

**Door Corona hebben we onze lang geplande reis met onze Kent de Schollevaer naar de Baltische Zee drie keer moeten uitstellen. Maar op 4 mei was het zover! (foto 1)**

Hinfahrt	Rückfahrt
Haren-Rütenbrock-Kanal (HRK)	Hohensaaten-Friedrichs-thaler-Wasserstraße (HOW)
Dortmund-Ems-Kanal (DEK)	Finow-Kanal
Mittelland-Kanal (MLK)	Elbe-Havel-Kanal (EHK)
Elbe-Seiten-Kanal (ESK)	Mittelland-Kanal (MLK)
Elbe-Lübeck-Kanal (ELK)	Weser
Trave	Hunte
Ostsee	Küstenkanal (KÜK)
	DEK / HRK

**Ostseerunde 2022**



We verlieten Woudsend met onze Kent 28. Het was vrij koud. We voeren vrij snel via de verschillende kanalen over een afstand van zo'n zevenhonderd kilometer naar Lübeck, het eigenlijke startpunt van onze reis. Via Marknesse, Zwartsluis, de Hoogeveensche Vaart en de architectonisch bijzondere Krakeelbrug (foto 2)

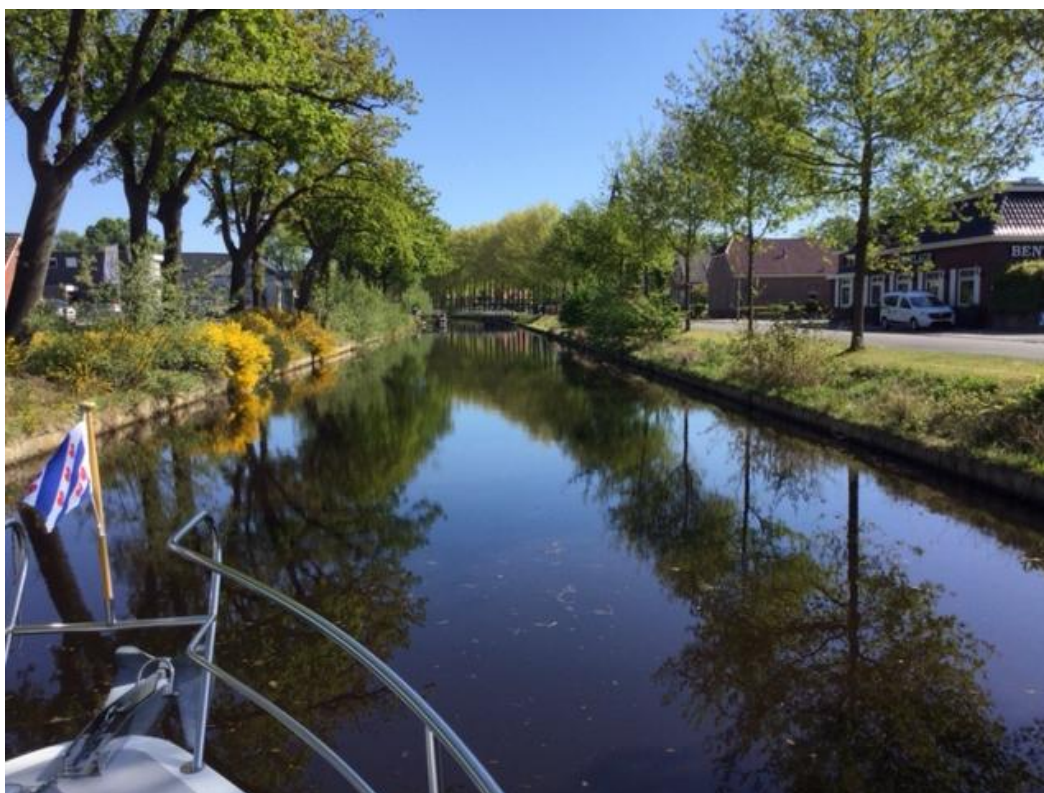


voeren we naar het Veenpark bij Ter Apel. Hier moesten we noodgedwongen pauzeren omdat de bruggen in mei niet op zondag worden bediend. Op een andere boot na waren wij de enigen in de haven van dit museumdorp, waar ooit veenboeren woonden. Het dorp heeft veel huizen en winkels nog in de oorspronkelijke staat en men kan er nog veel van vroegere ambachten zien.

Overall in het waterrijke park stonden weelderige rietsigaren met pluimen (foto 3).



Het was koud 's nachts (2°C) De volgende dag ging het via het Haren-Rütenbrockkanaal naar Duitsland. Sluizen en bruggen werden spontaan bediend (foto 4).



Je moet hier uiterlijk om 15.30 uur het kanaal invaren om voor het einde van de bedieningstijd in Haren (18.00 uur) het doorvaartgeld van € 5,00 te kunnen betalen. In de zeer mooie en verzorgde jachthaven van de "WSH Haren" moet je goed letten op de bordjes "geen drinkwater" bij de ligplaatsen, want anders komt er inderdaad water uit de haven in je tank. Dat overkwam ons. Het spoelen en leegpompen van de watertank kostte ons meer dan een uur!

Lingen Hanekenfuhr ligt aan het Dortmund-Eems-Kanal en was na het passeren van drie sluisen onze volgende bestemming om te overnachten. 's Avonds kregen we nieuws van Jan en Kaye uit Haren, die ook met hun Kent 28 op weg waren naar Lübeck.

Van Lingen naar de jachthaven "Recke" aan het Mittelland-Kanal hadden we zes sluisen met een hefhoogte tussen 3,5 en 8 meter. Helaas hadden we ons twee keer te laat aangemeld en moesten we bij elk van beide sluisen 45 minuten wachten. Met stralende zon en frisse wind (6 Bft) hebben we er bijna van genoten!

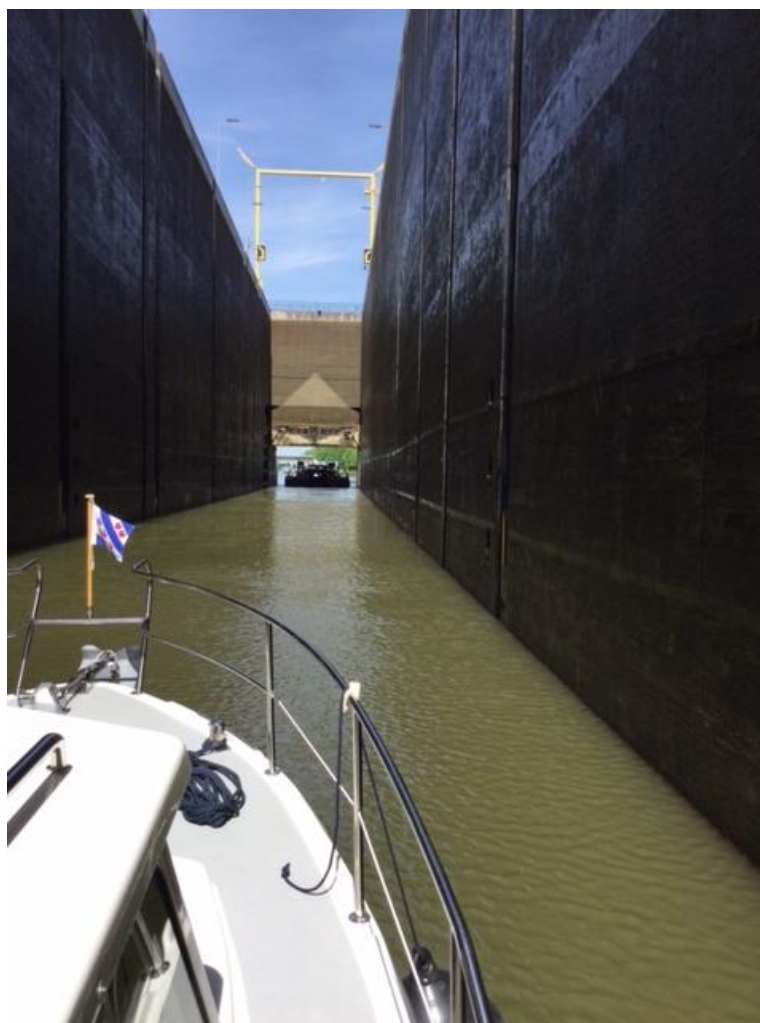
De twee volgende dagen hebben we een grote afstand afgelegd, omdat het Mittelland-Kanal niets bijzonders te bieden heeft. Het was voor ons belangrijk om in de jachthaven van Hannover te komen om GTL te tanken (Mittelland-Kanal km 164). Er zijn in het binnenland van Duitsland maar een paar tankstations met GTL, dus waren we wel bereid om € 2,70 per liter te betalen! Via het knooppunt Minden/Weser (foto 5)



gingen we door de sluis "Anderten" (foto 6) naar Braunschweig.



**We hadden nogal wat enge dingen gelezen over de sluis van Anderten, zodat we met een misselijk gevoel naar binnen voeren. Na een korte wachttijd gingen we samen met een vrachtschip vijftien meter omhoog (foto 7). Geen enkel probleem.**



In de clubhaven van de "BMC Braunschweig" kregen we de laatste vrije ligplaats, werden uiterst vriendelijk ontvangen door de clubleden, die er een havenfeest hadden, en we genoten met hen van het ene na het andere glas bier!

Bij kilometerstand 234 draaiden we van het Mittelland-Kanal het Elbe-Lübeck-Kanal in en passeerden, na een nacht in Wittingen te hebben doorgebracht, samen met een duwboot de Uelzensluis, die ons 23 meter naar beneden bracht (foto 8).



We legden aan bij een passantenligplaats in Bad Bevensen. Waar we in de nacht stevige regenbuien hadden.

Aangezien de kolken van de scheepslift "Lüneburg Scharnebeck" slechts 100 meter lang zijn, moeten duwkonvoeien worden gesplitst om geschut te worden. Samen met de nu motorloze duwbak, een hulpduwbak en nog een sportboot konden we binnenvaren. De techniek van deze lift is ongelooflijk. Welke knappe koppen hebben dit destijds kunnen bedenken zonder de huidige technische mogelijkheden?

Na een korte tocht over de Elbe stroomopwaarts overnachtten we in de "WSG Lauenburg", een gastvrije clubhaven. Aan de naastgelegen "Jachthaven Lauenburg" hebben we geen goede herinnering door een eerder bezoek, omdat je daar voor het toilet, de douche en het afval naast het liggeld extra moet betalen!

Via het Elbe-Lübeck-Kanal bereikten we de haven van de WSV Mölln, prachtig gelegen aan het meer en met een leuke sfeer (foto 9).



We hadden net aangelegd toen een Deen ons aansprak, die aan de steiger tegenover ons lag. Vier jaar geleden hadden we met elkaar een paar dagen in konvooi over de Maas in België en Frankrijk gevaren! We hadden hem echt niet herkend, maar Kent-boten zijn zo bijzonder dat men die zich wel herinnert!! We hadden eindeloze gesprekken met rijkelijk wijn, fingerfood en tips voor de Nederlandtrip van de Denen.  
en

De Denen vertrokken de volgende ochtend richting Nederland en wij gingen verder richting Lübeck. Op het Elbe-Lübeck-Kanal geldt een maximumsnelheid van tien kilometer per uur. De vaartijd van sluis tot sluis wordt gecontroleerd! Bij de "Donnerschleuse" liet de sluiswachter ons weten dat we ongeveer een half uur moesten wachten op een andere sportboot! Moeten dat Jan en Kaye zijn? Telefontje: Jaaa! Zij zijn het. Ze waren vertraagd, omdat ze 's ochtends nog hadden gezwommen. Dan wachten wij toch graag! (foto 10).



Na anderhalf uur wachten konden we door de sluis en voeren we samen naar Lübeck, naar de "Newport Hafen", die heel centraal bij het stadscentrum ligt. Na de aankomstborrel genoten we samen met Jan en Kaye

van zuurvlees en Labskaus, twee typisch Noord-Duitse gerechten in de "Schiffergesellschaft", een historisch traditioneel restaurant. Laat in de avond was er een heftig onweer!

De volgende ochtend voeren Jan en Kaye verder en maakten wij een stadstour in de voetsporen van de schrijvers Thomas Mann en Günter Grass. Lübeck heeft een prachtig stadscentrum (foto 11),



leuke steegjes met zeer individueel door de eigenaar zelfstandig beheerde winkeltjes, en bijzondere gastronomie (foto 12).



Bekend is de "Holsten Gate" en natuurlijk de Lübecker marsepein, die in veel varianten verkrijgbaar is. Wij vonden de verse visrolletjes in de snackbar aan de haven echter veel lekkerder.

We bleven drie dagen in Lübeck en staken toen met een lekkere wind in de rug de Trave over naar Boltenhagen aan de Oostzee. Na een wandeling in de avondzon door het havendorp (foto 13) - met vakantieappartementen, hotel en vrijetijdsvoorzieningen - besloten we er alleen te overnachten.



De volgende dag vertrokken we om 6.00 uur, terwijl de wind tot 3-4 Bft aantrok, naar de oude Hanzestad Wismar met haar historische gotische bakstenen gebouwen (foto 14).



Wind en regen zorgden ervoor dat we nog een dag langer in de haven bleven.

De vaart naar Kühlungsborn ging vlot met de wind in de rug. Kühlungsborn ligt aan de Oostzeekust direct aan de baai van Mecklenburg bij Rostock. Een uitkijktoren en een museum herinneren aan de voormalige DDR die



er alles aan deed om te voorkomen dat de inwoners via de Oostzee de DDR zouden ontvluchten. Sinds de hereniging in 1989 is Kühlungsborn uitgebreid gesaneerd en is de oude kuuroord-architectuur hersteld (foto 15).



Regenbuien en stevige rukwinden (5-7 Bft) dwongen ons om vier dagen in Kühlungsborn te blijven. Het was een goede gelegenheid om de wasmachine in het havengebouw te gebruiken en de tank met GTL te vullen. We hebben met de smalspoorbaan "Molli" het gebied rond Kühlungsborn verkend (foto 16),



en Bad Doberan met zijn kathedraal (foto 17)



alsook de ruïnes van het Cisterciënzer klooster bezocht. Het bekende Heiligendamm stelde ons teleur: de hotelcomplexen en de promenade langs het meer waren rondom afgezet en konden alleen met een code worden geopend. Een nogal steriele sfeer.

Keer op keer werden we tijdens onze wandelingen verrast door regen, storm en zelfs hagel (foto 18),



waardoor het noodzakelijk was om een aantal cafés te bezoeken! In de bakkerijketen Junge in Lübeck hadden we al fantastische Mohnkuchen (maanzaadcake) ontdekt en ook in Kühlungsborn vonden we deze weer. Toen het hoogtepunt van het grillige weer voorbij was, vertrokken we naar Warnemünde, Het was er een druk verkeer van veerboten.

In de nieuwe jachthaven van Warnemünde was de middelste pier net opgeleverd en zo goed als leeg. Er waren geen douches, omdat het sanitairgebouw nog niet klaar was. Direct achter onze ligplaats kwamen enorme veerboten voorbij met hun kenmerkende Flettner-rotoren op hun weg naar Scandinavië (foto 19).



Er zijn talrijke viskraampjes en restaurantterrassen. We hadden het geluk dat er geen cruiseschepen in de haven lagen en dat de drukte niet zo groot was. We vonden deze haven veel leuker dan het alternatief de enorme jachthaven "Hohe Düne", van waaruit het centrum alleen per veerboot te bereiken is.

We bezichtigden de stad (foto 20)



en namen de volgende dag de trein en bus naar Dierhagen, een klein, mooi stadje op het schiereiland Fischland-Darss-Zingst tussen de Oostzee en de baai van Saal, dat omgeven is door ongerepte natuur (foto 21).



Baaien zijn watergebieden aan de Oostzee die door lange eilanden of schiereilanden van de Oostzee worden gescheiden. Na de onaangenaam koude dagen genoten we op het terras van het restaurant in de stralende zon van zwarte heilbot met gebakken aardappelen.

Ons wachtte nu een lange tocht van negentig kilometer van Warnemünde langs de Oostzeekust naar Barhöft. De weersvoorspelling was goed (foto 22).



Maar om 12.00 uur meldde Warnemünde Traffic via marifoon onweer vanuit W-ZW met windstoten tot 7 Bft. En dat gebeurde ook! We konden nergens aanmeren, behalve in de vluchthaven van Darss, die echter in een natuurreservaat ligt en alleen in geval van levensgevaar mag worden binnengevaren. Na elf uur varen kwamen we aan in Barhöft, een leuk haventje. Toen hield de regen plotseling op.

Na nog een dag gingen we bij zon en weinig wind op weg naar onze volgende bestemming: Kloster op het eiland Hiddensee. We kregen een mooi plekje aan een lange steiger en besloten een paar dagen te blijven omdat er genoeg te zien was (foto 23).



We wandelden langs weelderig geelbloeiende gaspeldoorn naar de vuurtoren van Dornbusch (foto 24),



stopten bij "Beim Klausner", een aardig restaurant, en liepen via een trap langs de steile kust naar het strand (foto 25).



**Zand en stenen maakten het pad erg moeilijk begaanbaar en er leek maar geen eind aan te komen. Voor onze verdere vaarroute kregen we goede tips van onze bootburen uit Stralsund.**

**We voeren van Kloster richting Schaprode op het naburige eiland Rügen. Schaprode heeft een rustige haven met boxen op vingersteigers (foto 26)**



**en kleine lekkernijen in het restaurant "Zum Fährmann".**

Na een weinig spectaculaire tocht door de vlakke maar goed betonde baai van Schaprode kwamen we bij Stralsund, een oude Hanzestad, aan. De City-Marina ligt in de directe nabijheid van deze oude bezienswaardige stad. In de vrij rustige zijstraten ontdekten we onder meer een kloosterruïne met op de binnenplaats mooie huisjes, die allemaal nog bewoond zijn (foto 27).



Een bezoek aan het Ozeaneum, dat volgens experts een unieke reis vertegenwoordigt in de wereld van de noordelijke zeeën en de onderwaterhabitat in Europa, was indrukwekkend. Gigantisch!! Vanwege de bijzondere architectuur wordt het museum door de lokale bevolking ook wel de "toiletrol" genoemd (foto 27a).



Van Stralsund terug naar de ondiepe baai achter het schiereiland Fischland-Darss-Zingst. De vaargeul was hier en daar erg smal en ondiep, de wind uit het westen waaide met 4 Bft en zorgde voor een korte, steile golf in het ondiepe water. We waren blij toen we een ligplaats vonden in de privéhaven Kloss in Zingst. Zingst is een startpunt voor mooie excursies en bezienswaardigheden.

Met de bus gingen we naar Prerow en daarna te voet verder door het jungle-achtige Nationaal Park West-Pommeren. Het was zonnig en er stond een stevige koude wind. We wandelden (foto 28)



naar de Darsser Ort vluchthaven op het noordelijkste puntje van het schiereiland. Met het treintje "Dicke Nele" en de bus reden we naar Ahrenshoop met de beroemde kunstenaarskolonie en haar kleurrijke huisjes (foto 29).





We trakteerden onszelf in de haven op een broodje vers gerookte vis (foto 30).



Aan de wateren van de baai, ongeveer tachtig kilometer langs de Oostzee bij het schiereiland, zou je gemakkelijk nog twee weken met de boot kunnen doorbrengen.

We gingen verder naar Stralsund en over de zeestraat Strelasund terug naar het eiland Rügen. De volgende ligplaats was de natuurhaven Gustow, mooi gelegen, maar sfeerloos: er was geen havenmeester, de bistro was gesloten en verveelde mensen op hun boten. De betaling voor de ligplaats, het gebruik van de douches, sanitair en elektriciteit ging via een automaat, waarmee je moeilijk kunt praten! Dus vertrokken we de volgende ochtend maar weer.

Vanaf de Strelasund draaiden we linksaf de baai van Greifswald in naar Seedorf op Rügen, een idyllische haven, maar te duur voor de geboden faciliteiten! Leuke burens rechts en links met wie we waardevolle tips konden uitwisselen, een gezellige kroeg met heerlijke visgerechten en een schitterende zonsondergang om de dag ervoor goed te maken! (foto 31)



**We zijn een paar dagen in Seedorf gebleven en hebben vandaaruit uitstapjes gemaakt. Met de bus gingen we naar de beroemde Sellin-pier (foto 32),**



**we wandelden over het hoge oeverwandelpad langs de steile kust (foto 33),**



**namen de beroemde smalle spoorbaan, de "Rasende Roland", om Lauterbach te bekijken alsook de plaatselijke haven die net als de haven in Gustow tot de keten "Im Jaich" behoort. Deze haven beviel ons beter dan Gustow, maar net als de geheel nieuwe haven in Sellin voldeed ook deze niet aan onze verwachtingen. Ondertussen waren onze ligplaatsburen zo aardig geweest om voor ons een ligplaats in Greifswald te regelen. Het plaatselijke Marina-jachtcentrum "Am Holzteich" was hun thuishaven, zodat zij dit gemakkelijk met de havenmeester konden regelen.**

**Verder ging het over de baai van Greifswald en de Peenestrom, die het eiland Rügen scheidt van het vasteland, naar de haven "Dreilindengrund" van de zeilvereniging Wolgast. Havens van watersportverenigingen kenmerken zich altijd door zeer verzorgde voorzieningen, zijn goedkoop en zeer gastvrij (foto 34).**



Wolgast is een leuk stadje met veel vakwerkhuisen en historische gebouwen (foto 35)



en een filiaal van bakkerij Junge met 's werelds Mohnkuchen, de beste die we ooit hebben geproefd! (foto 36).



Sinds we dit heerlijke gebak toevallig hebben ontdekt in Lübeck (we zijn niet echt fans van gebak) en zagen dat er overal aan de Oostzeekust winkels met Mohnkuchen zijn, maakte de Mohnkuchen deel uit van ons vaste eetprogramma naast broodjes met gerookte vis!

In de haven van Rankwitz op het eiland Usedom, onze volgende bestemming, werd druk gebouwd. Maakt dat het mooier? De haven is niet zo groot en we vinden dat dergelijke gebouwen daar niet passen. Na een stevige wandeling van een uur over het schiereiland Lieper Winkel, blootgesteld aan de zon, ontspannen we ons met koffie en koek in een herberg met uitzicht op de lagune Achterwasser, waar we werden gadeslagen door sloom kijkende koeien.

's Avonds voer een stalen zeilschip van circa 15 ton zonder te remmen frontaal op de havenmuur. Gelukkig was er geen persoonlijke schade.

Omdat we nog zo'n drie weken hadden, gingen we verder in de Peenestrom door het zeer smalle Moderort-Rinne naar de brug van Zecherin. Net als de Wolgastbrug (foto 37)



vormt de Zecherinbrug de verbinding van het eiland Usedom met het vasteland. Beide bruggen worden vijf keer per dag geopend, maar door de doorvaarthoogte van ruim vijf meter is deze voor de Kent geen hindernis. Achter de brug draaiden we stuurboord de Peene, niet te verwarren met de Peenestrom, op. De Peene is een rivierachtige fjord die zich ongeveer honderd kilometer landinwaarts uitstrekt en kan worden bevaren tot aan het meer van Kummerow. De Peene wordt ook wel de "Amazone van het Noorden" genoemd, maar dan zonder inheemse bevolking. De tocht gaat door een dromerig rivierlandschap met aan de oevers geweldige rietpartijen, daarachter moeras, heidevelden en bos. Een uniek natuurpark en een eldorado voor vele soorten vogels en dieren, zoals adelaars, bevers en otters.

De geringe stroming is afhankelijk van wind, weer en de waterstand van de Oostzee en kan draaien, wat peddelaars en kanoërs natuurlijk toejuichen (foto 38).



De kleine havens en aanlegsteigers (WWR) worden geëxploiteerd door zeer toegewijde havenmeesters. We waren vooral gecharmeerd van de WWR Stolpe. Een oud landhuis in het dorp is gerenoveerd en maakt nu deel

uit van de chique hotelketen "Château et Relais", het restaurant "Zum Fährkrug" ligt direct aan het water (foto 39).



Een attractie is Sigi, de zingende veerman, een vrolijke, sympathieke man die ons naar de andere oever bracht (foto 40),



vanwaar we een stevige wandeling van een uur maakten naar de vijftiende-eeuwse waterburcht 'Quilow'. Onder immens hoge schaduwrijke bomen genoten we van koek en koffie. Het eindpunt van onze enkele reis op de Peene was de plaats Aalbude!

We verlieten de Peene en voeren via het Moderort-Kanal terug naar het Achterwater bij Zinnowitz op het eiland Usedom. Het was benauwd, erg warm, en het bleef maar regenen. Niets aan te doen, we moesten onze voorraden aanvullen. De supermarkten in het oosten zijn zelden in de buurt van de haven. Afstanden van meer

dan dertig minuten te voet zijn heel gewoon. Van Zinnowitz namen we de Usedomer-Bädertrein naar Swinemünde, dat in Polen ligt. Op de terugweg bezochten we de keizerlijke baden in Ahlbeck (foto 41),



Heringsdorf en Bansin met de bekende kuurarchitectuur op een tien kilometer lange strandpromenade.

Onze volgende ligplaats was de natuurhaven van Krummin, heel mooi gesitueerd in het Achterwasser van het eiland Usedom, met uitstekend sanitair, een restaurant met zonneterras (foto 42),



omgeven door eindeloze weilanden, akkers en kleine baaien. Met zekerheid de mooiste haven van onze Oostzeereis. Men had hier een fantastisch uitzicht en de mogelijkheid om vanaf de boot het water in te duiken.

We gingen verder naar Marina Kröslin, een zeer grote, goed uitgeruste haven met een kleine winkel en een goede reparatieservice, waarvan we gebruik maakten vanwege een defecte magneetschakelaar.

Een avondwandeling bracht ons naar Freest, een mooie, pittoreske vissershaven. Uit gesprekken met de vissers bleek hun frustratie. Allen vreesden voor hun bestaan door overbevissing, de vastgestelde vangquota en de alomtegenwoordige aalscholvers, die ook erg geïnteresseerd zijn in de vis. De vissers verwachten dat de vissershaven binnenkort wordt omgebouwd tot jachthaven. Het diner in de herberg "An der Waterkant" (foto 43)



was super! Vanbinnen lijkt de tijd te hebben stilgestaan: de herbergier ziet bewust af van renovatie en onderhoud de charme van de DDR-tijd van voor de hereniging met West-Duitsland.

De windvoorspelling was niet best. We namen daarom de veerboot die elke twee uur van Kröslin naar Peenemünde vaart. Peenemünde was vroeger een marinebasis, een militair afgesloten gebied en een legeronderzoeksinstituut waar de eerste raketten voor militaire doeleinden werden ontwikkeld. We vonden de museumhaven meer een schroothoop (foto 44).





We hoorden dat bekende artiesten en orkesten optraden in de stilgelegde kolencentrale. Wat een bijzondere symbiose van verleden en heden!

Na vier dagen in Kröslin ging onze tocht verder door de baai van Greifswald, langs Lubmin, het einde van de gaspijpleidingen Nord Stream I en II, naar de Yacht Club Wieck. Hoewel niet meer dan 3 Bft vanuit het zuidoosten was voorspeld, voelde de tocht door de baai behoorlijk ruw aan. De volgende twee dagen bezochten we het dorp en de haven (foto 45),



de jachtwerf van Michael Schmidt, waar de beroemde Y-jachten worden gebouwd, en de ruïne van het Cisterciënzer klooster in Eldena (foto 46).



Op aanraden aten we 's avonds in de "Fischerhütte"; goed maar duur!

De volgende dag gingen we over de Ryck via de oude houten basculebrug (foto 47)



van Wieck naar Greifswald naar jachthaven "Am Holzteich" in het jachtcentrum van Greifswald. De haven is omringd door veel scheepswerven en uitrustingsbedrijven, zoals de scheepswerven van Hanse, Moody, Dehler en andere. De volgende dagen brachten we door met het bezichtigen van deze levendige universiteitsstad (foto 48).



Bij de museumhaven zaten veel studenten op de trappen met broodjes, bier en vis, die te koop waren bij de kraampjes.

Met inpakken, opruimen en schoonmaken maakten we de Schollevaer klaar voor ons vertrek naar Bonn, om voor een paar weken de zomerdrukke op het water te ontlopen.

's Avonds nog een laatste broodje vis (het hoeveelste?). We komen vast met kieuwen en vinnen thuis aan.

Vier weken later, de zomervakantie in Duitsland was bijna voorbij en de havens niet meer zo vol, kwamen we terug in Greifswald bij onze Kent en voeren we bij aangename temperaturen en een matige wind verder over de reeds bekende route van Greifswald via Wieck en Kröslin naar Krummin, om nog twee dagen in de stralende zon van onze populaire haven te genieten.

De volgende etappe was naar de stad Usedom op het gelijknamige eiland. De haven was spiksplinternieuw, lawaaierig, de stad mistroostig en de vaart ernaartoe over het kanaal en het meer behoorlijk lang. Er zijn betere plekken om te overnachten!

We hadden gelezen dat de reis over de Stettiner-lagune bij harde wind erg ongemakkelijk kan zijn. We hadden geluk en konden ook de vele kieuwnetten, waarvoor gewaarschuwd wordt, zien. Via de rivier de Uecker voeren we naar de stadshaven van Ueckermünde, een aardige plaats met een interessant kasteel en een vriendelijke havenmeester, van wie wij op de kade mochten barbecueën.

Na een vroege start hadden we een mooie, zonnige, rustige vaart over de kleine en grote lagune van Stettin naar Trzebiez (Ziegenort) in Polen. Het vissersdorpje (foto 49)



ziet er dromerig en gezellig uit, de haven is zeer verzorgd met kleine restaurants direct aan de haven en de prijs voor biovrije diesel (€ 1,80) was sensationeel.

Vanaf de waterkant op onze volgende bestemming Stettin heb je uitzicht op de gerenoveerde gebouwen aan de Haken-Terrasse (foto 50),



maar de binnenstad met veel nieuwbouw en zonder een echt centrum, het vele verkeer en het hoge geluidsniveau werkte alleen maar op onze zenuwen. Het kermisterrein, dat het hele jaar open is naast het havengebied van de Northeast Marina, deed ons na drie uur vluchten.

We voeren verder door een prachtig landschap over de file-gereguleerde West-Oder. De vrij stromende Oost-Oder had te weinig water en kampte bovendien met een ernstige vissterfte, waarschijnlijk veroorzaakt door de lozing van chemicaliën en de lage waterstand. Het is een ecologische catastrofe voor de hele regio. Zelfs op de West-Oder voeren we vanuit Mescherin door talloze dode vissen die door de kanaalverbindingen tussen de Oost- en West-Oder waren aangespoeld. Na een nacht aan een havenmuur in Mescherin direct aan de Duits-Poolse grens te hebben doorgebracht, gingen we over het Hohensaaten-Friedrichstädter-Kanal naar Schwedt. De geheel nieuwe haven (zonder internet) was waarschijnlijk meer gericht op kampeerders. Het was het liggeld van € 25 niet waard. Ook de stad Schwedt was desolaat, met zielloze geprefabriceerde gebouwen. Vreselijk!

In de volgende haven, de "Marina Oderberg", met een leuk wat afgelegen restaurant, voelden we ons erg prettig. Vandaaruit voeren we langs de oude en nieuwe scheepslift Niederfinow het Finow-Kanal in, de oudste kunstmatige waterweg van Duitsland. We wilden niet de snellere route via het parallel lopende Oder-Havel-Kanal nemen, omdat het Finow-Kanal vanaf eind 2022 voor een aantal jaren gesloten wordt en we het historische kanaal nog wilden bevaren.

De twaalf sluisen, gebouwd rond 1830, staan onder monumentenzorg (foto 51)



en worden de komende jaren vernieuwd. Met de vernieuwing en de daarbij behorende automatisering verliest het kanaal zijn bijzondere charme, want dat betekent voor de sluiswachters het einde van hun werk. Het zijn heel aardige, humoristische mannen die een zware klus klaren omdat de sluisen nog handmatig bediend worden (foto 52).



Het kanaal is bevaarbaar voor boten met een diepgang tot één meter en is hier en daar sterk begroeid. Twee keer was de koelwaterinlaat van onze Kent verstopt, waterplanten hingen in de schroef en drie keer zat het waterfilter tot de rand toe vol. Wij waren in de nacht in het "Marinapark Eberswalde", de naam Marinapark voor een korte steiger is een beetje overdreven. De volgende dag kregen we een tip van een sluiswachter om aan de privésteiger van restaurant "Zum goldenen Anker" bij Marienwerder aan te leggen en daar op het terras te eten. Het was een goede tip.

Op een paar waterfietsen na, waren we zo goed als alleen op het kanaal, omdat het niet geschikt is voor grotere boten. Het was de moeite waard om het nog in zijn historische staat te beleven.

Vanaf het Finow-Kanal gingen we het Oder-Havel-Kanal in oostelijke richting en kort daarna het Werbellin-Kanal op, dat ons naar de Werbellinsee, het meer met het helderste water in Brandenburg, leidde. We verbleven twee dagen in de "Marina Altenhof" en maakten lange wandelingen over de boulevard (foto 53).



Na een zeer mooie tocht over de "Langer Trödel", de reeds gerenoveerde verlenging van het Finow-Kanal, (foto 54)



bereikten we de "Marina Liebenwalde", mooi gelegen, maar met een onaantrekkelijke infrastructuur en te veel verbodsborden.

De "Langer Trödel" mondt uit in het Oder-Havel-Kanal. We kwamen aan in de "Marina Havelbaude". Het sanitair is er uitstekend, op het terras een heel goed Italiaans restaurant, veel is nog in aanbouw, maar het is er wel echt duur (foto 55).



Omdat de Spandau-sluis in Berlijn wegens watergebrek gesloten was, hebben we een omweg gemaakt via het Berlijn-Spandau-scheepvaartkanaal naar de Plötzensee-sluis en verder via de Spree en de Havel naar de "Marina Lanke" (foto 56),



de grootste jachthaven in Berlijn. De tocht door het centrum van Berlijn, die werkelijk de moeite waard zou zijn geweest, lieten we voor wat het was, omdat we die een paar jaar eerder al hadden gevaren.

We winkelden bij de beroemde ALDI die een eigen aanlegsteiger in Potsdam heeft en voeren daarna naar de "See-Sport-Club Potsdam" die geen faciliteiten heeft, maar wel leuke clubleden. Vandaaruit was het kasteel Babelsberg heel dichtbij (foto 57).



Het heeft een prachtig park vanwaar men uitkijkt op de beroemde Glienicker Brücke (foto 58),



die vroeger half tot Oost- en half tot West-Duitsland behoorde en waarop de uitwisseling van agenten tussen oost en west plaatsvond.



We wilden het centrum van Potsdam verkennen en gingen daarom voor vier dagen naar de "Potsdam Marina". Potsdam is het kleine, gezellige zusje van bruisend Berlijn en straalt rust uit. De Brandenburger Tor is een aantal maten kleiner (foto 59)



dan die in Berlijn. In het voetgangersgebied zijn leuke winkeltjes, cafés, kroegen, musea en de zeer pittoreske Hollandse Wijk (foto 60).



Op de markten worden bij voorkeur lokale producten aangeboden.

Op de Untere-Havel voeren we bij zonnig weer naar de "Havel Marin Stadt Brandenburg". Een heel mooie haven met een geweldig zonneterras (foto 61).



De volgende stop was de jachthaven van Genthin, waar het in de buurt goed winkelen was. We gingen verder over het Elbe-Havel-Kanal (foto 62)



naar Burg. De steiger beviel ons niet en daarom draaiden we het Niegripper Alt-Kanal in, dat tot aan de Niegripper See zonder problemen te bevaren is. De haven "TuS Empor Burg e.V." heeft zeer goed onderhouden sanitair. Via de Niegripper See gingen we terug over het Elbe-Havel-Kanal naar de Hohenwarthesluis. De vaart naar de Trogbrug over de Elbe (foto 63)



naar het Mittelland-Kanal mag alleen na toestemming, die via de Marifoon verleend wordt.

's Avonds meerden we aan in Haldensleben. Naast ons legde de Kent 28 "Anner Oma" aan. Uit het gesprek met de eigenaar blijkt dat de boot het voormalige charterschip "Anna Blume" is, dat hij een jaar geleden gekocht heeft en nu naar zijn thuishaven Papenburg overbracht.

Calvörde aan het Mittelland-Kanal heeft een kleine, rustige, lommerrijke haven die door een zeer toegewijd paar wordt gerund. We moesten drie kwartier lopen om in de stad een pizza te halen en weer drie kwartier terug! Die avond dachten we met weemoed aan het zomerweekende van de Kentenaren 2022, dat die dag in Hasselt begon.

Verdere etappes. De haven van de Motorbootclub Wolfsburg ligt direct in de zeer verzorgde omgeving van de autostad (foto 64).



Het heeft een mooi Grieks restaurant. Vlak voor Hannover leidt het aftakkanaal in Misburg na ongeveer een kilometer naar de jachthaven van de Hannover Motorbootclub (HMC). We hadden goede gesprekken met de zeer vriendelijke clubleden onder het drinken van een of meer biertjes!

Na een zonnige, rustige tocht van nog eens zeventig kilometer op het Mittelland-Kanal legden we aan bij Wasserstrassenkreuz Minden. Na een gezamenlijk ontbijt met Stefan en Andrea begon het bezoekprogramma met een wandeling over de Trogbrug, vervolgens een rondje varen op het Mittelland-Kanal en dan door de Wesersluis.

We hebben drie dagen heel mooi op de Weser gevaren en veel geduld moeten hebben bij het wachten bij sluizen. Toen we in een zijarm een nieuwe, zeer idyllische aanlegplaats met stroom in Stolzenau zagen (foto 65)



gingen we daarheen. In de stad ontdekten we bij het hotel "Südseite" een prachtige biertuin met lekker en niet duur eten.

De volgende aanlegplekken waren de "Marina Mehlbergen" en de "Marina Wieltsee". Het restaurant "Somkey Island" ligt direct aan de steiger, maakte een zeer goede indruk, maar was volgeboekt. Men bood echter een service op de boot aan.

Ongeveer anderhalf uur voor LW Bremen verlieten we vroeg in de ochtend de jachthaven en voeren zonder te hoeven wachten de zelfbedieningssluis Bremen Hemelingen in. Hier begint de getijdenstroom op de Weser en met de rest van de stroming bereikten we de "Marina Bremen". De zeer aardige havenmeester hielp bij het afmeren aan het ponton.

We wandelden naar de oude stad, naar het stadhuis, naar de Roland naast de Bremer stadsmuzikanten (foto 66),



een van de symbolen van de stad, en de markt met lokale producten. Ene Hendrik liet ons de kronkelende, middeleeuwse wijk Schnoor zien.

Bij de doorvaart naar Oldenburg moesten we rekening houden met de getijdenstromingen. Bij het ochtendgloren (06.30 uur), ongeveer twee uur na HW Bremen, ging de reis naar Elsfleth, waar we ongeveer dertig minuten bij LW Elsfleth bij zakkend water aankwamen. We hebben ongeveer anderhalf uur gewacht tot het niveau bij de steiger in Elsfleth weer tot twee meter was gestegen en toen ging het met opkomend water en tegenstroom de Hunte op naar Oldenburg. Daar konden we zo'n drie uur vóór het hoogwater werd zonder problemen onder de spoorbrug door. Bij hoogwater heeft deze brug minder dan twee meter doorvaarthoogte.

De volgende dag gingen we bij aangename temperaturen door de sluis bij Oldenburg en dan zeventig kilometer rechtdoor over het kustkanaal, door de sluis bij Dörpen en over de Dortmund-Ems-Kanal naar het "Marinapark Emstal". Heel mooi! We hoorden dat de passantensteigers vanaf 2023 niet meer beschikbaar zijn - jammer!

Het traject van Haren via de Haren-Rütenbrockkanaal naar Ter Apel kenden we al van de heenreis. De sluiswachter in Haren drong aan om snel door te varen om voor 16.00 uur in Nederland te kunnen zijn en opende alle bruggen en sluizen zeer vlot. Om 15.40 uur kwamen we in Nederland aan. Er waren verschillende bruggen en een sluis. Helaas misten we de laatste brug voor de stadspier in Ter Apel, dus terug naar haven "De Runde". De brug bij de haveningang konden we alleen onderdoor met neergeklapte beugel.

De volgende ochtend reisden we in konvooi met een paar Nederlanders, een boot uit Hamburg, een uit Engeland, een uit Zwitserland en een uit Zweden. De brugwachters waren vrolijk. Via veel bruggen en vier sluizen ging het naar Stadskanaal. Daar wachtte ons een mooie aanlegsteiger achter de Eurobrug, zeer centraal gelegen, en elektra en water op de steiger. Even shoppen in de Jumbo op vijf minuten loopafstand, daarna aten we zelfgemaakte (!!!) frietjes in het "Kwalitaria Menisterplein", ongelooflijk lekker. 's Avonds kregen we bezoek van de Zweden Isabel en Michael, met wie we al vierentwintig uur samen voeren. We hadden goede gesprekken bij wijn en chips.

De volgende dag vertrokken we vanuit Stadskanaal met vier boten in konvooi naar Groningen. Aanvankelijk heel ordelijk, tot de Zwitser meende om ondanks tegemoetkomend verkeer voor een sluis te moeten inhalen en ons daarbij in de modder en de waterplanten duwde. Met moeite kwamen we weer vrij. In de sluis bedankten we de Zwitser "heel hartelijk". In Barefeld en verder richting het Zuidlaarder Meer wisselde de escorte en werden we weer vergezeld door drie heel aardige brugwachters. Na de "Leinesluis" en het oversteken van het Zuidlaarder Meer, meerden we in de Oosterhaven in Groningen aan en namen 's avonds met wijn en snacks afscheid van de Zweden op hun boot

Harde wind en regenbuien maakten een einde aan de lange periode van mooi weer. We moesten lang wachten bij de sluis bij Gaarkeuken. Niet leuk. Met twee vrachtschepen en vier andere sportboten was het in de sluis erg smal, wat door de windvlagen erg onaangenaam was. Onderweg naar Grouw begon het te onweren. In Grouw in de haven "Gemeente Leeuwarden" hielp een aardige Nederlander ons bij het aanleggen tijdens een onweersbui.

Ook de volgende dag was het niet veel anders. We maakten van een korte regenpauze zonder wind gebruik om de trossen los te gooien en een andere regenpauze om aan te meren in Woudsend. We dronken er sekt ter afsluiting van deze reis, die grandioos, ongecompliceerd en zonder ongelukken was!!

Totale afstand	2.750 kilometer
Reistijd	109 dagen
Havengelden	€ 1.923
Sluizen	86

Tag	Ort	Strecke [km]	Zeit [h]	Tag	Ort	Strecke [km]	Zeit [h]
1	Woudsend – Marknesse	39,1	8:30	54	Liegetag Zinnowitz	0,0	0
2	Zwartsluis YH Kranerweerd	20,4	4:00	55	Krummin (Achterwasser)	17,0	3:30
3	Klenckerbrug (verl. Hoogev. Vaart.)	52,8	7:45	56	Liegetag Krummin	0,0	0
4	Veenpark	24,2	5:15	57	Kröslin (Peenestrom)	24,2	2:45
5	Liegetag Veenpark	0,0	0	58	Liegetag Kröslin	0,0	0
6	WS Haren (Ems)	27,3	5:30	59	Liegetag Kröslin	0,0	0
7	Lingen (Ems, Dortmund-Ems-Kanal)	39,0	7:30	60	Liegetag Kröslin	0,0	0
8	Marina Recke (Mittellandkanal, MLK)	47,5	10:00	61	Wieck (Greifswalder Bodden)	34,1	4:15
9	Lübbecke (MLK)	67,9	9:00	62	Liegetag Wieck	0,0	0
10	YH Hannover (MLK)	84,7	9:30	63	Liegetag Wieck	0,0	0
11	MBC Braunschweig (MLK)	54,4	7:30	64	Marina Yachtzentrum Greifswald	4,4	0:45
12	YH Wittingen (Elbe-Seiten-Kan., ESK)	55,8	7:00		Sommerpause (4 Wochen)	0,0	
13	Bad Bevensen (ESK)	41,3	6:00	97	Hafentag Greifswald	0,0	0
14	WSG Lauenburg (Elbe)	41,0	6:30	67	Kröslin (Peenestrom)	37,3	5:00
15	WSV Mölln (Elbe-Lübeck-Kanal, ELK)	36,9	6:00	68	Krummin (Achterwasser)	24,3	3:00
16	Newport Lübeck	33,5	7:00	69	Stadt Usedom (Insel Usedom)	38,5	4:30
17	Liegetag Lübeck	0,0	0	70	Ueckermünde (Stettiner Haff)	23,0	3:15
18	Liegetag Lübeck	0,0	0	71	Trzebiez (Ziegenort, Polen)	39,7	4:45
19	YW Weisse Wiek Boltenhagen Ostsee	58,4	7:00	72	Stettin, Mescherin (West-Oder)	54,2	6:15
20	Alter Hafen Wismar (Ostsee)	19,7	2:45	73	Schwedt (Hohensaaten-F.-Kanal)	25,1	3:00
21	Liegetag Wismar	0,0	0	74	Marina Oderberg	34,6	4:15
22	Kühlungsborn (Ostsee)	52,9	6:00	75	Marinap. Eberswalde (Finow-K.)	19,2	5:15
23	Liegetag Kühlungsborn	0,0	0	76	Marienwerder (GH Gold. Anker)	17,8	7:00
24	Liegetag Kühlungsborn	0,0	0	77	Marina Altenhof (Werbellinsee)	21,0	6:00
25	Liegetag Kühlungsborn	0,0	0	78	Liegetag Werbellinsee	0,0	0
26	Warnemünde (Ostsee)	23,4	2:45	79	Liegetag Werbellinsee	0,0	0
27	Liegetag Warnemünde	0,0	0	80	Liebenwalde (Finowkanal)	26,4	6:00
28	Liegetag Warnemünde	0,0	0	81	Mar.Havelbaude (Oder-Havel-K.)	26,0	4:15
29	Barhöft (Ostsee)	89,6	11:00	82	Mar. Lanke (Havel, Berlin)	39,4	7:00
30	Kloster (Insel Hiddensee, Ostsee)	30,6	4:00	83	See-Sport-Club Potsdam	27,3	5:15
31	Liegetag Kloster	0,0	0	84	Yachthafen Potsdam	4,7	0:45
32	Liegetag Kloster	0,0	0	85	Liegetag Potsdam	0,0	0
33	Liegetag Kloster	0,0	0	86	Havel-Marin Stadt Brandenburg	48,1	7:15
34	Schaprode (Insel Rügen)	10,2	1:45	87	Genthin (Elbe-Havel-Kanal)	30,4	4:30
35	Stralsund (Ostsee)	25,9		88	Burg (Camping Niegripper See)	33,1	5:15
36	Liegetag Stralsund	0,0	3:15	89	Haldensleben (MLK)	32,3	5:00
37	Zingst (Halbinsel Fischland-Darss)	44,8	5:15	90	Calvörde (Mittellandkanal, MLK)	13,7	1:45
38	Liegetag Zingst	0,0	0	91	MBC Wolfsburg (MLK)	40,1	5:00
39	YH Im Jaich, Gustow (Insel Rügen)	56,6	7:30	92	Liegetag in Wolfsburg MLK)	0,0	0
40	Seedorf (Insel Rügen)	42,0	5:15	93	HMC (Hann.-Mot.-Club) Misburg)	78,8	10:45
41	Liegetag Seedorf	0,0	0	94	Minden (MLK)	72,5	9:00
42	Liegetag Seedorf	0,0	0	95	MBC Minden (Weser)	5,0	3:00
43	SC Dreilinden Wolgast (Peenestrom)	44,5	5:30	96	WWRP Stolzenau (Weser)	33,5	6:00
44	Rankwitz (Peenestrom)	21,3	3:15	97	Marina Mehlbergen (Weser)	30,0	4:15
45	WWR Fährkrug Stolpe (Peene)	31,6	4:30	98	Marina Wieltsee (Weser)	69,1	9:30
46	WWR Sophienhof (Peene)	32,6	6:30	99	Marina LMB Bremen (Weser)	13,3	2:00
47	Aalbude (Peene)	33,0	4:45	100	Oldenburg (Hunte, Küstenkanal)	55,6	7:15
48	Liegetag Aalbude	0,0	0	101	Marinapark Emstal (Ems)	73,8	10:00
49	WWR Alt-Plestlin (Peene)	37,2	7:00	102	De Runde, Ter Apel	39,7	7:45
50	WWR Fährkrug Stolpe (Peene)	29,7	4:20	103	Stadskanaal	17,4	5:00
51	Liegetag Stolpe	0,0	0	104	Oosterhaven Groningen	41,1	7:00
52	Rankwitz (Peenestrom)	31,7	4:00	105	Grouw (Gemeentehaven Leeuw.)	61,4	8:30
53	Zinnowitz (Insel Usedom)	15,7	1:45	106	Woudsend	27,4	3:30
						<b>2.751,7</b>	