

Met de 'Windroos' van de Oostzee naar Den Bosch via binnenwater



Deze zomer hebben wij een lange vakantie genomen, naar de Oostzee. We hebben een hele rondreis gemaakt daar. Dit verslag gaat vooral over de terugreis.

Oostzeehaven Travemünde

Vanuit Zuid-Denemarken zijn we aangekomen aan de Noord-Duitse kust, in de haven van Travemünde. We zijn inmiddels klaar met de voorbereidingen voor de terugreis naar huis via de Duitse kanalen.



Ferry vaart de haven in

Zaterdagochtend 17 augustus vertrekken we en varen met een volle tank de Trave op, richting Lübeck-stad. Met liggende mast kunnen we in de stad Lübeck en het Elbe-Lübeck-Kanal onder alle bruggen door, behalve mogelijk de allereerste brug in Lübeck, waar doorheen je op dat kanaal komt. We proberen het voorzichtig. Ik had uitgemeten dat ons hoogste punt nu nog 3,20 meter was. De peilschaal naast de brug is niet goed af te lezen en de brug blijkt, helaas, op een hoogte van 3,10 meter te

liggen. De brugwachter roept ons aan vanuit zijn huisje. We kunnen niet verstaan wat hij zegt. We drijven daarom nog even wat besluiteloos rond bij de kade. Hij komt naar buiten en zegt dat we met de hoogte die we nu hebben, aan de andere kant van de stad ook buitenom op het kanaal kunnen komen. Hij ziet ons



Historische gevels in Lübeck

aarzelen en bedenkt zich. Hij roept dat hij de brug even zal openen en dat wij er dan, zodra wij kunnen, snel onderdoor moeten varen, dan kunnen we toch verder. Zo gezegd, zo gedaan en vriendelijk nagewuifd kunnen wij onze weg vervolgen.

Elbe-Lübeck-Kanal

Aan de zuidkant van Lübeck begint het Elbe-Lübeck-Kanal, dat 61 kilometer lang is en 7 sluizen telt. Je gaat eerst vijf sluizen omhoog, daarna weer twee naar beneden. De wachttijden bij de sluis kunnen tamelijk lang zijn: vanwege de droogte wordt het aantal schuttingen beperkt gehouden. Bij de eerste sluis



Marina Lauenburg

moeten we bijna twee uur wachten. Daarna loopt het echter zeer vlot: bij elke volgende sluis waar we aankomen staan de lichten al op groen en kunnen we meteen invaren. We vermoeden dat de redenering is, dat je voor een schutting door opeenvolgende sluizen maar één keer de hoeveelheid water nodig hebt.

Na de vijfde sluis overnachten in het plaatsje Mölln, bij de Watersportvereniging von 1925. Een wat morsige oude havenmeester, die ook de Kneipe bedient. Er wordt stevig gerookt daar, dus blijven we maar niet in de Kneipe hangen. De enige zeilboten in deze haven hebben allemaal hun mast opgebonden en zijn dus kennelijk allemaal op doorreis. Nu nog twee trajecten, beide in de 'dalvaart', een van 24 km en een van 10 km tot aan de laatste sluis, net voor Lauenburg, waar we de Elbe op varen. Naar beneden schutten blijft toch comfortabeler dan omhoog. Voorbij de sluis vinden we ligplaats bij de motorboot-watersportvereniging WSC, met € 11,- nog goedkoper dan de vorige haven. Met onze geringe diepgang van 1,20 meter gaat dat goed, maar schepen die dieper steken kunnen mogelijk beter nog een paar honderd meter doorvaren naar de Marina Lauenburg.

Scharnebeck: hefwerk van 38 meter hoog

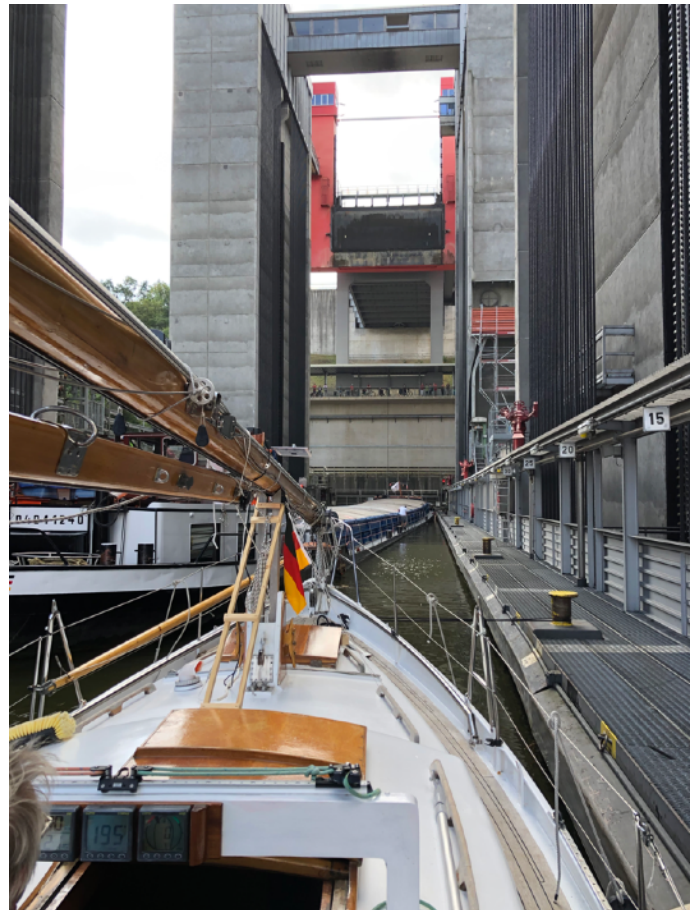
Een klein stukje stroomafwaarts op de Elbe vaar je bakboord uit, het Elbe-Seitenkanal op. Rekening houdend met de mogelijkheid dat we lang moeten wachten voor de sluis, omdat beroepsvaart nu eenmaal voorrang heeft, vertrekken we maandagochtend al om half negen uit Lauenburg. Iets na half tien liggen we voor het 'Hebwerk Scharnebeck'. Dat is een dubbel uitgevoerd hefwerk, waar je in een grote bak met water maar liefst 38 meter omhoog gehesen wordt, om daarna je weg te vervolgen op het kanaal. Een van beide hefwerken wordt



Voor de sluis in Scharnebeck

gerenoveerd en is dus niet in bedrijf. Tot half twaalf blijkt ook het andere hefwerk 'gesperrt' wegens onderhoudswerkzaamheden. Er zijn op dat moment al twee binnenvaartschepen aangekomen van elk meer dan 80 meter lang en er komt bovendien juist een koppelverband aanvaren van 154 meter lang, dat krijgt de plaatsen 3 en 4. De sluisbak is 100 meter lang, dus een koppelverband als dit wordt in twee delen geschut.

Met de tweede binnenvaarder mogen wij en een ander jacht dat er ligt al mee naar boven, het is inmiddels half een. Een



Een serieuze 'klim'

kwartier later zijn we boven aangekomen. Achterom kijkend heb je een magnifiek uitzicht over het dal van de Elbe. Dit is echt een heel leuke ervaring.

Daarna gaat de tocht verder, langs Lüneburg, 'over de heide', tot aan Uelzen. In de Yachtclub Uelzen, mooi gelegen, kun je echt heerlijk eten, bijvoorbeeld de lokale schnitzel met pffferlinge (cantharellen).

Na vertrek uit deze haven zijn we in een half uur bij de sluis Uelzen. Er is geen verkeer voor ons. Ondanks dat maar één van beide sluiskommen in bedrijf is, kunnen we daarom vlot door. Hier gaan we nog eens in één keer 23 meter omhoog. Dit is geen hijsbak, hier ga je hangend tegen de sluiswand omhoog. De sluismeester drukt ons op het hart om vooral de eerste drijvende bolder ('Schwimmpoller') te nemen, die er in de wand



Drijvende bolder in de sluis



Een stevig wrijfhout bewijst goede diensten

zijn aangebracht. Het wrijfhout dat we al in Svendborg hebben gekocht, hebben we voorzien van gaten, waarmee we het aan twee stootwillen vastmaken. Met het wrijfhout tegen de wand en een lijntje van onze middenbolder om de Schwimmpoller, moet het gaan.

Nadat we onder de hoge betonnen wand de sluis zijn binnengevaren, zakt achter ons een groot paneel met veel geraas in het water en sluit de opening af. Al snel daarna gaat



Sluis Uelzen: indrukwekkend, maar gemakkelijk om te doen

het water stijgen en gaan we tamelijk vlug omhoog. We blijven, strak vast aan de Schwimmpoller, mooi evenwijdig aan de sluiswand en gaan zonder enig probleem naar boven. Daar aangekomen, gaat de tegenoverliggende wand naar het kanaal open en kunnen we verder varen.

Van oost naar west - Mittellandkanal

Na nog eens zestig kilometer komen we op het Mittellandkanal uit, ter hoogte van kilometerpaal 233.

Iets oostelijk daarvan overnachten we in de 'Yachtclub Hoffmanstadt Fallersleben'. Prima haventje en niet duur. Volgens de gegevens slechts 1,30 m diep, maar volgens de havenmeester vorig jaar uitgebaggerd tot 1,50 m. Als je daar niet genoeg aan hebt, is het alternatief dat je de nacht doorbrengt aan de kade van het kanaal bij de splitsing, in het gedeelte voor Kleinfahrzeuge. Het andere dichtbij zijnde haventje in Braunschweig is namelijk ook maar 1,50 m diep. Op woensdag de 21e maken we maar een kort tochtje, naar de Motorbootclub Braunschweig, bij kilometerpaal 217. We gaan van daaruit met de bus naar de stad. Het haventje heeft een zelfbedieningspoort. Je legt even aan bij een steigertje naast de haveningang. Als er even geen groot scheepvaartverkeer in de



Het beschutte haventje van Braunschweig

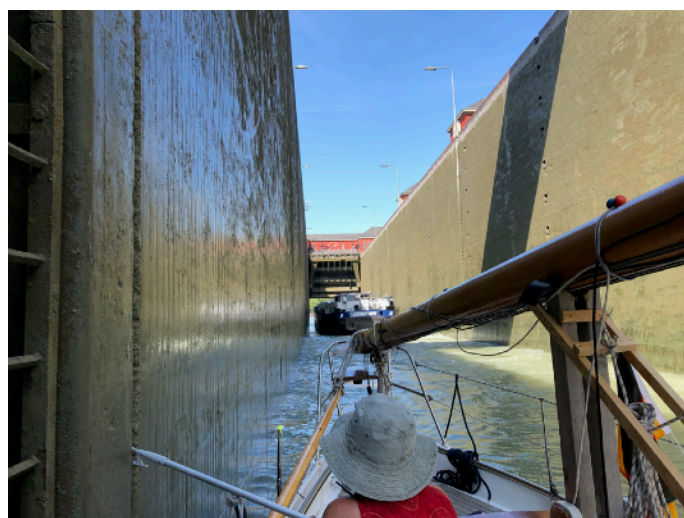
buurt is, doe je met een drukknop de poort open. Deze dichte wand voorkomt dat langskomende grotere schepen, door de zuiging waarmee ze slib van de kanaalbodem opwoelen, het haventje voortdurend vervuilen.

Vanuit het haventje moeten we eerst 1,5 km lopen om in Watenbüttel de bus naar de stad te nemen. We maken een wandeling door de prachtige binnenstad en nemen een terrasje, daarna doen we nog wat boodschappen.

Gezamenlijke thuisreis

Teruggekomen in de jachthaven blijken Jos en Mieke Kueneen daar inmiddels ook te zijn aangekomen. Zij hebben gelijktijdig met ons een vergelijkbare reis gemaakt. Op de terugreis, bij het uitkomen van het Nord-Ostseekanal in Brunsbüttel, hebben ze de beslissing genomen om naar Hamburg te varen en vervolgens ook de terugtocht over de kanalen te kiezen, in plaats van eerst in Cuxhaven mogelijk nog langdurig te moeten wachten op geschikt weer om buitenom, via de Duitse Bocht, terug naar Nederland te varen. Vanuit Hamburg zijn zij de Elbe opgevaren, tot aan het Elbe-Seitenkanal en namen vanaf dat punt de zelfde route als wij. We besluiten om het laatste stuk naar huis samen op te varen.

Bij km 174 van het Mittellandkanal kom je de sluis Anderten tegen, met volgens de kaart een verval van 14,8 meter. Van andere mensen hadden we gehoord dat het verval daar 17 meter



Sluis Anderten

was en dat laatste lijkt te kloppen. Hier helaas geen 'Schwimmpoller': de hele afdaling lang moet je de lijn steeds van de ene op de andere bolder, 1,70 m lager leggen. Horizontaal liggen die bolders te ver uit elkaar om bij beide bolders te kunnen, als je aan twee lijnen vast wil maken, dus dat levert een hoop gedoe op. Wij maken nu geen gebruik van ons wrijfhout, maar hebben drie stootwillen horizontaal opgehangen. Bij het naar beneden gaan is er niet zo veel woeling in de sluis, dus daarmee kunnen we redelijk rustig afzakken, staande bij de middenbolder kan ik de lijn steeds gecontroleerd op de volgende, lager gelegen bolder leggen. In een kwartiertje zijn we beneden. Vervolgens varen we door naar Hannover, de Marina Hannover bij kilometerpaal 163. Een prima jachthaven, met ligplaatsen met zijsteigers. Hier kunnen we ook diesel tanken.

Op vrijdag maken we een lange tocht, helemaal tot aan kilometerpaal 81. Het landschap is erg mooi, het is echt geen



Langs het Teutoburger Wald

straf om hier te varen. We overnachten aan de kade van het kanaal, niet in een jachthaven. We komen er aan om een uur of zeven in de avond, de dag was eigenlijk te lang geweest, we hadden beter niet zo lang moeten doorvaren. De ligplaats bevalt wonderwel: het beroepsverkeer is ook gaan stilliggen, achter ons aan de kade liggen twee koppelverbanden van elk ruim 150 meter. Als je de stootwillen en/of wrijfhout eenmaal op orde hebt om aan een stalen damwand te liggen en gebruik maakt van lange lijnen zodat de boot de ruimte heeft om te schommelen bij langskomend zwaar verkeer, is er niets aan de hand. We hebben er prima geslapen, de volgende ochtend horen we de beroepsschepen al weer vroeg klaar maken en om zeven uur vertrekken ze weer.

Op deze zaterdag is er toch nog aardig wat beroepsvaart. We hebben ons voorgenomen om vandaag een minder lange tocht te maken. We varen door tot aan Marina Recke, ter hoogte van km 13. Een leuk klein haventje, met een terrasje aan het water waar je wat kunt drinken en bovendien met schaduw op de zitjes langs de steigers, van de bomenrand langs de haven. Op zaterdag- en zondagavond kun je ook deelnemen aan de barbecue, als je dat wilt. De volgende ochtend besluiten we om maar eens een dagje rust te houden en niet voortdurend door te jakkeren. 's Avonds zijn we met zijn vieren de 2 km naar het



Een rustdag in Marina Recke

dorp gelopen en hebben daar heerlijk gegeten op het terras van Italiaans restaurant Da Franco.

In zuidelijke richting - Dortmund-Ems-Kanal

De maandag zou, net als zondag, een hete dag worden, met temperaturen boven de dertig graden. we vertrekken daarom vroeg. Na 12 km bereiken we de splitsing met het Dortmund-Emskanal. Qua grootte en uitvoering weinig anders dan het Mittellandkanal, wel drukker. We komen het kanaal op bij km108. Ons eerdere plan om een dagje in Münster te blijven liggen en de stad te bezoeken, hebben we vanwege de hitte al laten varen.

Haventjes zijn er maar weinig aan dit kanaal. In het plaatsje Senden, km 48, vinden we een kade aan de noordelijke oever, die kennelijk bedoeld is voor Sportboote, maar nog niet af is. Er is wel een kade, maar de bolders en de terreinaanleg moeten nog komen. Aan de buizen die aan de damwand vastzitten, onder de kaderand, kunnen we prima vastmaken. Het terrein is



Kade in aanleg in Senden

nog omgeven door een bouwhek en er staat veel onkruid. We kunnen er goed langs en doorheen met onze boodschappentassen, om naar de Edeka supermarkt 250 meter verderop in het dorp te gaan. Geen water, geen stroom en geen douche aan deze aanlegplaats, maar dat vinden we geen bezwaar, onze boten hebben zelf genoeg faciliteiten. Jos en Mieke gebruiken de gelegenheid om even lekker te zwemmen in het kanaal. Nog 26 km verderop komen we bij de ingang van het Wesel-Datteln-Kanal. Zoals meestal wordt er voor Sportboote niet zomaar geschut maar ga je achter een binnenvaarder mee. Alle sluizen in dit kanaal zijn in deze richting 'Talfahrt', je gaat

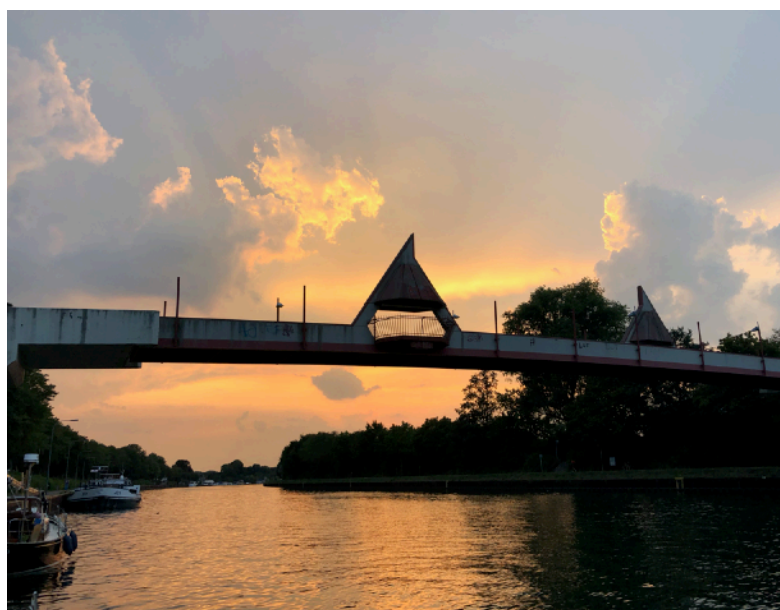
alleen maar naar beneden. Er komt een Nederlandse vrachtboot aan van 86 meter lang, daar kunnen we mooi achter, in de kleine sluiskolk van 112 meter. Zo gaan we vier sluizen door, over een afstand van 30 kilometer, vandaag dus in totaal 56 kilometer.



Sluis Datteln (Wesel-Datteln-Kanal)

Wesel-Datteln-Kanal

We bereiken het plaatsje Dorsten. De eerste twee jachthavens van de drie die Dorsten rijk is, zijn al helemaal vol en bij nader inzien bovendien te ondiep. De Hanse Marina Dorsten, aan een kade langs het kanaal, zal wel ooit betere tijden gekend hebben. Hij ligt er verwaarloosd bij. Kapotte steigerplanken, vol met eendenpoep en de ene verroeste bak nog troostelozier dan de andere. Hier willen we niet blijven, zelfs al hadden we er een ligplaats gevonden, wat ook hier niet het geval was. We varen 800 meter terug en gaan aan de zuidelijk gelegen aanlegkade voor de beroepsvaart, het gedeelte bestemd voor Sportboote, liggen. Daar is ook een laadpaal voor stroom en water, maar daar heb je een speciale sleutel voor nodig en die hebben we niet.



Dorsten aan de kade naast het winkelcentrum



De Rijn nabij Rees

Je kunt hier vanaf de kade zo het grote winkelcentrum Mercaden inlopen, waar vrijwel alles te verkrijgen is. We moeten met dit warme weer in elk geval onze voorraad frisdrank aanvullen.

Over de Rijn, Waal en Maas behouden thuis

Voor de middag van woensdag 28 augustus is er onweer voorspeld. We gaan daarom al om half acht weer op pad. Via de laatste twee sluizen van het Wesel-Datteln-Kanal komen we in Wesel de Rijn op, bij km 813. We krijgen meteen 5 km/h stroom mee. Bij km 817 varen we de haven in van de Weseler yachtclubs, voor de overnachting. Wesel heeft in een plas opzij van de rivier wel drie yachtclubs. We kiezen de Yachtclub Wesel, het verst de plas op. Het water staat vrij laag, minstens een meter beneden het normale peil, maar voor ons diep genoeg. Beide schepen kunnen achter elkaar liggen aan een langssteiger.

Donderdags varen we de Rijn verder af naar Nijmegen. Stroomafwaarts zijn er veel boten die leeg richting Rotterdam varen, stroomopwaarts zijn ze vrijwel steeds volgeladen, liggen diep in het water en ploeteren veel langzamer naar boven, waarbij ze veel steile golven maken. De boten die stroomafwaarts gaan kunnen sneller varen, we worden daardoor vaak opgelopen. Onze eigen snelheid is, door de stroom die we mee krijgen, circa 15 km per uur, rustig varend. Het is een mooie tocht, met vaak schitterende uitzichten. Vroeg

in de middag komen we aan in Nijmegen, waar we bij km 884 het Waalhaventje in gaan voor de overnachting.

In de nacht van donderdag op vrijdag is er dan toch nog een flinke stortbui geweest, maar daar hebben we zelf geen last van gehad. Vrijdag is de thuisreis, een afstand van nog slechts 54 km naar onze Neptunus thuishaven in 's-Hertogenbosch. We krijgen opnieuw 5 kilometer stroom mee. Tot aan Tiel is het steeds druk. Vooral de zesbaks-duwcombinaties (een duwboot met zes - twee maal drie achter elkaar - volgeladen lichters), die erg diep liggen, maken een enorme woeling in het water. Het duwship heeft enorm krachtige motoren. Het kielzog dat het trekt spuit in golven omhoog, waardoor je ook als je behoorlijk ver bij het duwstel vandaan blijft, sterk heen en weer geslingerd wordt en de boot behoorlijke duiken maakt, waarbij het water aan de boeg breed uiteenspat. Dan merk je ook hoe fijn het is om een goed schip te hebben, dat ook in deze omstandigheden aan dek goed droog blijft.

Het laatste stuk, we zijn dan de aansluiting met het Amsterdam-Rijnkanaal al voorbij, is een stuk rustiger. We varen het zijkanaal naar de sluis Sint Andries en worden meteen geschut, naar de Maas. Op het laatste stukje naar onze haven versieren we de boot met alle vlaggetjes die we hebben en zo varen we de Koornwaardplas op, we zijn weer thuis. We kijken met heel veel genoegen terug op een grote reis die zonder ongelukken is verlopen en die ons alles heeft gebracht wat we er van gehoopt hadden, en meer.

Jos & Rineke van Oyen
September 2019