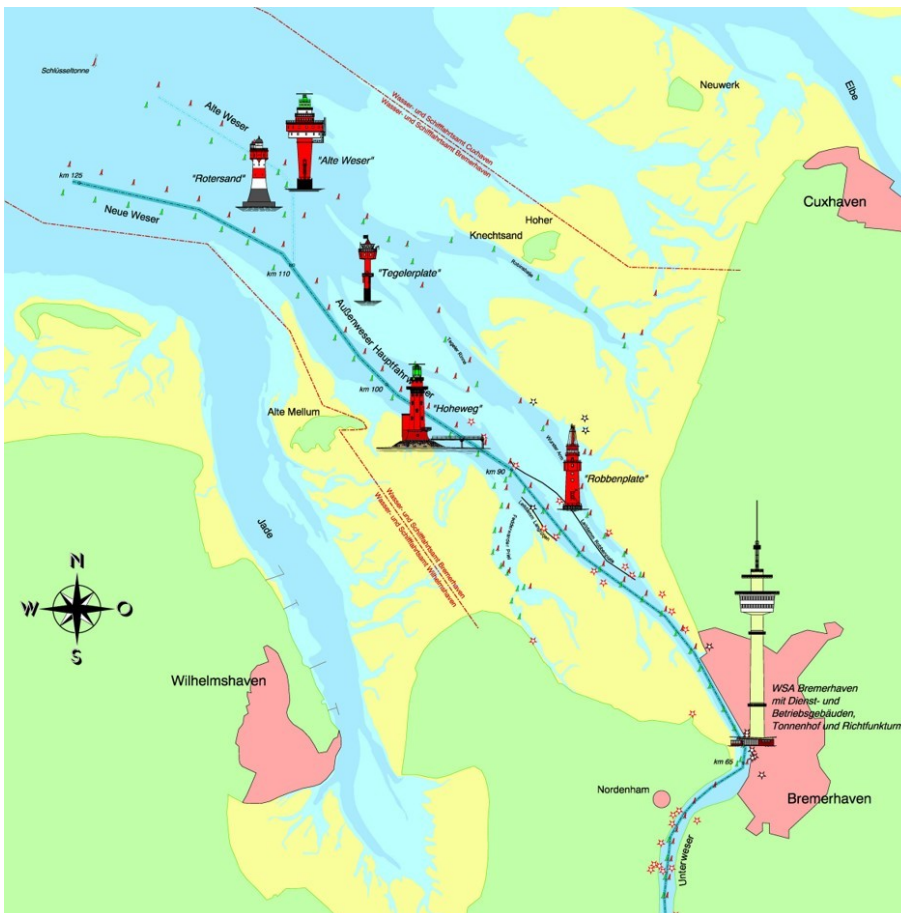


Verlegung des Weserfahrwassers

Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts handelte es sich bei der damaligen Schifffahrt zum großen Teil um Wattschifffahrt mit verhältnismäßig kleinen und flachgehenden Segelschiffen von 15 bis 40 t mit höchstens 1,50 m Tiefgang. Diese Art von Schifffahrt wurde nur bei Tage durchgeführt, weil die Kennzeichnung der Fahrwasser in den Mündungsgebieten der Nordseeströme äußerst ungenügend war. Durch Verschiebung der Sände und Platen hatte sich der Wurster Weserarm 1823 zum Hauptfahrwasser entwickelt.



Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurde die Regulierung der Unterweser von dem Bremer Wasserbauingenieur Ludwig Franzius (1831-1903) in Angriff genommen, so dass bald auch Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu fünf Metern bis nach Bremen fahren konnten. Der Schiffsverkehr nach Übersee setzte entsprechend des zunehmenden Handels und der Auswanderung vor allem nach USA mit den größer werdenden Segelschiffen verstärkt ein.

Vorher gab es zwei mögliche Fahrwasser in der Außenweser: das Wurster Fahrwasser entlang der Wurster Küste bis zur Höhe des Ost-Eversandes und der Abbiegung in das Dwarsgatt sowie das Federwasser Fahrwasser westlich davon, das ganz von Nordenham dicht unter der Butjadinger Küste entlang führte und das der bedeutendste Mündungsarm der Weser war. Am Leuchtturm Hoheweg vereinigten sich beide Arme.

Zwischen den Fahrwassern lag mit dem Langlütjen-Sand eine Barre, die den Strom spaltete. Franzius legte zwei Leitdämme an, einen auf der Blexer Plate und einen auf der Wurster Seite zwischen Imsum und Wremen und beseitigte damit die Barre.

Franzius Nachfolger Hermann Bücking baute den Wurster Arm als Hauptfahrwasser auf eine Tiefe von 8,30 m aus. Es führte über das Dwarsgatt in die Hoheweg-Rinne. Die Tiefe war allerdings durch Versandungen nicht zu halten. Auf dem Ost-Eversand entstanden 1886/87 die beiden Leuchttürme Eversand Ober- und Unterfeuer und einer auf Meyers Legde. Dort wurde 1905/06 noch ein zweiter Leucht-

turm gebaut, Meyers Legde neu, der eigentlich den älteren ablösen sollte. Aber nach zwölf Jahren musste das Leuchtfeuer wegen der ständigen Veränderungen der Priele im Watt wieder auf den alten Turm zurückverlegt werden.

1894 wurde auf dem Deich am Wremer Tief ein kleiner Leuchtturm gebaut. Er wurde wegen der schwarz-weißen Streifen „Kleiner Preuße“ genannt und diente der Schifffahrt als Quermarkenfeuer. Bei Solthörn wurde 1888 ein Holzgerüst, errichtet, es bekam den Namen „Petroleumkocher“. 1905 entstand daneben ein zweiter Turm aus Stein. Außerdem dienten die Türme der Wurster Kirchen den Seefahrern als Ansteuerungs- und Landmarken. Sie hatten zur Unterscheidung unterschiedlich viele weiße Ringe in den schwarzen Dachschildeln.

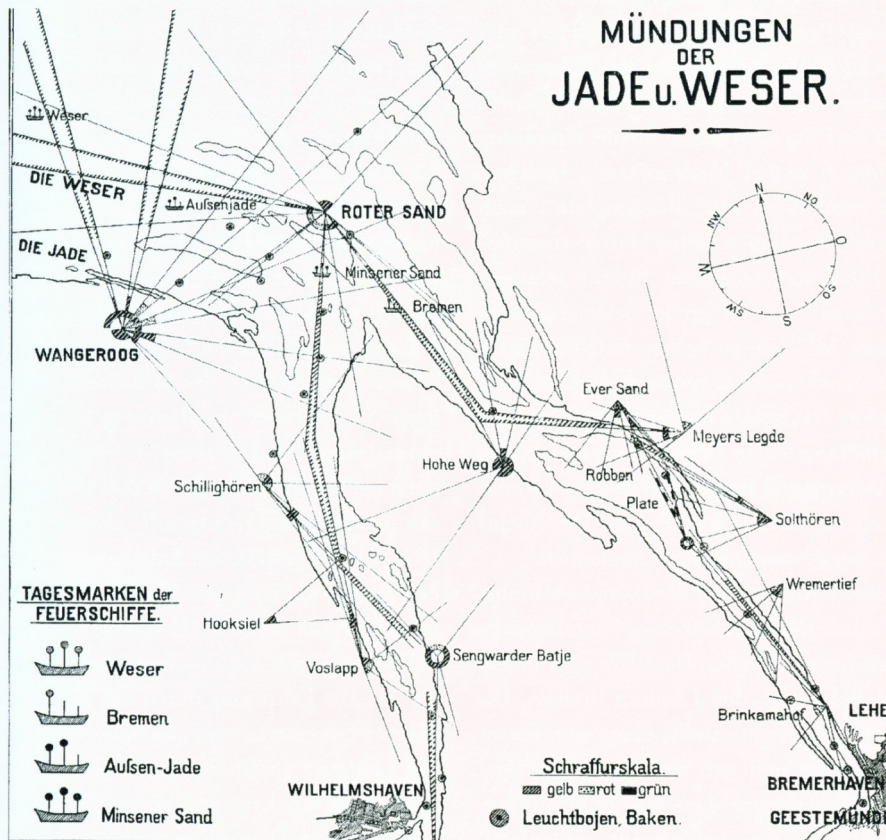
Starker Seegang und Tidestrom ließen das Wurster Fahrwasser immer wieder versanden. Als die Wasserstraßen durch Staatsvertrag Reichswasserstraßen wurden, übernahm das Deutsche Reich die Verpflichtung und die Kosten für den Ausbau und die Unterhaltung, so dass 1922 - 1928 das Fedderwar- der Fahrwasser unter der Leitung von Ludwig Plate durch die Anlage von Leitdämmen und Buhnen auf eine Fahrwassertiefe von 10 m und 200 m Breite gebracht werden konnte. Der durchgehende Leitdamm Robbenplate machte damit den Wurster Arm zu einem Nebenfahrwasser für Kutter und Binnenschiffe mit geringem Tiefgang.

Die Leuchtfeuer auf der Wurster Seite wurden überflüssig: der Kleine Preuße, Eversand Ober- und Unterfeuer, Meyers Legde, der Leuchtturm in Solthörn und auch der am Brinkamahof vor Imsum. Der Kleine Preuße wurde 1930 abgebaut, der Leuchtturm in Solthörn erst 1967 gesprengt. Ein Nachbau des Kleinen Preußen wurde 2005 auf der Nordseite des Wremer Kutterhafens als Denkmal aufgebaut.

Zur Kennzeichnung des neuen Weserfahrwassers stand der Leuchtturm Hohweg bereits seit 1856. Die Leuchtfeuer Robbenplate, Robbenplate Nordsteert und Unterfeuer, Langlütjen Ober- und Unterfeuer und Imsum Ober- und Unterfeuer wurden aufgebaut. Später entstanden auch noch Solthörn Ober- und Unterfeuer, Hofe Ober- und Unterfeuer und auf der westlichen Weserseite Wremerloch Ober- und Unterfeuer.

Quelle: Herbert Kuke, „Einst war der Wurster Arm Hauptfahrwasser“
erschieden im Nordsee Kalender von 1973

**Von der Weseransteuerung bis nach Bremerhaven,
Wesermünde durch das „Dwarsgat“ und den
„Wurster Arm“. 1856 bis 1922**



Übersicht, Verlauf des Hauptfahrwassers der Außenweser bis 1922