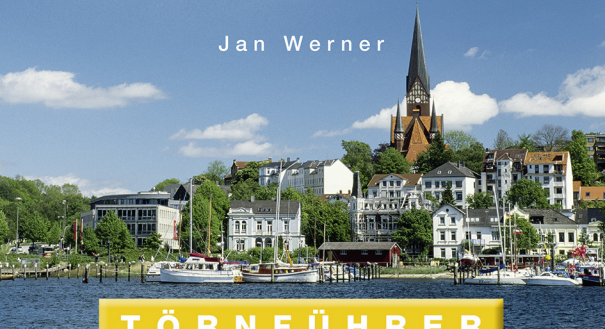




Jan Werner

TÖRNFÜHRER

OSTSEEKÜSTE

Travemünde bis Flensburg



DELIUS KLASING

Der Autor wie der Verlag übernehmen für Irrtümer, Fehler oder Weglassungen keinerlei Gewährleistung oder Haftung.
Die Pläne dienen zur Orientierung und nicht zur Navigation; sie ersetzen also keineswegs See- beziehungsweise Wassersportkarten und andere offizielle nautische Unterlagen.

**Von Jan Werner sind im Delius Klasing Verlag
folgende Titel lieferbar:**

Ostseeküste 1: Travemünde bis Flensburg

Ostseeküste 2: Travemünde bis Stettin

Nordseeküste 1: Cuxhaven bis Den Helder

Nordseeküste 2: Elbe bis Sylt

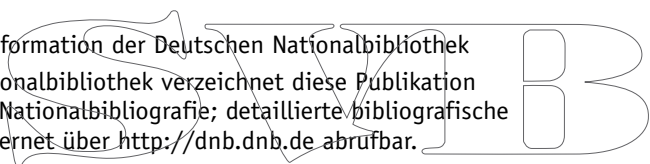
Holland 1: Zeeland und die südlichen Provinzen

Holland 2: Das IJsselmeer und die nördlichen Provinzen

Dänemark 1: Jütland, Anholt, Læsø

Dänemark 2: Fünen, Seeland, Lolland, Falster, Møn, Bornholm

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.



5., aktualisierte Auflage

ISBN 978-3-7688-3775-0

© Delius, Klasing & Co. KG, Bielefeld

Umschlagfotos: Flensburg (vorne oben): Katja Kreder/JA/Corbis;

Schlei (vorne unten): Nico Krauss; Rückseite: Die Schlei vor Lindaunis: Jan Werner

Fotos: Jan Werner

Pläne: Christine Jacob

Satz: Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen

Karte Umschlaginnenseite: Inch 3, Bielefeld

Druck und Bucheinband: Himmer AG, Augsburg

Printed in Germany 2014

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B. manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D-33602 Bielefeld

Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115

E-Mail: info@delius-klasing.de

www.delius-klasing.de

Inhalt

1 Die Vorbereitung

Das Revier? Die Reviere!	7
<i>Die Anreise</i>	8
<i>Törnplanung</i>	8
<i>Seekarten und andere nautische Unterlagen</i>	8
<i>Das Boot</i>	9
<i>Die Ausrüstung</i>	10

2 Unterwegs

<i>Seewetterberichte</i>	10
<i>Nautische Warnnachrichten</i>	10
<i>Revierdienste</i>	11
<i>Bundespolizei/Küstenwache</i>	12
<i>Grenzpolizeiliche Kontrolle</i>	12
<i>Passpflicht</i>	12
<i>Deutscher Zoll</i>	12
<i>Fischerei</i>	13
<i>Brücken</i>	13
<i>Häfen</i>	14
<i>Ankerplätze</i>	14
<i>Schiffahrtsvorschriften</i>	15
<i>Militärische Sperr- und Warnggebiete</i>	15
<i>Schiffe der Bundesmarine</i>	15
<i>Notfälle</i>	16
<i>Zehn Sicherheitsregeln</i>	17
<i>Abstecher nach Dänemark</i>	18

3 Mecklenburger und Lübecker Bucht

<i>Fahrtenstrategie</i>	25
<i>Naturverhältnisse</i>	25
<i>Vom Fehmarnsund nach Travemünde</i>	26
<i>Von Neustadt direkt nach Travemünde</i>	37
<i>Auf der Trave nach Lübeck</i>	42

4 Fehmarn

<i>Die Insel</i>	51
<i>Der Fehmarnsund</i>	53
<i>Die Häfen</i>	55
<i>Insel-Erkundungen</i>	62
<i>Rüber nach Dänemark</i>	65

5 Kieler Bucht	
Fahrtenstrategie	67
Naturverhältnisse	67
Vom Fehmarnsund zur Kieler Förde	67
Kieler Förde	74
Eckernförder Bucht	89
 6 Die Schlei	
Naturverhältnisse	97
Fischerei	98
Fahrgebote	98
Brücken	98
Fahrtenstrategie	99
Von Schleimünde nach Schleswig	101
Die Rückreise	124
 7 Die Flensburger Förde	
Ausweichregeln	130
Naturverhältnisse	130
Fahrtenstrategie	131
Die Außenförde	132
Abstecher nach Dänemark	134
Auf der Innenförde nach Flensburg	141
Die Rückreise	158
 8 Zwischen Nord- und Ostsee	
Nord-Ostsee-Kanal	163
Elbe-Lübeck-Kanal	175
 Register	185
 Am Rande notiert	
Die Geschichte von Haithabu	125
Das Danewerk	126
18. April 1864: Der Sturm auf die Düppeler Schanzen	139
Die Marineschule Mürwik	153
Flensburg – geschichtlich	159
Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals	172

1 Die Vorbereitung

Das Revier? Die Reviere!

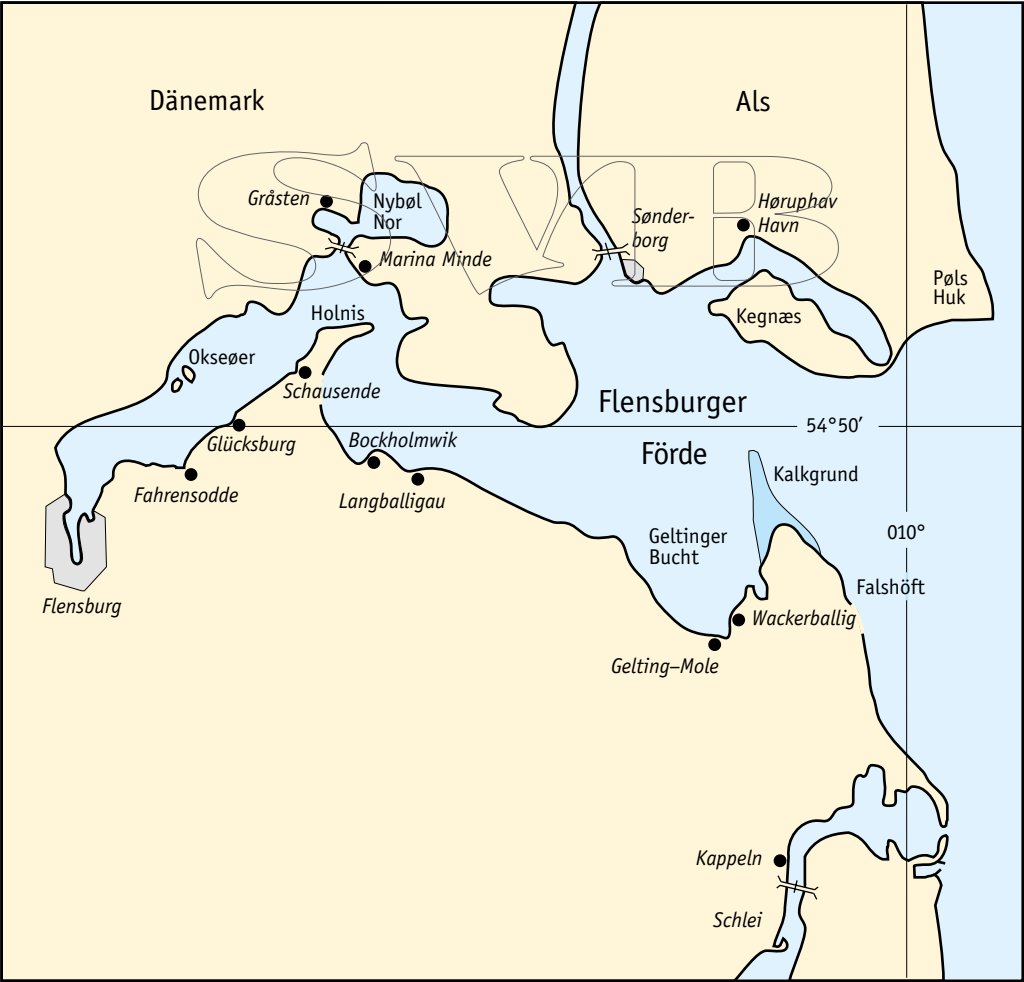


Gewiss, alle in diesem Buch beschriebenen Reviere gehören zur deutschen Ostsee. Alle haben sie sicherlich vieles gemeinsam. Im Grunde aber sind sie doch sehr verschieden: Kieler Bucht und Mecklenburger Bucht bilden doch schon recht große Seeräume. Bei der Schlei, der Kieler Förde, auch dem Innenbereich der Flensburger Förde hingegen handelt es sich um sehr geschützte, ja intime Reviere. Wohl an keiner deutschen Küste liegen so viele Boote wie hier. Es werden an die Zigtausende sein. Wobei es dennoch Unterschiede gibt: Die Kieler Förde wird einem geradezu überfüllt vorkommen, die Schlei dagegen eher einsam. Im Allgemeinen wird es immer Küstenfahrt sein. Es sei denn, man wollte mal einen Abstecher hinüber nach Dänemark machen. Oder die militärischen Warngelände Todendorf und Putlos in der Hohwachter Bucht würden einen

zwingen, einen weiten Schlag seewärts zu machen. Sonst aber wird man immer in Landschaft fahren.

Mit den Durchschnittswerten von Windstärke und -richtung sowie Niederschlägen – alles und vieles mehr in einer Broschüre des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (»Naturverhältnisse Ostsee«, BSH-Nr. 20032) ausführlichst dargelegt – kann man in Wahrheit wenig anfangen. Das sind eben statistische Durchschnittswerte, die über Jahre hinweg ermittelt wurden und nur im Vergleich mit einem anderen Seeraum, etwa der Nordsee, eine gewisse Aussagekraft haben. In der Praxis helfen sie wenig, zumal unser Wetter inzwischen ja verrückt spielt. Jeder hat es gespürt: Die Windstärken haben in den letzten Jahren zugenommen. Wann gab es früher im Sommer auf der Ostsee Windstärke 8?

7 Die Flensburger Förde





Goldgelbe Rapsfelder prägen im Frühling das Land an der Förde.

Die Flensburger Förde ist, alles in allem, wohl das beste, sicher aber abwechslungsreichste Segelrevier an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste. Dessen ungeachtet lassen die meisten Segler sie buchstäblich links liegen, um eiligst gen Norden und nach Dänemark zu streben. Das ist schade, denn diese Förde hat doch eine ganze Menge zu bieten. Rund 20 Seemeilen erstreckt sie sich ins Land hinein. An ihrem Scheitel liegt das schöne, alte Flensburg, die Stadt, von der sie ihren Namen hat. Nicht nur End-, auch ein Höhepunkt dieses Törns.

Grenzverlauf

Die südlichen Ufer sind deutsch, die nördlichen dänisch. Die (unsichtbare) Grenze folgt praktisch der *Kiel-Flensburg-Route*. Inzwischen kann einem das egal sein. Denn Dänemark gehört ebenso wie Deutschland zu den Schengen-Staaten, die Grenze ist quasi zu einer Binnengrenze geworden. Deshalb ist keine grenz-

polizeiliche Kontrolle erforderlich und im Allgemeinen auch keine Zollabfertigung (siehe auch S. 12 und S. 18).

Außenförde

Man unterscheidet zwischen Außenförde und Innenförde, und das wiederum ist schon wichtig. Denn die Außenförde ist ein richtiges See-
revier, die Innenförde nicht. Also: Auf die zuweilen ruppige Außenförde sollten nur seetüchtige Boote.

Die Außenförde beginnt bei der Linie zwischen dem deutschen *Falshöft* und dem dänischen *Pøls Huk*. Beide Punkte liegen gut 7 Seemeilen auseinander, was schon eine ganze Menge ist. Pøls Huk ist die Südostspitze der dänischen Insel Als.

Innenförde

Die Innenförde beginnt bei der Linie *Habernis-Borreshoved*, also eben westlich der Geltinger Bucht.

Ausweichregeln

Bedingt durch den Grenzverlauf mittig in der Flensburger Förde handelt es sich hier nicht um ein durchgehendes Fahrwasser im Sinne der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung. Von den Tonnen 1 und 2 bis 13 und 14 gelten die KVR (Kollisionsverhütungsregeln).

Naturverhältnisse

Die Flensburger Förde ist fast durchweg sehr tief. Die 2-m-Linie verläuft zumeist nahe unter Land, der Landgrund davor fällt steil ab. Dicht vor dem Ufer liegen aber immer Steine im Wasser, alles Überbleibsel aus der Eiszeit.

Flachs

Zwei große, unter Umständen sogar tückische Flachs sind zu beachten: einmal in der Außenförde *Kalkgrund*, das sich von der Halbinsel *Birk* knapp 2 Seemeilen nach NNW erstreckt, und dann die Untiefen um die Halbinsel *Holnis*, wobei die Untiefe vor *Holnishaken* besonders übel ist.

Wasserstand

Der Wasserstand in der Förde ist vom Wind abhängig: Östliche Winde, besonders aus Nordost, treiben das Wasser in die Bucht hinein, westliche treiben es hinaus. Bei stürmischen Winden aus Nordost kann das Wasser um 2 m steigen, bei stürmischen aus Südwest kann es um ebenfalls 2 m sinken. Beides ist aber selten. Bei den enormen Wassertiefen sind die Wasserstandsänderungen im Allgemeinen unwichtig, in einigen Häfen aber doch. Deshalb ist es ratsam, sich aus dem Internet zu informieren: www.bsh.de/Sport und Freizeit/Baden & Meer (s. a. S. 9).

Strom

Der Strom folgt dem Wind: Bei starken Südwest- bis Nordwinden läuft der Strom aus der Förde heraus, bei starken Winden aus Nordost bis Südost läuft er in die Förde hinein. Er kann helfen oder behindern, je nachdem. Wichtig ist er ansonsten nicht. Nur um den *Kalkgrund* muss man auf Stromversetzungen achten und auch in der Enge von *Holnis*, wo der Strom immerhin Geschwindigkeiten bis zu 2 kn erreichen kann.



Die typische Fördelandschaft.

Hier querab Holnis.

Landschaft

Landschaftlich ähnelt die Flensburger Förde den anderen Revieren an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste: immer wieder lehm-braune Steilufer, dunkle Buchenwälder darüber, Felder, doch alles wirkt hier eher einsam vom Wasser her, und irgendwie scheint der Landschaftscharakter doch anders. Ob es an Dänemark liegt? Oder am blassblauen skandinavischen Himmel darüber?

Fahrtenstrategie

Bis Flensburg durchziehen, das wird man wohl nicht machen. 20 Seemeilen sind doch eine ganze Menge, und wenn man an der Flensburger Förde ankommt, wird man schon einiges an Meilen hinter sich haben. Man wird also im Allgemeinen zusehen, dass man den *Kalkgrund* sicher passiert, um dann einen nahen Hafen anzulaufen, entweder einen der beiden in der *Geltiger Bucht* oder das dänische *Sønderborg*.

Ansteuerung von See her

Kommt man **von Süden**, von der Schlei, der Eckernförder Bucht oder der Kieler Förde her, so ist es überhaupt nicht schwer. Man wird zum Ufer eine Distanz von mindestens einer halben Seemeile halten und so automatisch auf die breite Förde zulaufen. Hat man den stillgelegten *Leuchtturm Falshøft* (54°46'N 009°58'E, weiß mit rotem Band) querab, so peilt man gut fünf Seemeilen voraus, bei guter Sicht jedenfalls, schon den *Leuchtturm Kalkgrund*. Es ist der wichtigste in der Flensburger Förde.

Er steht an der nördlichen Kante des flachen, mit Steinen übersäten *Kalkgrunds*. Klar, dass man den Turm immer nur nördlich passieren darf. Der rote Turm hat zwei weiße Bänder. Seine Position: 54°49,5'N 009°53,3'E. Peilt man ihn achteraus, ist man im tiefen Wasser der Geltinger Bucht angekommen.

Kommt man **von Dänemark** herüber, wird man sich zuerst an dem Leuchtturm *Gammel Pøl* orientieren. Der weiße Turm trägt ein rotes Band und steht auf der Südosthuk der Insel *Als* (54°53'N 010°04'E). Das sich eine Seemeile

nach Süden erstreckende *Pøls Rev* hat für eine Yacht normalen Tiefgangs immer noch genug Wasser. Es ist aber nicht falsch, die schwarz-gelb-schwarze Bakentonne *Pøls Rev S.Ø* (WP 1323: 54°51,23'N 010°06,24'E) anzuliegen, die weit vor der Kante des Riffs ausliegt. Danach kann man immer entlang von *Als* und der Halbinsel *Kegnæs* in die Förde einlaufen. Der Kalkgrund bleibt so weit südlich von unserem Kurs.

Welchen Hafen man danach ansteuern will, ist Geschmacksache, hängt wohl zuallererst vom Wind ab. Im Süden, am Scheitel der Geltinger Bucht, liegen die Bootshäfen *Gelting-Mole* (S. 132) und *Gelting-Wackerballing* (S. 133), im Norden die dänischen Häfen *Sønderborg* (S. 135) und *Høruphav Havn* (S. 137).

Ansteuerung nachts

Wichtigstes Leuchtfeuer ist *Kalkgrund*. Der Turm steht auf 54°49,5'N 009°53,3'E. Er trägt ein Sektorenfeuer und hat in seinen weißen Sektoren mit 14 Seemeilen eine beachtliche Tragweite: Iso.WRG.8s. Außerdem hat er einen Nebelsignalgeber: Horn Mo(FS)30s.

Kommt man aus der südlichen Kieler Bucht, so hat man lange keine Tonne am Kiel-Flensburg-Weg, denn die sind alle der allgemeinen Sparwut zum Opfer gefallen. Wer GPS hat, kann aber den Wegpunkt s. *Bredgrund* (WP 1031: 54°46,66'N 010°01,63'E) nehmen. Ziemlich exakt sechs Seemeilen danach erreicht man die Leuchttonne *Flensburger Förde* (WP 1023: 54°50,51'N 009°53,62'E, Iso.8s). Hier steht man gut eine Seemeile nördlich von *Kalkgrund*, also in sicherer Distanz zu den Untiefen.

Von hier dann mit Kurs WSW weiter. Falls die Sicht sehr gut ist, hätte man voraus die gut fünf Seemeilen entfernte rot-weiße Leuchttonne 2 (Q.R). Auf diese Weise hat man etwas umständlich, aber sicher und weiträumig den gefährlichen *Kalkgrund* umschifft.

Die Leuchtfeuer *Gammel Pøl* und *Kegnæs* braucht man im Grunde nicht. Sie sind aber hilfreich, um mittels Querpeilungen seinen Standort festzustellen:

Gammel Pøl: 54°53'N 010°04'E, Oc(3)WRG.15s
Kegnæs: 54°51'N 009°59'E, Oc.WRG.5s

Falshøft, auf deutscher Seite, wurde – wie schon erwähnt – gelöscht, aus Ersparnisgrün-

den: Oh, armes Deutschland! Das kleine Dänemark kann sich seine Leuchttürme noch leisten, wir anscheinend nicht.

Die Außenförde

Die

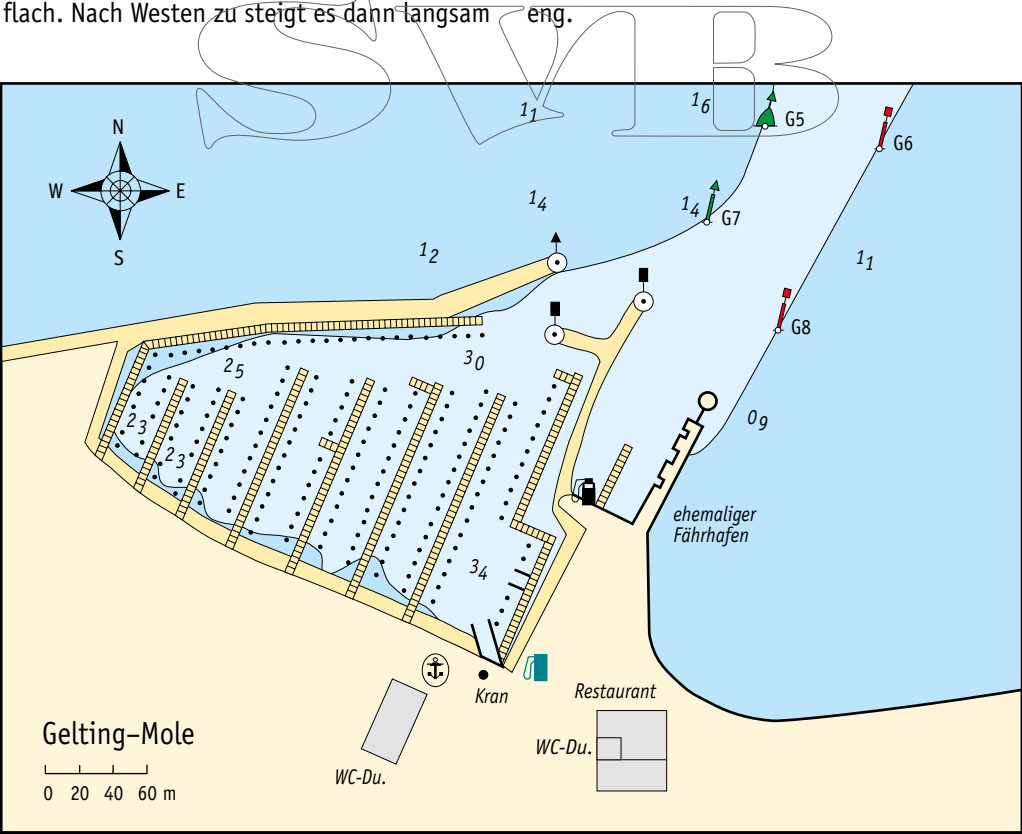
Geltinger Bucht schneidet zwischen der Halbinsel *Birk* im Osten und der *Huk Habernis* (wo die Innenförde beginnt) knapp drei Seemeilen südwärts ins Land ein. Sie ist tief. Hält man etwa eine halbe Seemeile Distanz zu den Ufern, hat man immer genug Wasser unterm Kiel. Jenseits der 2-m-Linie wird es allerdings rasch untief. Überall Steine. Auf dem *Ohrfeldhaff* liegen sogar vor der 2-m-Linie welche. Im Osten, auf der Halbinsel *Birk*, ist das Land flach. Nach Westen zu steigt es dann langsam

zu einer Steilküste an. Am Scheitel der Bucht liegen zwei völlig unterschiedliche Häfen:

Der größere der beiden, der Sportboothafen

Gelting-Mole, war viele Jahre gleichzeitig Fährhafen. Hier legte die große, rote Fähre an, die ständig zwischen Fåborg auf Fünen und Gelting hin und her pendelte. Das ist alles vorbei. Zum früheren Fährhafen, der östlich liegt, führt eine tiefe, gut betonnte Rinne. Sie ist auch die Zufahrt zum Bootshafen.

Wer GPS hat, sollte seine Ansteuerung bei dem WP 1029 *Gelting* (54°46,10'N 009°52,10'E) beginnen. Von hier aus mit Kurs S auf das erste Tonnenpaar – G 1 und G 2 – zu. Die Fahrrinne verläuft mit 208° auf den Hafen zu. Bei der grünen Spiere G 7 angekommen, verlässt man die Fahrrinne und steuert in den Hafen ein. Die Einfahrt ist unübersichtlich, auch etwas eng.





Liegeplatz und Versorgung: Der Hafen bietet 450 Booten Platz. Größere Boote sollten im vorderen Bereich festmachen, hier auch die größten Wassertiefen. Wasser und Strom an den Stegen. WC, Duschen, Sauna, Waschmaschine und Trockner im hinteren Bereich des Hafenkontors. 25-t-Travellift. WLAN. Fahrräder. Treibstoff am alten Fährhafen. Im ehemaligen Abfertigungsgebäude ein Restaurant. Zum hübschen Ort Gelting mit vielen Geschäften und Restaurants etwa eine halbe Stunde. Im Orts- teil Lehbek Segelmacher und Zubehör.

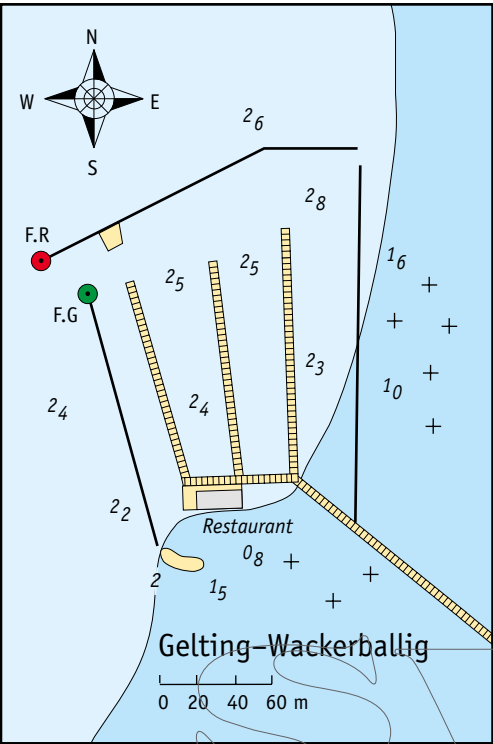
Ansteuerung nachts: Von der Tonne »Flensburger Förde« (54°50,51'N 009°53,62'E, Iso.8s) aus sollte man mit Kurs WSW etwa 1,5 Seemeilen laufen. So bleibt man frei vom Kalkgrund. Danach auf Kurs S und auf den WP 1029 zu. Weiter, bis man auf die Linie des Richtfeuers des früheren Fährhafens trifft: 2 Iso.4s in Linie 208°. Die Hafeneinfahrt ist gut ausgeleuchtet. Wem das zu kompliziert ist, der fährt nach Sønderborg, am besten in den großen Yachthafen (s. S. 136) vor der Stadt.

Der Hafen mit seinen mächtigen Steinmolen ist nicht gerade eine Luxusmarina, aber doch recht gemütlich, mit schöner Umgebung. Der ehemalige Fährhafen mit den großen asphaltierten Flächen mindert diesen Eindruck aller-

dings etwas. Westlich des Hafens kann man im seichten Wasser baden. Nach Habernis führt am Ufer entlang ein schöner Wanderweg, auf dem Weg dorthin zwei nette Ausflugsrestaurants. **Gelting** ist – wie schon gesagt – ein kleiner hübscher Ort. Sehenswert die flache Halbinsel Birk mit dem Naturschutzgebiet Geltinger Noor: Man darf das Gebiet nur auf Rundwanderwegen betreten. Auf der Halbinsel sind Hausperde ausgewildert worden. Interessant das Schloss Gelting, ein im Kern mittelalterlicher Gutshof mit Wällen und Wassergräben, der später im Rokokostil umgebaut wurde.

Ein ganz anderer, etwas merkwürdiger Hafen liegt ein paar hundert Meter weiter nord-östlich:

Gelting-Wackerballig (Hafenplan nächste Seite). Um überhaupt tiefes Wasser zu haben, ist er in der extrem flachen, mit vielen Steinen übersäten Bucht weit hinausgebaut worden. Zum Land führt ein gut 200 m langer Holzsteg (siehe Foto oben). Der Hafen, der einst in Gemeindebesitz war, ist verkauft worden. Der neue Besitzer baut ihn um. Mit erstaunlichem Ergebnis. Zurzeit sieht es so aus: Die Einfahrt öffnet sich jetzt nach Westen. Zum Schutz des doch sehr exponier-



ten Hafens wurden im Westen, Norden und Osten Betonmolen errichtet. In dem Hafenhaus (siehe Foto vorige Seite), das auf einem Ponton steht, ein kleines Restaurant. Hier auch WCs und Duschen, alles sehr gut. Sitzt man auf der Terrasse des Restaurants, könnte man glauben, man befände sich auf dem Deck eines Dampfers, so unmittelbar ist die Wirkung. An Land, am Fuß des Steges, ebenfalls ein recht ordentliches Restaurant: »Dat Strandhus«. Vom Strand bis zum Hafen hinaus flaches Wasser mit Sandgrund. Ideal für Kinder.

Ansteuerung: Man nimmt zunächst die gleiche Ansteuerung wie zum Yachthafen Gelting-Mole, dreht aber vor Beginn des Tonnenstrichs ab und auf den gut sichtbaren Hafen zu. Die hellgraue Betonmole mit den Masten darüber ist nicht zu übersehen. Man kommt so direkt auf die Einfahrt zu.

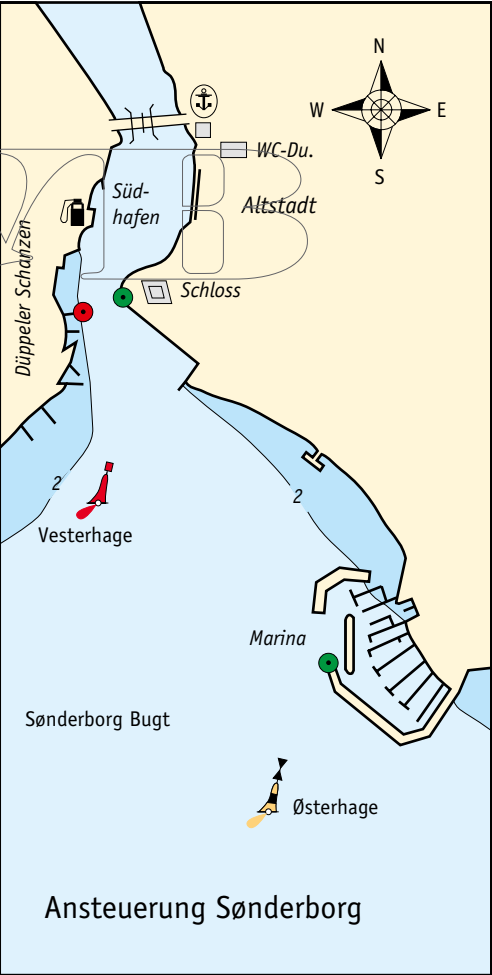
Liegeplatz und Versorgung: Man macht fest, wo etwas frei ist. Für größere Boote ist es etwas eng. Tolle Manöver kann man da nicht fahren.

Strom und Wasser an den Stegen. Sanitäre Anlagen im Hafenhaus. Für den Transport zum Hafen stehen Handkarren zur Verfügung.

Ansteuerung nachts: Im Grunde wie Gelting-Mole (s. S. 133). Auf dem Weg dorthin Ausguck halten. Sobald man in E die Feuer der Hafeneinfahrt ausmacht: darauf zu!

Abstecher nach Dänemark

Die dänischen Häfen an der Nordseite der Außenförde sind eine sehr gute Alternative zu den Häfen in der Geltinger Bucht. Am besten





Sønderborg.

Der Südhafen, das Schloss.

segelt man von der großen, rot-weißen Leuchttonne *Flensburger Förde* (WP 1023: $54^{\circ}50,51'N$ $009^{\circ}53,62'E$, Iso.8s) mit Kurs NW in die breite, tiefe **Sønderborg Bugt** hinein. Schifffahrtshindernisse gibt es keine. Der *Middegrund* hat für eine Yacht allemal ausreichende Wassertiefen (außer bei schwerem Wetter, dann Grundseen), ist auch unwichtig, denn auf diesem Kurs passiert man ihn sicher im Osten. Man läuft also an der *Halbinsel Kegnæs* entlang, an der Mündung der tiefen Bucht *Høruphav* vorbei und auf das braune Steilufer

von *Dybbøl Bjerg* zu, auf dem hoch oben die weiße Windmühle steht (s. S. 139). Danach sollte man die große gelb-schwarz-gelbe Leuchttonne *Anst. Sønderborg* (WP 1026: $54^{\circ}53,63'N$ $009^{\circ}47,10'E$, Q(9)15s) anliegen.

Hier beginnt die Ansteuerung von

Sønderborg, und spätestens hier sollte man sich klar werden, wo man sein Boot lassen will: in der Marina oder im Südhafen. ▷



Vorbei am Schloss geht es hinein in den Südhafen.



Mölln.

Am Ziegelsee. Vorn die Stege der Bootswerft Schermer, jenseits des Sees lugt der Turm der mittelalterlichen Stadtkirche St. Nikolai aus den Bäumen.

Anblick einer mittelalterlichen Handelsstadt. Es ist erstmals im 12. Jahrhundert erwähnt worden, als sich auf dem Werder zwischen dem Stadt- und dem Schulseedeutsche Kolonisten niederließen. Die neue Siedlung lag damals genau an der Grenze zum Wendland. Dank seiner Lage an der Salzstraße entwickelte sich die Gründung so gut, dass der Ort schon 1202 das *Lübsche Stadtrecht* verliehen bekam.

Bereits um 1335 fuhren von hier aus auf der zur Trave führenden Stecknitz kleine Schiffe, die auf dem Wasser das Salz weitertransportierten, das bis Mölln auf dem Landweg herangebracht worden war. Wegen des Salzes betrieb Lübeck wenig später den Bau des Stecknitz-Delvenau-Kanals, mit dem eine schiffbare Verbindung zwischen Nord- und Ostsee geschaffen wurde.

1359 schon hatten die Lauenburger Herzöge, die sich ständig in Geldnöten befanden, die Stadt an Lübeck verpfänden müssen. Mölln hat aus dieser engen Verbindung mit der Hanse-

stadt sehr profitiert. Nirgendwo sonst im Herzogtum findet sich eine Bebauung von ähnlicher Qualität. Hervorragend in jeder Beziehung die hoch über dem See liegende *St.-Nikolai-Kirche*, ein überaus wuchtiger Backsteinbau. Die Altstadt ist liebevoll und sachkundig restauriert worden. Besonders schön der kleine, intim wirkende *Marktplatz* mit dem Rathaus und mehreren alten Fachwerkhäusern. In einem ist das **Till-Eulenspiegel-Museum** untergebracht (Am Markt 2). Till Eulenspiegel, das ist verbürgt, starb 1350 in Mölln im Heilig-Geist-Spital. Neben dem Eingang zur Nikolai-Kirche ist der Grabstein zu sehen.

29 km sind es noch von Mölln bis Lübeck. In

Lübeck findet man sehr gute Liegeplätze an der Lachswehrinsel, ganz nahe der Altstadt, ebenfalls gute im Hansahafen. Diese Häfen, die Hansestadt Lübeck und auch die Fahrt auf der Trave zur Ostsee sind ausführlich auf Seite 42 ff. beschrieben.

Register

A

Arnis 107

B

Blücherbrücke 86
Bockholmwik 142
Borgwedel 117
Breitling 42
Brunsbüttel 166
Burg auf Fehmarn 62
Burgstaaken 57
Burgtiefe 55

D

Dahmeshöved 28
Damp 93
Dassower See 42
Düsternbrook 84

E

Eckernförde 91
Eckernförder Bucht 89
Egernsund 145
Elbe-Lübeck-Kanal 175 ff.

F

Fahrdorf 120
Fahrensodde 152
Fehmarn 50 ff.
Fehmarnbelt 52
Fehmarnsund 53
Fleckeby 116
Flemhuder See 175
Flensburg 153
Flensburger Förde 128 ff.

G

Gelting-Mole 132
Gelting-Wackerballig 133
Geltinger Bucht 132
Gieselaukanal 168
Glücksburg 148

Grömitz 29

Großenbroder Binnensee 26

Großenbroderfähre 59

Grästen 146

H

Haddeby 120
Heiligenhafen 69
Hörn, Die (Kiel) 87
Hohwacher Bucht 67
Holnis 143
Holtenau (Kiel) 175
Hülsen, Marina 112
Høruphav Havn 137

K

Kappeln 105
Kiel 88
Kieler Bucht 66 ff.
Kieler Förde 74 ff.
Kiel-Holtenau 175
Kopperby 110

L

Laboe 79
Langballigau 141
Lauenburg 179
Lemkenhafen 61
Lindaunis 111
Lippe 72
Lübeck 43
Lübecker Bucht 23

M

Maasholm 103
Marina Minde 143
Mecklenburger Bucht 23
Missunde 114
Mölln 183
Möltenort 81
Mönkeberg 81

N

Neustadt 31
Neustädter Bucht 35
Niendorf 35
Nord-Ostsee-Kanal 163 ff.
Nybøl Nor 144

O

Ochseninseln (Okseøer) 151
Olpenitz 1021
Orth 60
Orther Bucht 59
Ortmühle 70

P

Pelzerhaken 30
Pötenitzer Wiek 42
Prüßsee 182
Putlos 68
Puttgarden 65

R

Rendsburg 170
Reventloubrücke 86
Rinkenæs Bugt 143

S

Schausende 146
Schilksee 82
Schlei 96 ff.
Schleimünde 101
Schleswig 118
Schlutuper Wiek 42
Seeburg 86
Sieseby 111
Sonwik 153
Stauertwedt 112
Stexwig 117
Stickenhörn 84
Strande 82
Sønderborg 135

T

Teerhofinsel 43
Todendorf 68
Todendorf Naval 69
Trave 42
Travemünde 37

U

Ulsnis 112

W

Wackerballig 133
Wendtorf, Marina 77
Wik 84

