

Von Wasser, Sand und Schlick – die Weser runter von der Allermündung bis Nordenham

Verden-Bremen 42 km; Bremen-Juliusplate 31 km; Juliusplate-Nordenham 29 km

Wir wollen unsere diesjährigen Weserfahrten abrunden mit einer Tour von Verden über Bremen nach Nordenham, wobei mir nur das letzte Teilstück bekannt ist, Renate und Fritz nur das erste. Dazwischen liegt Niemandland, das es zu erkunden gilt.

Erfahrung Nr. 1: Ein Fahrzeug am Starttag nach Nordenham vorzubringen kostet zu viel Zeit. Das hätten wir am Vorabend machen sollen. (Aber man hat ja noch andere Aufgaben als Paddeln und jeden zusätzlichen Tag muss man sich zu Hause erkaufen.)

So kommen wir am Dienstag erst am Mittag von Verden weg. Das Auto kann man gut beim WSV Verden stehen lassen. Beim Abholen nach drei Tagen geben wir eine Spende für die Jugendkasse. So etwas vergisst sich leicht.



Nach fünf Kilometern lassen wir uns bei Weser-km 326,4 in die Weser spülen und können

nicht richtig entscheiden: Ist nun die Weser breiter am Zusammenfluss oder die Aller? Deutlich breit liegt der Verdener Dom hinter uns, deutlich sichtbar mit dem deutlich zu kleinen Turm, der an das mächtige Kirchenschiff geklebt ist.

Wir haben angenehme Temperaturen bei leicht bedecktem Himmel und sind bei leichter Strömung bald bei km 329,4

angekommen, wo uns nicht nur die Wehranlage Langwedel den Weg versperrt, sondern auch ein Arbeitsschiff der Wasserbehörde, das am Kanuanleger liegt, den wir gleich benutzen wollen mitsamt der Bootsschleppe mit Gleiswagen.

„Wartet kurz, wir legen gleich ab!“, ruft man uns zu und bald darauf haben wir mein Boot als erstes zum Unterwasser geschleppt.

Die Lore ist noch schwerer zu bedienen als im Flussführer steht, aber mit dem eigenen Bootswagen kommt man an dem Unikum auch nicht vorbei. Im Unterwasser reicht die Schienenlänge bei dem aktuellen Wasserstand nicht aus, um Boote so weit in den Fluss zu schieben, dass sie aufschwimmen könnten. So muss man auf rutschiger und scharfkantiger Steinschüttung noch ein paar Meter nach vorn hampeln, um das Boot ins Wasser zu ziehen. Beim Transport des zweiten Bootes müssen wir erkennen, dass mindestens (!) zwei Leute notwendig sind, um den Gleiswagen zu beherrschen: Kommt der auf der Abwärtsstrecke



in Fahrt, ist er nicht mehr zu halten und es entsteht ein hohes Unfallrisiko!

Erfahrung Nr. 2: Unnötige Eile muss man manchmal mit großer Wartezeit als Folgebezahlen! (Zum Glück: einigermaßen gut gegangen!)

Zwischen km 330 und 335 liegt vor uns ein Arbeitsschiff, von dem wir erst sehr spät erkennen, dass es sich überhaupt bewegt. Beim näher Kommen sehen wir, dass es an seiner rechten Seite mit einem

Schwenkarm arbeitet, an dem ein Metallkorb befestigt ist. Was die wirklich machen, ist erst einmal unwichtig für uns: Wir entscheiden uns dafür, links vorbei zu fahren, bis uns ein wild gestikulierender und rufender Arbeiter stoppt und uns zum Vorbeifahren an der rechten Seite auffordert, weil sich der Kahn langsam aber sicher auf die linke Uferseite zu bewegt.

„Was macht Ihr hier überhaupt? Hier ist heute Vollsperrung!“ Es entwickelt sich ein kurzer Disput zwischen uns und dann sind wir auch schon vorbei – ohne erkennbares Risiko. Jetzt wird uns aber klar, dass das rot-weiß-rote Rechteck, das wir vor ungefähr einem Kilometer gesehen hatten, tatsächlich eine aktuelle Vollsperrung für alle Fahrzeuge gekennzeichnet hatte. Es war nicht die österreichische Fahne, wie ich dem Schiffsführer glaubhaft machen wollte und es war auch nicht so, dass die wohl mal ein Schild übrig hatten, wie Fritz meinte. Aber: Was macht ein Paddler auf Gepäckfahrt, wenn auf freier Strecke so ein Schild auftaucht?

Bisher hatten wir das Sperrschild ja immer nur als Dauerkennzeichnung an Wehren, Abzweigungen usw. kennen gelernt; aktuelle Flussperrungen hatten wir alle drei noch nicht erlebt.

Dies Thema sollten wir spätestens bei der nächsten Sicherheitsschulung ansprechen!

Erfahrung Nr. 3: Zu diesem Thema mindestens bei der Befahrung von schiffbaren Gewässern bei Fahrtvorbereitung auf der DKV-Seite nach Hinweisen suchen.

Bei aktuellen Sperrungen fällt das Schild dadurch auf, dass es sehr neu und sauber aussieht.

Gut gegangen!

Bald erreichen wir den Zusammenfluss von Weser, Schleusenkanal und Aller bei Achim und sehen dann auch das Gegenschild für die Sperrung.

Von der Höhe des Prallhanges grüßen ältere und neuere Villen von Menschen zu uns hinunter, die sich durch längere harte körperliche Arbeit so ein Häuschen mit Flussblick redlich verdient haben, während wir unter Einsatz harter körperlicher Arbeit unsere Kajaks auf Bremen zu treiben.

Das Flussufer mit dahinter liegender Landschaft ist auf ganzer Strecke weicher gezeichnet als die Teilstücke von Minden bis Nienburg und von Nienburg bis Dörverden, welche wir in den vergangenen Wochen erpaddelt hatten: hier unten gibt es viele schöne Sandbänke – jedenfalls bei aktuellem Wasserstand – die zur Rast einladen und auch an vielen anderen Stellen kommt man mal ganz gut aus dem Boot, wenn es sein muss. Auf den oben erwähnten Strecken gibt's kilometerweit keinen Platz, „an dem man mal raus kann“.



Die Naturlandschaft wird nach und nach abgelöst und aufgelöst. Campingplätze oder besser: Wohnwagenabstellplätze, Laubenkolonien, Bootsanleger, vorbei zischende Motorflitzer, Eisenbahn- und Autobahnbrücke signalisieren uns: Wir haben Bremen erreicht!

Bald sehen wir auf der rechten Weserseite eine riesengroße Kaffepackung in Originalgestaltung in

typisch grüner Farbe und weil der Wind es so will, bekommen wir die „Dröhnung“ auch in Gestalt des Röstgeruches.



Rechtzeitig vor nachfolgendem Schiffsverkehr kreuzen wir die Hauptfahrrinne nach links , nachdem wir an den Binnenschiffhäfen vorbei sind und erreichen auf der linken Weserseite die Weserschleuse Bremen-Hemelingen, die die Gezeitengrenze markiert.

Fritz bedient aus dem Zweier heraus den Schwarzen Knopf, der uns die Einfahrt in die SB-Sportbootschleuse öffnet und dann die Ausfahrt- Alles voll automatisiert, Leuchtschrift sagt dir, was du zu tun hast – kein Irrtum möglich. Paddlersicher! - Man muss bei der Planung eine knappe halbe Stunde dafür einrechnen, der Tidenhub beträgt hier 3,90 m, bei Niedrigwasser dauert es, bis die Schleusenkammer den entsprechenden Stand erreicht hat.

Und wir haben Niedrigwasser! Fast! Und wir haben ca. 20.00 Uhr. Und wir haben langsam Dämmerung bei bedecktem Himmel. Und wir haben keine Bootsbeleuchtung dabei. Also beeilen wir uns den letzten guten Kilometer bis zum Bootshaus der Bremer Kanu-Wanderer. Der Bootsanleger ist gut zugänglich, bei NW kann man an einer sandigen Bucht

gut anlegen, das schwere Gepäck ausladen, die Boote auf den Anleger heben und oben auf einer herrlich satten Zeltwiese schnell die Zelte aufschlagen, während Renate schon den zu Hause vorbereiteten Borschtsch aufwärmt. Der dann uns aufwärmt, denn so langsam wird es kühl. Es ist nach neun Uhr und wir sind seit Fünf auf den Beinen.

Das Gelände ist zur Straßenseite mit sehr (!) hohen Zäunen abgesichert. Deshalb kann sich der Verein eine gewisse „Offenheit“ erlauben.

Wir finden Selbstversorgerküche mit Essraum und hervorragende sanitäre Anlagen vor, die aufgrund besonderer Umstände für Kanuwanderer, die von der Wasserseite kommen, zugänglich sind. Wer von der Straßenseite kommt, muss sich anmelden.

Nach einem einzigen Bierchen, das Fritz „zufällig“ mitgenommen hat, sind wir früh in den Schlafsäcken und die Motorgeräusche der vorbei fahrenden Frachter und das Dröhnen der auf dem Flughafen Bremen startenden Maschinen, die Urlauber zu ihren Abenteuern und Nicht-Abenteuern in fremde Länder bringen, stört unser Einschlafen nicht, sondern ist Teil der Ruhe, die uns nach langem Paddeltag umfängt.

Zweiter Tag: Es ist wieder fünf Uhr. Vom Nachbarzelt kommen die ersten Abstimmungsgespräche eines Paddler-Ehepaares, während mir nur mein eigenes inneres Gefühls-Ich sagt: „Bleib noch ein bisschen liegen! Du bist nicht mehr im Berufsleben! Du kannst morgens verdammt nochmal ausschlafen!“ Dann zwingt mich aber mein zweites Vernunft-Ich aus dem warmen Schlafsack in die graue, aber milde Sommerdämmerung, weil es weiß, dass die Tide ab 6.24 Uhr abläuft und wir nur mit ablaufendem Wasser unser Tagesziel bei Julius-Plate erreichen können. Kalte Dusche und dann gemeinsames Frühstück im Bootshaus mit Kaffee aus elektrischem Heißwasserbereiter und nicht vom in jedem Paddlerbericht vorkommenden „fauchenden Benzinkocher“, Packen und Verstauen mit dem üblichen Gerödel und um sieben sind wir auf dem Wasser!

Blauer Himmel, ein paar Schönwetterwölkchen, auf dem Weserdeich Radler auf dem Weg zur Arbeit, Jogger vor der Arbeit auf dem Weg zum durchtrainierten Ich.

Das teiltransparente Stadion von Werder Bremen habe ich aus dieser Perspektive auch noch nicht gesehen.

Die Stimmung ist friedlich mit den beiden aufzeigenden Fingern des St. Petri-Domes, der uns schon seit dem Start den Weg zur Bremer Innenstadt zeigte.

Von rechts grüßen die Gebäude der DGzRS und der DLRG in diese Morgenstimmung hinein und erinnern uns daran, dass Wassersport auch der Retter im Hintergrund bedarf.

(Wann hast du zuletzt gespendet?).

Eine laute Brücke mit Eisenbahn und Straßenbahn und Autoverkehr leitet über zum Lärm des Europahafens mit allem, was dazu gehört. Inclusive lautsprecherstimmendominierte Rundfahrt auf Rundfahrtschiff, dem aber auf Höhe der drei Paddler in zwei Kajaks die Sprache wegbleibt, weil es an uns nichts zu beschreiben gibt. So müssen sich die wenigen Bordgäste ihr eigenes Bild von uns machen.



Die Hafenanlagen ziehen sich; die verschiedenen Hafenanlagen und Piers haben unterschiedliches zu bieten; so passieren wir eine alte Hansekogge, ein Feuerschiff, ein mit Geschützen bestücktes altes Schiff und letztlich sogar die „Rainbow Warrior“ von Greenpeace, die bei einer kleinen Reparaturwerft oder einem Ausrüster liegt. Es hat seine eigene Stimmung, die vielleicht bei Regengrau ganz anders wäre: Wir genießen die Fahrt durch eine erwachende Stadt und einen betriebsamen Hafen als Industrie-Idylle mit all ihrem Lärm und Verkehr!



Am Klöcknerhafen vor den Stahlwerken Bremen wird tatsächlich noch Eisenerz aus einem Massengutfrachter gelöscht! Eine kurze grüne Unterbrechung, dann breiten sich Flugplatz und Hallen von

Lemwerder auf der linken Weserseite aus, während von rechts die Wohntürme, riesigen Eisbergen gleich, aus Bremen-Vegesack weiß schimmernd vor blauem Himmel herüber grüßen. Bei km 25 läuft Bremen rechts mit Blumenthal und Farge allmählich aus und geht in Landschaft über, während links schon seit einiger Zeit helle Sandstrände zu uns herüber leuchten. An der Juliusplate landen wir, um bei einer Brotzeit auszuruhen und über unser Quartier zu befinden. Das Wasser ist fast abgelaufen, die Sande werden immer breiter.



Einige Tagesgäste mit und ohne Boote ergehen sich am Ufer. Hinter einem schmalen Wasserarm liegt ein Restaurant, und der Campingplatz, auf dem wir übernachten wollen, liegt sichtbar hinter der Straße von Berne nach Farge, die durch eine Fährverbindung überbrückt wird. Wir beschließen einen halben Kilometer weiter zu paddeln, um auf Höhe

des Campingplatzes anzulanden. Das war wohl nichts! Eine grobformatige Steinschüttung sagt uns, dass an Paddler hier nicht gedacht wurde; jedenfalls bei NW ist ein Anlanden hier nicht möglich oder zumindest für die Boote nicht gut.

Der nächste Platz liegt auf der rechten Weserseite und ist ebenso wenig einladend, außerdem wirken zwei Reihen Dauercamper- Wohnwagen als zusätzliche Abschreckung



Da die Karte auf der linken Seite wieder ausgedehnte Sande zeigt, auf denen auch Rastplätze eingezeichnet sind, ist unsere Entscheidung bald gefallen: Hier bleiben wir!

Bauarbeiter, die mit einem kleinen Bagger damit beschäftigt waren, Pfähle und Reisigbunde als Faschinen zur Uferbefestigung umzuformen, beenden gerade ihr Tagewerk, so dass Ruhe einkehrt. Wir schleppen Boote und Ausrüstung ganz hoch über den Sandstrand zu einem trockenen Rain jenseits des Betonweges und errichten unsere Zelte vor halbhochem



Bewuchs, der uns vor Westwind schützt.

Nach einem kleinen Imbiss in Form von Kartoffelsalat und Frikadellen ist Faulenzen und

ein Mittagsschläfchen angesagt – nicht übel nach zwei Tagen mit sehr frühem Aufstehen!

Die Sonne strahlt noch warm vom Sommerhimmel – wer hätte mit solch einer Urlaubsidylle mitten in dieser zersiedelten Landschaft gerechnet!



Später bezieht es sich und der Wind dreht auf Nord – es wird merklich kühler. Renate lädt zu einem leckeren Gemüsecocktail mit Mayo und überredet die faulen Männer zu einem Rundgang über den Werder, auf dem wir hier gelandet sind. Wir kommen ins Gespräch mit einem einheimischen Fotografen, der uns Interessantes über den Bunker erzählt, der unübersehbar auf der anderen Seite aufragt und in dem in der Schlussphase des letzten Krieges U-Boote aus angelieferten Segmenten gelassen werden sollten. Nun soll der Kessel als Aufführungsplatz für Kulturveranstaltungen umfunktioniert werden.





Nicht lange nach Sonnenuntergang verkriechen wir uns in unsere Zelte. Ab und zu höre ich noch das leise Geräusch der vorbei ziehenden Frachter und das rote Licht der Backbordtonne, die genau querab das Fahrwasser begrenzt, blinkt in regelmäßigem 'Takt auf meine Zeltwand.



Der Morgen unseres letzten Paddeltages beginnt für uns wieder früh um Fünfe: Es ist noch nicht hell zu dieser Spätsommerzeit, erste Morgenröte zeigt sich gerade am gegenüberliegenden Osthimmel. Boote zum Beladen an den Spülsaum schleppen und das schweigsame Frühstück finden noch beim Schein der Stirnlampen statt. Dann wird es langsam hell und das Packen wird übersichtlicher.



Um sieben sind wir auf dem Wasser, im Grunde eine Stunde zu spät wegen der Tide, aber um Vier wollten wir nicht aufstehen und hofften irgendwie in Nordenham an Land zu kommen. Aus der Tourenbeschreibung hatten wir Hinweise, dass wir im Seglerhafen deutlich länger anlanden könnten als am Anleger des WSV.

Die Luft steht und nachdem wir die Huntemündung und die Abzweigung der Kleinen Weser passiert haben, fängt es an zu stippeln. Bei Brake reicht das Fahrwasser links bis an die Spundwände der Hafen- und Werftanlagen, so dass wir der Empfehlung des Flussführers folgen, auf der rechten Weserseite zu paddeln. Dort ist es auch grüner: Der Harriersand ist über mehrere Kilometer grün und hübsch anzusehen.

Bald stößt auch von rechts die Kleine Weser wieder zu uns und wir sehen nun auch links wieder ausgedehnte Sande, in diesem Fall der Stroh Häuser Plate und der Reiherplate, die zu einer Insel zusammengewachsen sind. Hier hatte ich vor Jahren einmal mit Christian und Manfred auf der Fahrt von Bremerhaven gezeltet, was damals nicht die ganze Zustimmung des Rangers fand, der für die Einhaltung der Regeln im NSG zuständig ist.



Mit der bei unserer heutigen Fahrt gefundenen Lösung auf Juliusplate ist das Konfliktpotential allerseits nicht so groß!



Das AKW Unterweser lassen wir links liegen und nähern uns nun unserem Ziel Nordenham .

Das Wasser ist mittlerweile so weit gefallen, dass ich die Einfahrt zum Seglerhafen nicht sofort deutlich erkenne, obwohl es links keine weitere Einfahrt gibt. Der Blick in das Sieltief verheißt nichts Gutes: Hohe schlicküberzogene Uferböschungen erheben sich über einem Restrinnsal. Während unser Zweier versuchen soll, in die Einfahrt zu gelangen, will ich hinter einer Buhne, die direkt hinter dem Anleger des WSV liegt, sondieren, ob nicht doch etwas Sandwatt zu finden ist, das ein Aussteigen und Betreten ermöglichen könnte. Doch die erste Hoffnung trügt. Auch unter der helleren Sandschicht befindet sich eine solch pampige Schlicklage, dass man beim Aussteigen unweigerlich gefährlich tief einsinken würde.

Gegen den immer noch mächtig ziehenden Ebbstrom kämpfe ich mich zurück zur Einmündung des Sieltiefs, das zum Seglerhafen führt und muss schnell feststellen, dass ein Weiterpaddeln bis zum Steg nicht mehr möglich sein wird – Renate und Fritz liegen gut hundert Meter vor mir im Matsch und ich versuche gar nicht mehr an sie heranzukommen: Uns fehlte einfach eine halbe Stunde!



Erfahrung Nr. 4:
Zu hoffen, dass man es irgendwie doch schaffen könnte, ist unsinnig. Niedrigwasser ist Niedrigwasser und im Schlickwatt gibt es im Gegensatz zum Sandwatt keine Chance!
Also fügen wir uns ins Gegebene.

Ich suche mir eine halbwegs bequeme Position und versuche ein kleines

Mittagsschläfchen, das mir auch ganz gut gelingt. Die beiden vorne im Zweier höre ich auch nicht schimpfen und auch der Hund bleibt ruhig. Normalerweise spielt er kurz vorm Anlanden immer den Wilden, aber auch er merkt offensichtlich, dass jetzt nur schlafen angesagt ist.



Gut eineinhalb Stunden sind gefühlt vorbei, als erste zaghafte Rinnsale wieder aufwärts kriechen. Ich traue der Sache aber erst, als sich eine konstante Bewegung erkennen lässt und rufe laut nach vorn: „Das Wasser kommt!“

Bald schwimmen die Boote wieder auf und nach einer weiteren halben Stunde können wir am Anleger aussteigen.

Die Boote hochziehen, den Bootswagen unterschieben, den schmalen Pfad entlang bis zur Fahrstraße, Fritz zum Auto holen laufen lassen, dann die Boote entladen und aufladen – geschafft!

Bleibt nachzutragen, dass Fritz am Bootshaus des WSV in Erfahrung bringt, dass der Nordenhamer Verein Bootshaus, Anleger und Gelände aufgegeben hat. Die Einschränkungen im Kanubetrieb durch die Verschlickung sind offensichtlich zu groß geworden. Der Verein hat sich jetzt auch im Seglerhafen eingerichtet, Einzelheiten haben wir aber nicht erfahren. Der Hinweis, dass man am neuen Anleger zwei Stunden vor und nach Hochwasser anlegen kann, bezieht sich also auf den Anleger im Seglerhafen. So war unsere Fehlinterpretation entstanden, dass wir auch außerhalb der Zwei-Stunden-Frist im Seglerhafen noch eine Aussteigemöglichkeit haben könnten.

Um die ca. dreißig Kilometer von Juliusplate bis Nordenham fristgerecht zu schaffen, muss man also sehr genau rechnen – sonst heißt es: Gefangen im Schlickwatt!

Fazit: Für die Weser von Münden bis Nordenham haben wir neun Paddeltage gebraucht, wobei die längsten Etappen von Münden nach Holzminden (80 km) und von Minden nach Nienburg (65 km) waren, wobei letztere Strecke für mich auch die anstrengendste war, weil es keine guten Pausengelegenheiten gab und Wind und Wetter an diesem Tag richtig hart waren.

Es war eine gute Erfahrung, die Weser mit all ihren verschiedenen Landschaften und auch mit der Stadtdurchfahrt Bremen kennen zu lernen. Auch die Mittelweser und die Unterweser haben mit der norddeutschen Weite ihren Reiz. Und wenn die Landschaft wirklich mal langweilig (?) war, sorgten Himmel und Wolken für Stimmungen und gute



Gespräche und die Freude am gemeinsamen P



Sieghard, Renate und Fritz