



Moderne nostalgie op Duitse wateren

Hans Guikink maakt met zijn goede vriend Bert in juli 2012 een vaartocht in de buurt van Berlijn. Bijzonder is dat ze met deze tocht drie vliegen in één klap slaan. Ze verkennen het gebied, ze maken een proefvaart met Hollands fabrikaat, namelijk de Aquanaut Vintage 1350 en ze proeven aan de lokale huurbotenmarkt bij Yachtcharter Römer.

HANS GUIKINK

De Aquanaut Vintage 1350 is de nieuwste aanwinst van Yachtcharter Römer en is met bijna 14 meter lengte meteen het grootste schip van dit bedrijf. Nog opvallender is de breedte: 4,70 meter. De leefruimte is indrukwekkend en de boot wordt verhuurd voor een bezetting van maximaal tien personen. Die kunnen allemaal gebruik maken van een slaaphut, waar

van er vijf aanwezig zijn. Het is mogelijk om nog twee mensen een rustplaats te verschaffen op de comfortabele zitbanken in de salon. We zeggen: salon, omdat 'stuurhut' een te bescheiden benaming is voor deze grote ruimte, waar ook gekookt kan worden op een driepits gasfornuis met gasoven. En in twee ruime koelkasten kan een indrukwekkende hoe-

veelheid voedsel bewaard worden. Er zijn drie badkamers met douche en wastafel. Overal is warm en koud stromend water.

De Aquanaut Vintage 1350 is een geheel nieuw type schip, dat bij Aquanaut Yachting Holland uit Sneek is ontworpen én gebouwd. Deze Aquanaut Vintage genaamd 'Theodor' is een beetje een buitenbeentje in de range van de Sneker werf. Het schip doet nostalgisch aan omdat Aquanaut de romp van deze boot min of meer op die van een sleepboot uit de dertiger jaren van de vorige eeuw baseerde, met een loodrechte steilsteven en een terugvallend boei- sel achter. Op de opbouw vinden we zelfs een soort 'schoorsteentje' dat alleen dient voor de sier en om het top-/ ankerlicht voldoende hoogte te geven.

Gelukkig valt dit schoorsteentje eenvoudig te demonteren in geval van te lage bruggen.

Verder is alles volledig 'state of the art'. Hydraulische besturing binnen en buiten, een krachtige boegschroef én een hekschroef, die het varen met dit grote schip zeer vergemakkelijken. In feite kun je met dit schip zijdelings varen. Een fluisterstille Perkins Sabre zescilinder dieselmotor van 150 pk zorgt voor de voortstuwing. Een flinke omvormer levert 220 volt op diverse locaties. Er is een brandstoftank met een inhoud van 1200 liter, er kan 800 liter drinkwater mee en uiteraard is er een vuilwatertank. De afwerking is subliem. Alle verblijfsruimten zijn met kersenhout afgetimmerd. Het schilderwerk kan alle kritiek doorstaan, net als de stoffering.

Er zijn echter ook minder positieve zaken te melden. Een groot bezwaar is het uitzicht en overzicht van de boot vanuit de binnenstuurstand. We hebben daar geen enkel idee van wat er achter ons gebeurt en bij buitenbesturing kunnen we de voorsteven niet zien. Het varen moet dan ook met minimaal twee min of meer terzake kundige personen gebeuren. Ik ben dan ook blij dat ik mijn oude vriend Bert heb meegevraagd en dat is bovendien een stuk gezelliger. Verder vinden we het erg onhandig dat er geen korte verbinding bestaat tussen salon (met kombuis) en achterdek. Op dat dek kun je met een groot gezelschap

vorstelijk zitten, maar spijs en drank moeten we aanvoeren via twee trapjes, een smalle deur en een lang gangboord. Van de lekkernijen komt hopelijk de helft zonder morsen over. Dit kan eenvoudig worden verholpen door het grote achterraam van de salon schuifbaar te maken, waardoor een 'doorgeefluik' ontstaat.

We zeggen 'salon', omdat 'stuurhut' een te bescheiden benaming is voor deze grote ruimte

Tenslotte: je moet wel erg inschikkelijk zijn als je met een tweede persoon in een van de minuscule slaaphutjes verblijft. Een heel klein patrijspoortje zorgt voor een beetje licht en lucht. Nu is het wel zo dat 'Theodor' speciaal voor de verhuur aan een groot gezelschap is ingericht. Bij een andere indeling voor bijvoorbeeld zes man, waarbij dan gemakkelijk één douche-ruimte kan vervallen, kan voor alle opvarenden een riant verblijf worden gecreëerd. Bij Aquanaut is zo iets zonder meer bespreekbaar.

De reis

Na een treinreis van Nederland naar Berlijn, gevolgd door een lange rit met de S-Bahn, plus nog een taxi, arriveren we op 23 juli 2012 bij de basis van

de firma Römer in Hennigsdorf. Daar ontvangen ze ons netjes, we controleren het schip op schade (maar niet goed genoeg, zo blijkt later) en na het tonen van ons Nederlandse vaarbewijs vindt men een proeftocht van een kwartier voldoende. Overigens kan de huurschipper ook zonder vaarbewijs deze boot huren. In dat geval geven

ze een drie uur durende instructie. Het is de grootste boot waarmee ik ooit voer, maar mede door de aanwezigheid van die hekschroef heb ik het volste

vertrouwen in de goede afloop van ons avontuur.

We leggen beide beslag op een eigen slaapcabine en een privé douche. Wat een luxe! Dan eten we heel lekker bij een Grieks restaurant. De prijzen blijken heel wat lager te liggen dan in Nederland. Een ernaast gelegen supermarkt voorziet ons van spijs en drank voor de volgende dagen. Vooral drank, want het beloven warme en dorstige dagen te worden.

De volgende dag begint ons reisje. Ongeveer 180 kilometer vaarweg, met veertien sluizen, liggen voor ons. Al snel blijkt dat dit vaargebied mooi, en vaak zelfs gewoon schitterend is. De route bestaat uit grote stukken rivier, de Havel, en een hele reeks kleine en grotere meren. Die staan met elkaar in

1 'Theodor' in Hennigsdorf. 2 Kleurige huisjes in het water bij het plaatsje Mirow.





3



4



5

3 De kombuis. 4 De stuurstand. 5 De lange gang met alle hutten aan weerszijde.

verbinding door kanalen, waarin zich dan meestal een sluis bevindt. Het gebied staat bekend als de Mecklenburgische Seenplatte. Veel sluizen werken met een door de schipper eenvoudig te bedienen automatisch schutproces. Maar er zijn er ook met een sluiswachter. Erg groot zijn ze niet, waardoor er in het hoogseizoen lange wachttijden kunnen ontstaan. Omdat er bijna altijd voldoende wachtsteigers zijn is dat geen probleem; bij die steigers maken mensen een praatje met elkaar; er is tijd om wat te eten en te drinken en in ons geval is het meestal een nogal gezellige boel. Alleen bij de gemoderniseerde en vergrote sluis van het aardige plaatsje Fürstenberg moeten we enige tijd ronddobberen voor we aan de beurt zijn. Daar is ruimte genoeg voor. Het valt ons op dat niemand probeert voor te dringen, hoewel daar gelegenheid genoeg voor is.

Opvallend is het aantal gemotoriseerde vlotten

Ik weet dat er schippers-in-spe zijn die een onbestemde angst voor sluisen hebben. Welnu, daarvoor is hier geen enkele aanleiding. Na het invaren van de sluis meer je, als het druk is, zo ver mogelijk naar voren af. Eén van de schuttende boten moet afmeren bij een van de draaihendels waarmee de sluis in werking wordt gesteld. Is iedereen binnen, dan wordt de groene hefboom enkele seconden opzij bewogen. Verder gaat alles automatisch. Het enige waar je op moet letten is dat je bij afschutten de lijnen laat vieren. De sluizen zijn technisch in orde en er zijn voldoende bolders en vaak zelfs glijstangen. Maar pas op bij die stangen! Om doorbuigen tegen te gaan zijn ze soms halverwege met een steuntje vastgelast. En achter dat verraderlijke dwarsijertje kun je toch nog je boot ophangen.

Nette schippers zetten in de sluis hun motor af. Opvallend is dat in deze contreien iedereen dit ook werkelijk doet! Dat is bij ons helaas vaak een beetje anders. We hebben herinnerin-

gen aan sluisjes in bijvoorbeeld de Drentse Hoofdvaart, waar pakweg vijf dieseltjes tegelijk een kolom blauwgrijze rook uitstoten. Slecht voor het milieu, slecht voor de motor en totaal zinloos.

De omgeving

Wat is er buiten de prachtige omgeving te zien? Grote aantallen watervogels. Zwanen, ganzen, reigers, meerkoeten, futen en eenden natuurlijk. Helaas zien we geen ijsvogels, hoewel die hier wel hun leefgebied hebben. Verder zien we ontzettend veel boten en bootjes, uiteraard. En in het begin van de route ook nog enige beroepsvaart. Opvallend is het aantal gemotoriseerde vlotten, meestal met een elementaire opbouw. Aan dek slaapzakken en een barbecue. Soms een bungalowtent of zelfs een caravan. Ook komen we veel 'Hausboote' tegen, die wat meer comfort bieden, maar door ons oneerbiedig 'drijven-

de tuinhuisjes' of erger nog 'fietsenhokken' worden genoemd. Het gekste vaartuig

was een kleine raderboot, door trap-pers voortbewogen. Al deze piermachochels zijn te huur.

Het landschap is ronduit prachtig. Langs de oever staan vaak tientallen meters brede stroken wuivend riet. Er is veel bos, afgewisseld met akkers vol goudgeel graan.

Aardig is het stadje Zehdenick, met een grote sluis en de enige beweegbare brug op de route. Dat is een dubbele, stalen ophaalbrug, alleen voor voetgangers en fietsers. Hij wordt tegelijk met de sluis bediend en staat in het seizoen per dag wel enkele uren open. Ernaast is een hoge, vaste voetbrug gebouwd. Er zijn in de buurt van de sluis nog restanten te zien van een oude waterkrachtcentrale. Verder is er een Schiffermuseum op een oud vrachtschip. En we kunnen prima eten in een restaurantje pal naast de boot.

Het is voor ons verder heel interessant om te zien hoe deze stadjes en dorpen na de Wende zijn opgeknapt. De grauwsliuier is goeddeels verdwenen.

Plattenbauflats hebben een vrolijk kleurtje gekregen en nieuwe balkons, luifels en kozijnen. Ook zijn veel van deze DDR-woonblokken gesloopt. Maar hier en daar zijn nog duidelijk sporen te zien van het verleden, zoals een oude, verlaten fabriek of een achterafstraatje met kinderkopjes als bestrating. Inmiddels ligt de DDR-tijd alweer 23 jaar achter ons.

De mensen zijn aardig en behulpzaam. Een klein voorbeeld. Ik had mijn haarkam thuis laten liggen en in een heel klein kapsalonnetje, gerund door twee dikke dames vraag ik of daar zo'n ding kan kopen? Nee, maar na enig gerommel in een lade vindt één van de dames een buitenmodel kam, die ik cadeau krijg. Zulke dingen laten mij onmiddellijk smelten.

Niet ver van Zehdenick passeren we een oude en heel grote baksteenfabriek. Deze sloot in 1989 en is later omgebouwd tot een museum met toebehoren. Het geheel staat bekend als Ziegeleipark en er is speciaal voor bezoekers een nogal overdreven grote passantenhaven aangelegd. Wij bezoeken dit museum en zijn onder de indruk. Bovendien is het in de voormalige ringoven, met zijn metersdikke muren, heerlijk koel (buiten is het 32 graden Celsius). Het mooie kanaalstuk tussen Zehdenick en het Ziegeleipark loopt tussen kunstmatige meren. Hier werd voorheen de klei voor de bakstenen gewonnen. Nu zijn het oasen van rust. Vanaf de boot zie je er overigens niet veel van.

De sluizen worden nu wat kleiner. Bij de deuren is de breedte maar 5,10 meter. Dat houdt in dat we met deze brede boot geen stootwillen buiten kunnen hangen. Langzaamaan is het devies. En wat zijn die boeg- en hek-schroef dan handig.

Mirow

Het stadje Mirow, aan de Mirower See, heeft een mooi slot met park. Het dorp staat bekend om zijn paalwoningen en schiphuizen aan de oever van het meer en langs het kanaal naar de Zotzensee. In een smal grachtje kun je overnachten, maar 'Theodor' lijkt ons wat te breed voor dat haventje. Daarom meren wij bij de



6 De Theodor in sluis Schorfheide. 7 Een lange bocht in het Vosskanal. 8 Een oude fabriek bij Fürstenberg. 9 Een raderbootje met trapaandrijving.



sluis om in het stadje wat inkopen te doen. Vervolgens slaan we twee schuttingen over en we drinken grote glazen frisdrank op de wal, gezeten op onze dekstoelen.

Pas na aanleg in Rechlin, onze laatste overnachtingplaats, ontdekken we dat we een glas hebben achtergelaten. En ik fiets dan met een van de havenmeester geleende Duitse damesfiets, terug naar Mirow om de inventaris weer compleet te maken. Helaas... tweeëntwintig kilometer 'umsonst' gefietst. Maar 't is wél een mooie rit, deels over een fietspad, aangelegd op het tracé van een voormalige spoorbaan. Hierop aansluitend adviseer ik toekomstige huurders om tenminste

Wij, oud-Rotterdamers, bekijken de collectie met gemengde gevoelens.

Toevallig begint vandaag ook het Müritzfest. Er is een kermisje en 's avonds worden we vergast op een werkelijk indrukwekkende vuurwerkshow. Iets minder leuk is de harde muziek, die tot half drie over de haven schalt. Maar we zijn zó moe dat we er niet veel last van hebben.

Diepe krassen

De laatste dag, zondag 29 juli, varen we dan naar Buchholz. We pakken onze spullen in en slapen nog één nacht op dit unieke schip. De volgende ochtend vindt de controle en de eindafrekening plaats. De controleur ontdekt drie diepe krassen op de romp, en besluit, ondanks onze bewering dat wij die niet hebben veroorzaakt, de borgsom à € 750 niet terug te betalen.

Dan volgt een wat ingewikkelde thuisreis met een taxi en drie treinen, maar alles verloopt volgens plan.

Eenmaal thuisgekomen blijkt mijn eerste stuurman Bert een foto van 'Theodor' gemaakt te hebben in Hennigsdorf, onze vertrekhaven. Daarop zijn de beschadigingen duidelijk te zien! De borgsom wordt dan vlot teruggestort.

's Avonds worden we vergast op een werkelijk indrukwekkende vuurwerkshow

twee fietsen te huren, al was het maar voor het doen van boodschappen.

In Rechlin is een tamelijk primitief luchtvaartmuseum gevestigd in een oud vliegtuigteststation; nog een overblijfsel van de Luftwaffe. Er is nu veel Russisch materiaal tentoongesteld, waaronder heel oude straaljagers en helikopters. Voor de liefhebber van oude techniek zeker belangwekkend.

Dure brandstof

Ronduit onsympathiek is het enorme bedrag dat we voor de brandstof moeten betalen. Het bedrag heeft met het werkelijke gebruik niets te maken; per vaaruur wordt € 19,50 in rekening gebracht. Dat houdt in dat je minder betaalt als je sneller vaart. Omdat je nergens harder mag varen dan 6 km/uur in de verbindende kanalen en 10 km/uur op de meren, is het verbruik bescheiden. Vaar je netjes met die snelheden, dan wordt je financieel gestraft. Een dag of vijf rustig varen (22 motoruren) kostte ons derhalve € 429,00. In onze ogen een belachelijk en zeer unfair systeem, dat wij overigens vorig jaar in Venetië ook meemaakten.

Praktische mededelingen

De afstand Hennigsdorf – Buchholz bedraagt, zoals gezegd, circa 180 kilometer. Dit is in drie dagen te doen. Wij deden er vijf dagen over en lagen twee nachten in de grote jachthaven van Rechlin. Met een toerental van slechts 1200 omw/min heeft Theodor al een snelheid van 10 km/uur en dat is voldoende om heerlijk relaxed te varen. Wij voeren in totaal bijna 22 uur. Reken je voor een sluispassage gemiddeld een uur, dan ben je globaal 40 uur onderweg. Dat is in ons geval acht uur per dag, zodat je bij een vertrektijd van een uur of negen tijd bij



8 9

een overnachtingsplek bent. Behalve in Rechlin meerden we 'wild'. Bij de sluizen is altijd wel plaats. We zagen ook heel veel boten voor anker liggen. Gunstige plekken daarvoor, met een diepte van rond twee meter, staan op de kaarten. Dat op die ankerplaatsen natuurlijk geen voorzieningen zijn was voor ons wat groter jacht geen probleem. De accu's konden het verbruik gemakkelijk aan en het sanitair aan boord was uitstekend. Bijzondere problemen zijn op deze route niet te verwachten. De waterdiepte is vrijwel overal ruim voldoende en waar dat niet zo is, zorgt betonning ervoor dat je niet vastloopt. De grote waterkaarten die je meekrijgt zijn zeer

goed en gedetailleerd. Ze verschaffen ook toeristische informatie. Een volle week is ruim voldoende tijd om van de route af te wijken. Maar uiteindelijk komt men toch steeds op dezelfde route uit, namelijk het Oder-Havelkanal en de Müritz-Havel Wasserstrasse. Je kunt ook de Müritz verkennen. Dit meer is met 117 km² het op één na grootste zoetwatermeer van Duitsland.

Yachtcharter Römer

Yachtcharter Römer beschikt over een grote vloot huurschepen in allerlei grootten en klassen. De lengtes variëren van 8,50 meter tot 14 meter. Je zou een week varen kunnen combine-

ren met een week – of langer – verblijf in een vakantiewoning in Buchholz, aan de Müritzsee, niet te verwarren met de veel grotere Müritz. De omgeving is zeer de moeite waard. Voor een groot schip als 'Theodor' moet je in het hoogseizoen rekenen op bijna vierduizend euro per week. Daarbij komt dus nog een ferme afrekening voor de brandstof en een bescheiden bedrag voor de huur van linnengoed en handdoeken. Alle andere boten van dit bedrijf zijn overigens aanmerkelijk minder duur. Voor nadere bijzonderheden van zowel schepen als woningen kunt u terecht op de website: www.yachtcharter-roemer.de. 

VAREN MET DE AQUANAUT VINTAGE 1350

Boot: Aquanaut Vintage 1350 / (lxbxd) 13,60 x 4,70 x 1,15 meter / kruiphoogte: 3,10 meter / motorisering: Perkins Sabre 6 cilinder diesel, 150 pk / waterverplaatsing: 18.000 kg / bouw materiaal: staal (4/5 mm) / rompvorm: knikspant / CE: C / brandstof: 1.200 liter / drinkwater: 800 liter / vuilwater: 600 liter.

Werf: Aquanaut Yachting Holland, Selfhelpweg 9, NL-8607 AB Sneek, Tel.: 0515-412253, www.aquanaut.nl

Route: Hennigsdorf – Zehdenick – Mirow – Rechlin – Buchholz.

Eigenaar/verhuurder: Yachtcharter Römer, Dorfstr. 7, D-17209 Buchholz, Tel.: +49(0)39923-71688, www.yachtcharter-roemer.de

