

Reisverslag

Met de **TITINE** naar



Tekst & foto's: Jeanine en Willy Vansteenkiste

Deel 2:

Door West- naar ex-Oost Duitsland

Intussen zijn Jeanine en Willy met hun jacht de Titine, na de doortocht van Nederland, Duitsland binnengevaren in Rütenbrock, ter hoogte van Ter Apel. Ze volgen het HAREN-RÜTENBROCKKANAAL naar de EEMS. We zijn dan wel in een verenigd Europa, toch is het aan te raden om, zeker bij een grensovergang, alle mogelijke documenten in de buurt te hebben. Paspoorten, eigendomsbewijs van de boot, vlaggenbrief, en een geldig verzekeringsbewijs lijken het minimum noodzakelijke. Een ongelukje is vlug gebeurd, als dan blijkt dat je niet over de nodige documenten beschikt is het hek van de dam.

Maandag 17 juni

Het Haren-Rütenbrockkanaal is amper 13 km lang maar telt 4 sluizen en een aantal draaibruggen, alles wordt hier van op afstand bediend. Het kanaal lijkt niet op een kanaal, deze oude Veenvaart loopt langs kleine dorpjes en doorploegt het glooiende landschap. De maximum toegelaten snelheid is 6 km/u en het heeft geen zin vlugger te gaan varen. Bruggen en sluizen worden echt niet rapper bediend.

Trouwens, in Duitsland hou je maar best de regeltjes in het oog! Anders kan het je wel eens 'Ein Protocoll' opleveren.

Op het einde van het kanaal versassen we naar de Eems waar we stuurboord uitvaren. Stuurboord loopt stroomopwaarts richting het Mittellandkanaal, stuurboord ligt ook de 'Neuer Yachthaven'.

Na een iets te lange vaardag maken we vast in Marina Emspark, de jachthaven van Haren. Naar het centrum is het ongeveer 1 km wandelen. Haren is een bruisend stadje bekend om zijn scheepvaartverleden, (net zoals Thuin aan de Samber). Het heeft zelfs een DOM (dat heeft niets met intelligentie te maken, een DOM is een grote kerk of een kathedraal) en het is zelfs een scheepvaartmuseum rijk. Wij brengen enkel een bezoek aan den Aldi en aan de bakker.



Haren-Rütenbrockkanaal

Dinsdag 18 juni

Reeds om 8 u starten we de motor. Eerst nog even water tanken aan een andere steiger met watertap en dan de Eems op. Het is hier heel anders dan op de kleine kanaaltjes.

De Eems (Ems) is een grote brede rivier die door het mooie landschap meandert. We kijken uit over eindeloze grasvelden, aan de einder afgezoomd met lange bomenrijen.

Bij sluis Hüntel is het iets minder mooi. Onze eerste Duitse stremming is een feit. Sluis defect. We moeten zeker 1 uur wachten. Er ligt reeds een tankschip voor ons, gelukkig zijn de sluisen hier fors en kunnen we straks samen schutten.

Na de sluisen in Meppen en Varloh maken we in de vroege namiddag vast in de jachthaven van Lingen.

Havengeld 10 € elektriciteit en water inbegrepen.

Bij de havenmeester kopen we voor 5€ een reeds gebruikt boekje: "Der Führer für den Binnenfahrtsport", (nieuwprijs 27 €). Hierin is een wereld aan info te vinden over de Duitse waterwegen, vergelijkbaar met de Nederlandse Wateralmanak.

Met de fiets rijden we nog naar Lingen (13,5 km heen en terug), doen er een terrasje op de markt voor het Rathaus alle eer aan, en we sluiten de dag af met een gezamenlijke lekkere douche...

Woensdag 19 juni

Vroeg uit de veren en touwen los. We hebben nog 6 sluisen te overwinnen tot aan het Mittellandkanaal. Die nemen we allemaal samen met Eiltank 16, een tankschip van 86 meter. Om 15:20 u draaien we het lange Mittellandkanaal op en varen nog tot bij Marina Recke waar we, na onze dagelijkse wandeltocht, een democratische BBQ achter de kiezen werken in de mooie bistro van de haven.



Bad Essen: Jeanine in de Solearena

Donderdag 20 juni

Het Mittellandkanaal is 326 km lang. Om een idee te geven, dat is ongeveer 15 km meer dan de bevaarbare Rhône van Lyon tot aan de Middellandse Zee. Beter nog, de afstand tussen de twee uiterste punten in België, Adinkerke en Aarlen bedraagt over de weg 335 km. Dat is een heel eind varen. De vragen dringen zich op, is dat niet te ver, zal dit niet gaan vervelen, zullen we afmeerplaatsen vinden. En wat met de beroepsvaart?

Hopelijk is dit kanaal geen lange rechte bak water, een snelweg zoals ons Albertkanaal. We zullen zien.

Om 8:20 u wordt de reis verder gezet. De eerste 170 km op dit kanaal, tot voorbij Hannover, is geen enkele sluis te nemen. Het belooft een rustige dag te worden, en waarschijnlijk kunnen we goed opschieten. Dit eerste deel van het kanaal valt in elk geval zeer goed in de smaak. Over stuurboord zien we kleine dorpjes op een achtergrond van een heuvelachtig landschap met hier en daar prachtige boerderijen in vakwerkstijl. Op de middag, na 50 km, maken we toch al vast bij Motor-Yacht-Club Mittelland in Bad Essen.

Onthaasten noemen ze dat.

Hier is geen havenkantoor of havenmeester te zien, we betalen dan ook geen havengeld. Intussen zou de haven een volledige renovatie achter de rug hebben, gratis liggen behoort aldus in de toekomst tot het verleden.

Met de fiets doen we inkopen waarna we op zoek gaan in het stadje naar de fameuze baden. In Solepark vinden we die. Op 800 m diepte zit een bron die weldadig zout water naar boven stuwt.

Het Mittellandkanaal

Met zijn 325,7 km is het de langste kunstmatige waterloop van Duitsland.

Het kanaal begint als aftakking van het Dortmund-Eemskanaal bij Hörstel en voert dan via Bramsche, Osnabrück, Minden, Hannover, Braunschweig, Wolfsburg en Magdenburg naar de Elbe. Verschillende van deze grotere steden zijn via zijarmen verbonden met het eigenlijke kanaal.

Bij Minden kruist het kanaal de Weser. Ter hoogte van Wolfsburg sluit het Elbe-Seitenkanaal aan, die de verbinding met Hamburg mogelijk maakt.

Hoewel van bij de planning in de jaren '30 de bouw van een aquaduct voorzien was om de Elbe te overbruggen, zou het tot na de hereniging van Duitsland duren voor dit er ook kwam. De bouw werd destijds wel begonnen maar door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werd het nooit afgewerkt.

Het Mittellandkanaal wordt ook wel Wezer-Eemskanaal of Wezer-Elbekanaal genoemd.





Het zoutgehalte bedraagt 31.8 %, vergelijkbaar met het water in de Dode Zee. Er is een modern kunstzinnig houten bouwwerk opgetrokken waarin zitbanken rond de waterput staan opgesteld (de Solearena). Het bronwater wordt onder hoge druk verneveld, de plaats is eigenlijk een reuze inhalator. Dat zou goed zijn voor ademhaling, lijf en leden. Weeral een consultatie bij den dokter uitgespaard! Hopelijk beginnen we niet te roesten vanbinnen.

Vrijdag 21 juni

Om te beletten dat onze Titine vroegtijdig begint te oxideren varen we om 7u40 de haven uit.

Onze bestemming wordt Minden, amper 35 km verderop, en niet gratis. We betalen hier 16€. Maar er is geen keus, we hebben een date met vrienden die na de middag aan boord komen.

Ze zijn op terugweg uit Berlijn, weliswaar met hun wagen, en hebben 2 lekkere taarten bij om de koffie te vergezellen, op zich meer dan voldoende reden om te stoppen!

Met zijn allen maken we een wandelingetje langs het kanaal. Op het terras aan de jachthaven praten we wat bij, genietend van een lekker drankje.

Bezoek krijgen tijdens de vakantie is toch altijd prettig.

Zaterdag 22 juni

We betalen nog een dagje havengeld en blijven liggen in Minden.

's Morgens rijden we met de fiets naar de schachtsluis. Met dit unieke 100 jaar oude kunstwerk kan je 14 meter zakken naar de Wezer.

Wij doen dit niet maar bezoeken wel het kleine informatiecentrum (1,5 € ingang per persoon) en lopen nog naar de kanaalbruggen over de Wezer. Dat zijn er twee naast elkaar, een oude uit 1914 en een nieuwe. Zoals dat gaat, de oude werd te smal maar moest blijven bestaan zolang de nieuwe niet klaar was. Nu wordt de oude niet meer gebruikt, morgen varen we over de nieuwe.



Zicht over de Wezer van uit de Schachtsluis



Nog een kanttekening: de werkzaamheden aan de oude brug begonnen in 1911 en waren na nog geen 3 jaar klaar. Aan de nieuwe kanaalbrug werd, met de huidige moderne technologie... meer dan 5 jaar gewerkt!

Zondag 23 juni

Diesel tanken kan bij een camping iets voorbij de haven. Die is wel iets duurder dan in België. Daarna varen we door de kanaalbrug over de Wezer. Onze bedoeling was vandaag Hannover te bezoeken, maar de ligplaatsen zien er maar triest uit. We varen er voorbij.

Bij km 171 lopen we een zijkanaal in en leggen aan in Misburg. Met de fiets zouden we gemakkelijk naar Hannover kunnen, het is amper 11 km ver. Maar we doen dit niet.

Af en toe mag je al eens niets doen.

't Is te zeggen, 'NIETS DOEN'? Een beetje onderhoud plegen, aan de boot wel te verstaan. Vetpot bijvullen, schroefas bus aandraaien en filter kuisen.

Maandag 24 juni

We krijgen de Hindenburgsluise in Anderten voor de boeg waar we 14,7 m omhoog gaan. Het was ooit de grootste sluis in Europa. Bij de volgende sluis, die van Süffeld, terug 9 meter en een beetje naar beneden, maar we blijven volgens de Duitsers opvarig.

Rare jongens die Duitsers!

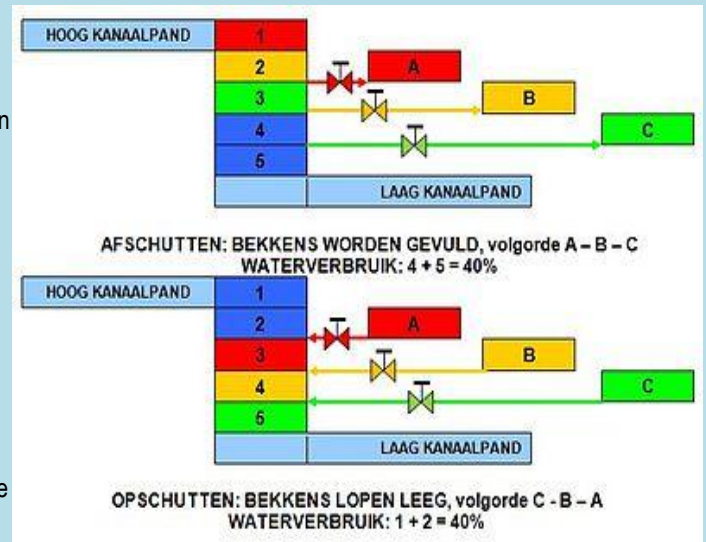
We zitten natuurlijk op een heuvelrug. De sluisen hebben een groot verval en hebben heel wat water nodig. Om te vermijden dat constant water moet teruggepompt worden wordt het systeem van de spaarsluis toegepast. (zie bijlage)

De Spaarsluis

Het principe is eenvoudig. Het schetsje laat zien wat er gebeurt bij een spaarsluis die van drie bekkens per sluiscolk is voorzien. Het verval van de sluis is in vijf gelijke delen verdeeld. Naast de sluis zijn drie gelijke spaarbekken gebouwd: A, B en C die elk 1/5 van het water uit de sluis kunnen bergen. De bekkens zijn gebouwd op de hoogten van de delen 2, 3 en 4. Kleppen in de verbindingsbuizen zorgen voor een juiste werking.

Bij het afschutten loopt het water uit de sluis in de spaarbekken: eerst 1/5 verval nr 1 in bekken A, dan nr 2 in bekken B en nr 3 in bekken C. Er blijft over 2/5 verval, 40%. Dat water loopt uit de sluiscolk naar het lage kanaalpand en vormt het waterverbruik van de sluis. Besparing: 60%.

Bij het opschutten loopt het water uit de bekkens in de sluiscolk: eerst uit bekken C 1/5 naar nr 5, dan vanuit bekken B weer 1/5 naar nr 4, dan vanuit bekken A weer 1/5 naar nr 3. Er blijft weer over 2/5 verval, 40%. Dat water loopt uit het hoge kanaalpand in de sluiscolk en vormt het waterverbruik van de sluis. Besparing: 60%.



We varen verder tot Volkswagenstad Wolfsburg, dan zijn we bij km 246,5 en zit ruim 2/3 van het kanaal er op. Het was best een lange, vermoeiende vaardag. De zeer vriendelijke havenmeester maakt ons 18 € afhandig, weliswaar voor 2 dagen. Op de koop toe krijgen we een

Het zeer mooie paviljoen met allerlei oldtimers is een mooie intro. Daarna de boot op om de VW fabriek te bezoeken. Niet met onze Titine, maar waarschijnlijk een met een VW motor op de schroef, het kan bijna niet anders. Een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid is dat een inwoner van Wolfsburg, die niet met een VW rondpuft, vroeg of laat gestenigd wordt!



informatierijke uitleg over de stad en zijn bezienswaardigheden.

Nog een wandelingetje gemaakt in het Allerpark, een artificieel aangelegd park met alles erop en eraan: een groot meer, strand, ijsbaan, bowling ...

Alles ademt hier Volkswagen; hoe zou dat komen?

Dinsdag 25 juni

Vandaag gaan we "Autostad" en de Volkswagenfabriek bezoeken. Bijna een verplicht nummer, maar best interessant. Om 8:45 u staan we bij de ingang. We voorzien ons in het winkeltje bij de ingang van 4 croissants voor de grote honger en schaffen ons 2 tickets all-in aan voor 24 € of 12€ pp.



Na 500 m varen worden we toevertrouwd aan de chauffeur, of moeten we zeggen machinist, van een zeer mooie, speciale bus met 4 aanhangwagentjes. Een treintje dus! Met de gids doorkruisen we de assemblagehal waar de VW Golf in elkaar gestoken wordt, inclusief de foefelsoftware?!?

Dat hebben ze er ons niet bij verteld.

Deze montagehal is een van de modernste in de wereld.

Daarna lopen we naar de carrosserieafdeling waar alle plaatwerk onderdelen geponst, gesneden, gelaserd, geperst en dan... weer aan elkaar gezet worden!

Zoals gezegd: **Rare jongens die Duitsers!**

Dan weer busje op en terug richting Autostad waar de paviljoenen van VW - Audi - Skoda - Seat - Porsche en Lamborghini nog wat kunnen vereerd worden.

We dachten hier voor ons entreegeld een keuze te kunnen maken uit een van de geëtaleerde modellen... **mispatat!**



Ga je met de boot naar Berlijn, passeer niet zonder een bezoek te brengen aan de VW fabrieken. Het is zeker de moeite. Onze schoenzolen hangen er na een dag VW belabberd bij, toch trekken we nog naar de stad voor wat inkopen. Lastig is dat niet, er loopt over de brug namelijk een lopende band en er zijn tal van terrasjes waar ze halve liters verkopen... aan de lopende band!
Doodmoe, afgepeigerd en versleten tot op de draad kruipen we terug aan boord. Het leven is een strijd.



Woensdag 26 juni

Voor een tijdje genoeg auto's gezien. Op naar een nieuwe bestemming. Vandaag wordt dit Haldensleben Marina. Het is koud weer en veel wind. Met de fiets trekken we naar het centrum. Haldensleben was tot 1994 een grensstadje en hoorde bij de DDR. De Trabantjes zijn dan wel uit het straatbeeld verdwenen, een uitzondering niet te na gesproken, toch is, zelfs na 20 jaar, nog duidelijk merkbaar dat dit ooit een Oost Duits oord was.

Donderdag 27 juni

Vroeg zoals steeds wordt om 7:50 u de motor gestart. Wie vroeg vertrekt kan vroeg afmeren. Dat heeft zo zijn voordelen; meestal is op de plaats van aankomst nog plaats vrij en je hebt nog een volle vrije namiddag om andere dingen te doen dan alleen maar varen.

Het Mittellandkanaal zit er zo goed als op. In Maagdenburg varen we door de nog bijna nieuwe kanaalbrug over de Elbe. Hier moet je eerst toelating vragen voor de doorvaart en altijd achter de beroepsvaart blijven.

Het is een machtig bouwwerk. Door de aanleg van de brug ontstond in 2003 een directe verbinding tussen het Mittellandkanaal en het Elbe-Havel-Kanaal zodat een omweg van 12 km en het gebruik van de scheepslift Rothensee overbodig werd. De brug is met een lengte van 918 m de grootste kanaalbrug in Europa en maakt deel uit van de zogenaamde Wasserstraßenkreuzes Magdeburg.

Opnieuw een kleine kanttekening die we jullie niet willen onthouden: bij aanvang van de werkzaamheden werden de bouwkosten geraamd op 110 miljoen €.

In werkelijkheid heeft ze er maar 80 gekost.

In België is dit toch steeds andersom?

Juist voorbij de kanaalbrug ligt de enorme sluis Höhenwarthe waar we terug 19,7 meter naar beneden gaan.

We zijn erdoor, theoretisch stopt hier het Mittellandkanaal al blijft de km telling nog doorlopen op het 56 km lange Elbe – Havelkanaal waar we nu op komen.

Zowat halfweg, in sluis Zerben, gaan we terug een 4 tal meter naar beneden, maar opnieuw blijven we in opvaart. Nabij Genthin (km 363) maken we in een zeer klein jachthaventje met wat moeite vast. Er was geen plaats meer vrij. **Eigen schuld dikke bult: we moesten maar wat vroeger vertokken zijn deze morgen...**

Met wat overredingskracht en een pot gerstenat mogen we bij een vriendelijke Duitser opzij.

Vrijdag 28 juni

Eerst nog eens verhaald tegen de kade om te kunnen tanken. 3 x heen en weer koersen met 2 bidons naar een tankstation op 100 meter van de boot. Nog de laatste sluis Wusterwitz en we komen op de prachtige meren rond Berlijn.

Gelukkig hebben we goede vaarkaarten en via Unterehavel-Wasserstrasse – Wendsee – Plauersee en Brandenburger Niederhavel maken we vast in de Brandenburgse jachthaven "Slawenhof" naast het Nederlands jacht "Wending".

Moeten we daarvoor zo ver varen?

De steiger ligt vol, maar volgens de Nederlander vertrekt zijn buurman vandaag nog en kunnen we op zijn plaats gaan liggen. Hij belooft ons een oogje in het zeil te houden terwijl wij naar de stad wandelen om inkopen te doen. Bij terugkomst heeft de schipper van de Wending ons reeds op de vrijgekomen plaats vastgemaakt.

Zo zie je maar, er bestaat hier en daar nog een goeie.

In het volgende clubblad varen we... eindelijk... Berlijn binnen, een machtig gevoel, een beetje als de eerste keer onder de Eiffeltoren varen.

Jeanine & Willy
TITINE