustimmung nicht an Dritte weitergegeben. Wir weisen darauf hin, dass die Datenübertragung im Internet (z.B. bei der Kommunikation per E-Mail) Sicherheitslücken aufweisen kann. Ein lückenloser Schutz der Daten vor dem Zugriff durch Dritte ist nicht möglich.

Werbung: Der Nutzung von im Rahmen der Impressumspflicht veröffentlichten Kontaktdaten durch Dritte zur Übersendung von nicht ausdrücklich angeforderter Werbung und Informationsmaterialien wird hiermit ausdrücklich widersprochen. Die Betreiber der Seiten behalten sich ausdrücklich rechtliche Schritte im Falle der unverlangten Zusendung von Werbeinformationen, etwa durch Spam-Mails, vor.