

Das muss klappen: Skipper Czierpka steuert „Tremonia“ durch das nächste Nadelöhr, die Eisenbahnbrücke in Elisabethfehn.



Kanalfahrt auf Deutsch

Geht es um Kanalfahrten im Friesischen, denkt man unwillkürlich an die Niederlande. Dabei ist das Netz von Flüssen und Kanälen auf deutscher Seite kaum weniger vielfältig. Karl-Heinz Czierpka, Mitglied der Kreuzer-Abteilung, präsentiert einen Teil davon, der zum Nachfahren einlädt.

Wenn man Landkarten südlich der Nordseeküste in großem Maßstab betrachtet, fällt das feine Netz unzähliger kleiner Wasserwege auf. Es sind Wieken, zum Entwässern und späteren Torf-Transport ins Moor gegraben. Sie zweigten von den größeren Hauptkanälen ab. Auf diesen wurde der Torf dann auch gleich weitertransportiert.

War das Lager erschöpft, wurden die großen Kanäle weitergebaut. Höhenunterschiede gliederte man mit Schleusen aus. An den Hauptkanälen siedelten sich die Kolonisten an, gleich am Kanal, alle in der ersten Reihe. So entstanden die kilometerlangen Fehndörper. Die Kanäle waren die Lebensader, der Landverkehr kam erst später dazu. Der wiederum brauchte klappbare Brücken, schließlich wurde nach Möglichkeit gesegelt.

Befahrte Fehnkanäle sind heute selten, der Elisabethfehnkanal und der Nordgeorgsfehnkanal gehören zu den letzten Vertretern

Weiter Himmel, weites Land: „Tremonia“ auf dem Nordgeorgsfehnkanal



Fotos: Karl-Heinz Czierpka

ihrer Art. Da sie im anspruchsvollen Tidenrevier liegen, ist der Wassersport-Tourismus überschaubar, Charterer und Gelegenheitsfahrer trauen sich hier nicht hin.

Den Elisabethfehnkanal erreicht man über den Küstenkanal. Ab dem Abzweig bei km 29 muss einem klar sein, dass es jetzt oben und unten knapp wird. Nach Ende des Torfabbaues sind neue Brücken entstanden, die nicht klappbar sind: Vier Meter sind die maximale Aufbauhöhe für ein Boot. Mit einem 1 m Tiefgang kommt man gut durch, angeblich haben es einige mit 1,30 m geschafft!

Klassischerweise macht man zunächst in Kamperfehn fest und fährt am nächsten Morgen los. Um acht Uhr öffnet sich die erste Klappe, und es geht im Konvoi durch viele Brücken und vier Schleusen, zurück ging es ab 12.00 Uhr und ab Schleuse Osterhausen von der anderen Seite. Der Hub in den Schleusen liegt jeweils um die 2 m, viel mehr hat man sich nicht getraut, als man sie baute.

Die Fahrt geht durch eine Kulturlandschaft, die durch Menschenhand gestaltet wurde. Der Moorpegel in Elisabethfehn zeigt drastisch, wie tiefgreifend der Mensch hier gewirkt hat, in des Wortes bester Bedeutung. Mehr als 8 m höher war der Boden hier vor dem Beginn des Torfabbaus! Die Gebäude des alten Torfkokswerkes zeigen die Bedeutung dieses heute eher belächelten Rohstoffes.

Einheimische kennen viele Hinweise auf den ursprünglich starken Schiffsverkehr: Reste kleiner Wendebecken etwa findet man an mehreren Stellen. Es gibt schöne Möglichkeiten zum Anlegen, die Versorgung ist sichergestellt, auch Treibstoff kann an nahen Straßentankstellen gebunkert werden, denn neben den Häusern begleitet eine Straße den Kanal.

Große Transparente rufen an vielen Stellen zur Rettung des Elisabethfehnkanals auf. Seit Jahren kämpft man um den Wasserweg, will

- ① Schleuse Osterhausen – Ausfahrt ins Tidenrevier
- ② Fahrinne direkt am Ufer: Hier ist es 7 m tief!
- ③ Markierung am Wartesteg: UKB = Unterkante Brücke
- ④ Wieder warten auf den passenden Wasserstand



versuchen, den Kanal als Denkmal für eine wichtige Epoche zu erhalten, Erinnerung an die fast unmenschliche Arbeitsleistung unserer Vorfahren. Er soll schiffbar bleiben! Eine Bürgerinitiative hat sich dieses Ziel auf die Fahnen geschrieben, denn der Bund will sich aus dem Unterhalt zurückziehen, und da der Wasser-Tourismus vergleichsweise bescheiden ist, tut sich auch das Land schwer, den Kanal in Gänze zu übernehmen. Auf jeden Fall ist die Sanierung der Schleuse Osterhausen nun finanziell gesichert, sie drohte den Kanal zu blockieren.

Der Grund für die fehlenden Chartergäste und die wenigen Skipper auf eigenem Kiel offenbart sich bei der Weiterfahrt: Nach der Schleuse Osterhausen landet man auf dem Dreyschloot, einer künstlichen Verbindung zwischen Leda und Jümme, denen die Gegend den Namen „Zweistromland“ verdankt. Beide gehören zum Tidenrevier der unteren Ems. Vom Dreyschloot kann man über das Barßeler Tief mit auflaufendem Wasser nach Barßel oder in die Gegenrichtung zur Ems über die Leda nach Leer fahren.

Nach Leer startet man etwa eine Stunde vor dem örtlichen Hochwasser. Die zahlreichen Bögen und scharfen Kurven der Leda fährt man gut aus – da ist das Wasser teilweise überraschend tief. Einzig die Brücke Potshausen ist kritisch. Sie liegt in einer Kurve, und die Strömung drückt das Boot stark nach außen, also Wahrschau!

Insider empfehlen, diese Brücke in der Bergfahrt nur bei Stillwasser zu passieren. Die Öffnung jedenfalls wird telefonisch abgesprochen und erfolgt zuverlässig und zeitlich präzise, so wie man das im Tidengewässer zu Recht erwartet.

Leer wartet mit einem großen Steg in der Leda auf, hier kann man auf die passende Gezeit warten. Aber: Die Strömung ist sehr stark, da Leda und Jümme ein riesiges Gebiet entwässern, und das muss man beim Festmachen gut im Blick haben. Richtung und Stärke der

Strömung ändern sich dramatisch, bis zu 4 kn kann der Ebbstrom hier erreichen!

Über die Leda gelangt man auf die Jümme, an der Mündung quert die berühmte Punte, eine handbetriebene Autofähre, den Fluss. Man kann sich nun sehr schön vom Flutstrom hochschieben lassen, etwa um auf den Nordgeorgsfehnkanal zu gelangen.

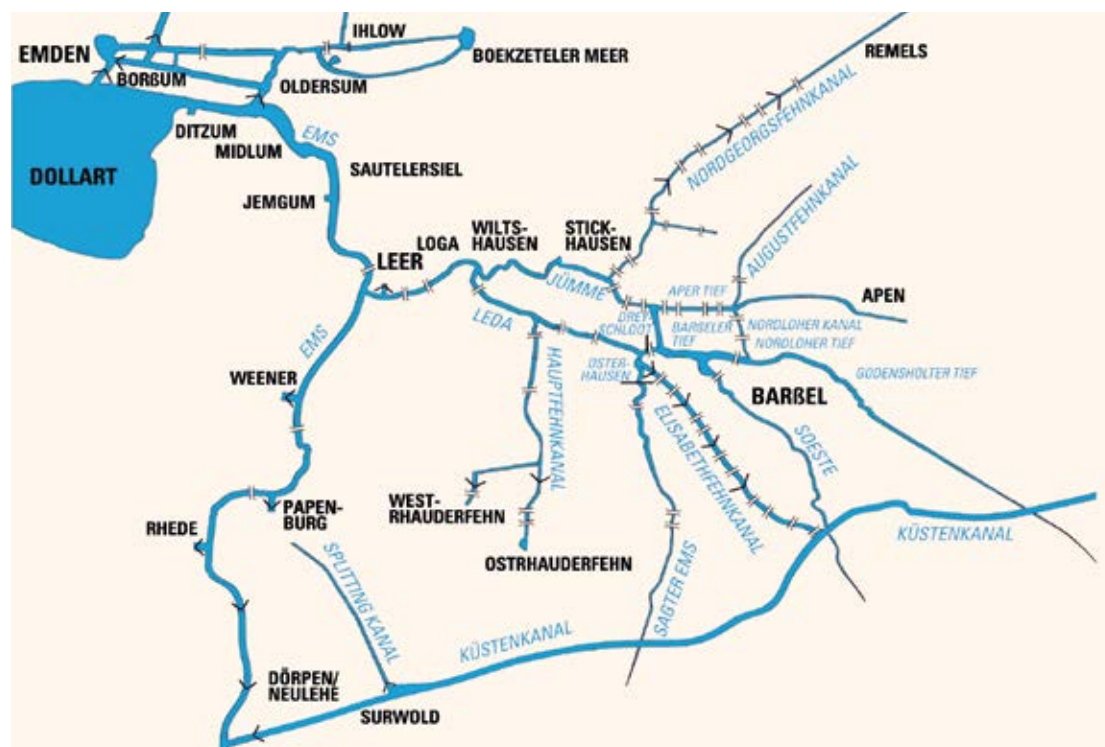
Immer wieder warten – Brückenpassagen erfordern Niedrigwasser

Diese Fahrt ist etwas für den Wassersport-Gourmet, weil sie relativ selten unternommen wird. Der Grund ist schnell klar: Am Abzweig des Kanals bei Detern versperren zwei Brücken dem

mit auflaufendem Wasser ankommenden Boot den Weg: Die niedrigere Eisenbahnbrücke ist nur 2,65 m hoch – bei Niedrigwasser!

Im Klartext gibt diese Brücke also die maximale Aufbauhöhe auf dem Nordgeorgsfehnkanal vor, zwingt aber auch zum Warten, denn erst beim nächsten Niedrigwasser kann das Bauwerk unterfahren werden. Markierungen am Wartesteg machen dies narrensicher, außer-

Die Fehnkanäle waren das Ziel von Skipper Karl-Heinz Czierpka.



dem gibt es bei der Anmeldung der Durchfahrt (zwei Tage vorher) eine ausführliche mündliche Erläuterung dieser Prozedur.

Denn mit dem Warten auf Niedrigwasser allein ist es nicht getan, da der dann niedrige Wasserstand im Nordgeorgsfehnkanal bis zur ersten Schleuse eine Weiterfahrt unmöglich macht. Also gleich hinter der Brücke wieder an den Wartesteg und genau das tun: warten!

Kurz vor Hochwasser kann man dann den folgenden Abschnitt angehen und wird an der ersten Schleuse mit offenen Toren erwartet: Eine Telefonkette sorgt für die reibungslose Weiterfahrt. Brücken und Schleusen werden von Anwohnern bedient, zuverlässig und fast ohne Wartezeit. Und das verbunden mit dem direkten Austausch von Neuigkeiten, Tipps und Hinweisen – wie früher ist die Schleuse der kommunikative Hotspot der Siedlung.

Weil nur recht selten Schiffe durchfahren, kommen Nachbarn und Freunde, um zu helfen und

- ① Auf der Jümme: Die Tide prägt den Flusslauf.
- ② Im dichten Grün: Sportboote auf dem Elisabethfehnkanal



das Ereignis mitzuerleben. Man spricht Platt, bemüht sich aber um klare Verständigung mit den Reisenden und straft alle Vorurteile über die wortkargen Menschen im hohen Norden Lügen, wie eigentlich überall in Ostfriesland. Das freundlich gesungene „Moin“ fehlt mir zu Hause im Ruhrgebiet ...

So passiert man viele geklappte Brücken und insgesamt acht Schleusen, auch hier nur mit kleinem Hub. Übernachten funktioniert an mehreren Stellen, mit großem Komfort in Wiesmoor und Remels, mit Landstrom und Wasser. Das spricht man mit den Bedienern der Schleuse an der Strecke ab, die dann die entsprechenden Informationen weiterleiten. Das klappt hervorragend!

In Marcardsmoor schließlich endet der Nordgeorgsfehnkanal an der Einmündung in den Ems-Jade-Kanal. Von dort geht es dann nach Wilhelmshaven oder – andere Richtung – über Aurich nach Emden. Auch das ist eine andere Geschichte, aber eine schöne Fahrt in jedem Fall ...



WER MEHR LESEN WILL

Karl-Heinz Czierpka ist seit vielen Jahren auf den Binnenwasserstraßen unterwegs. Seine „Tremonia“ ist ein 10 m langes traditionelles, aber erst 2010 gebautes Motorboot, Typ Barkas. Unter www.czierpka.de finden sich alle Informationen darüber.

Unter dem Titel „Ans andere Ende des Kanals“ beschreibt der Eigner den Törn des Jahres 2017 aus dem Ruhrgebiet in das Revier um Leer und Emden, es geht dabei auch nach Ihlowerfehn und Engerhufe, nach Timmel und via Aurich auch nach Wilhelmshaven.

Seit mehr als 20 Jahren veröffentlicht Karl-Heinz Czierpka Reiseberichte im Internet und hat mittlerweile eine eigene Leserschaft gefunden. Seit einigen Jahren erzählt er sie mit viel Erfolg auch live als „Geschichten von Bord“.

Der Dortmunder Skipper liebt vor allem die kleinen Reviere, mit der nur 2,35 m niedrigen „Tremonia“ einfach möglich, hat aber auch den deutschen Osten bis hin nach Hiddensee schon bereist.