

Neun-Flüsse-Radtour durch Franken & Oberpfalz | Martin & Elisabeth | 08. - 14. Juli 2017

## Neun-Flüsse-Radtour durch Franken & Oberpfalz Martin & Elisabeth | 08. - 14. Juli 2017



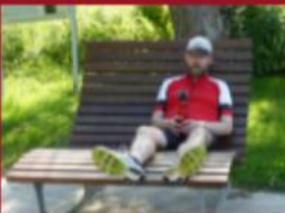


morgens um 6:30 Uhr am Hamburger Hauptbahnhof

08.07.2017  
Nürnberg - Oed/Weigendorf  
44 km





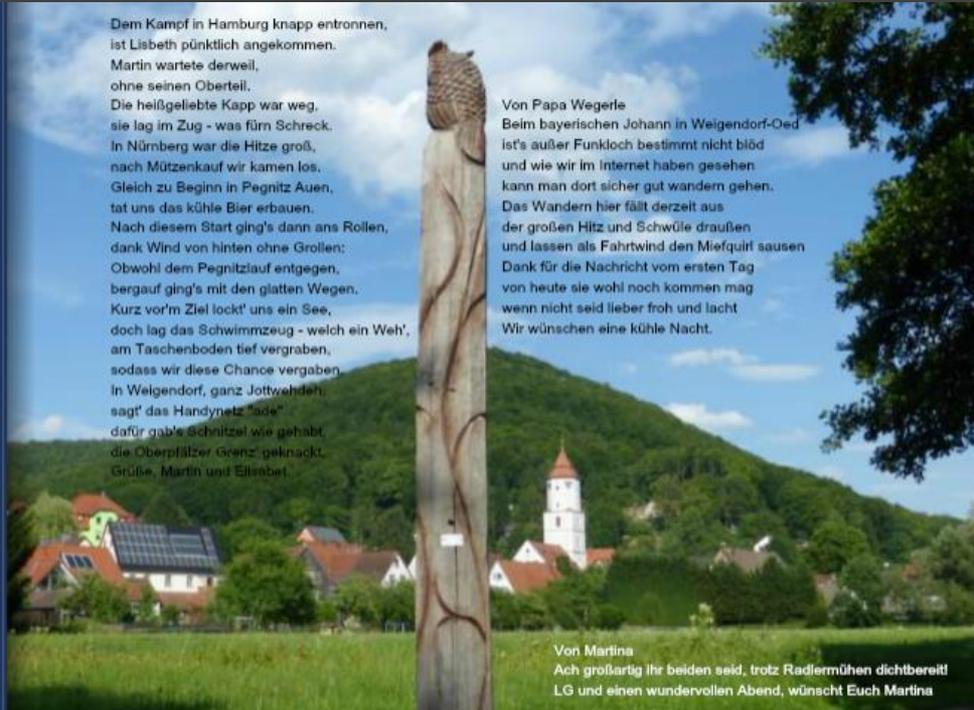




Dem Kampf in Hamburg knapp entronnen,  
 ist Lisbeth pünktlich angekommen.  
 Martin wartete derweil,  
 ohne seinen Oberteil.  
 Die heißgeliebte Kapp war weg,  
 sie lag im Zug - was fürn Schreck.  
 In Nürnberg war die Hitze groß,  
 nach Mützenkauf wir kamen los.  
 Gleich zu Beginn in Pegnitz Auen,  
 tat uns das kühle Bier erbauen.  
 Nach diesem Start ging's dann ans Rollen,  
 dank Wind von hinten ohne Grollen;  
 Obwohl dem Pegnitzlauf entgegen,  
 bergauf ging's mit den glatten Wegen.  
 Kurz vor'm Ziel lockt' uns ein See,  
 doch lag das Schwimmzeug - welch ein Weh',  
 am Taschenboden tief vergraben,  
 sodass wir diese Chance vergaben.  
 In Weigendorf, ganz Jottwehdah,  
 sagt' das Handynetz "ade"  
 dafür gab's Schnitzel wie gehabt  
 die Oberpfälzer Grenz' geknackt.  
 Grüße, Martin und Elisabeth

Von Papa Wegerle  
 Beim bayerischen Johann in Weigendorf-Oed  
 ist's außer Funkloch bestimmt nicht blöd  
 und wie wir im Internet haben gesehen  
 kann man dort sicher gut wandern gehen.  
 Das Wandern hier fällt derzeit aus  
 der großen Hitz und Schwüle drauß  
 und lassen als Fahrtwind den Miefquirl sausen  
 Dank für die Nachricht vom ersten Tag  
 von heute sie wohl noch kommen mag  
 wenn nicht seid lieber froh und lacht  
 Wir wünschen eine kühle Nacht.

Von Martina  
 Ach großartig Ihr beiden seid, trotz Radfahrmühen dichtberei!  
 LG und einen wundervollen Abend, wünscht Euch Martina









Amberg



Auf der ehemaligen Bahntrasse zwischen Amberg und Schmidmühlen





Kälmünz



Mündung der Vils in die Naab

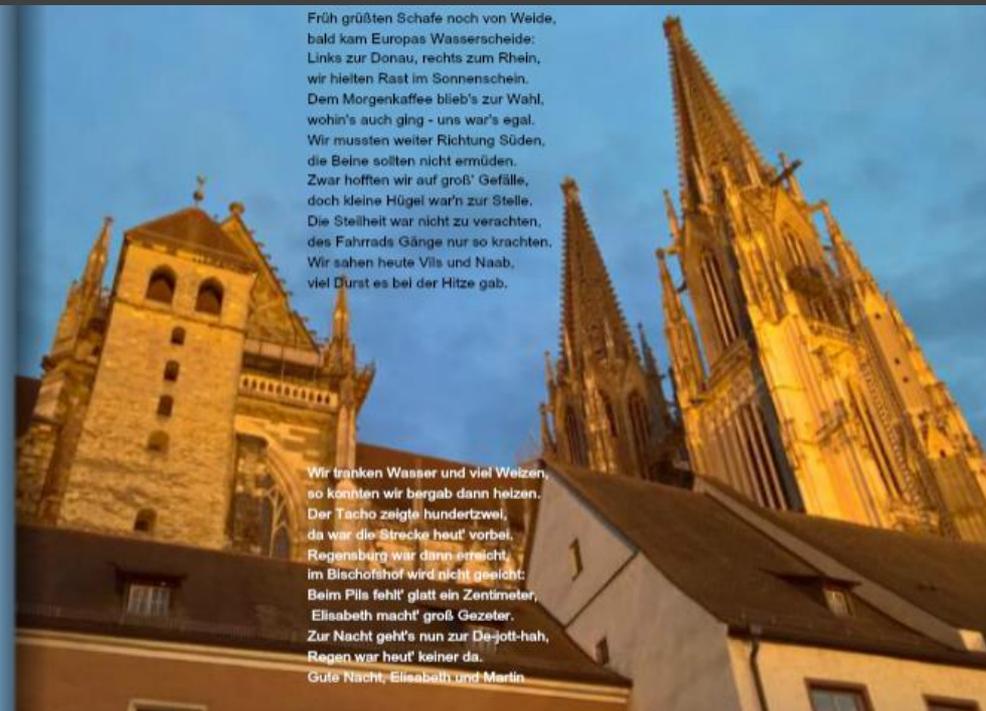




Pielenhofen

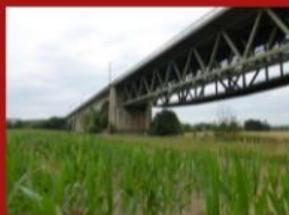


Regensburg



Früh grüßten Schafe noch von Weide,  
bald kam Europas Wasserscheide:  
Links zur Donau, rechts zum Rhein,  
wir hielten Rast im Sonnenschein.  
Dem Morgenkaffee blieb's zur Wahl,  
wohin's auch ging - uns war's egal.  
Wir mussten weiter Richtung Süden,  
die Beine sollten nicht ermüden.  
Zwar hofften wir auf groß' Gefälle,  
doch kleine Hügel war'n zur Stelle.  
Die Steilheit war nicht zu verachten,  
des Fahrrads Gänge nur so krachten.  
Wir sahen heute Vils und Naab,  
viel Dürst es bei der Hitze gab.

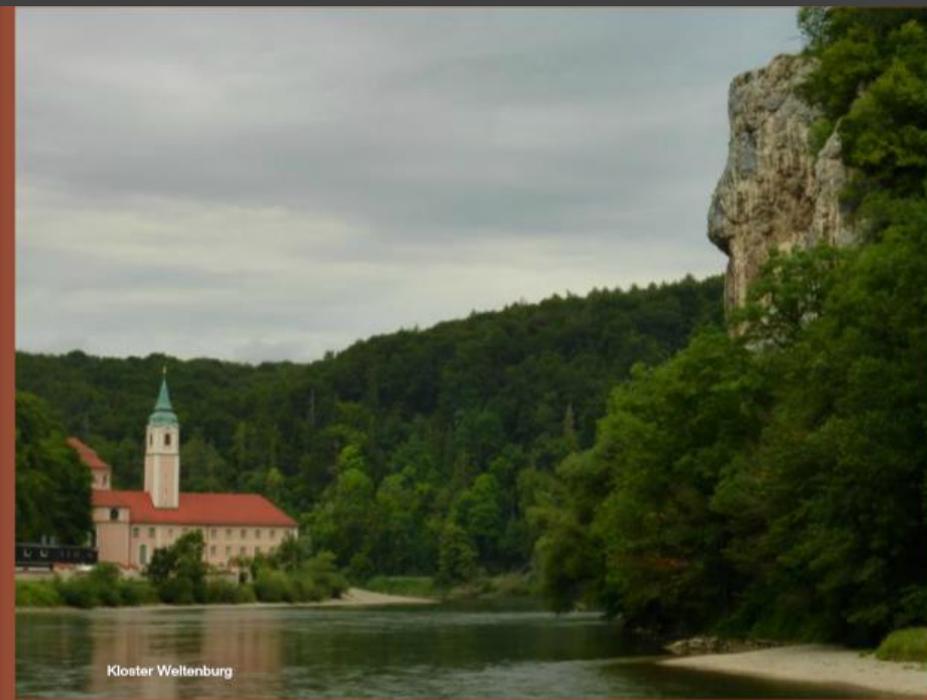
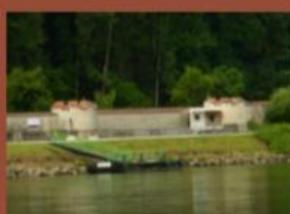
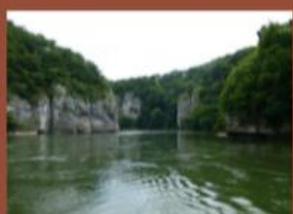
Wir tranken Wasser und viel Weizen,  
so konnten wir bergab dann heizen.  
Der Tacho zeigte hundertzwei,  
da war die Strecke heut' vorbei.  
Regensburg war dann erreicht,  
im Blechhof wird nicht geeicht:  
Beim Pils fehlt' glatt ein Zentimeter,  
Elisabeth macht' groß' Gezeter.  
Zur Nacht geht's nun zur De-jott-hah,  
Regen war heut' keiner da.  
Gute Nacht, Elisabeth und Martin











Kloster Weltenburg





Vohburg an der Donau



Neustadt an der Donau

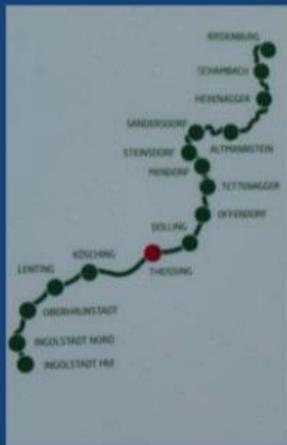




Kaum war die Frühstückstüre offen,  
 war' n wir als erste eingetroffen.  
 Wir wollten schnell nach Kelheim kommen,  
 damit ein frühes Schiff genommen,  
 das durch den Donaudurchbruch fuhr.  
 Der Montagsfahrplan leider nur  
 sah das geplante Schiff nicht vor.  
 Am Ziel, dem Weltenburger Tor,  
 winkte Lohn aus Klosterkeller  
 (durch Bier schien uns die Kirche heller).  
 Wir wähten uns an Flusses Lauf,  
 doch mussten 1000 Hügel rauf.  
 Der Radweg war dort unterbunden,  
 die Umleitung uns arg geschunden.  
 Doch sahen wir beim Auf und Ab,  
 Hopfen wachsen an dem Stab.  
 Der Gegenwind tat uns sehr hemmen  
 das sollten wir ja langsam kennen.  
 Trotzdem schmerzen unsre Knie,  
 "bis Ingolstadt wir schaffen's nie",  
 so dachten wir auf halber Strecke,  
 doch schließlich war's nur noch 'ne Ecke.  
 Ein Hotel, das Luxus bietet,  
 war von Martin angemietet.  
 Gleich schlafen wir ganz ohne Sorgen,  
 und melden frisch uns wieder morgen.  
 Gute Nacht! Martin und Elisabeth

Von Papa Wegerle  
 Es ist doch leichter mit dem Mailen  
 und nicht beschränkt auf nur 12 Zeilen,  
 denn so durfte ich erreichen  
 maximal 459 Zeichen.  
 Ihr habt in Regensburg genächtigt  
 und mit der Stadt euch auch beschäftigt.  
 Zu sehen gibt es dort in Massen,  
 an einem Tag nicht zu erfassen.  
 Zeit dazu war auch nicht viel,  
 es lockt' das nächste Tourenziel.  
 Dann weiter Richtung Süden, Norden?  
 uns leider nicht bekannt geworden.  
 Und wenn die Tour dann ist vorbei,  
 es wartet Zimmer zwei-eins-zwei,  
 Bis dahin reichlich Spaß und Freud,  
 gute Nacht und Schluss für heut.  
 Grüße aus Bad Windsheim

Von Martina:  
 Des Bieres Licht Euch heut geleitet,  
 Martinas Wunsch für Sonne und  
 Windestille  
 Euch durch die Nacht begleitet!! :\*)  
 Schlaft schön, Gggg Martina



11.07.2017 | Ingolstadt - Berching | 78 km





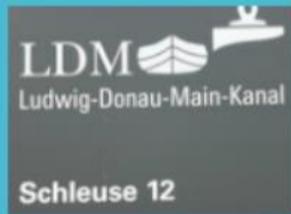
Auf der Trasse der ehemaligen Schambashtalbahn zwischen Ingolstadt und Riedenburg



Auf der Trasse der ehemaligen Schambachtalbahn zwischen Ingolstadt und Riedenburg









Berching



Der Main-Donau-Kanal  
zwischen Dietfurt und Beilngries

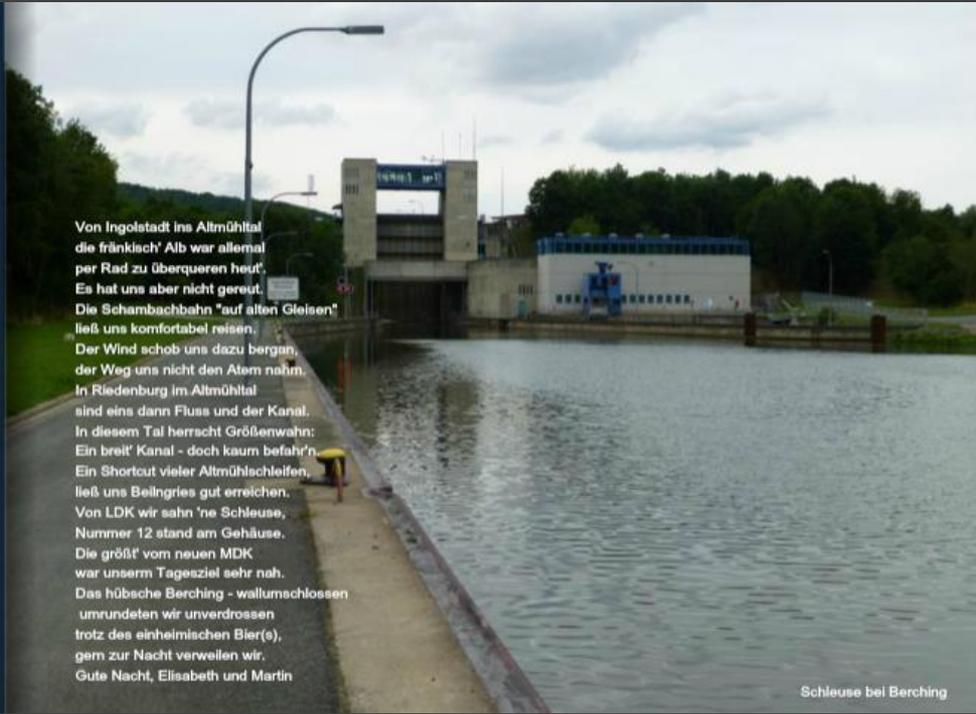








Von Ingolstadt ins Altmühltal  
die fränkisch' Alb war allemal  
per Rad zu überqueren heut'.  
Es hat uns aber nicht gereut.  
Die Schambachbahn "auf alten Gleisen"  
ließ uns komfortabel reisen.  
Der Wind schob uns dazu bergan,  
der Weg uns nicht den Atem nahm.  
In Riedenburg im Altmühltal  
sind eins dann Fluss und der Kanal.  
In diesem Tal herrscht Größenwahn:  
Ein breitt' Kanal - doch kaum befahr'n.  
Ein Shortcut vieler Altmühlschleifen,  
ließ uns Beilngries gut erreichen.  
Von LDK wir sahn 'ne Schleuse,  
Nummer 12 stand am Gehäuse.  
Die größt' vom neuen MDK  
war unserm Tagesziel sehr nah.  
Das hübsche Berching - wallumschlossen  
umrundeten wir unverdrossen  
trotz des einheimischen Bier(s),  
gem zur Nacht verweilen wir.  
Gute Nacht, Elisabeth und Martin



Schleuse bei Berching







Am Ludwig-Donau-Kanal zwischen Berching und Neumarkt in der Oberpfalz



An der Scheitelhaltung des LDK



Neumarkt in der Oberpfalz





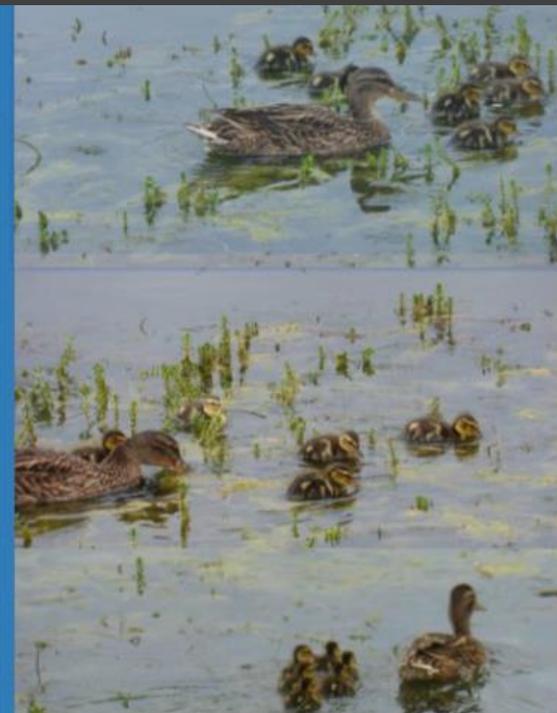


## DER „ALTE LUDWIGKANAL“ - EIN EUROPÄISCHES BAUKENNMAL

Bereits 793 wollte Karl der Große eine Verbindung zwischen Rhein, Main und Donau herstellen und ließ die „Fossa Carolina“, einen Kanal zwischen Rezzat und Altmühl graben. Das Projekt scheiterte jedoch schon bald an den technischen Schwierigkeiten. Mehr als tausend Jahre später wagte sich der bayerische König Ludwig I. an den Bau eines Kanals zwischen Donau und Main. 1836 wurde mit dem fast 178 km langen Bauwerk begonnen. Für 70 Dämme und 60 Geländeeinschnitte mussten mit Pickel und Schaufel die Erdbewegungen bewältigt werden. Der schwierigste und heute noch interessanteste Abschnitt befindet sich in Berg, wo das Areal tiefer baulicher Einschnitte im Frühjahr in einem Meer von weißen und rosa Apfelblüten aufschäumt. Auf der Kanalbaustelle waren zeitweise bis zu 10.000 Arbeiter aus Deutschland, Österreich und Italien beschäftigt. Zwischen Berg und Neumarkt liegt auch der höchste Punkt, den der Kanal überwinden musste. 183 Höhenmeter würden insgesamt mit 100 Schleusen und 54 „Brückkanälen“ gemeistert. Die erste Wasserstraße, die Europa verbinden sollte, wurde nach 10jähriger Bauzeit am 25. August 1846 fertig gestellt. Nach anfänglich regem Frachtverkehr auf dem Kanal eroberten die Eisenbahn und später die flexibleren Lastwagen den Gütertransport. 1950 wurde der Betrieb ganz eingestellt.



Der schwierigste und heute noch interessanteste Abschnitt befindet sich in Berg, wo das Areal tiefer baulicher Einschnitte im Frühjahr in einem Meer von weißen und rosa Apfelblüten aufschäumt. Auf der Kanalbaustelle waren zeitweise bis zu 10.000 Arbeiter aus Deutschland, Österreich und Italien beschäftigt. Zwischen Berg und Neumarkt liegt auch der höchste Punkt, den der Kanal überwinden musste. 183 Höhenmeter würden insgesamt mit 100 Schleusen und 54 „Brückkanälen“ gemeistert. Die erste Wasserstraße, die Europa verbinden sollte, wurde nach 10jähriger Bauzeit am 25. August 1846 fertig gestellt. Nach anfänglich regem Frachtverkehr auf dem Kanal eroberten die Eisenbahn und später die flexibleren Lastwagen den Gütertransport. 1950 wurde der Betrieb ganz eingestellt.



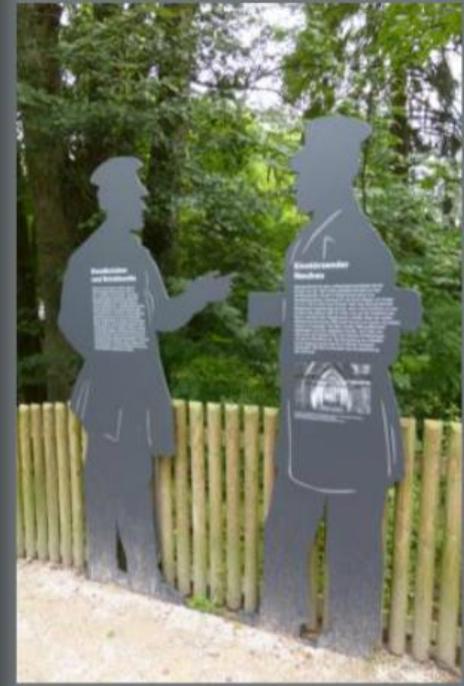


# Am langen Band

Die für den Gütertransport auf dem Kanal vorgesehenen Regalkähne waren etwa 24 m lang und hatten eine Kapazität bis zu 120 Tonnen. Die Schiffe wurden in der Regel von einem Pferd an Seilen gezogen (getreidelt), die oft an einer eigenen Treidelmast befestigt waren.

Die beiderseits des Stillwasserkanals verlaufenden Treidelpfade waren etwa 1 m breit. Bei den rund 100 Brücken führten sie meist unter dem Brückenbogen entlang, so dass die Pferde ihre Last ohne Umstechung hindurch ziehen konnten. Bei einigen Brücken hatte man sich den Treidelpfad gespart. Hier musste man die Pferde jedes Mal aus- und wieder anspannen.

Legt man bei einem pferdegezogenen Kahn eine Leistung von drei km/h zugrunde, dauert die Fahrt von Keilheim bis Bamberg etwa sechs Tage, inklusive der 100 Schließungsvorgänge von je 30 bis 15 Minuten und eingehaltener Nachtruhe.



# Der Ludwig-Donau-Main-Kanal Vom Traum zum Trauma

Lange intensive Diskussionen in Europa über einen Kanal von Ost- nach West-Deutschland und umgekehrt. Der preussische Außenminister Philipp von Schölerer, 1851 in Ostpreußen, die Zoll-Karte des Großherzogtums der Rheinlande, aber auch unter die des jetzigen Bayern wurde die Idee einer Donau-Elbe-Verbindung. 1857/58 in der Rhein-Elbe-Verbindung. 1858/59 in der Rhein-Elbe-Verbindung. 1858/59 in der Rhein-Elbe-Verbindung.

1860 wurde die Idee von der Regierung des Reiches verworfen. Die Rhein-Elbe-Verbindung wurde als ein Projekt der Rhein-Elbe-Verbindung. 1860 wurde die Idee von der Regierung des Reiches verworfen. Die Rhein-Elbe-Verbindung wurde als ein Projekt der Rhein-Elbe-Verbindung.

Die Idee eines Kanal-Verbindungs-Projektes zwischen Rhein und Elbe wurde im Jahr 1857/58 in der Rhein-Elbe-Verbindung. 1858/59 in der Rhein-Elbe-Verbindung. 1858/59 in der Rhein-Elbe-Verbindung.

1860 wurde die Idee von der Regierung des Reiches verworfen. Die Rhein-Elbe-Verbindung wurde als ein Projekt der Rhein-Elbe-Verbindung. 1860 wurde die Idee von der Regierung des Reiches verworfen. Die Rhein-Elbe-Verbindung wurde als ein Projekt der Rhein-Elbe-Verbindung.



Quelle: ...





### Aus dem Kahn gebaut

Worzelörter Steine für Nürnberg

Der Kanalhafen Worzeldorf verbindet die Stadt Nürnberg mit dem Main. Der Kanal wurde im Jahr 1800 durch den Bau des Kanalhafens Worzeldorf bis zu 10 km weiter verlängert. Heute können die Frachten wieder von den Schiffen bis zum Kanal transportiert werden. Zwischen 1980 und 1990 wurde der Kanalhafen Worzeldorf als Nationaldenkmal unter Schutz gestellt.

Der Kanalhafen Worzeldorf verbindet die Stadt Nürnberg mit dem Main. Der Kanal wurde im Jahr 1800 durch den Bau des Kanalhafens Worzeldorf bis zu 10 km weiter verlängert. Heute können die Frachten wieder von den Schiffen bis zum Kanal transportiert werden. Zwischen 1980 und 1990 wurde der Kanalhafen Worzeldorf als Nationaldenkmal unter Schutz gestellt.

### Kanalhafen Worzeldorf

Der Kanalhafen Worzeldorf verbindet die Stadt Nürnberg mit dem Main. Der Kanal wurde im Jahr 1800 durch den Bau des Kanalhafens Worzeldorf bis zu 10 km weiter verlängert. Heute können die Frachten wieder von den Schiffen bis zum Kanal transportiert werden. Zwischen 1980 und 1990 wurde der Kanalhafen Worzeldorf als Nationaldenkmal unter Schutz gestellt.

Die Hüllen bestanden aus einer einseitigen Verankerung des Kapitels mit Anlege-, Ein- und Ausladevorrichtungen. Klüppel mit einem Tragefuß von bis zu 30 Zentimetern waren von dem Nürnbarger Maschinenbau J.W. Späth entwickelt worden.

Zum Betriebsgelände gehörten hölzerne Lagerhäuser, aufwendige Lagerhaken kamen meist aus Kesselergebnissen nicht zur Ausführung.

Holzgerüste waren für einen ungestörten Betrieb auf dem Niedriggelände zuzubringen. In kleineren Hüllen halfen in ihren Dienstbereich auch die Aufgaben des Krantensetzers, Lagerhausverwalters und Zerkleinerers. Letzteren erlaubte die Schiffstafelgehäusen.

Lagergehäusen entstanden für alle Schiffe, die sich länger als 18 Std. im Hafen aufhalten. Krant- und Lagerhausgehäusen waren nach Menge und Art der Ware zu besetzen.

Im Worzeldorf versocherte man zwischen 1980 und 1990 den höchsten Eisenmarkt am Kanal. Jährlich wurden hier bis zu 12.000 t Eisenwaren aus den Bräunen der Umgebung verkauft. Hauptabnehmer waren Nürnberg.

Die Entwicklung der von 1841 bis 1900 in der Nähe des Hafens bestehenden Dampf- und Wasserkraftwerke.







Die Zimmeraussicht vor dem Stadtgang





Ein Absacker in der Burg

Der Weg zurück über Europas  
Wasserscheide braucht kein' Kompaas.  
Nach Neustadt in der Oberpfalz  
komm' wir wieder keinesfalls.  
Herb wurden wir dort angemotzt,  
mit Freundlichkeit wir gegen 'trotzf.  
Liabeths Vorurteil scheint wahr:  
die Menschen dort nicht so ganz klar.  
Wie gestern ging es flink bergauf,  
nur Schleusen hemmten unsren Lauf.  
Den Punkt der Wasserscheide wir versäumt,  
da Wartung uns den Weg verräumt.  
Länge der langen Scheitelhaltung,  
ging's voran ganz ohne Schaltung.  
Am Ende kam sogar ein Trog,  
das Wasser übers Tal hin zog.  
Bergab folgte die Schleusentreppe  
in Folge wie bei Perlenkette.  
In Nürnberg's Burg wir nächtigen,  
zu Tisch die Bratwürst' prächtigen.  
Auch sommers gib't's hier Lebkuchen,  
da muss man keinen Nachtisch suchen.  
Gute Nacht, Martin und Elisabeth





Main-Donau-Kanal zwischen Erlangen und Bamberg





Bamberger Hafen



Eloiss Schiff "SID"



Vorsicht  
Lebensgefahr!  
Nach Stromabschaltung  
unterhalb des Wehres  
ist starker Rückstrom!





Das Dichten fällt heut leider aus,  
 wir gehen gleich zu Eike raus,  
 der liegt mit Schiff in Bamberg's Hafen,

E. freut sich eehr, dass wir ihn trafen :-\*  
 Bis (vielleicht) morgen aus Bad Windsheim  
 Grüße von Martin und Elisabeth



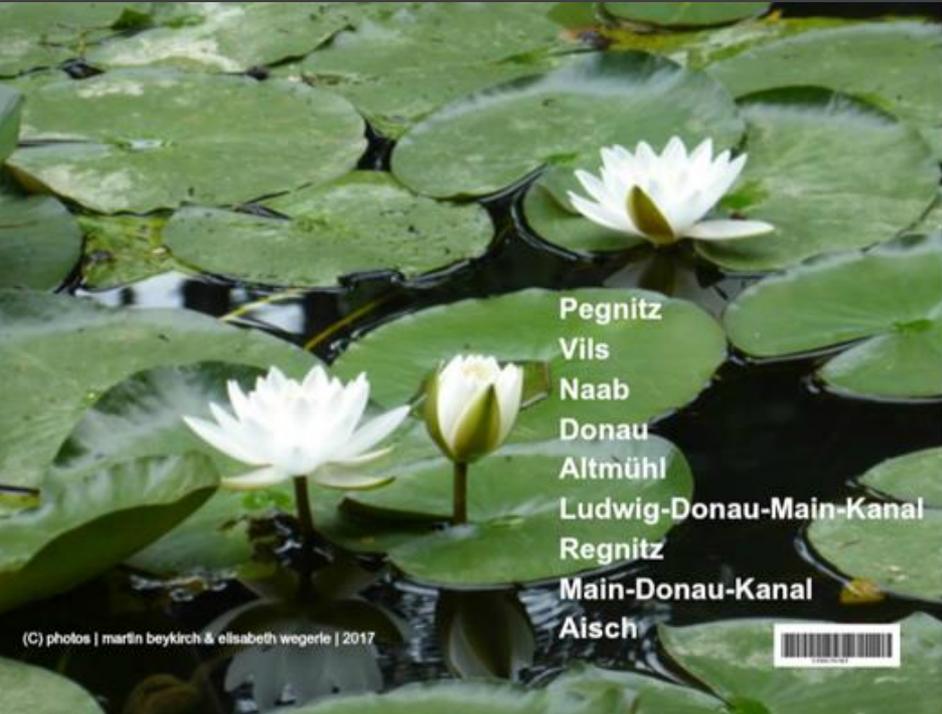




Die Stellersche Seekuh



Martina tolle Mobilbilder konnten nicht hochgeladen werden ... schade... :(



Pegnitz  
Vils  
Naab  
Donau  
Altmühl  
Ludwig-Donau-Main-Kanal  
Regnitz  
Main-Donau-Kanal  
Aisch



(C) photos | martin beykirch & elisabeth wegerle | 2017

Neun-Flüsse-Radtour durch Franken & Oberpfalz | Martin & Elisabeth | 08. - 14. Juli 2017