

Vaartocht naar Berlijn met de ONDINE

Verslag van Reint en Lotte Nieveen



Vorbereidingen voor de reis:

Brandstoffilters vernieuwen, kleppen motor gesteld, keerkoppelingolie ververst, marifoon geïnstalleerd.

Benodigde documenten: vaarbewijs, marifoonbewijs, verzekeringspapieren, gegevens kadaster (is eigendomsbewijs), paspoort, waterkaarten Nederland, Duitsland met boekwerken over de vaargebieden, het was het ANWB pakket, nadat de Tijgerhaai van de ANWB de tocht naar BERLIJN IN 2004 had gemaakt.

Eerst even wat korte gegevens:

Vakantie periode van 13 mei 07 t.e.m. 15 juli 07

Gevaren afstand 2175 Km.

Aantal motor draaiuren 266

Diesel brandstof gebruik 470 liter, voor 544 euro.

Gemiddelde vaarsnelheid 8 Km per uur.

Totaal aantal sluizen 85, waarvan 21 zelfbediening waren.

Heel veel vaste bruggen in Duitsland 4meter of hoger en er hoefden slechts 2 draaibruggen voor ons open, waarvan 1 met een klompje, verder was alles vrij.

Met staande mast zijn we 3,95 meter hoog, gestreken 2,25 meter.

We hebben 28 nachten in betaalde havens gelegen voor totaal 238.83 euro, en 35 nachten vrij aan de wal of geankerd. Meestal werd er 1 euro per meter gerekend en was water en Electra gratis.

De reis in het kort over de verschillende plaatsen en steden:

Koudum, Grou, Groningen, Winschoten, Ter Apel, Haren, (Dl.) Minden, Hannover, Rathenow, Havelberg, Dömitz, Schwerin, Plau, Rechlin, Oranienburg, BERLIJN, Potsdam, Brandenburg, Wolfsburg, Hannover, Minden, Munster, Wesel (Rijn) Emmerich, Doesburg, Deventer, Kampen, Ossezijl, Tjeukemeer, Heegermeer, Koudum.

Onze ervaringen van deze reis.

Omdat we al half mei zijn vertrokken, was het met jachten op het water bijna de hele reis erg rustig en in de havens, als we die aan moesten doen.

Met de vele sluizen (allemaal gratis) is het heel vlot gegaan en hebben we slechts 2x wat langer dan 1,5 uur moeten wachten voor een sluis. De marifoon is bij zoveel sluizen een onmisbaar hulpmiddel om een vlotte doorvaart te krijgen, en kregen we de naam van het beroepsschip door, waar we bij achter aan mochten sluiten. Van de middenbolder hebben we veel plezier gehad bij het afmeren voor en in de sluis, en kozen dan de BB. kant in de sluis, (Rechtse schroef komt de kont in zijn achteruit naar BB. en met een kort klapje van de boegschroef naar BB). , kom je prima bij de bolder in de sluiswand uit. Dan samen in het gangboord midscheeps het meertouw hoger of lager verleggen op de sluiswand bolders.

Bij een hoogte verschil van bv. 19,5 meter moet dat wel enige keren gedaan worden.

Water beweging in de schuttende sluiskolken is bijna niets te merken, soms van het schroefwater van een net ingevaren beroepsschip, maar heeft geen enkele keer problemen gegeven.

De hele reis hebben we met de boot nergens mankementen mee gehad, hulde aan de werf. Ook geen enkele schade aan het schip met aanmeren of in de sluizen.





Het belangrijkste doel waren de steden Schwerin, Berlijn, met Potsdam met de prachtige route er naar toe en weer terug. De eerste 6 weken steeds mooi warm weer wel eens een korte hevige bui. In de jachthavens zijn we steeds heel gastvrij ontvangen met vaak een plattegrondje van de omgeving, erg handig.

Op het Middellandkanaal wel regelmatig beroepsvaart, die niet zo hard varen en meestal met oud ijzer of houtspaanders geladen zijn en met een Poolse of Tsjechische vlag er op, wel erg oude schepen. Dit lange kanaal van 326 Km. met twee kanaalbruggen over de Weser en de Elbe en slechts maar twee sluizen maar wel met een groot verval van resp. 14.7meter en 19.5 meter, zodat je prima kunt door varen.

Van de plaats Havelberg zijn we over de rivier de Elbe gevaren met een klein stroompje mee naar Dömitz een afstand van 81 Km. De Elbe lijkt wel wat op het bredere stuk van de IJssel, maar we hebben slechts 1 kano 1 roeiboot (werry) en een zeilboot met gestreken mast gezien zo rustig was het er. Het komt ook omdat het stuk Elbe niet zo diep is soms 1.2-1.5 meter, maar voor een BEGE geen enkel probleem. In het stuk nog een aantal vrije nieuwe aanlegplaatsen gezien. Ook nog wat DDR wachttorens met een zoeklicht er boven op. We hebben dit prachtige stuk met heel mooi rustig weer bevaren.

Van de Elbe naar Schwerin over de Müritz Elbe wasserstrassen en Störkanal, moesten we elf sluizen nemen met steeds naar boven in totaal 49 meter en steeds als enige boot in de sluis vaak met vrouwelijk personeel. In de sluis werd ons gevraagd of we de volgende nog door wilden en belden ze op, zodat die al voor ons op groen stond en we er zo in konden varen. Dit was erg fijn van de sluiswachters, want dat scheelt veel tijd bij de schuttingen.

Dit gedeelte van de route is na de wende in 1989 weer bevaarbaar gemaakt hoofdzakelijk voor de recreatievaart en was na 1945 geheel verwaarloosd. Met geld van Europa is dat gerealiseerd, zelfs de dichtgegooide sluis van de Elbe naar dit kanaal is opnieuw met een vistrap ernaast opgebouwd.



In Schwerin zijn we een aantal dagen gebleven en vonden we het slot aldaar zeer de moeite waard om te bezichtigen, ook een rondtoer door de stad, is heel mooi.

In Berlijn zijn een behoorlijk aantal vrije aanlegplaatsen, waar je 24 uur mag liggen, zodat je fijn de stad in kan gaan, om mooie dingen te bekijken, maar de meeste van U zijn daar wel van op de hoogte. De boot hebben we steeds met een gerust hart achter gelaten en is ook alles prima gegaan.

De gevaren trajecten gaan vaak door een zeer mooie omgeving, met veel bomen langs de oevers. Ook door bosrijke gebieden, waar je een heerlijke dennengeur kon ruiken.



De meren zijn ook vaak omzoomd met bomen wat de wind ook weer heerlijk breekt, en het water ziet er heel helder uit, soms net leiding water, wat uitnodigt om te gaan zwemmen. Er is natuurlijk over deze mooie en interessante reis nog veel meer te vertellen, maar dan wordt het een heel lang verhaal.

Belangstellenden kunnen ons altijd bellen met vragen en anders op een bijeenkomst van de BEGE-vaarders.

Ps. We hadden ook vouwfietsen aan boord, waar we veelvuldig lange tochten op gemaakt hebben onderweg.

Met vriendelijke groeten,

Lotte en Reint Nieveen, 11 Dec. 2007