NAAR BERLIJN EN OMSTREKEN

VOORJAAR EN ZOMER 2010

Margalliti



VAN ’T VJENNE NAAR DELFZIJL

Na onze tocht naar Denemarken en terug door Duitsland waren wij zo enthousiast dat wij besloten dit jaar terug te gaan naar Duitsland en meer in het bijzonder de wateren rond Berlijn te verkennen. Het is wel ver, maar het moet een geweldig mooi vaargebied zijn. In het najaar hebben wij enkele reisverslagen gelezen en de beoogde vaargebieden op internet bekeken. Met deze kennis van het beoogde vaargebied hebben wij met behulp van een handige routeplanner voor de binnenvaart de vaarroute uitgestippeld, een tocht van ca. 1300 kilometer tot Potsdam. Het eerste deel gaat van Vriezenveen naar Delfzijl, vervolgens varen wij stroomopwaarts de Eems op tot Dörpen en varen dan oostwaarts naar de Wezer. De Wezer varen wij op naar Minden om daar weer oostwaarts het Mittellandkanaal op te gaan tot Maagdenburg. Op dat moment beslissen wij via de Elbe stroomafwaarts tot Dömitz te varen dan wel doorvaren tot Brandenburg en via de Untere Havel en dan nog een stukje Elbe naar Dömitz. Beide routes lijken mooi, dus als dan zien wij wel wat het wordt. Bij Dömitz begint de tocht door het merengebied van Mecklenburg. Via steden als Schwerin, Fürstenberg en Oranienburg willen wij dan begin juli bij Berlijn aankomen. Terug gaat het via het Mittellandkanaal, het Dortmund-Ems kanaal, het Wesel-Datteln kanaal en de Rijn. Dit is in het kort de tocht die wij in ca. 4 maanden willen maken van eind april tot eind augustus.



Voor de voorbereiding van deze tocht zijn drie zaken van belang:

- de boot moet in orde zijn, want niets is zo vervelend dan onderweg mankementen te krijgen. De boot is de hele winter voor het verhelpen van diverse gebreken bij de werf in Vriezenveen geweest en voor zover wij dat kunnen beoordelen is alles uiteindelijk verholpen. Ook is een satellietschotel geïnstalleerd, zodat wij niet meer verstoken zijn van het nieuws en dergelijke (WK-voetbal) uit het vaderland. De ervaring leert al wel dat je zo moet afmeren dat er aan de zuidzijde geen obstakels voor de boot liggen zoals bomen en huizen.
- de voorraad moet passend zijn, met name artikelen die in Duitsland niet of moeilijk te koop zijn moeten in voldoende mate aan boord zijn. Zoals bekend is er in Duitsland geen bier in blik te koop vanwege het statiegeld, en al helemaal geen Palm. Daarom veel Palm, wijn, sap en melk ingeslagen. Je hebt geen auto ter beschikking, alles moet te voet of per vouwfiets en dan is het wel zo handig om gewichtige goederen aan boord te hebben.



Voorraad in de kelder

- de vaardocumentatie van het vaargebied moet ook aan boord zijn, zonder informatie over de bruggen en sluizen, de vaardiepten, de betonning en dergelijke kun je beter niet gaan varen tenzij je het vaargebied goed kent. Voor de keuze en aanschaf van de benodigde vaardocumentatie zijn wij een dagje naar Amsterdam geweest en combineerden een bezoek aan de Hermitage met een bezoek aan Harri in de Schreierstoren. Daar hebben ze een geweldige hoeveelheid kaarten, pilots en boeken. Wij keerden huiswaarts met een aantal kaarten met CD-rom en een fraai kunstboek (niet van Harri).





Bij de werf in Vriezenveen

Zaterdag 24 april brachten “de dames” Mimi en Ria ons naar Vriezenveen waar de Margalliti klaar lag om zo weg te varen, alleen moest de boot nog gewassen worden. En wij moesten wachten, in de oostelijke streken worden de bruggen en sluizen op zaterdag en zondag niet bediend en dus wachten tot maandag. Zondag was een schitterende dag met een aangename temperatuur en zon en dus besloten wij om naar oom en tante te wandelen, de jongste zus van mijn moeder woont zo’n 2 kilometer van de werf aan het kanaal.

Maandagochtend belden wij om acht uur de sluis in Aadorp (het regelcentrum) met de vraag om een brugopening van de brug in Daarleveen om half negen. Dat wordt geregeld meneer. Wij vertrekken en zien na een kwartier varen oom en tante aan het kanaal staan zwaaien. En inderdaad als wij bij de brug arriveren staat de brugwachter al klaar en vertelt tijdens het passeren dat hij nog een aantal bruggen met ons meerijdt om de bruggen en/of sluizen te bedienen. Voor Lambert is het eerste deel van de tocht pure nostalgie, het begint met zijn oom en tante, daarna diverse herinneringen uit zijn jeugd: de werf van zijn overgrootouders, het huis van zijn grootouders en ga zo maar door. Daarnaast is het “Almelo’s kanaal” een mooi kanaal om te varen met een snelheid van maximaal 6 km/uur door een schitterende natuur met woningen en boerderijen waardoor je een goed beeld krijgt van de ontvening van het gebied. Tijdens het varen missen wij de laders voor de telefoons, die blijken thuis in het stopcontact te zitten. Nico gebeld en gevraagd ze op te sturen naar vrienden in Hoogeveen.
Bij Beerzerveld kregen wij een nieuwe brugwachter die met ons meereed en uiteraard werd er op de provinciegrens bij Coevorden ook weer gewisseld van brugwachter. Ons oorspronkelijk plan was om in Coevorden te overnachten, zij hebben daar een goede passantenhaven, maar het was beter om enige voortgang te maken en wij gingen door richting Nieuw Amsterdam. Helaas konden wij niet door het plaatsje via de Zijtak, volgens de sluiswachter ging het met behulp van een snijbrander die wij echter ontberen. Daarom om

het dorp heen en daarna wel weer via de Verlengde Hoogeveense vaart door de nadere kant van het dorp. Hier werden wij begeleid door een charmante Drentse die met ons meereed en de bruggen met spierkracht moest openen en sluiten.
Na 8 uur varen en 51 kilometer te hebben afgelegd meren wij af bij de Klenckerbrug bij Wachtum in “the midle of no where”, des nachts was het doodstil en heel donker en ver van de bewoonde wereld. Met brugwachter hadden wij afgesproken om half negen verder te varen en om kwart over acht horen wij een auto toeteren en jawel, de brugwachter is er al en vraagt of wij al klaar zijn om mee te gaan naar de volgende brug. En zo sukkelen wij de Verlengde Hoogeveense Vaart af met een snelheid van 6 km/uur en weinig water onder de kiel. Maar mooi is het wel. Wij nemen afscheid van de brugwachter en naderen dan twee bruggen van de gemeente Hoogeveen waarvan de bediening is uitbesteed aan de sociale werkvoorziening. Bij de Trambrug leverde dat een probleem op, de lichten gingen op rood-groen en dat betekent de brug wordt voor uw kant klaargemaakt, de slagbomen zien wij naar beneden gaan en de lichten gaan uit. Dan gebeurt er niets, de bomen gaan omhoog en weer omlaag en daarna zien wij tot onze verrassing de klap omhoog gaan. Bij de volgende brug Kromme Jakken gaat het allemaal goed en de brugwachter glundert naar ons dat het nu heel goed ging. Iets meer training als voorbereiding op het hoogseizoen is wel nuttig, en misschien zijn wij wel trainingsobject. Hij leert het wel. (*Later blijkt dat niet mee te vallen als wij van Eljé horen dat hij forse schade opliep bij de draaibrug omdat de brugwachter de brug te snel dichtdraaide; hij lette even niet goed op)*



Na 7 uur varen en 51 km meren wij af in de passantenhaven van Meppel, keurig op tijd om boodschappen te doen. Het is heerlijk weer en de terrasjes zijn goed bezet, dus eerst een drankje. ’s- Avonds belt Piet dat er een aangetekend pakket bij hun is afgeleverd en vraagt of het schikt dat hij dat even komt brengen. In het pakket zitten 2 opladers voor de telefoons en die komen wel van pas. Nico had ze keurig verpakt en verzonden naar Hoogeveen.

Kalkovens bij de paradijssluis



Het blijft mooi zonnig weer en het is de volgende dag dan ook een prachtige tocht, met als eerste obstakel de Paradijssluis. Een oude kleine sluis (lengte 25 m, breedte 6 m) die, liggend in een paradijselijke omgeving met gerestaureerde kalkovens, zoals vele sluizen die nog volgen met de hand bediend moeten worden. Wij schutten steeds samen met drie Duitsers in een Doerak en dan is de sluis ook vol. Eén van de Duitsers wordt steeds uitgenodigd door sluiswachter, die weer meerijdt, om een sluisdeur dicht te draaien. Het is heerlijk rustig en terwijl wij met een gangetje van 6 km/uur door de Drentse Hoofdvaart varen zien wij een paar reeën onverstoorbaar grazen. Gedurende de dag neemt de rust af en wordt het verkeer langs de

vaart drukker, en als wij omstreeks 4 uur in Hoogersmilde afmeren is het heel druk. De vrachtwagens rijden tot in de avond af en aan naar een grote kalkzandsteen fabriek hier in de buurt en boeren rijden voortdurend met giertanks. Na negenen wordt het opeens rustig en later op de avond zelfs stil. De volgende dag is het nog een klein stukje naar Assen, waar wij in de Vaart in het hartje van Assen door twee havenmeesters worden ontvangen met de nodige toeristische informatie over De Vaart en over Assen. Dank zij de turf kunnen wij nu tot in het hartje van Assen varen, de inwoners van Assen wilden in de 2e helft van de 18e eeuw hun turf ook per boot aanvoeren en de hoofdvaart tot in Assen verlengen.
Wij blijven drie dagen in Assen, op Koninginnedag, op zaterdag en op zondag is er geen bediening van bruggen en sluizen in Drenthe, zodat wij de tijd hebben om het Drents museum te bezoeken om een schitterende tentoonstelling van Goud uit Georgië (de mythe van het gulden vlies) te bekijken en om Koninginnedag te vieren. Assen viert ook Koninginnenacht en heeft op Koninginnedag een zeer uitgebreide vrijmarkt met ’s avonds een prachtig concert bij de haven van de Marinierskapel/Johan Willem Friso kapel. Na de Dag van de Arbeid, zeer geschikt voor een museumbezoek, komen Piet en Trix ’s zondags op bezoek en wij maken er aan boord een gezellige middag van.



Samen in de suis De Punt

Inmiddels is het weer stevig veranderd en brandt de kachel ook tijdens het varen gedurende de trip van Assen naar Groningen of Delfzijl. Het gaat vandaag trager dan verwacht. De sluis bij De Punt mogen wij invaren na de Arie-V, een schip dat wekelijks grint vervoert van Zuid Limburg naar Assen, en dan vertelt de sluiswachter dat het lunchtijd is. Over een uur is hij terug. Daarna gaat het soepel achter de Arie-V door naar Groningen, de bruggen worden netjes bediend en wij zijn niet afhankelijk van de beperkte bedieningstijden voor de pleziervaart. Toch is het te laat geworden om nog met plezier naar Delfzijl door te varen en wij besluiten af te meren in de Oosterhaven. De volgende dag gaat het in vlot tempo door het Eemskanaal naar Delfzijl, waar wij de middag gebruiken om nieuwe voorraden in te slaan en water te tanken.

VAN DELFZIJL TOT DE ELBE.

Woensdag 5 mei vertrekken wij ruim één uur voor laag water om 10.00 uur uit Delfzijl stroomopwaarts de Eems op, met als gevolg dat wij zowel het tij als de rivier tegen hebben. De havenmeester had ons gewaarschuwd dat er nog een sterke stroom tegen zou staan als wij te vroeg en dus voor 11.00 uur zouden vertrekken. Wij verwachten dat het wel mee zal vallen: het is bijna doodtij en na een uur gaat het tij al kenteren. Het weer is erg rustig, licht bewolkt en een bijna vlakke zee, kortom prima weer om te varen. Aanvankelijk hebben wij ca. 3 km/uur stroom tegen en met een vaarsnelheid van 12 km/uur hebben wij een netto rendement van 9 km/uur. De Eems is een regen rivier die ontspringt in het Teutoburgerwoud en is tot de sluis bij Herbrum een vrij stromende getijdenrivier, behalve dan dat er enkele kilometers oostelijk van Emden een stormvloedkering is gebouwd. De belangrijkste functie van de kering is uiteraard het achterland te behoeden voor stormvloeden en overstromingen, maar een andere functie is dat de kering maximaal 2 maal per jaar gesloten mag worden om het waterpeil stroomopwaarts te verhogen zodat diepstekende schepen, die in Papenburg gebouwd worden, naar Emden gesleept kunnen worden.



Herbrum

Het vrachtschip dat wij volgen, passeren is gezien de omstandigheden riskant, vaart eerst snel door maar naarmate de rivier smaller en ondieper wordt moet het met een lagere vaarsnelheid zijn weg zoeken en wordt het water steeds modderiger dankzij zijn schroefwerking. Bij de sluis van Herbrum mag hij door en mogen wij aan de wachtsteiger vastmaken en na een half uur wachten worden wij geschut. Om vijf uur meren wij af aan de steiger van restaurant Emsblick en genieten daar van een heerlijk pilsje op het terras en later binnen van een heerlijk 3-gangen aspergemenu voor € 14,50. Een prima besluit van onze eerste vaardag in Duitsland..Volgens plan varen wij daarna via het Küstenkanal naar Oldenburg, een universiteitsstad met een bezienswaardige oude binnenstad, waar wij een dag willen blijven. Het is een saaie tocht die aan de wallenkant regelmatig voor honderden meters wordt opgefleurd door prachtige roze rododendrons. Wij arriveren keurig om vier uur bij de sluis van Oldenburg, die toegang geeft tot de getijdenrivier de Hunte, melden ons bij de sluis en krijgen te horen dat er te weinig water staat en dat wij moeten wachten op het stijgen en dat kan wel een “wijle” duren. Inmiddels is het gaan regenen en meren wij ten langen leste om acht uur af in de haven van Oldenburg. Het weer is helemaal omgeslagen, ’s ochtends regent het nog steeds dus binnen blijven, en ons bezoek aan Oldenburg blijft beperkt tot een korte wandeling door het centrum. Er is geen lol aan.Daags daarna varen wij in een paar uur over de Hunte, een bochtige rivier omzoomt door grazende schapen, naar de Weser en dan stroomopwaarts naar Bremen. Varen over de Weser is een andere belevenis, een drukke rivier met onder meer zeeschepen die je passeren of inhalen. Aan het begin van de middag meren wij af aan de steiger van de



Marina Bremen

Marina Bremen. Wij boffen met licht bewolkt en droog, kortom goed, weer voor een wandeling door het centrum. Het is er gezellig druk, waarschijnlijk omdat het deze zaterdag (voor Moederdag) Shopping night is en de winkels tot 24.00 uur open blijven. Voor het overige zijn de bezienswaardigheden (oude kerken en dergelijke) op zaterdagmiddag gesloten, dus Greet kan geen kaarsjes branden en moeten wij ons beperken tot een wandeling door het centrum met het bekijken van de Bremer Musikanten. De heilige Jacobus is het enige religieuze symbool uit het verleden dat wij konden aanschouwen en om Roland kun je niet heen. Maar het “raadhuis” is monumentaal mooi en oud (plusminus 1600) en de Kamer van Koophandel (plusminus 1560) idem.Tot slot nuttigen wij een bier in een heel oude kroeg die vol hangt met attributen van Werder Bremen, dat die middag tegen HSV speelt. Daar lopen supporters door de stad zonder relletjes te trappen.



Jacobus

Zondag om half negen eerst water tanken tegen een bijzonder tarief: € 0,50 per vijf minuten met de havenmeester als tijdwaarnemer. Na 10 minuten was onze tank vol en vertrokken wij de Weser op richting Minden. Het was erg rustig op het water, pas in de loop van de ochtend verschenen er watersporters en langs de walkant hengelaars. Vrachtvaart hebben wij niet gezien, wel veel soorten vogels zoals een uil op een paaltje aan de waterkant en een ree die rustig loopt te grazen. Na 50 kilometer varen wij de Aller een stukje op richting Verden met de bedoeling het stadje te bezoeken, het weer is zo somber en het is koud, dat wij er van afzien een wandeling van een half uur naar het stadje te maken met het risico een regenbui te ontvangen. En, in de vrije natuur is het heerlijk en genieten wij van een zeer fraaie zonsondergang.



Verden



Daarna wordt het doodstil en stikdonker, prachtig die stilte en die rust.

Maandags is er meer vrachtvaart op de Weser en worden wij af en toe ingehaald door een Frachter en soms halen wij er één in. Naarmate wij verder stroomopwaarts varen wordt de rivier bochtiger en steeds mooier met prachtige walkanten. Wij besluiten om in Nienburg te overnachten en komen terecht bij de kanoclub, waar geen mens te zien is en op een bord een telefoonnummer hangt om de havenmeester te bellen. Dat is ons te gortig eerst een duur telefoongesprek voeren om dan te mogen betalen, zij komen het maar halen en als er niemand komt dan beuren zij niets. Wij hebben niemand gezien. Wij hebben het stadje rondgewandeld met een mooi gerestaureerd Altstadt met veel vakwerkhuizen, maar door het kille weer erg sfeerloos. Nienburg is naar zij zeggen het aspergecentrum van Duitsland, vandaar de aspergestekers, de aspergewassers en de aspergesorteerders in brons.



Aspergewerkers in brons



Dinsdags vertrekken wij verder zuidwaarts over het mooiste stuk van de Weser en gaan richting Minden. Bij de sluizen zijn er nauwelijks wachttijden, meestal moeten wij wachten op een vrachtschip om samen geschut te worden. Tijdens de vaart horen wij dat de Schachtschleuse bij Minden gestremd is, dat is lastig want als de storing verholpen is gaan de vrachtschepen voor. De sluis is 85 bij 10 meter en de meeste vrachtschepen die hier varen zijn ca.80 meter lang en daar past geen sportboot meer bij. Gelukkig horen wij een half uur voor wij bij de sluis zijn dat deze weer draait, zodat wij in ieder geval naar het Mittellandkanaal omhoog kunnen. Bij aankomst melden wij ons en krijgen het verzoek af te meren aan de wachtsteiger voor sportboten en nader bericht af te wachten. Er liggen drie vrachtschepen te wachten en met een verval van 13,5 meter kost het schutten per keer toch minstens een half uur. Dat betekent als regel lang wachten. Er varen echter over het Wasserstraszen Kreuz Minden diverse rondvaartboten, die bij het schutten voorrang hebben, en na een kwartier wachten meldt de sluis dat wij met de rondvaartboot Europa mee mogen schutten. Al met al gaat het dan nog redelijk snel en liggen wij om vijf uur voor de wal, terwijl het naar later bleek anders mogelijk acht uur geworden zou zijn. Hoewel je in Minden niet in een haven ligt maar aan de wal in het kanaal, is het tamelijk rustig omdat de schepen in de kanaalbrug over de Weser met een vaarsnelheid van maximaal 6 km/uur mogen varen. Bijna alle schepen, een enkele motorboot daargelaten, houden zich daar ook aan. Dus kunnen wij rustig naar het nieuws en de actualiteiten kijken. Wij blijven een dag extra in Minden om de voorraden aan te vullen, er is een grote Lidle op loopafstand (ca. 10 minuten), en om onderhoud te doen.



Schachtschleuse Minden



Peine voor de wal

Hemelvaartsdag gaat de tocht verder in bewolkt, koud en kalm weer over het Mittellandkanaal naar Idensen een leuk haventje met een gezellig (Duits gezellig) café-restaurant waar wij rond het middaguur afmeren. Zo hebben wij de tijd om de boot van buiten en van binnen te poetsen. ’s Avonds heerlijk hertenrug gegeten in de

Peine centrum

havenkroeg voor € 35,- voor 2 personen inclusief drank. Vrijdags varen wij langs Hannover en dan zie je dat wij in een streek komen die gedomineerd wordt door de auto: een grote accufabriek, een grote bandenfabriek en een bestelwagen fabriek. De dertiende sluis in Duitsland, de sluis van Anderten met een verval van 15 meter doen wij samen met het Nederlandse vrachtschip Amore van de familie Geluk.
Langs het kanaal heb je op veel plaatsen ligplaatsen voor vrachtschepen maar ook voor sportboten, die als regel keurig met borden zijn aangegeven, maar niet altijd. Wij besluiten in Peine voor de wal te gaan liggen op een locatie “ohne Beschränkung”, dus voor zowel grote als kleine schepen. Tegen de avond komt er een vrachtschip dat ons weg wil hebben want zij kunnen er nu niet afmeren, maar wij verwijzen naar de overkant van het kanaal waar meer dan voldoende ruimte is. Dat wil de schippersvrouw niet en zij blijft onbehoorlijke woorden gebruiken. De schippersknecht die tamelijk goed Nederlands spreekt vraagt vriendelijk of wij niet een stukje op willen schuiven, want dan past het vrachtschip tussen het vrachtschip vooraan en onze boot en kan de vrouw van de baas naar de Aldi die vlakbij is. Zaterdagochtend regent het en besluiten wij om ’s middags als het droog geworden is Peine te verkennen. Naar wij hoorden is het centrum pas zeer recent opgeknapt en ziet het er nu goed uit met de standaardvoorzieningen zoals een middeleeuwse kerk en vakwerkhuizen.



Na een voorspoedige tocht in zonnig weer meren wij zondagmiddag af in de jachthaven van Motorbootclub Wolfsburg onder rook van de Volkswagen Arena waar voetbalclub Wolfsburg speelt. Het is hier alles Volkswagen wat de klok slaat, zo is ook de haven eigendom van VW.

De Volkswagen Arena

De havenmeester is zeer vriendelijk, heeft bij VW gewerkt, is nu gepensioneerd en heeft geen bindingen meer met VW. Hij overstelpt ons met informatie over Autostadt, een gigantisch expositieterrein waar alle merken van Volkswagen a.g. hun eigen presentatie verzorgen, waar de geschiedenis van de auto aan de hand van oude modellen wordt getoond en waar aandacht aan de toekomst en de ecologie wordt besteed. ’s Middags informeren wij naar de mogelijkheid om een rondrit door een productiehal waar Golf geassembleerd wordt te maken. Misschien wel misschien niet is het antwoord, want klanten die hun auto op komen halen hebben voorrang en zij willen meestal die tour maken. Wij kunnen niet reserveren, slechts wachten.



Maandagsochtend wandelen wij naar Autostadt (10 min.) kopen een entreekaart met senioren korting en horen dat wij waarschijnlijk om 10.15 uur mee kunnen als wij op tijd in de rij gaan staan. Om 10.00 uur staan als nummer 5 en 6 in de rij en dan is het spannend om te zien hoeveel reserveringen

er afvallen, want de Werktouren zijn allemaal volgeboekt. Het gaat goed en wij kunnen mee met de tour door de assemblagehal. Het is een gigantisch terrein, waar het opvalt dat er erg veel met name in de hallen gefietst wordt. De tourleider geeft keurig uitleg bij wat wij zien en het is duidelijk dat zij met name enkele spectaculaire montages laten zien. De carrosserie wordt eerst compleet gespoten, waarna de portieren, en de bagageklep weer gedemonteerd worden, alleen zo is men er zeker van dat alles in exact dezelfde kleur gespoten is. Als eerste zien wij de montage van het complete dashboard waar geen mensenhand aan te pas komt, in één keer zet een robot het dashboard er in compleet met radio en/of navigatie etc. Alle specificaties van de bestelde Golf staan op een groot vel dat aan de binnenkant van de motorklep is bevestigd, er zodat zo nodig gedurende het assemblageproces op de specificaties gecontroleerd kan worden. Daarna zien wij de assemblage van de carrosserie met de motor en het onderstel, de carrosserie komt aan rollen en uit de benedenverdieping komt het onderstel met motor en wordt in de carrosserie bevestigd. Dat gaat allemaal met veel heel veel censoren, overal zie je rode laserstraaltjes en lichtpuntjes ter begeleiding van de robotarmen.



Bugatti € 1.600.000

De rest van de dag hebben wij de diverse paviljoens bezocht en heel mooie en heel lelijke auto's bekeken, de mooiste was wel de Bugatti. Greet was vooral geïmponeerd door de gordijnen die tegen de muur hingen en speciaal voor deze salon waren ontworpen. Fraai was ook de roterende trommel met bloeiende planten in potten. Tenslotte, er zijn veel restaurants Italiaans, Japans, Duits en zelfbediening en het is alles van goede kwaliteit. Overigens VW verzorgt niet slechts de maaltijden voor het eigen personeel maar verzorgt ook de catering voor Lufthansa. Het was bij alle presentaties wel opvallend dat er weinig of niets gezegd werd over de "redding" van Volkswagen omstreeks 1970. Pas toen de VW-leiding van ideologie veranderde en de toepassing van de luchtgekoelde boxermotor voor personenauto's vaarwel zei èn Auto Union had overgenomen ging het weer beter. De eerste Golf was immers geen echt VW-product, maar veel meer een Auto Union product; de kennis en ervaring van die ontwikkelafdeling is gebruikt. Genoeg over VW, Audi, Skoda, Seat, Lamborghini, Bugatti en wellicht binnenkort Porsche.

Dinsdag varen wij verder en passeren de voormalige grens met Oost-Duitsland, waar niets meer van te zien is. Voor de Wende stond hier een wachthuis, maar sinds die tijd kunnen wij hier vrij doorvaren. Er is veel natuur aan beide zijden van het kanaal. Op de kaart is dat aangegeven met een uil, wij hebben geen uil gezien. Wel een havik met een prooi in zijn klauwen, die werd aangevallen door een kraai, die ook wel zin had in een lekker hapje. Wij meren af in de met Europese subsidie gebouwde jachthaven van Haldensleben, waar de helft van de ligplaatsen beschikbaar moet zijn voor passanten. Een (goede) voorwaarde van Brussel. Als je door het stadje wandelt valt op dat de huizen twintig jaar na de Wende vaak

nog haveloos zijn, dat de wegen goed zijn en dat de prijzen laag zijn. Woensdag regent het erg veel en waait het hard, dus schrijf ik verder aan dit verhaal en strijkt Greet de was. Zo loop ik er de komende weken weer gestreken bij.
Donderdag verlaten wij het Mittellandkanaal en beginnen aan een lange natuurtocht.

Van Mittellandkanaal tot Schwerin.

In bewolkt weer met af en toe een miezerige regen varen wij, terwijl Greet alleen het hoogst noodzakelijke van de was strijkt, verder naar het einde van het Mittellandkanaal: de Kanaalbrug over de Elbe. De kanaalbrug, wij noemen dat als regel een aquaduct, is ruim 900 meter lang, 32 meter breed en 4 meter diep en is in 2003 in gebruik genomen. Door de kanaalbrug is het scheepvaartverkeer van en naar Berlijn niet meer afhankelijk van de waterstand in de Elbe, een regenrivier, en kan nagenoeg zonder oponthoud doorvaren. Wel geldt er één richting verkeer en moet ieder schip zich melden bij de verkeerscentrale en dan wachten op toestemming om door te varen. Sportboten mogen meestal direct achter een vrachtschip meevaren, en wij mogen achter een Cabinenschiff(= hotelschip) meevaren. Daarna volgt nog de stevige sluis van Hohenwarte (zie foto) met een verval van 19,5 meter. Na 7 uur varen vinden wij het wel genoeg en meren af aan een aanlegplaats bij Parey, een damwand met bolders en verder niets. Volgens de gids zou er een tappunt voor drinkwater moeten zijn, maar nergens is iets te bekennen wat er ook maar op lijkt. Nu hebben wij nog ruim voldoende water, anders zou het wel een probleem zijn. Het pad langs de kade is, zo blijkt, de vaste route voor hondenbezitters en wij hebben dus veel bekijks.



Sluiskolk van Hohenwarte verval=19,5 m



Hertje aan de wal

Stadshaven Rathenow

De tocht van Parey naar Rathenow is een verademing, het weer is prachtig en de omgeving is na Plaue ook erg mooi, een prachtige ongerepte natuur. Soms ben je snel genoeg om een ree op de wal te fotograferen. De komende dagen is het natuur, natuur en nog eens natuur. De Untere Havel is een bochtige rivier met weinig scheepvaart, een vrachtschip hebben wij geheel niet gezien en slechts een heel enkele een rondvaartboot. Kano's komen wij nu wel steeds meer tegen. Dat wij geen vrachtschepen meer ontmoeten is niet zo verwonderlijk, want "aus Gründen der Denaturierung" is de vrachtvaart op de Untere Havel benoorden Rathenow verboden. Slechts sportboten, rondvaartboten en hotelschepen met een maximum lengte van 42 meter mogen er varen. De natuuraanbidders wilden aanvankelijk de vaart voor alle schepen verbieden, maar dat zou de doodsteek voor het watersporttoerisme betekenen en dus ook voor het voortbestaan van de stadjes aan de Havel. Wij meren af in de stadshaven aan een drijvende steiger waarvan de voorzieningen nog niet zijn aangesloten naast het terras van een Gaststätte. In Rathenow horen wij van de sluiswachter dat de drijvende steigers net voor wij arriveren zijn neergelegd en dat na het Pinksterweekeinde water en elektriciteit aangesloten zullen worden. Voor Rathenow is het watertoerisme pas van belang als het drukker wordt, is zijn conclusie. Dit weekeinde viert men het 20-jarig bestaan van de "nieuwe" optische industrie in Rathenow. De optische industrie bestaat er sinds 200 jaar en is groot geworden dankzij fusies met Carl Zeiss en Jena tot ca. 5000 werknemers aan het einde van de DDR-tijd. Na de Wende besloot de Duitse regering het bedrijf te privatiseren door het op te splitsen in zo'n 25 optische bedrijven. Er zouden geen mogelijkheden zijn om het bedrijf als geheel te privatiseren!?

De sluisspugers

De Havel bij Rathenow





Zaterdagmiddag gaan wij wandelen en beginnen in het naastgelegen park dat een begraafplaats blijkt te zijn. Of, een begraafplaats dat veel meer een park is. In vroegere tijden



stonden de dagloners bij de sluis te wachten op werk en uit verveling (?) stonden zij dan in de sluis te spugen. Ter nagedachtenis aan hen staat er nu bij de stadssluis een bronzen plastiek.
Met de sluiswachter spreken wij af dat wij zondagochtend om 9.00 uur door de sluis kunnen en zo varen wij op de vroege zondagochtend door de stadsgracht van Rathenow op weg naar Havelberg. De natuur wordt steeds indrukwekkender, en op het water wordt het drukker met mensen die rondtrekken door het gebied in diverse soorten kano's.
In Havelberg, de Havel mondt hier uit in de Elbe, blijven wij een dag. Tussen de, soms heftige, buien door bezoeken wij de Domkerk met het bijbehorend museum, waar een goede presentatie van de geschiedenis en de ontwikkeling van de streek wordt gegeven.
Dan de volgende dag de Elbe op, in de haven voor vertrek waarschuwt men ons voor de sterke stroom. Stroom valt mee (of tegen), wij hebben ca. 4 km/uur mee

De Elbe bij Wittenberge



Bakens op de Elbe

en varen in alle rust in een mooi rivierlandschap. Apart soort bebakening, meestal alleen rode of alleen groene tonnen in combinatie met een geel kruis, van rode tonnen met een kruis steek je over naar groene tonnen met een geel kruis en omgekeerd. Een enkele keer komen wij een vrachtschip tegen of worden wij ingehaald, het is niet druk met scheepvaart.



In Wittenberge blijven wij een dagje en maken een heerlijke fietstocht langs de Elbe over de dijk. Hier zien wij voor het eerst een combinatie van de opvang van passanten op de wal en passanten te water, staanplaatsen voor campers en ligplaatsen voor sportboten. Een logische combinatie, want beiden maken gebruik van nagenoeg dezelfde voorzieningen zoals elektriciteit, water, wc en douches. Vrijdag tanken wij eerst (450 liter), en merken dat diesel wel erg duur is geworden, en gaan dan op weg naar Dömitz.

Bij Dömitz verlaten wij de Elbe en gaan de rivier de Elde op, die deel uitmaakt van de Elde-Müritz Wasserstrasse. Daartoe moeten wij eerst een combinatie van een brug en een sluis passeren.Bij de brug met de sluis daar achter ontstaat een probleem, voor de brug (H=5 m) staan 2 rode lichten met daarboven een wit licht. En in de toch royale documentatie aan boord staat nergens wat dat betekent, dus dan maar een dreun van lang-kort-lang op de toeter. Geen reactie van de brug noch van de sluis maar wel via de marifoon van onze “oude” Hamburgse buren uit Wittenberge: “Hallo sportboot Oisterwijk, dat witte licht betekent dat u onder de brug door mag varen en de rode lichten behoren bij sluis”. En inderdaad wij varen onder de brug door en de sluis wordt netjes voor ons geopend.
Dömitz is een stadje dat in 1945 veel pech heeft gehad, terwijl de burgerij met de Amerikanen overlegde over uitvoering van de capitulatie trokken de Russen het stadje binnen en hesen de Russische vlag. Ergo, 45 moeilijke jaren. In deze streken kun je schitterende fietstochten maken maar wel goed opletten dat de route begaanbaar is. Wij maken een heerlijke fietstocht, die wel vermoeiend wordt doordat een 3 km van de route door de bosarbeiders met hun werktuigen is omgeploegd. Aansluitend bezoeken wij de vesting en de kazematten. In het museum is veel aandacht besteed aan de schrijver Fritz Reuter die vooral in het plat-Saskisch dat erg verwant is aan het Gronings schreef.In zijn jeugd was hij lid van de Deutschen Burschenschaften en werd daarvoor ter dood veroordeeld, een straf die werd omgezet in 30 jaar huisarrest. Na 7 jaar werd hij, inmiddels een lichamelijk wrak, vrijgelaten.



Kampeerauto’s en sportboten





Vesting Dömitz

Voor ons vertrek praten wij tijdens het water tanken met de havenmeester over de nog steeds heersende sociaaleconomische verschillen tussen oost en west, hij was erg cynisch. Het minimumloon verschilt nog steeds evenals de sociale uitkeringen, maar de belastingen verschillen niet. Bovendien is er een grote werkloosheid en zijn mensen bereid om ver onder het minimumloon te werken.

Als wij na aankomst in Grabow in het stadje rondwandelen begrijpen wij hem beter: een verloederd stadje met veel vakwerkhuizen die op instorten staan. Typisch een Oost-Duits stadje met weinig toekomst.



Grabow

Na een regenachtige tocht meren wij af onder de rook van een oude burcht in Neustadt-Gleweg, en het blijft maar regenen. ’s Avonds met korting via de havenmeester in het havenrestaurant aan de overkant van de Havel karper en steak gegeten. Wij zijn steeds weer verbaasd over de prijzen van het eten.

Inmiddels maken wij ook kennis met de zelfbedieningssluis die omringt is met zoveel informatie dat iedereen zonder problemen de sluis kan “bedienen”. Voor de sluis aan de blauwe stang draaien, als het licht op groen staat invaren en “vastmaken” en nadat alle schepen geborgd zijn aan de groene of blauwe stang in de sluiskolk draaien. De lichtkrant op de wal vermeldt wat er gaande is: deuren gaan sluiten, schutten begint enz. Als het water op niveau is openen de deuren automatisch en springt het licht op groen en kunnen wij uitvaren. Zo eenvoudig gaat dat. In geval van nood is er een Rode stang, als je daaraan draait staat alles stil en moet er iemand komen om de boel weer op gang te brengen. Overigens worden de sluizen ook nog met camera’s bewaakt en vanuit een centrale ver weg kan men zo nodig ingrijpen.

In zonnig weer varen wij verder en slaan af het Störkanal in richting Schwerin. Bij het dorpje Plate is een hefbrug met een doorvaarthoogte van 2 meter die omhoog moet, want de Margalliti is minimaal 2.45 m. hoog. De bediening van de brug, één maal per 1 ½ uur, moet je via de intercom op de wal aanvragen en de centrale vertelt dan hoe laat de brug bediend wordt. Dat weten wij al, maar je moet je melden! In Plate meren wij af na de brug om de nacht door te brengen en de beloofde kroeg is er wel, maar zoals dikwijls gesloten. In deze streken is onze ervaring kun je er niet op vertrouwen dat de in de kaarten en gidsen gemelde voorzieningen er ook zijn. En, als ze er zijn dan moet je nog maar afwachten of ze open zijn. Inmiddels weten wij dat heel veel zaken alleen in het hoogseizoen, juli en augustus, open zijn en eventueel in het weekend als het weer redelijk is.

Dan wordt het eindelijk mooi en warm weer. Het is een juni 2010.



In Schwerin blijven wij een paar dagen, aanvankelijk om Hollandnautic de gelegenheid te geven een monteur te regelen om het kompas te vervangen. Dat lukt niet omdat het kompas vervangen moet worden door een erkend dealer en die zijn schaars in dit gebied. Maar er waren ook veel festiviteiten ter gelegenheid van het 850-jarig bestaan van Schwerin en Piet en Trix zouden met hun kampeerbus naar Schwerin komen. ’s Avonds gezellig met z’n vieren in het Kartoffelhaus gegeten en de volgende dag het geboortestulpje van wijlen Prins Hendrik bezocht. Het slot Schwerin (www.schloss-schwerin.de) heeft in totaal 365 torens en torentjes, voor iedere dag van het jaar één en enkele vergulde daken blinken in de zon

Zaterdags naar de grote optocht gekeken, daarin is de geschiedenis van Schwerin uitgebeeld door naar men zegt ca. 2000 deelnemers. De mensen zijn werkelijk schitterend verkleedt. ‘s Middags bezoeken wij diverse activiteiten in het centrum. In deel IV zullen wij verhalen over de meren en rivieren.





NAAR BERLIJN EN OMSTREKEN.

Van Schwerin naar Berlijn.

In het eerste deel hebben wij de geplande route geschetst en nu wij al een eind gevorderd zijn presenteren wij nog ‘n was nu de route die wij werkelijk varen. De aanpassingen zitten vooral in de route door het noordoosten van Duitsland. Oorspronkelijk was het plan vanaf Maagdenburg de Elbe af te varen tot Dömitz, dat hebben wij veranderd en zijn via de Untere Havel naar het noorden gevaren. Vanaf Schwerin beslissen wij van dag tot dag over de bestemming, alleen het einddoel staat vast.



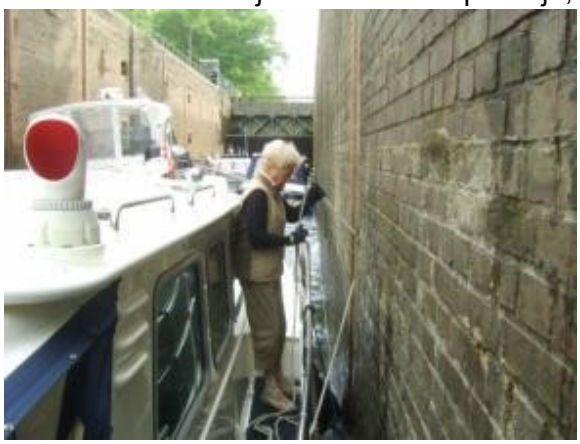
In Schwerin besteden wij eerst nog de nodige tijd aan onderhoud: het ontkalken van het senseo koffiezetapparaat, het reinigen van de teak kuipvloer met een oplossing van soda, de was doen, het interieur reinigen en het reinigen van de spaghetti matten in het gangboord. Als alles weer schoon is en de techniek gecontroleerd is kunnen wij weer verder.

Schwerin ligt tegenwoordig aan een doodlopende vaarweg, vroeger was er een verbinding met de Oostzee, en dus varen wij via het Störkanal (25 km) terug naar de Elde-Müritz Wasserstrasse. Wij varen langs grote karperkwekerijen, dat zijn grote oppervlakken onder water gezet grasland waar karpers in uitgezet worden die zich in korte tijd dik eten. Het is een heerlijk oord voor allerlei soorten watervogels tot en met de visarend en de zeearend, er is voedsel voldoende beschikbaar. Wij hebben voor ons vertrek een nieuwe vogelgids aangeschaft om de vogels die wij zien ook te herkennen, maar het bekijken van de vogel en met de gids de vogel benoemen is lastig. Wij zijn geen echte vogelaars, al hebben wij wel veel bijgeleerd. Inmiddels weten wij dat er slechts één soort roofvogel met een gespleten staart is: de wouw, die kunnen wij nu beter herkennen. Overigens ook al kun je de vogels die je ziet niet altijd benoemen, je kunt er toch van genieten. Zoals je ook geniet van de waterkant.

Het is zonnig en rustig weer en na acht uur varen door een mooie natuur meren wij om vier uur af in de



Wasserwanderrastplatz, de stadshaven van Parchim. Ook dit is een nieuwe haven met alle voorzieningen, elektriciteit en water via de muntautomaat enz., het staat er niet altijd bij maar meestal is het ontwikkeld met hulp van Europese fondsen. Na de Wende heeft Duitsland heel veel geld gestoken in de opbouw van de infrastructuur en de voorzieningen en deed dikwijls een beroep op Europese fondsen.
Aan de wal zijn zoals gebruikelijk weer veel mensen aan het BBQ-en, nu is het erg warm, maar ook als het fris is zie je de Duitsers op de wal BBQ-en. Het stadje Parchim is redelijk goed gerenoveerd, het straatbeeld in het centrum is niet haveloos maar verzorgd en je ziet er zelfs moderne architectuur tussen de vakwerkhuizen. Op de foto is een moderne openbare voorziening te zien die schitterend past in de omgeving met de oude (vakwerk-) huizen.
Vervolgens naar Lübz, een plaatsje met ca. 7000 inwoners en alom bekend van het Lübzer bier. Zo'n brouwerij beheerst het plaatsje, niet alleen in het stadsbeeld overheersen de gebouwen van de brouwerij, maar je ruikt overal de geur van gistend bier. Overigens smaakt het bier prima en het is in de wijde omtrek te koop.





Via onder meer de sluis Böbzin varen wij naar Plau de toegangspoort tot het merengebied. Volgens de Vaarwijzer is bij deze sluis extra waakzaamheid geboden vanwege de sterke stroming in de sluis en de enorme krachten die daardoor op de boot komen. Als je dan 7 meter omhoog gaat is het wel hard werken, ook al omdat de sluizen als regel niet geschikt zijn voor Sportboten, de bolders staan te ver uit elkaar.
Via de Elde varen wij door naar Plau, waar wij voorlopig de laatste sluis nemen met aansluitend een antieke hefbrug het Blauwe wonder genaamd. Plau is de toegangspoort tot de Mecklenburger Seen, een prachtig merengebied zonder sluizen. Voor kanovaarders, die je er heel veel ziet, zeilers en motorbootvaarders is dit een heerlijk vaargebied met veel grote



en kleine aaneengesloten meren. Onder een blauwe hemel weerkaatst het water blauw en men noemt dit merengebied daarom wel Das Blaue Paradies.
'As uns Herrgot de Welt erschaffen ded, fung hei bi Mecklenborg an', schreef de negentiende-eeuwse dichter Fritz Reuter.(zie Dömitz)
En inderdaad, de Mecklenburger Seenplatte is met zijn ongerepte natuur, honderden meren en tientallen natuurreservaten adembenemend.
Met wat geluk kun je bizons en bevers spotten en het stikt er van de roofvogels.
In dit aardse paradijs zorgen historische stadjes als Plau en Waren voor afwisseling en gezelligheid (aldus de Waterkampioen).

Varen tussen het groen op de Elde

In Plau blijven wij een dag en maken in de hitte een fietstocht langs de oevers van de Plauer See. En ook hier is het weer hetzelfde liedje: de fietsroute is soms prima geasfalteerd, soms half verhard en soms niet om door te komen. En dat niet alleen, op de routekaartjes die wij op het havenkantoor halen staan zo hier en daar horeca instellingen en daar plan je je fietstocht op. Lekker een kopje koffie of later op de dag iets anders. Maar nee hoor, wij vinden een briefje op de deur, alleen op zaterdag en zondag geopend. Thuis zijn wij dat anders gewend.
Van Plau varen wij over de Plauer See, een meer van 15 bij 8 km, over de Petersdorfer See, meer een erg brede rivier, door het stadje Malchow. In Malchow passeren wij een antieke draaibrug, een technisch monument, en voor de instandhouding daarvan vraagt men een bijdrage van de passanten. Het is de enige keer dat wij in Duitsland voor de doorvaart van een brug of sluis betaald (vrijwillig?) hebben. Na de Fleesensee en de Kölpinsee komen wij dan op de Müritz en varen naar Waren, een plaatsje ter grootte van Oisterwijk aan de noordkant van het meer. Het is het toeristisch centrum aan de rand van het Nationaal Park Müritz van waar uit je boottochten en fietstochten (onder begeleiding) door het park kunt maken. Wij blijven hier een paar dagen om te wandelen, te internetten in het internetcafé van de jeugdclub en om inkopen te doen.



De Müritz is het op één na grootste meer van Duitsland en is 28 km lang en 14 km breed. De naam afkomstig uit het Slavisch, zoals zo vele namen in deze streek, betekent Kleine zee en het kan er dan ook te keer gaan als op zee. Korte steile golven van meer dan een meter maken het varen dan zeer onaangenaam.
Zelfs als je aan de wal ligt is het dan onaangenaam, zoals wij hebben meegemaakt. Al van verre zie je die donkere, pikzwarte wolken aankomen. Voldoende reden om nog even de landvasten te controleren, de kuiptent ondanks de hitte helemaal te sluiten en de ramen te sluiten. Verstandige schippers blijven als er zo'n bui aankomt en je zit op het water daar varen, onverstandige schippers proberen de zogenaamde veilige haven nog te bereiken. Dat hebben wij gezien: een motorboot met de zonnetent nog op werd de haven ingeblazen en tegen rondvaartboten aan de wal gesmeten. Schade aan de boot en de zonnetent compleet aan flarden. Andere schippers bleven op het meer en wachten wel zo verstandig met de kop in de wind het einde van de bui af. Dat duurde niet lang , maar het ging verschrikkelijk te keer en het zicht in de haven was op enig moment niet meer dan 20 á 30 meter. Na de bui gaan wij op stap naar het internetcafé dat dan zo te zien wegens wateroverlast gesloten is.

Noodweer op komst



's Middags voor het vertrek willen wij water tanken en dan blijkt eerstens dat de slang te kort is en tweedens dat de waterdruk bijna nihil is. Het eerste probleem lossen wij op door de slang met onze eigen slang te verlengen, wij hebben aan boord een slang van 25 meter en het tweede wordt door de havenmeester opgelost. Als de rondvaartboten tanken dan valt de waterdruk weg en dat komt, zo zegt hij, wel weer goed. Als compensatie geeft hij een handvol muntjes waarmee wij de tank gegarandeerd vol moeten krijgen. Een half uur later is er weer druk op het water en kunnen wij de tank vullen. Wij hebben nog muntjes over!
Zondags varen wij met een matige wind en tamelijk fris



weer over de Müritz, een schitterend meer voor zeilers. Dat ervaren wij als wij in het zuidelijk deel komen, daar zijn diverse zeilwedstrijden aan de gang en het wordt op prijs gesteld wanneer wij de zeilers de ruimte geven. Uiteraard geven wij hen de ruimte. Dan gaan wij de Müritz-Havel-Wasserstrasse op, die de Vaarwijzer als volgt beschrijft:
De minimale waterdiepte bedraagt bij een gemiddelde waterstand 1,6 meter. De ambtelijke waterdiepte is vastgesteld op 1,4 meter maar kan bij zeer droge zomers minder zijn. De minimale doorvaarthoogte is bij een gemiddelde waterstand 3,8 meter en de minimale doorvaartbreedte bedraagt 5,2 meter. Het hoogte verschil van 7,5 meter … wordt door vier sluizen overbrugd. De maximale snelheid bedraagt 9 km/uur…De overweldigende natuur maakt het op de meertjes soms moeilijk de ingang van de kanaaltjes te vinden. Doorgaans worden deze aangegeven door een verticaal lattenbord met de punt naar beneden.



Soms weten wij als wij vertrekken al waar wij heen gaan, soms beslissen wij gedurende de tocht afhankelijk van de voortgang bij sluizen en dergelijke en van het weer waar wij de nacht doorbrengen. Vandaag besluiten wij om naar Mirow te gaan, een stadje dat van de Herr zu Rostock in 1227 de Johannieter orde kreeg en dat is niet zo maar iets. Bij ons bezoek aan het oudste gebouw van Mirow, de Johannieter kerk, zien wij dat onder andere van ieder koningshuis dat zichzelf respecteert de koning of koningin lid is van de orde. Er hangt een grote foto van de majesteit met haar vader en haar zoon Willem Alexander, naast foto's van collega's.



Wij liggen in de Stadthafen van Mirow, een smal kanaaltje, waarin het moeilijk keren is, dat deel uitmaakt van de slotgracht met ligplaatsen over een lengte van 100 meter in 1,5 meter diep water. Wij hebben eerst getest of wij satellietontvangst hebben en dat hebben wij, zodat wij heerlijk naar de wedstrijd Nederland - Denemarken kunnen kijken.



Wij blijven een dag in dit plaatsje, dat zijn naam "oord van vrede" eer aan doet zo rustig is het er, om te fietsen langs het Mirower meer en des middags naar de voetbalwedstrijd te kijken.
Tijdens de mooie en zonnige tocht naar Neustrelitz ervaren wij dat de sluiswachters sterk in gedrag verschillen, bij de sluis Strasen waar ook kanovaarders meegaan probeert de sluismeester iedereen een plaatsje te geven en bij de volgende sluis Wesenberg laat de sluismeester het op z'n beloop. Neustrelitz is ontstaan nadat de residentie Strelitz van de hertog van Mecklenburg-Strelitz afbrandde. Zijn jachtslot aan het Zierker meer liet hij daarna ombouwen tot residentie en stichtte hij de

stad Neustrelitz door met name de burgers met veel privileges zoals gratis grond en bouwmaterialen, te lokken. De planmatige opzet met een marktplein als centrum en een stervormige straten structuur heeft in onze beleving niet tot een gezellige stad geleid. Veel aantrekkelijker is de omgeving met de Zierker See die wij de volgende dag rondfietsen en dan tot onze en zijn verbazing oog in oog met een ree komen te staan. ’s Avonds willen wij water tanken en wat is het geval, geen water. Wij houden er inmiddels al rekening mee dat de voorzieningen niet altijd beschikbaar zijn.

Op weg naar Fürstenberg zien wij weer visarenden en zeearenden, je raakt er aan gewend. De natuur blijft mooi en gaat niet vervelen. De reden dat wij Fürstenberg als bestemming hebben is dat wij het voormalige concentratiekamp Ravensbrück willen bezoeken. Tot de Wende verschaften de woonhuizen en gebouwen, waar in de oorlog de Duitse officieren en manschappen en de administratie ondergebracht waren, onderdak aan het Russische leger. Deze gebouwen zijn daardoor in goede staat gebleven. Bij ons bezoek vallen een aantal zaken op. Het eerste is de nog steeds beklemmende sfeer van dit voormalige concentratiekamp waar 90.000 van de 132.000 dwangarbeidsters het verblijf niet overleefd hebben, het tweede is de nauwgezette administratie van de Duitsers waarin precies het verloop van de bezetting te volgen is en het derde is dat er veel aandacht besteed is aan de dwangarbeidsters maar relatief weinig aan de aldaar gevestigde bedrijven.



Ravensbrück

Na een dagje onderhoud en de voetbalwedstrijd Nederland – Japan varen wij via de Templiner Gewässer een erg smal vaarwater met een ambtelijke waterdiepte van 1,2 meter naar Tempin. Tot onze verrassing komen wij daar een rondvaartbootje van 5 bij 20 meter tegen en het passeren gaat alleen dan als beiden door het riet varen. De binnenstad van Templin stamt uit de dertiende eeuw en heeft een stadsmuur die nog volledig in tact is. Wij blijven een dag om de muur rond te wandelen, onderhoud te doen en de was.



Ravensbrück op de achtergrond

Tijdens de tocht van Templin naar Zehdenick doet Greet nog een was en heeft voldoende tijd om van de natuur te genieten. Na aankomst besluiten wij een dag te blijven en een fietstocht langs de leemkuilen te maken,

waar de steenfabrieken de klei uitgroeven om de baksteen te bakken voor steden als Hamburg en Berlijn. Ook hier is op de waterkraan een papier geplakt. En dat in een gebied met zoveel helder en naar men zegt schoon water.



Zo langzamerhand verlaten wij het grote en magnifieke natuurgebied en komen weer in de bewoonde wereld, wat onder meer blijkt uit de aanwezigheid van vrachtschepen na de sluis Liebenwalde op het Oder-Havel kanaal. Op weg naar Oraniënburg is het nog even spannend bij het passeren van de sluis Lenitz waar lange wachttijden kunnen voorkomen. Richting Polen is er voor een deel van het kanaal één-richting verkeer ingesteld waardoor er wel konvooien van meer dan 10 vrachtschepen kunnen varen. Deze hebben bij de sluis voorrang en een wachttijd van meer dan 2 uur is dan niet uitzonderlijk. Wij hebben geluk en varen achter een Pool rechtstreeks de sluis in. Enkele kilometers na de sluis gaan wij stuurboord uit de Oraniënburger Havel in, laten de jachthaven Möwe rechts liggen en varen door naar de gloednieuwe Schlosshafen. Daar is nog precies plaats voor 2 schepen met een breedte van 4 meter of meer in deze haven die nog geen jaar oud is en ontworpen is voor kleinere boten die er niet zijn. Later meert achter ons nog een boot met Australiërs af en dan is de haven “vol”. Ook in Oraniënburg boffen wij weer: het weekend dat wij er zijn is het Zomerfeest met openluchtconcerten van de NDR, drakenbootraces, kermis en vuurwerk. Dat wordt weer genieten.





Wij blijven een paar dagen om te genieten van de Gartenschau in het slotpark, het overblijfsel van de Landesgartenschau van vorig jaar. Zelfs terwijl wij hier rondwandelen valt het op dat Herman van Veen zo populair is in Duitsland, want in een deel van de tuin zijn thema perken ingericht met steeds een tekst, “gedicht”, van Herman van Veen. Het is een prachtige tuin met een grote diversiteit aan planten en bloemen. En dat niet alleen, er is ook een royale “showroom” van grafmonumenten ingericht van traditioneel tot erg modern.

De volgende dag maken wij in de ochtend als het nog koel is een fietstocht langs de Havel-Oder Wasserstrasse en in de middag bezoeken wij het barokslot Oraniënburg en ervaren hoe populair de echtgenote van de keurvorst Friedrich Wilhelm von Brandenburg prinses Louise Henriëtte van Oranje-Nassau was. Friedrich Wilhelm studeerde in Leiden en logeerde bij Frederik Hendrik en Amalia van Solms waar hij zijn prinses leerde kennen.
Het dwangarbeiderskamp Sachsenhausen laten wij links liggen, wij hebben Ravensbrück al bezocht. Wij slenteren nog wat rond langs de festiviteiten en bewonderen de Drakenboot



rennen op Oraniënburger Havel. Overigens kan dat nog een probleem opleveren volgens de havenmeester, omdat de rivier afgesloten is gedurende de rennen. Wij krijgen het advies om op tijd te vertrekken.
Zondagsochtend vertrekken wij daarom om 8 uur in de veronderstelling dat wij dan in alle rust kunnen varen, maar niets is minder waar op de wal is het al druk en op het water zijn al diverse boten aan het trainen. Wij varen in een kalm tempo naar Spandau waar de Spree in de Havel uitmondt en via de sluis Spandau verder over de Spree in de hoop dat er een ligplaats voor ons is. Bij de Charlottenburger Ufer is nog precies één plaats vrij en daar, onder de hoge bomen, meren wij aan het begin van de middag af. Nadat wij eerst nog geprobeerd hebben zo te gaan liggen dat wij via een gaatje tussen de bomen satellietontvangst hebben, wat niet lukt, gaan wij wandelen in het slotpark. Wij zijn blij dat wij hier kunnen liggen, want verderop liggen de aanlegplaatsen tussen de gebouwen en het verkeer en dat is in deze hitte erg onaangenaam.
Tot nu toe ruim 1500 km gevaren met 86 sluizen met een verval variërend tussen 60 cm en 20 meter.

Van Berlijn naar Colijnsplaat.

’s Ochtends staan wij bij vroeg op, zodat wij op tijd aan de tocht over de Spree kunnen beginnen. Tijdens het ontbijt bewonderen wij de joggers die voorbij rennen en strompelen over het fiets-/wandelpad langs de Spree, dat kan niet gezond zijn bij die



Door Berlijn naar Potsdam

weersomstandigheden. Wij zijn bijtijds opgestaan omdat de Vaarwijzer adviseert om vroeg op te staan om vrij rustig door het stadscentrum van Berlijn te kunnen varen. De Spree is een bochtige rivier met veel, lage, bruggen en na tien uur met veel rondvaartboten die voorrang hebben. Als die boten gaan varen heb je als schipper geen gelegenheid meer om iets van de stad te zien, je hebt alle aandacht en je ogen nodig om veilig te varen.



Gevolgd door een boot van de waterpolitie varen wij langs het Bundeskanzleramt, de Rijksdag, het museumeiland, de Berliner Dom en de restanten van het voormalige Volkspalast naar de Mühlendamm sluis. Wij varen rechtstreeks achter 2 rondvaartboten de sluis in en zijn in een mum van tijd geschut. Wij varen verder over de Spree en komen nu in het voormalige grensgebied tussen Oost- en West-Berlijn. Op enkele plaatsen

Parlement aan de Spree



zien wij nog gedeelten van de Muur staan, nu fraai beschilderd met graffiti., en midden op het water staat een groot kunstwerk van staalplaat met 2 mensen, doorzeefd met gaten, die elkaar de hand schudden.

Wij meren af in Köpenick bij de vertegenwoordiger van Linssen Yachts in Berlijn, uiteraard is deze marina (kleine) geschikt voor grotere motorboten. Nadat het aanvankelijk in Schwerin niet lukte om een monteur van Raymarine aan boord te krijgen voor de reparatie van het kompas gaat dat nu wel lukken. Al dreigt het nog bijna fout te gaan als wij de monteur vertellen dat wij bij de Best Western marina liggen, want die kent hij niet. Als ik hem vertel dat hier de

Hereniging bij de muur aan de Spree

vertegenwoordiger van Linssen Yachts huist is het meteen duidelijk, daar komt hij bijna wekelijks. Terwijl wij naar de achtste finale van het WK-voetbal kijken zoekt hij het defect op en repareert het. De verbinding van de kabels naar het kompas in de mast is erg slecht, het kabelschoentje zat niet goed op de draad geklemd. Een installatiefout. Om de reparatie goed af te ronden moet nu het kompas gekalibreerd worden, maar wij willen naar de wedstrijd kijken en dat gaat niet samen. Voor de kalibrering moet je namelijk twee rondjes met het schip varen en dan kun je geen TV lijken. Het kompas moet nu nog gekalibreerd worden, dat komt wel een keer.



Park Sans Soucis



De volgende dag varen wij via het Teltowkanaal naar de haven van de Motor-Rennboot-Club Berlin in Steglitz, waar wij speedboten verwachten die er niet zijn. De haven wordt beheerd door enkele oude heren, die vertellen dat de snelle boten thuis onderdak staan en dat op één meer in de buurt van Berlijn snel (250 à 300 km/uur) gevaren mag worden. Een grote teleurstelling, alleen maar sportboten.
Dan gaat het richting Potsdam en dat kunnen wij bereiken via de Griebnitzsee of met een omweg via de Wannsee, berucht en bekend van de diverse conferenties in de veertiger jaren van de vorige eeuw. Wij besluiten via de Griebnitzsee te varen en vervolgens onder de Glienicker Brücke door. Ook uit iets latere tijden bekend als brug die Oost – en West-Berlijn verbond, en door de “uitruil” van spionnen van oost en west, en daar een rondje te varen. Wij meren af in de Jachthaven Potsdam en dat is ongeveer 5 minuten wandelen van het park Sans Soucis.
Het was al erg heet en het is nog steeds erg heet, steeds temperaturen van meer dan 30° C. Toch willen wij iets van het park en de opstallen bekijken, ook het “Versailles van Pruisen” genaamd. Het park is bijna 300 hectare groot en kent het paleis Sans Soucis, het Neue Palast, slot Charlottenhof, de Römische Bäder, de Bildengalerie, de Neue Kammern, het Chinesisches Teehaus, de Neue Orangerie, de Holländische Mühle en ga zo maar door. De Pruisische koningen te beginnen bij Frederik de Grote omstreeks 1750 hadden zo te zien maar één hobby: paleizen bouwen, het één nog barokker dan het andere.

Chinees Theehuis

De bouw had nog een ander oogmerk, namelijk om Europa te laten zien dat de schatkist na de Zevenjarige Oorlog nog lang niet leeg was. Wij besluiten het Neue Palast te bezoeken, de



Holländisches Viertel

logeeraccommodatie met meer dan 200 kamers waarvan enkele schitterend zijn zoals de Muschelsaal en de Marmorsaal. Halverwege de middag keren wij uitgeput terug aan boord.
Op dag twee gaan wij op de fiets richting centrum, een grote bouwput met de al gerestaureerde Nicolaikirche. Wij gaan daarna door naar het Holländisches Viertel gebouwd door de Nederlandse architect Johan Bouwman ten behoeve van de huisvesting van de Nederlandse ambachtslieden die werkten aan de voltooiing van Sans Soucis. Het is het gezelligste deel van Potsdam met veel winkeltjes en terrassen. Terug fietsen wij via de Russische wijk Alexandrowka, gebouwd na de nederlaag van Napoleon voor de huisvesting van een Russisch soldatenkoor, en via het park terug naar de boot. Fietsen door het park is met deze hitte veel aangenamer dan wandelen.



Zaterdag fietsen wij, na eerst inkopen te hebben gedaan, door de bossen langs de Havel en merken dat het vakantieseizoen is begonnen. Opeens is het veel drukker met caravans, fietsers en badgasten. Vanwege de hitte eten wij ’s avonds maar weer voor weinig geld bij de Italiaan naast de haven, alles bij elkaar ca. € 30 en nog een royale Grappa van het huis bij het afrekenen.



Bart bereidt de tocht voor

Zondags maken wij alles klaar voor de ontvangst van Bart en Riet die ons komen aflossen. Zij zijn er al op tijd en wij maken er nog een gezellige avond van. Maandag vieren wij de verjaardag van Riet met een toeristisch dagje, dat eindigt op een terras aan de Griebnitzsee onder de rook van het jachtslot Glienicke en tenslotte op het terras bij de Italiaan. Inmiddels zijn wij vaste klanten!!
Dinsdag vertrekken wij naar Oisterwijk en laten de boel aan zus en zwager.
Wij vervolgen onze reis in Brandenburg aan de Havel, waar Bart de boot bij een klein maar gezellig haventje, Schifferstube, had afgemeerd met zoals de naam al zegt een havenkroeg. Voor het eerst tijdens onze reis krijgen wij nu last van muggen en zoals meestal het geval is beginnen wij pas Deet te smeren als de muggen hun werk gedaan hebben.



Renovatie in Brandenburg

Na het vertrek van de familie de volgende dag doen wij inkopen en bekijken Brandenburg. Wij hadden ons de stad veel groter voorgesteld, dat komt waarschijnlijk door de naam. Brandenburg kende zijn glorietijd als lid van het Hanzeverbond. Na de Wende is de jeugd vertrokken en daalde het inwonertal, zoals het geval was bij veel Oost-Duitse steden en stadjes.



Wij vertrekken met heerlijk weer, het is ongeveer 26° C, richting Colijnsplaat en hebben met Ria Ypma afgesproken dat voortvarend te doen. In de middag meren wij af aan een Sportboot Anliegeplatz in Parey, waar later ook nog drie sportboten uit Praag afmeren. Verderop zijn wat jongelui aan het zwemmen en zo af en toe komt er iemand voorbij die zijn hond uitlaat. Wij slapen die nacht rustig, maar de volgende ochtend om iets na zessen hoort Greet een onbekend geluid. Ik sta op en kijk buiten en zie tot mijn schrik dat wij aan de andere kant van het kanaal een eind verderop liggen. Boeven hebben de boot losgegooid en dat niet alleen, het dek ligt ook vol met split dat

Om te restaureren

als je niet oppast gemakkelijk de verf beschadigt. Wij varen de boot weer langzaam terug naar de aanlegplaats en ontdekken dat één van de touwen vastzit onder de boot. Er zit maar één ding op: Lambert mag met de duikbril op het water in om het touw los te maken. Dat blijkt gelukkig niet in de boegschroef, maar onder een anode klem te zitten. Inmiddels komt er een vrachtboot langs die vraagt of wij de boot waren die in het kanaal dreef. Ja dat waren wij en hij zal de sluis informeren dat er geen verdere actie nodig is.
Bij de sluis Zerben melden wij de sluiswachter dat onze boot in Parey 's nachts losgegooid is en wij willen dat bij de politie melden. Hij regelt dat en meldt dat de Wasserschützpolizei ons bij de sluis van Hohenwarte zal opwachten.
Wij verwachten de Wasserschützpolizei met zo'n snelle boot en de teleurstelling is dan ook groot als zij in een politiejeep verschijnen. Normaal komen zij ook met de boot, het is echter druk en met de auto ga je sneller van de ene zaak naar de andere. Ook al betreft het schepen. Polizeihauptmeister Uwe Kirchner vraagt wat er gebeurd is en wij doen ons verhaal met als afsluiting dat wij aangifte willen doen. Daarop is er telefonisch overleg met de baas en vraagt hij of wij echt aangifte willen doen, want er is zo te zien is er niets beschadigd en het kost veel tijd en papierwerk. Ook voor ons. Kortom, u bespaart uzelf en ons veel werk door af te zien van een aangifte. Wij laten het er maar bij. En varen de sluis in, die ons ca. 20 meter omhoog brengt, en varen vervolgens over de kanaalbrug over de Elbe die diep onder ons stroomt. Wij meren zeer vermoeid af in Haldensleben, blijkbaar gaat zo'n dag je toch niet in de koude kleren zitten.



Elbe Kanalbrücke



Idensen Romaans kerkie

Via Heidanger met een fraaie haven en een slecht restaurant (45 minuten wachten op een glaasje bier), varen wij naar Idensen met een prima havenrestaurant en een zeer vlotte bediening, waar wij een dag willen blijven. De volgende dag fietsen wij in windstil weer en 32° naar Steinhuder gelegen aan het Steinhuder meer om inkopen te doen. Onderweg rijden wij langs een erg oud en puntgaaf romaans kerkje dat helaas niet open is. De sleutel kunnen wij bij de pastorie gaan halen maar dat is teveel zoeken en wij hebben ook al veel kerken bezocht.



Onderweg naar Bad Essen belt Ria dat de operatie van Jaap niet volgens plan kon worden afgerond en dat er verder nog niets van te zeggen is. Wij blijven een dag in bad Essen om boodschappen te doen, dat gaat hier gemakkelijker dan in Idensen waar wij 10 km moesten fietsen voor de boodschappen, en om daarna de Landesgartenschau bij Schloss Yppenburg te bezoeken. Wij genieten van de fietstocht en van de planten en bloemen in een schitterende ambiance rond het slot en constateren dat de Duitsers toch wel erg goed zijn in het organiseren en inrichten van dit soort tentoonstellingen.

De haventjes aan het Mittellandkanaal hebben veel last van de zuiging van langsvarende vrachtschepen en dat merken wij als wij de volgende dag willen afvaren. Precies op het moment dat wij los van de wal komen passeert er een vrachtschip en daalt het water meer dan 30 cm om vervolgens nog meer te stijgen en dat gaat gepaard met heftige draaikolken. Het vraagt heel veel stuurmanskunst om met behulp van de boeg- en hekschroef, het roer en de gashandel de boot vrij van andere schepen en de wal te houden.

Gartenschau twee maal

Fluestrup, zelfbedieningsveer

Het gaat allemaal goed en wij varen in één ruk naar de Fluestrup marina aan het Dortmund-Ems-kanaal, daar waar dit kanaal de Eems via een kanaalbrug kruist. De marina ligt in de toegang van de oude kanaalbrug en via een zelfbedieningsvoetveer kunnen wij naar de voorzieningen aan de wal.

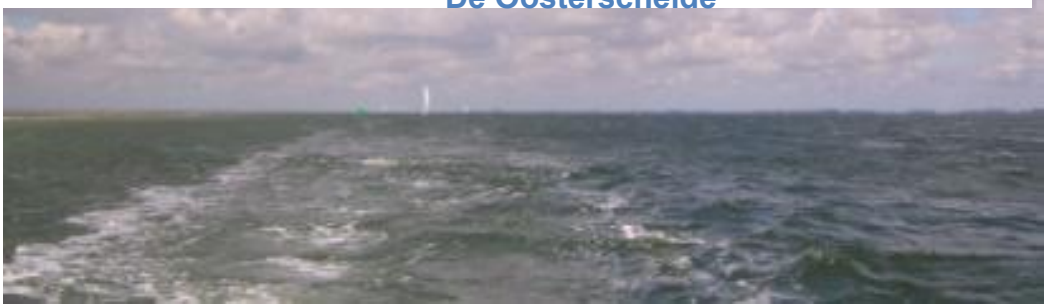




Na een lange vaardag van 9 uur, 4 sluizen met lange wachttijden meren wij af na de sluis van Flaesheim. Wij vragen de sluismeester of wij aan de wachtsteiger voor sportboten mogen overnachten en dat is akkoord. Langzamerhand komen wij dichter bij huis en eindigen de volgende dag in Wesel waar wij Politiecontrole krijgen. Waarom, ach zegt de politieman wij moeten een voorgeschreven aantal controles per jaar doen en toevallig zijn wij nu hier. Hij vraagt naar de papieren: vaarbewijs, marifoonvergunning enz., maar er ontbreekt zegt hij zo'n klein papier. Dat heb ik niet, maar dan kom ik met mijn doos met documenten en dan is het allemaal in orde: ah Sie haben ein Seebrief. Onderweg ontvangen wij een sms en een e-mail van respectievelijk Annaline en William dat Greet haar broer in Zuid Afrika zaterdagavond is overleden.
Maandag varen wij eindelijk weer eens langdurig in de regen op weg naar Nijmegen en de volgende dag varen wij in vriendelijk zomerweer door naar Heusden. Onderweg ontmoeten wij nog een vriendelijke Amsterdammer die ons "verbiedt" om aan zijn boot vast te maken in de sluis van Lith want zijn vrouw kan de lijn dan niet houden. Zo zei hij met de handen in zijn zakken. De sluiswachter had ons daarheen verwezen en dus maken wij wel vast en er komen geen problemen.
Nu rest ons nog één halteplaats en dat is Willemstad een prima plaats om te tanken, 703 liter diesel en twee donkere trappist op het terras.
De slot etappe kent somber weer met een wind uit het noordwesten met een windkracht 5 Bft. Wij besluiten niet rechtstreeks van de Keeten met halve wind naar Colijnsplaat te varen,



De Oosterschelde



dan gaat de boot wel erg rollen, maar via het Brabants Vaarwater achter platen langs richting Wemeldinge en dan met de kop in de wind richting Zeelandbrug en Colijnsplaat.

Donderdag 29 juli 2010 om 3 uur meren wij af in de jachthaven van Colijnsplaat in box M20.
Wij zijn 95 dagen onderweg geweest, hebben 2500 kilometer gevaren, zijn in 105 sluizen geschut en hebben 1120 liter diesel gebruikt met 278 draaiuren.

Greet en Lambert

Oisterwijk, augustus 2010