

To dages tur til det nordvestlige Tyskland.

Billedserie med lidt supplerende tekst. Tekst i Kursiv= teknisk forklaring.

Team Vespas lange ture fylder godt op i Turkalenderen, men for 3 af klubbens medlemmer, Jan, Finn og Ove, var de ikke helt lange nok, og for dem havde en Vespatur til Nordtyskland længe stået på ønskelisten. I forsommeren 2015 tog planlægningen så rigtig fart, og onsdag d. 19. og torsdag d. 20. august kunne vi endelig rive to dage ud af kalenderen og hellige os langturs Vespakørsel.

København - Kiel

Nordtyskland har virkelig mange spændende seværdigheder, men med en daglig "etape" på ca. 400 km måtte der naturligvis prioriteres meget, så vi kunne nok imødesee, at tidsplanen kunne blive "en anelse" stram.

Vi tog først motorvejen til Rødby, og fra Puttgarden gik det videre ad de mindre landeveje til Kiel, måske et lidt upåagtet område for danskerne at køre igennem, men faktisk et ret smukt område, vi fik desværre ikke taget fotos på vejen til Kiel, vi skulle jo se at komme til Kiel uden de store svinkeærinder og stop. I Kiel skulle vi besøge Kielerkanalens Holtenau sluser, Finns GPS måtte dog lige give en hånd med inde i Kiel, inden vi fandt frem til Holtenau sluseanlægget ved Maklerstrasse.



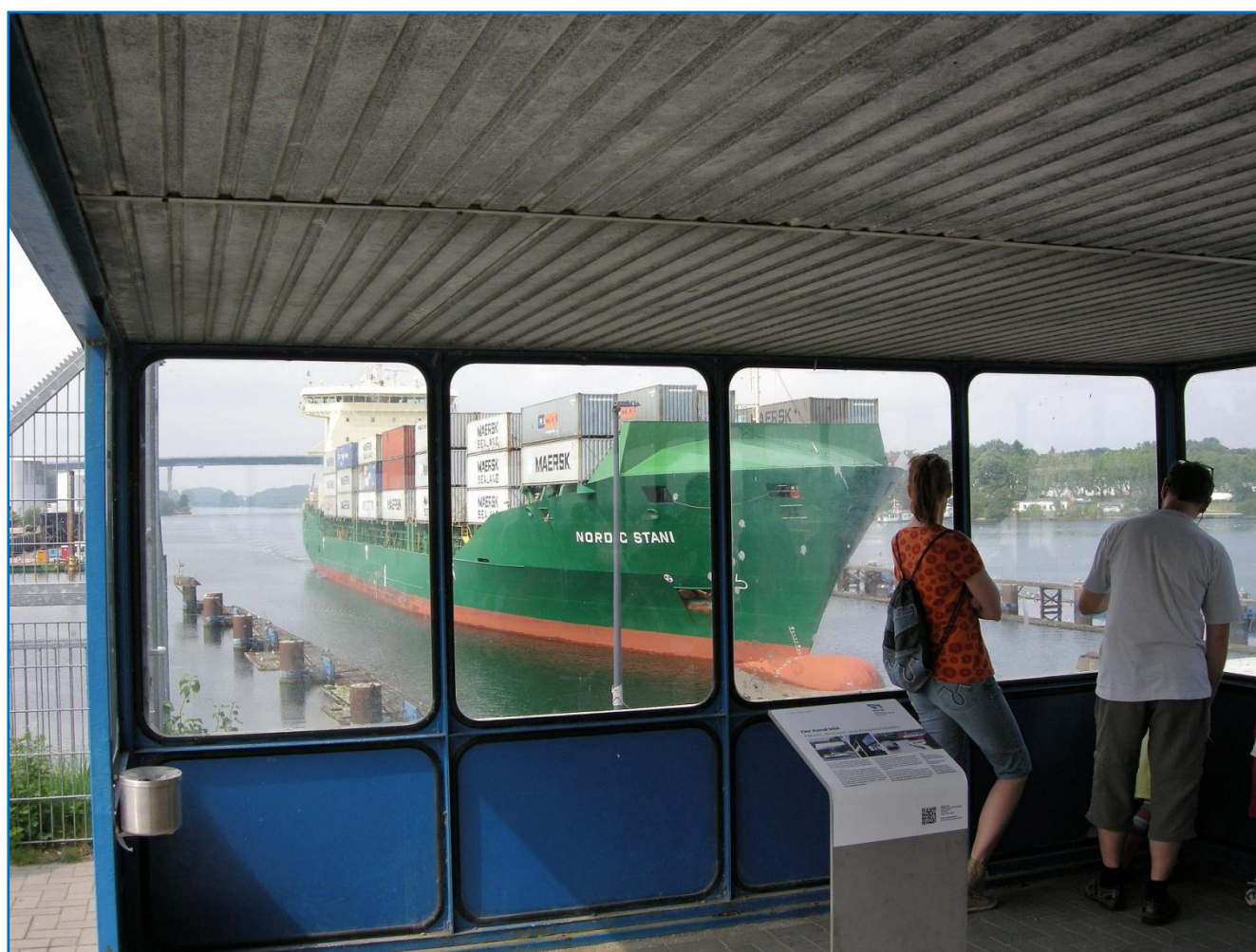
De store sluser ved Holtenau i Kiel

Lidt om Kielerkanalens historie og "specifikationer".

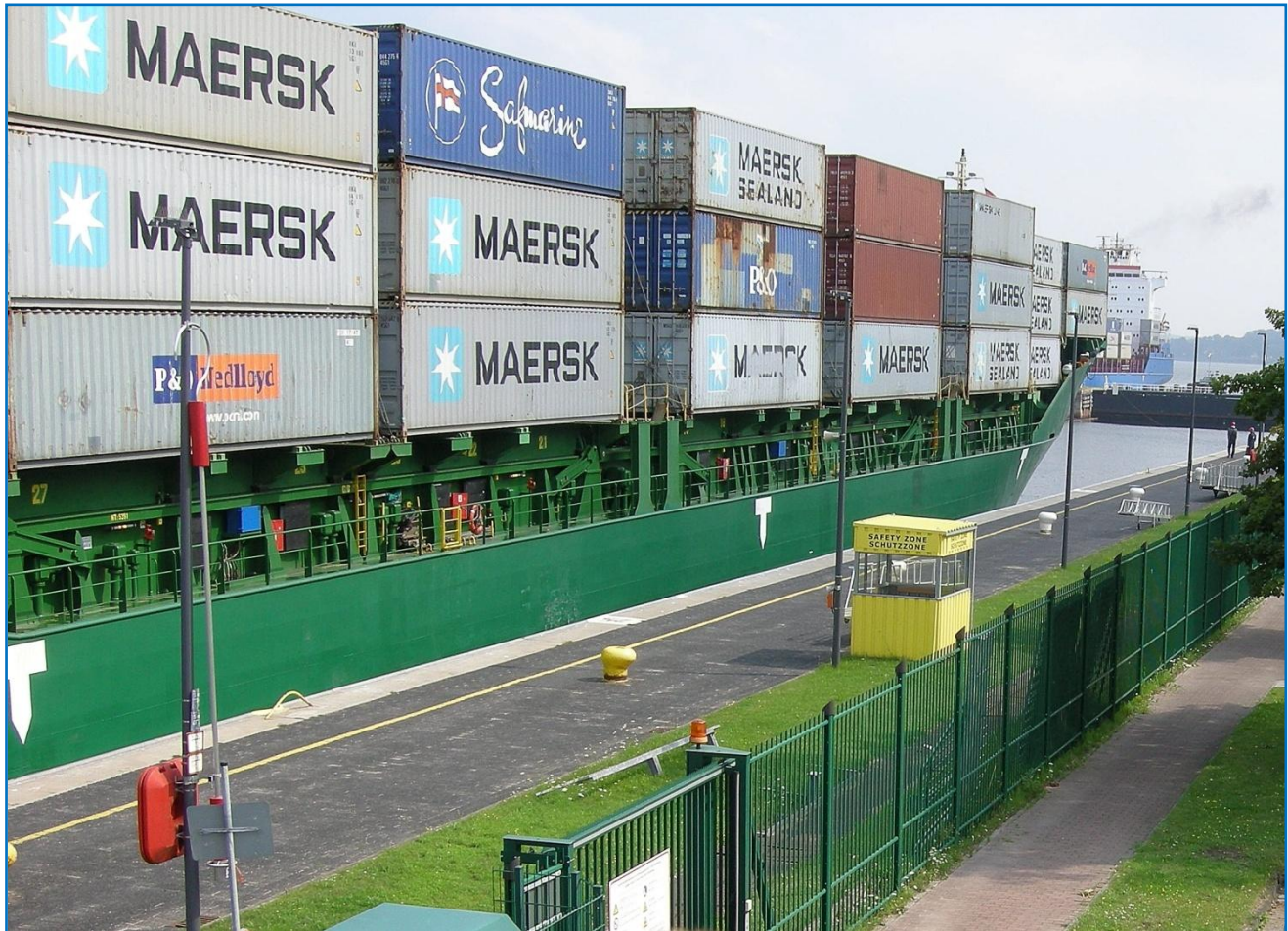
Kielerkanalen, som tyskerne kalder Nord Ostsee Kanal, er en 98 km lang kanal, som forbinder Nordsøen ved Brunsbüttel med Østersøen ved Kiel-Holtenau. Gennemsnitligt spares der 280 sømil (519 km) ved at bruge Kielerkanalen i stedet for at gå nord om Jylland. Kanalen er en af verdens mest benyttede kunstige kanaler.

Kanalen blev indviet 20. juni 1895 til erstatning for Ejderkanalen fra 1783, der havde for lille kapacitet. Kanalbyggeriet blev igangsat af rigskansler Otto von Bismarck ud fra primært militære formål, idet den giver kort sejltilid mellem flådehavnene i Kiel og Wilhelmshaven ved Nordsøen. Kanalen blev bygget på 8 år med indsats af 9.000 arbejdere, som gravede 80 mio. m³ jord op, byggede to dobbeltsluser ved Kiel og Brunsbüttel og opførte to højbroer. Endvidere blev der etableret 16 mindre færgeforbindelser over kanalen. Oprindeligt havde kanalen en bredde på 67 meter og en dybde på 9 meter. Men i årene 1907-1914 blev den udvidet til en bredde på op til 103 meter og dybden øget til 11 meter, gennemsejlings tiden blev samtidig reduceret til ca. 8 timer. Siden er kanalen udbygget i 1965. Sluseanlægget i Holtenau-Kiel har 4 sluser, to der servicerer de mindre skibe med almindelige todelte sluseporte, og to hvor sluseportene er af skydeport typen, der "skydes" ud fra nogle store bygninger på siden af de to store sluser, disse bygninger fungerer som en slags "garager" for Skydeportene, når sluseportene står åbne. De store sluser har en 310 meters anvendelig længde og 42 meters brugbar bredde. Sluserne er et kæmpe anlæg med masser af skibstrafik, op til 43.000 skibe har passeret Kielerkanalen pr. år.

Ovenpå taget af den ene af Skydeportenes "garager" er der anlagt en udsigtsplatform, hvor man mod en mindre entre kan komme op og skue ud over det hele. Det var selvfølgelig noget, vi benyttede os af. Et stort container skib, M/S Nordic Stani, sejlede ind i slusen under vort besøg, og efter at det var kommet på plads i slusen, så "skød" den store sluseport/skydeport sig nu stille og roligt ud fra sit "garage /sluseporthus" og lukkede slusen, svært grej der "funker". Et virkelig interessant besøg ved Holtenau sluseanlægget.



Et containerskib på vej ind i slusen



Maersk containerne fylder godt op i slusen



Den store skyde/sluseport bevæger sig ud fra sluseport huset på vej til at lukke slusen
(og en smed arbejder samtidig på toppen sluseporten, tyskerne er effektive)

Kiel - Dannevirke

Fra Kiel havde vi planlagt at køre til Hedeby Vikinge museum, men blev lidt forsinket ved udkørslen fra Kiel. Kiel er en ret stor by, og der gik lidt "ged" i at finde landevej B76 mod Eckernförde, grundet denne forsinkelse besluttede vi at sætte kursen direkte mod dagens sidste mål inden overnatning, nemlig Dannevirke og Dannevirke museet, og lod Vikinge museet i Hedeby "ligge i fred". På vejen ud af Kiel kørte vi i øvrigt først over en højbro over Kielerkanalen med en formidabel udsigt over Holtenau slusen.

***Dannevirke (Danernes værk)** er stadig et stort anlæg af forsvarsvolde der strækker sig fra Slien og Slesvig i øst til floden Ejderen, der engang dannede grænse og forsvar mod vest. Dannevirke blev anlagt over flere århundreder. En del af Dannevirke, den navnkundige Valdemarsmur, var "befæstet" med en 2,5 m tyk og 6 m høj teglstens mur på sydsiden, stammer helt tilbage fra 1170, blev for få år siden restaureret. Den ligger umiddelbart bagved Dannevirke Museet.*

I dag er Dannevirke selvfølgelig ikke et forsvarsanlæg som sådan, men alligevel blev vi lidt imponeret over størrelsen af de store voldanlæg, der stadig eksisterer, nu til en vis grad overbegroet med buske og træer, men alligevel er det muligt at få et godt indtryk af det forsvarsværk, det engang har været. Sidste gang det var i brug var i 1864 krigen. Spændende at opleve lidt af det gamle Danske Forsvarsværk.

Men som nævnt var vi jo en smule i tidsnød, og da vi også skulle nå frem til vores overnatning til bestemt tid, så afstod vi fra at besøge selve Dannevirke Museet, om end det sikkert kunne have været meget interessant. Men kaffetørsten skulle lige slukkes, så vi valgte i stedet at bruge "et øjeblik" på en kaffetår på den gamle "Historischer Gasthof Rothenkrug", der ligger nabo til Dannevirke Museet. Kaffen og lagkagen var god, og efter besøget på kroen følte vi os godt rustet til at køre dagens sidste distance til Norderstapel.



Jan og Finn ved Valdemarsmuren



Sydslesvigske Dannevirke Museum



Historischer Gasthof Rotenkrug

Dannevirke - Norderstapel

Der var ikke så langt at køre fra Dannevirke til Norderstapel, og godt nok for det, på den strækning fik vi nemlig turens eneste regnbyge. Norderstapel er en mindre by, en "one horse town", i nærheden af Husum og Friedrichsstadt, hvor vi havde booket 3 enkeltværelser for natten på Sieverts Gasthof. Check in var dog lidt vanskelig, Sieverts har hviledag/ruhetag onsdag, den dag vi ankom, men ved fælles hjælp lykkedes det at få alt på plads med nøgler og parkering af scootererne og det hele. Aftensmaden blev indtaget på en nærliggende hyggelig fiskerestaurant, hvor maden var rigtig god og til en rimelig pris. Morgenmaden hos Sievert var super, og vi var meget tilfredse med Sieverts Gasthof, selv om opstarten var lidt svær.



Sieverts Gasthof, hvor vi fik en overnatning med morgenmad + garage, formedelst den "drabelige" sum af 35€

Norderstapel - Friedrichsstadt -Tönning (dag 2)

Turplanen for dag 2 startede med et besøg i den gamle "meget hollandske" by Friedrichsstadt, ikke så stor en by, men meget idyllisk med dens mange gavlhuse og kanaler. Vi standsede op på Torvet og nød den tidlige (08:30) og stille og lyse sommer morgen. Tilfældigt mødte vi en jyde, der havde god til at sludre om Vespaerne og meget andet. Han kunne i øvrigt fortælle os, at Friedrichsstadt ligger 4 meter under normal vandstand i Vadehavet, så ikke så underligt at der er sluser og kanaler alle vegne i byen. Men en smuk by der bestemt var et besøg værd.

Friedrichstadt (på dansk Frederiksstad) er med cirka 2.500 indbyggere en mindre by i den sydvestlige del af Sydslesvig direkte ved udmundingen af floden Trenen i Ejderen. Byen med sin retvinklede gadestruktur, kanaler og mange huse i nederlandsk renæssancestil minder om en typisk hollandsk by. Grunden er, at byen i 1600-tallet blev bygget af tilflyttede nederlandske religiøse flygtninge, som blev kaldt til Sydslesvig af den gottorpske hertug, Frederik 3. I dag findes stadig flere trossamfund i den lille by: tyske og danske protestanter, katolikker og nederlandske menonitter og remonstranter. Der er ingen jødisk menighed i byen længere. På grund af de mange religionssamfund i byen blev Frederiksstad også kaldt Toleranceby.



På torvet i Friedrichsstadt



Alt åndede fred og ro tidligt på dagen i Friedrichsstadt



Men kanalsrundfarten var allerede i gang

Næste punkt på turplanen var "et smut" til Tønning, der ligger lidt sydvest for Friedrichsstadt på halvøen Ejdersted/ Eiderstedt. Tønning er også en rigtig hyggelig by med mange gamle huse, Vi ankom jo også der tidligt på dagen, så der var stille og roligt nede ved havnen, men også en hyggelig stemning.



På havnen i Tønning

Tønning - Eiderdæmningen

Ja, vi må nok indrømme, at vi gjorde det en del i sluser og dæmninger på denne tur, for vort næste besøg gik nemlig til Ejderdæmningen, der på tysk hedder Eidersperrwerk, den ligger i nærheden af Tønning, og er et kæmpe dæmnings- og sluseanlæg ved Ejderens udløb i Vadehavet .

Nogle facts om Ejderdæmningen:

Formålet er landets beskyttelse mod stormfloder og regulering af vandstanden i floden Ejderen. Før dæmningen blev bygget påvirkede tidevandet Ejderens vandstand helt til Rendsborg. Dæmningen blev indviet den 20. marts 1973. Dæmningsens bygning skyldtes for en del nok de enorme oversvømmelser, som stormfloden i 1962 forårsagede, de nåede helt op til købstaden Tønning. Dæmningsens konstruktion består af to separate rækker sluseporte, med fem store sluseporte hver, der regulerer vandgennemstrømningen mellem Ejderen og Nordsøen i forhold til vejr- og vandforholdene. Ved lavvande (ebbe) strømmer vandet kontrolleret fra Ejderen i Nordsøen og ved højvande tilsvarende fra Nordsøen i Ejderen. I tilfælde af stormflod lukkes de enorme sluseporte, der hver har en længde på 40 meter, de løftes og sænkes ved hjælp af hydraulik. Ved siden af sluseportene er der en kammersluse med en klapbro, hvor mindre skibe sluses igennem dæmningen. Mellem sluseportene er integreret en tosporet biltunnel på 236 meters længde, der forbinder den nordfrisiske halvø Ejdersted/Eiderstedt med den sydpå liggende Ditmarsken.

Der var virkelig noget at "studere", alene dimensionerne på dæmning og sluseporte kunne nok indgyde en vis respekt, og udover al denne svære mekanik sluse konstruktionen består af, er der på toppen af hele anlægget en udsigts platform, hvor det er muligt at få et fantastisk vue både over selve dæmningen og det omkringliggende landskab og Vadehavet, det var virkelig spændende og interessant at besøge Ejderdæmningen.



Tre Vespaer med "mandskab" ved den store Ejderdæmning



Det svære grej, en sluseport på 40 meter



Den store udsigtsplatform på toppen af Ejderdæmningen



I kø til tunnelen, der er integreret i Ejderdæmningen



Flot udsigt over Vadehavet fra udsigtsplatformen på Ejderdæmningen

Ejderdæmningen - Halvøen Ejdersted - Fynshav.

Fra de spændende oplevelser ved Ejderens udmunding i Vadehavet og Eidersperrwerk gik turen videre ud på halvøen Ejdersted med kurs mod feriebyen Sankt Peter-Ording. Og der kom vi virkelig ud på det flade marskland med diger og kanaler og de gamle marskgårde, deriblandt nogle af de historiske "Haubarg'er", og landskabet overalt "pyntet" med får og køer både på digerne og det flade land. Der er også rigtig mange turister i området, så ind imellem må fårene finde sig i, at komme i selskab med tur-cyklisterne og vandrerne på digerne. Det er et smukt område, når vi så fårene stå på toppen af et dige med den blå himmel som baggrund, så følte vi næsten, at vi var med i et guldalder maleri. Ikke så underligt at Ejdersted sine steder er blevet lidt af en turist magnet. Første stop var dog et kaffestop, kaffetørsten var igen så stærk, at vi måtte standse ved en gammel marskgård, der var blevet ombygget til "Café Richardshof", udmærket kaffe. Men næste planlagte stop var ved en restaurant, "die Seekiste", der er bygget på en sandbanke ved Böhler Strand på Vadehavskysten ved Sankt Peter-Ording. Da restauranten er bygget "i vandkanten" af Vadehavet, er den bygget på stolper, adskillige meter over sandbanken, af hensyn til den skiftende vandstand i Vadehavet, og ikke mindst i kraft af sin byggestil et besøg værd. Men nu var der ikke bare fri adgang ud til "die Seekiste", af hensyn til sikkerhed og parkeringspladser ved restauranten bliver der kun lukket så mange køretøjer derud, som der er plads til, og vi ræsonnerede, at det nok ville tage for lang tid at køre helt ud til den særprægede bygning, og nøjedes med at betragte den fra diget (den så dog ikke ud af meget på den afstand).

Sankt Peter-Ording har hele 5 grupper af Styltebygninger, "Pfahlbauten", som de kaldes på de kanter, der ligger på Vadehavets strandområder, og vidner om det "strandliv", der gennem tiderne har fundet sted, og stadig gør det, på denne del af Vadehavskysten. De tidligste styltebygninger blev bygget i 1911. Die Seekiste blev bygget i 1956 og

fungerede en lang periode som kiosk for de mange strandgæster, men er nu, ret karakteristisk for området, blevet indrettet til Fiskerestaurant.

Vi kørte videre igennem den hyggelige Sankt Peter-Ording, en rigtig ferieby, på det sydvestlige Ejdersted, inden vi fortsatte ad små landeveje mod Westerhever, og det navnkundige Westerhever Fyrtårn. Da vi nåede frem til Westerhever, kunne vi nok lidt som forventet konstatere, at vore Vespaer ikke måtte køre helt ud til fyret, så hvis vi ville helt derud, måtte vi tage apostlenes heste i brug, og det havde vi desværre ikke rigtig afsat tid til, så også der måtte vi nøjes med at se vort besøgs mål, Westerhever Fyr, på nogen afstand.



Café og galleri på den gamle marskgaard/Haubarg "Richardshof". Vi parkerede meget passende ved siden af de andre veteraner



"Die Seekiste" en restaurant på "stylter"



Sådan så vi "die Seekiste" fra diget, hvor vi stod.



Westerhever fyrstårn, som vi så det på afstand bag diget

Nu havde vi passeret turens vestligste punkt, og satte kursen mod øst til turens sidste besøg/seværdighed , nemlig der "Roter Haubarg".



"Der Roter Haubarg" en kæmpe "pyramide" i det flade landskab, som er hvidkalket



Indgangen til Museet på "Roter Haubarg"



Nogle af de svære stolper og bjælker, der bærer "Roter Haubarg's" store "pyramide"stråtag og loft

Lidt om "Haubargerne's" og "Der Roter Haubarg's" historie

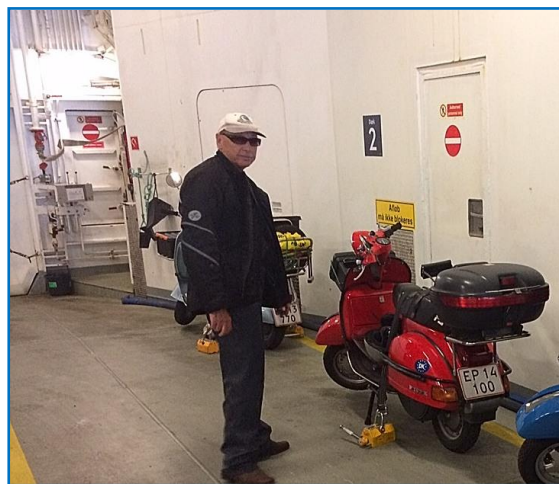
Haubarg betyder på nedertysk "højbjerg", og refererer til det pyramideformede stråtag på "Haubargerne". de er bygget på en helt bestemt måde, så de kunne modstå de mange stormfloder, som Vadehavsområdet har været udsat for, idet hele tagkonstruktionen hviler på 4-8 kraftige ege stolper eller stolper af Pommersk fyr.

Roter Haubarg er mærkeligt nok en hvid bygning, ikke en rød, som navnet antyder, men den var ifølge overleveringen først tækket med røde tegl inden den fik sit stråtag, en anden version mener dog at vide, at bygningen blev opført i røde mursten og senere blev hvidpudset. Roter Haubarg blev bygget i 1647.

"Roter Haubarg", er den ældste og den største af de ca. 45 gamle historiske Haubarg'er, der er tilbage. En meget smuk gammel marskgård, der ligger tæt ved Husum, og ikke mindst interessant, fordi den rummer et museum, hvor haubargens konstruktion virkelig kan studeres, og iøvrigt den eneste Haubarg med adgang for offentligheden. Der er også indrettet en hyggelig restaurant, men tiden var desværre ikke til restaurant besøg for os, så vi satsede i stedet på at finde en "Wurst" eller et "Brötchen" på en tankstation på vejen til Fynshav, det lykkedes også, men var ikke til mange kokkehuer. Vi skulle jo være ved Als færgen 15:45, så det endte med, at vi besluttede at køre ind på E45'eren lidt før Flensborg og ved Kliplev på den nye motorvej mod Sønderborg og Fynshav for at nå Als færgen til tiden, det lykkedes.

Det kneb lidt med stropper på færgen, så Ove måtte nøjes med nogle stop-klodser, men det var jo roligt vejr, så hans Vespa blev da stående på støttebenet på hele overfarten. Resten af hjemturen forløb helt efter planen, sidevinden på Storebælt var til at leve med, og vi var hjemme omkring 20:15.

Teknikken virkede upåklageligt på hele turen, næsten, på den sidste strækning fra Roskilde til Greve hørte Jan pludselig en usædvanlig lyd fra Vespaen, men listede dog hjem til Greve. Efterfølgende har det vist sig, at chokkoblingen var gået helt i stykker. Jans PX'er har nu rullet 98.500 km, og ca. 100.000 km på en chokkobling er vel egentlig OK, men der forestår lidt reparations arbejde for Jan. Turens længde blev ca. 800 km. Vejret var det meste af tiden rigtig godt, kun lidt regn den første dag, og trods en "lidt" stram tidsplan, der gav visse ændringer i turplanen undervejs, fik vi dog set en masse på rundturen i Nordtyskland. Og tak til Finn's GPS, der trådte til, når vi var på afveje.



Få men smarte stropper til at fastgøre Vespaerne på Als færgen. "Den der ingen stropper har" må nøjes med stopklodser.