

JAN  
WERNER

# OSTSEEKÜSTE 1

TRAVEMÜNDE BIS FLENSBURG

**TÖRNFÜHRER**

DELIUS KLASING VERLAG

# Inhalt

<b>Die Vorbereitung</b> .....	<b>7</b>
Das Revier? Die Reviere! .....	7
Boot und Crew. ....	9
Abstecher nach Dänemark .....	18
<b>Mecklenburger und Lübecker Bucht</b> .....	<b>23</b>
Fahrtenstrategie .....	25
Naturverhältnisse. ....	25
Vom Fehmarnsund nach Travemünde. ....	26
Von Neustadt direkt nach Travemünde .....	37
Auf der Trave nach Lübeck .....	43
<b>Fehmarn</b> .....	<b>51</b>
Die Insel .....	52
Der Fehmarnsund. ....	53
Die Häfen .....	56
Insel-Erkundungen. ....	63
Rüber nach Dänemark. ....	66
<b>Kieler Bucht.</b> .....	<b>67</b>
Fahrtenstrategie .....	68
Naturverhältnisse. ....	68
Vom Fehmarnsund zur Kieler Förde .....	68
Kieler Förde .....	76
Eckernförder Bucht. ....	95
<b>Die Schlei</b> .....	<b>103</b>
Naturverhältnisse. ....	104
Fischerei. ....	105
Fahrgebote .....	105
Brücken .....	105
Fahrtenstrategie .....	106
Von Schleimünde nach Schleswig .....	107
Die Rückreise .....	132
<b>Die Flensburger Förde.</b> .....	<b>136</b>
Ausweichregeln .....	138
Naturverhältnisse. ....	138

Fahrtenstrategie . . . . .	139
Die Außenförde . . . . .	140
Abstecher nach Dänemark . . . . .	143
Auf der Innenförde nach Flensburg . . . . .	149
Die Rückreise . . . . .	167

<b>Zwischen Nord- und Ostsee . . . . .</b>	<b>169</b>
Nord-Ostsee-Kanal . . . . .	171
Elbe-Lübeck-Kanal . . . . .	182

<b>Register. . . . .</b>	<b>191</b>
--------------------------	------------

**Am Rande notiert**

Die Geschichte von Haithabu . . . . .	133
Danewerk . . . . .	134
18. April 1864: Der Sturm auf die Düppeler Schanzen . . . . .	147
Die Marineschule Mürwik . . . . .	161
Flensburg – geschichtlich . . . . .	167
Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals. . . . .	180

# Die Vorbereitung



## Das Revier? Die Reviere!

Gewiss, alle in diesem Buch beschriebenen Reviere gehören zur deutschen Ostsee. Und sie haben sicherlich vieles gemeinsam, im Grunde aber sind sie doch sehr verschieden:

Kieler Bucht und Mecklenburger Bucht bilden recht große Seeräume. Bei der Schlei, der Kieler Förde und 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 Landsicht fahren.

Mit den Durchschnittswerten von Windstärke und -richtung sowie Niederschlägen – alles und vieles mehr in einer Broschüre des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydro-

graphie («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?

Einheimische bezeichnen ihr Hausrevier, die Ostsee, gerne als »überschwemmte Wiese«. Wohl wahr, was die relativ geringen Wassertiefen angeht, verglichen etwa mit der Nordsee. Dass hier die Gezeiten, wiederum anders als an der Nordsee, so gut wie keine Rolle spielen, und kaum spürbar sind, ist auch wahr. Und insofern ist die Ostsee, jedenfalls der hier beschriebene Teil, nämlich der westliche Teil der westlichen Ostsee, doch ein vergleichsweise unproblematisches Gewässer.

Das gilt natürlich nicht immer, auch hier kann man gewaltig eins auf die Mütze bekommen. Und mancher Nordseesegler hat von ganzem Herzen diese kurze, steile Welle verflucht, als er zum ersten Mal auf der Ostsee unterwegs war.

### Die Anreise

Die meisten, die dieses Buch zur Hand nehmen, werden ihr Boot an der Ostsee liegen haben oder sich hier eins chartern.

Wer aus der Nordsee zur Ostsee will, wird im Allgemeinen durch den Nord-Ostsee-Kanal kommen (beschrieben ab S. 171). Das sind von Brunsbüttel an der Elbe bis Kiel-Holtenau knapp 100 km. Wer sehr zügig fährt, kann das in einem Tag schaffen.

Motorboote (oder Segelboote, die den Mast legen können) können auch den Elbe-Lübeck-Kanal nehmen (beschrieben ab S. 182): von Lauenburg bis Lübeck gute 60 km. Aber: Die derzeitige maximale Durchfahrtshöhe beträgt hier nur 4,63 m, sie soll aber in den nächsten Jahren auf 5,25 m angehoben werden. Das geht für Segelboote also nur mit gelegtem Mast. Im Nord-Ostsee-Kanal hingegen ist die Durchfahrtshöhe mit 42 m geradezu gigantisch.

### Törnplanung

Man sollte in einen Urlaubstörn nicht zu viel hineinpacken. Besser immer ein paar Hafentage mehr einplanen. Wenn einen schlechtes Wetter festhält, gerät man so nicht in Zeitdruck.

Die hier beschriebene Küste hat eine Länge von 214 Seemeilen. Theoretisch kann man die Distanz in einem Urlaub »machen«, aber das wäre unsinnig. Besser weniger, dafür intensiver.

Neben der Zeit, die man zur Verfügung hat, ist das Boot das entscheidende Kriterium bei der Wahl des Reviers, daneben aber auch die Erfahrung der Crew. Die Schlei ist nun einmal ein ganz anderes Gewässer als etwa die Mecklenburger Bucht.

### Seekarten und andere nautische Unterlagen

Die Frage, die über Jahre ein heißes Thema war – Sportbootkarten oder die großen amtlichen Seekarten? – stellt sich dank Internet längst nicht mehr. Denn auch Sportbootkarten können problemlos von jedem selbst berichtigt werden. Sie sind von handlichem Format A2, in einer Klarsichthülle verpackt und reichen allemal aus. Für die hier beschriebenen Reviere benutzt man am besten die

**Delius-Klasing-Sportbootkarten** Satz 1 »Kiel-er Bucht und Rund Fünen«, bestehend aus zwei Überseglern, 36 Revier- und Detailkarten, in unterschiedlichem, dem jeweiligen Revier angepasstem Maßstab. Im mitgelieferten Beiheft sind Hafenpläne, Wegpunkte und andere nautische Informationen, und mit dem beiliegenden Gutscheincode kann man die Karten auch 365 Tag lang in der App »Yacht Navigator« auf PC, Tablet oder Smartphone nutzen.

**Seekartenberichtigung:** Was heißt das? Auf See passieren ständig Veränderungen, mal wird eine Tonne vertrieben, dann eine andere neu ausgelegt, anderswo werden Baggerarbeiten durchgeführt. Alle diese Änderungen werden vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) erfasst und veröffentlicht. Die Delius-Klasing-Sportbootkarten werden über einen kostenlosen Onlineservice be-

richtigt: [www.delius-klasing.de/sportbootkarten-berichtigungen](http://www.delius-klasing.de/sportbootkarten-berichtigungen).

**Elektronische Seekarten** setzen sich immer mehr durch. Man muss aus Sicherheitsgründen neben der elektronischen Seekarte jedoch weiterhin die gute alte Papierkarte an Bord haben, denn Bord-PCs und Notebooks können einmal ausfallen, die Papierkarte kann schlimmstenfalls nass werden. Das System der elektronischen Seekarte (ECDIS = Electronic Chart Display and Information System) muss hier nicht dargestellt werden. Wer sich damit ausrüstet, wird sich sowieso ausführlich damit beschäftigen.

Das **Ostsee-Handbuch** des BSH (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie) ist entbehrlich. Es ist zwar ungemein informativ, auch interessant zu lesen. Ein Bootsfahrer aber muss das alles nicht wissen. Was er in der Praxis braucht, steht ausführlich genug in diesem Buch. Wer es dennoch für die hier beschriebenen Reviere anschaffen will: Es wäre das »Ostsee-Handbuch, südwestlicher Teil – Flensburg bis S-Schweden und Kołobrzeg« (BSH-Nr. 20031).

Worauf man nicht verzichten sollte, das ist der **Funkdienst für die Klein- und Sportschifffahrt**, früher »Jachtfunkdienst«, jährlich neu herausgegeben vom BSH für das Seegebiet Ostsee/östliche Nordsee. Wer mit UKW ausgerüstet ist, braucht es sowieso, vor allem: Das Büchlein enthält alle Wetter- und Warndienste.

*Hinweis:* Es gibt eine BSH-Broschüre »Wetter- und Warnfunk«, die man sich kostenlos als PDF-Datei herunterladen kann, man findet sie unter »Publikationen« auf der Seite des BSH.

Auf das **Leuchtuerverzeichnis** kann man eigentlich verzichten, denn die Leuchttouren sind nicht mehr drin. Deren Kennung muss man jetzt aus der Seekarte entnehmen, was ausreichend ist. Allerdings: Das Leuchtuerverzeichnis enthält Angaben, die man nicht aus der Seekarte entnehmen kann, etwa die Höhe, Form und Farbe der Feuerträger (Leuchttouren). Ich möchte das Leuchtuerverzeichnis daher nicht missen. Wer es genau

so halten mag: »Leuchtuerverzeichnis, Südwestliche Ostsee« (BSH-Nr. 4001).

**Nautischer Service:** Das BSH bietet unter [www.bsh.de/aktuat/bm/Baden&Meer.htm](http://www.bsh.de/aktuat/bm/Baden&Meer.htm) die Seite »Baden & Meer«, die man ab und zu anklicken sollte. Für ausgewählte Orte: Wassertemperatur, örtliches Wetter, Sonnen(Mond-)aufgang und -untergang, Wasserstandsvorhersage etc. Sehr interessant!

**Wasserstandsveränderungen:** Im Gegensatz zur Nordsee verursachen die Gezeiten keine nennenswerten Wasserstandsveränderungen. Die entstehen in der Ostsee durch den Wind. Als Faustregel gilt: Bei lang anhaltenden und starken NE-Winden können die Wasserstände extrem steigen, bei lang anhaltenden SW-Winden extrem absinken. Die aktuellen Wasserstandsveränderungen für verschiedene Ostseehäfen findet man unter der Rubrik »Daten« auf [www.bsh.de](http://www.bsh.de) in »Baden & Meer« (siehe oben). Dort auch das Wetter und die Prognosen für den nächsten Tag.

**Seekartennull:** Kartennull (KN) oder Seekartennull (SKN) ist die Nullfläche, auf welche die Tiefenangaben in einer Seekarte bezogen sind. An der Nordseeküste mit ihren Gezeiten wurde inzwischen das vereinheitlichte Seekartennull **LAT** (= **Lowest Astronomical Tide**) eingeführt. Das ist der niedrigstmögliche Gezeitenwasserstand.

In der Ostsee, die ja kein (ausgeprägtes) Gezeitengewässer ist, gilt LAT nicht, sondern nach wie vor als Seekartennull der **Mittlere Wasserstand** (MW).

## Boot und Crew

---

Ein unerschöpfliches Thema: das Boot. Ganz einfach: Welches Boot das »richtige« ist, hängt vom Revier ab. Aber wenn man nicht gerade ein Boot chartert, hat man ja keine Auswahl. Man hat sein Boot, so wie es nun einmal ist, und muss damit zurechtkommen. Nun flüchten sich Fachautoren häufig in die Formulierung, »seetüchtig« müsse es sein.

Wohl wahr! Nur, was ist das? Schon die sichersten Boote sind verloren gegangen, und mit anderen, die alles andere als seetüchtig waren, wurden weite und gefährliche Reisen über den Pazifik gemeistert, siehe die »Meuterei auf der BOUNTY« und die abenteuerliche Rettungsfahrt unter Führung von Lieutenant William Bligh. Deshalb: Genauso wichtig wie die Seetüchtigkeit des Bootes ist die Erfahrung des Schiffsführers. Er ist – wie schön in diesen Zeiten – an Bord immer noch die höchste Autorität, und er trägt letztlich die gesamte Verantwortung für Schiff und Mannschaft.

### Die Ausrüstung

Zur Ausrüstung kann man schon Verbindlicheres sagen:

- genug Fender (mindestens vier) und feste, auch lange Leinen
- starkes Ankergeschirr, nach Möglichkeit mit Kettenvorlauf (eigentlich unentbehrlich, denn gerade in den Förden gibt es viele gute Ankerplätze)
- Wer einen Abstecher nach Dänemark machen will, sollte einen zweiten Anker mitführen. In Skandinavien legt man oft mit dem Bug zum Steg an und bringt einen Heckanker aus.
- Petroleum-Ankerlaterne, damit einem das elektrische Ankerlicht nicht die Batterie leerzieht
- Kompensierten Kompass (selbstverständlich)
- gutes Fernglas (da man fast immer in Land-sicht segelt)
- Dingi oder anderes Beiboot, damit man an Land kommt, wenn man ankert
- Echolot, unentbehrlich in den oft flachen Gewässern der Ostsee
- Ersatzkanister für den Treibstoff, denn nicht in jedem Hafen kann man Diesel bunkern (deshalb auch immer volltanken, wenn sich die Gelegenheit bietet)
- ausreichende Sicherheitsausrüstung, zumindest ohnmachtssichere Rettungswesten (für jedes Crewmitglied eine), Rettungsboje mit 20 m langer Schwimmleine (international vorgeschrieben sind mind. 30 m), Wurfleine, wenn irgend möglich eine Ret-

tungsinsel, Notflagge (60 x 60 cm), Signalmittel (Raketen, Knaller, Leuchtkugeln)

- UKW oder NAVTEX, um Wetterberichte empfangen zu können
- Seefunkanlage, und zwar mit DSC-Controller
- Radarreflektor, möglichst hoch im Topp in Yachtstellung. Bei schlechter Sicht vom Radargerät der Berufsschiffahrt rechtzeitig erfasst zu werden, wird dadurch wesentlich erhöht
- GPS-Empfänger

Die Liste ließe sich beliebig fortsetzen, etwa um Feuerlöscher, Bordapotheke, Taschenlampen, Bootshaken, Werkzeug, Signalflaggen, Navigationsbesteck, Log usw. Doch das ist im Allgemeinen alles auf einem Boot vorhanden, wie auch die gesetzlich vorgeschriebenen Navigationslichter.

### Seewetterberichte

Wer heute alles Wetterberichte anbietet und über welches Medium, das zu wissen ist fast schon eine Wissenschaft für sich. Was man davon nutzen kann, hängt letztendlich von der eigenen Ausstattung ab. Das geht von Handy bis NAVTEX. Der schon erwähnte *Funkdienst für die Klein- und Sportschiffahrt* bringt das alles in einer nicht zu verbessernden Genauigkeit. Ich rate, die Ausgabe nicht zu scheuen und sich das Buch anzuschaffen.

### Nautische Warnnachrichten

Die Nautischen Warnnachrichten (NWN) enthalten Angaben über alle Gefahren, Behinderungen, Einrichtungen, Veränderungen und sonstige Umstände, die Einfluss auf die sichere Schiffsführung haben können. Sie erstrecken sich auf alle Seeschiffahrtsstraßen sowie den Bereich des Festlandssockels in der Nord- und Ostsee. Die NWN werden vom *Seewarndienst Emden* herausgegeben, der rund um die Uhr arbeitet. Im Funkfern-schreibverfahren (NAVTEX) werden sie in deutscher Sprache auf 490 kHz verbreitet (außerdem über UKW von den Verkehrszentralen mit den Lagemeldungen, s. auch »Revierdienst«).

**NAVTEX:** Für die Ostsee: Sendezeit 0150, 0950, 1750. Neben den Nautischen Warnnach-

richten werden auch Windwarnungen, Wettervorhersagen für 12 Stunden und Aussichten für weitere 12 Stunden gebracht.

Der **Deutsche Wetterdienst** sendet den Seewetterbericht täglich auf der Kurzwellenfrequenz 5905 kHz und 6180 kHz um 0600–0630, 1200–1230 und 2000–2015. Auf der Internetseite des Deutschen Wetterberichtes [www.dwd.de](http://www.dwd.de) findet man weitere Wettermeldungen wie: Küstenseewetterberichte, 3-Tage-Vorhersagen, Seegangsvorhersagekarten, Windvorhersagen usw.

Für die in diesem Törnführer beschriebenen Reviere senden nachfolgende Revierdienste ebenfalls Wetterinformationen und Warnnachrichten:

**Nord-Ostsee-Kanal:** von der Küstenfunkstelle KüFuSt *Kiel* für die NOK-Weststrecke halbstündlich h+15 und h+45 auf UKW-Kanal 02, für die NOK-Oststrecke um h+20 und h+50 auf UKW-Kanal 03

**Kieler Bucht:** von der KüFuSt *Kiel Traffic* stündlich um h+00 auf UKW-Kanal 67

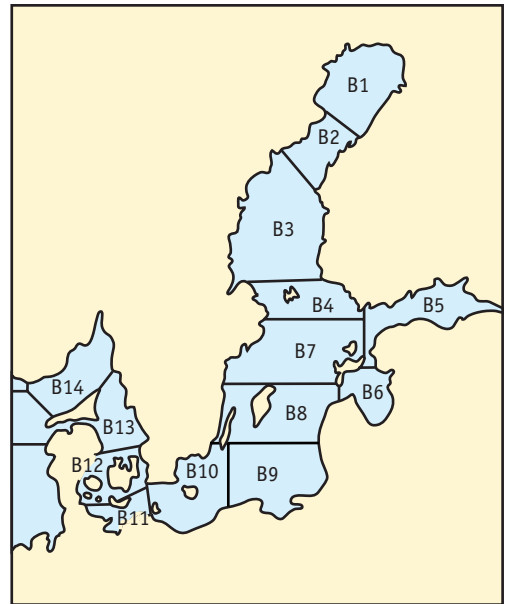
**Fehmarn:** von der KüFuSt *Fehmarnbelt Traffic* stündlich um h+15 auf UKW-Kanal 68

**Trave:** von der Küstenfunkstelle *Trave Traffic* stündlich um h+30 auf UKW-Kanal 13

Der **Rundfunk** meldet ebenfalls Seewetterberichte (Wetterlage, Vorhersage für 12 Stunden und Aussichten für weitere 12 Stunden mit Hinweisen auf Starkwind und Sturm, Trendvorhersage für weitere 3 Tage – dies nur während der Sommerzeit – und Stationsmeldungen:

**Deutschlandfunk** über DAB+ und DVB-S um 0105, 0640 und 1810, auch über [www.deutschlandradio.de/seewetter](http://www.deutschlandradio.de/seewetter) und Ansagedienst im Telefon: 0211-34529918.

**NDR Info** meldet auf folgenden Sequenzen: Flensburg auf 87,7 MHz, Kiel 99,7 MHz; Lauenburg 96,8 MHz; Lübeck 95,9 MHz, jeweils um 0005 und bei Bedarf, stündlich im Anschluss an die Nachrichten.



### Internationale Wettervorhersagegebiete Ostsee

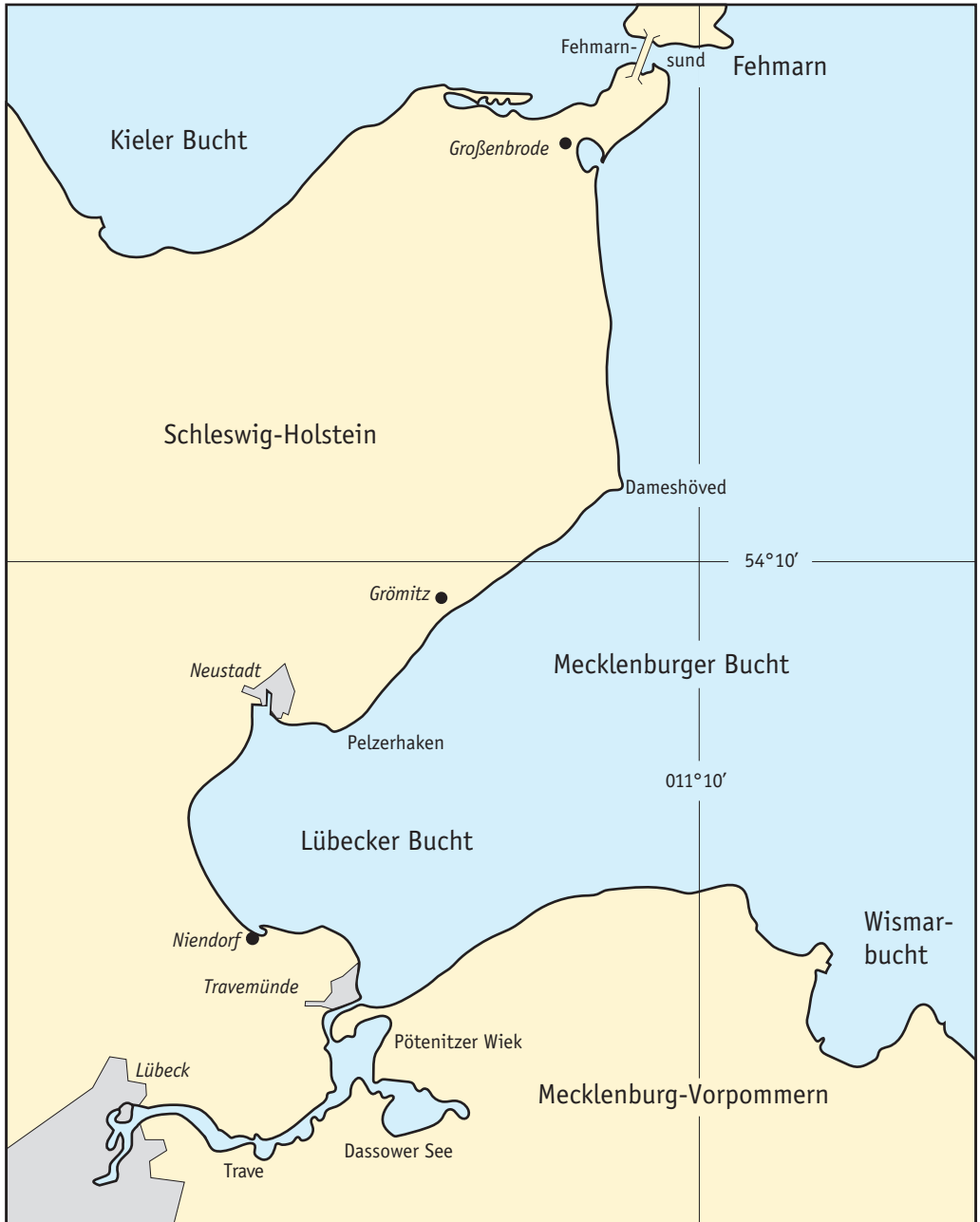
- B1 Bottenvik (Bay of Bothnia)
- B2 Norra Kvarken (The Quark)
- B3 Bottensee (Sea of Bothnia)
- B4 Åland-See und Åland-Inseln (Sea of Åland and Åland Archipelago)
- B5 Finnischer Meerbusen (Gulf of Finland)
- B6 Rigaischer Meerbusen (Gulf of Riga)
- B7 N-liche Ostsee (Northern Baltic)
- B8 Mittlere Ostsee (Central Baltic)
- B9 SO-liche Ostsee (Southeastern Baltic)
- B10 S-liche Ostsee (Southern Baltic)
- B11 W-liche Ostsee (Western Baltic)
- B12 Belte und Sund (The Belts and The Sound)
- B13 Kattegat
- B14 Skagerrak

### Seewarndienst

Jeder, der von einer bisher nicht erkannten Gefahr oder Behinderung für die Schifffahrt Kenntnis erhält, muss dies auf dem schnellsten Weg direkt oder über eine Küstenfunkstelle dem Seewarndienst mitteilen: Seewarndienst Emden, Tel. 04927-1877283 (rund um die Uhr).



# Mecklenburger und Lübecker Bucht



Einen recht guten Überblick über diese Gewässer bekommt man mit der Karte 40 aus dem Delius-Klasing-Sportbootkartensatz 1 »Kieler Bucht und Rund Fünen«. Die große Mecklenburger Bucht, deren südwestlicher Ausläufer von der Lübecker Bucht gebildet wird, erstreckt sich im Osten von der Linie Darßer Ort (Mecklenburg-Vorpommern) bis hinüber nach Gedser in Dänemark und endet im Westen vor Travemünde. Im Westen wird sie begrenzt von Fehmarn und der schleswig-holsteinischen Küste, im Süden von der Küste Mecklenburg-Vorpommerns.

Quer durch dieses Seegebiet führt der sehr wichtige *Lübeck-Gedser-Weg*. Von Travemünde bis Gedser misst er etwa 50 sm, was schon zeigt, wie groß die Mecklenburger Bucht ist. Für Segler ist dieser Schifffahrtsweg in zweifacher Hinsicht bedeutsam: Macht man einen weiten Schlag über See, weg von Land, dann sind zum einen seine großen Tonnen für die Navigation enorm hilfreich. Alle sind sie rot-weiß senkrecht gestreift und tragen ein rotes Balltoppzeichen. Alle haben sie weiße Iso-Befeuerung (die jeweilige Kennung kann man aus der Karte entnehmen), und außerdem kann man sie vorzüglich als Wegpunkte

### Wahrschau!

Entlang der Küste von Mecklenburg liegt ein Hochspannungs-Gleichstromkabel aus. Sein Verlauf ist in der Seekarte mit einer rot gestrichelten Linie markiert. Hier kann der Magnetkompass verrücktspielen. Ablenkungen von bis zu 70° kommen vor. Das BSH empfiehlt, die Kabellinie möglichst im rechten Winkel zu queren und die Selbststeueranlage auszuschalten, sofern sie an einem Magnetkompass hängt.

nutzen. Allerdings liegen diese Tonnen jeweils 10 sm weit auseinander. Zum anderen »rasen« auf diesem Schifffahrtsweg aber auch die großen Ostseefähren dahin, wobei sie in der Mecklenburger Bucht nicht einmal ihre ganze Kraft ausspielen; erst ostwärts von Gedser, in der Kadetrinne, nehmen sie Höchstgeschwindigkeit auf.

Die Behauptung, die Mecklenburger Bucht wäre ein geschütztes Gewässer, gilt für Sportboote also nur bedingt. Zu groß sind die Seeräume, die sich erst in der Lübecker Bucht verengen, auf eine Breite von etwa 7 sm, doch selbst das ist ja schon etwas.



*Sommer im Holsteinischen.*

## Fahrtenstrategie

Man kann trotz des großen Seeraums geschützt fahren, wenn man nur die richtige Seite der Lübecker Bucht nimmt. Das hängt aber ganz davon ab, von wo man kommt:

### Aus der Kieler Bucht und von Fehmarn

Hier ist es relativ einfach, weil man nicht nur dicht unter Land bleiben, sondern auch schnell einen Hafen erreichen kann, und zwar ganz unproblematisch. Lediglich die Distanz zwischen Großenbrode und Grömitz ist mit 16 sm etwas lang. Ansonsten liegen die Häfen nicht weiter als 7 sm auseinander. Allerdings sollte man nirgendwo über die 5-m-Linie hinausfahren, denn überall liegen vor dem Ufer Steine im Wasser. Die Seekarte zeigt das nicht genau genug. Weiteres Problem: nordöstlich bzw. südöstlich von Dahmeshöved ein Minenleger- und ein U-Boot-Übungsgebiet.

### Von Osten her

Hier ist es ganz anders. Von der Wismarbucht bis Travemünde sind es 14 sm. Entlang einer einsamen Küste, die bis auf Winde aus Süd keinerlei Schutz bietet, gibt es auch keine Möglichkeit, in einen Hafen einzulaufen. Denn Häfen existieren hier nicht. Bei widrigen Umständen bleibt dann nur, zur *Wismarbucht* abzudrehen. Aber von der Ansteuerung *Offentief* (WP 2149, 54°02,40'N 011°17,85'E, rot-weiße Leuchttonne 0-Tief, Iso.4s) bis Wismar sind es nochmals lange 8 sm. Zur Not könnte man allerdings in den etwas näher gelegenen Hafen *Timmendorf* oder unter Umständen auch in die breit ausschwingende *Wohlenberger Wiek* mit der neuen *Marina Boltenhagen* fahren (alles ausführlich beschrieben in dem Törnführer »Ostseeküste 2: Travemünde bis Stettiner Haff«). Bei westlichen Winden könnte man auch einen weiten Schlag über die Lübecker Bucht wagen. Von der Ansteuerung *Offentief* zu dem sicheren Hafen *Grömitz* wären es gut 13 sm, Kurs WNW. Wenn das Boot gut Höhe läuft, warum nicht?

## Naturverhältnisse

Bis auf das *Steinriff*, nordöstlich von Travemünde, vor dem Brodtener Steilufer, ist die *Lübecker Bucht* rein. Die 5-m-Linie verläuft im Allgemeinen ziemlich gleichmäßig parallel zur Küste. Hält man zum Land etwa 0,5 sm Distanz, dann bleibt man immer im tiefen Wasser. Kommt man dem Land näher, muss man – wie schon erwähnt – auf dicke Steine gefasst sein.

### Wasserstände

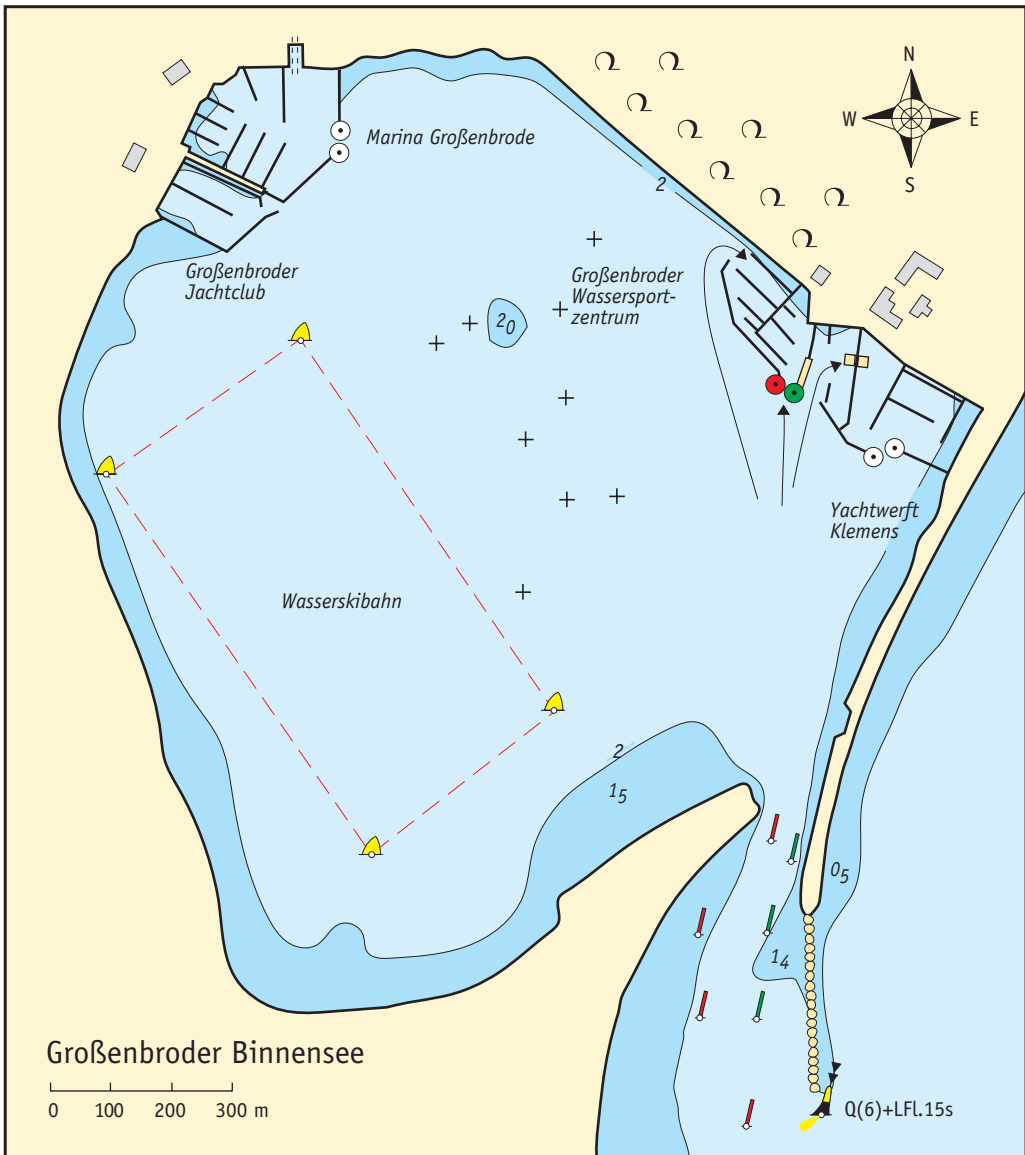
Eine ältere Ausgabe des *Seehandbuchs* gibt folgende Auskunft: »Wasserstandsänderungen treten hauptsächlich durch Windeinfluss ein. Wasserstände sind bei lang anhaltenden und starken NO-Winden zum Teil extrem hoch und bei lang anhaltenden und starken SW-Winden zum Teil extrem niedrig.« Also so, wie man es sich schon denken kann, denn: Treibt der Wind das Wasser in die Bucht herein, dann steigt es, treibt er es hinaus, dann fällt es.

Bei Stürmen kann der Wasserstand in Extremfällen um 3 m steigen bzw. 2 m sinken. Doch dies braucht uns nicht zu bekümmern, denn wenn es so stark weht, bleiben wir sicher im Hafen.

**Sturmflutwarnungen** für die westliche Ostsee werden herausgegeben, sobald die Gefahr einer Erhöhung des Wasserstands um 1,5 m besteht (siehe auch S. 10 ff.).

### Strömung

Die Strömung ist – wieder laut *Seehandbuch* – vom Wind abhängig und im Allgemeinen mäßig. Man wird seinen Kurs also nicht danach richten. Allerdings: Nach lang anhaltenden Winden oder Stürmen erreicht der Strom in den Engen und an der Küste beträchtliche Stärken. Wegen des Küstenverlaufs und auch wegen der unterschiedlichen Wassertiefen muss man mit Abweichungen von der Hauptrichtung des Stroms rechnen. Stromversetzungen können gegen die vorherrschende Windrichtung erfolgen.



## Vom Fehmarnsund nach Travemünde

Ob man den

**Großenbroder Binnensee** anlaufen soll oder nicht, darüber ließe sich trefflich streiten. Manche finden ihn ziemlich langweilig, andere durchaus reizvoll. Also: Es handelt sich um

einen rund 1 km breiten, künstlich angelegten See, der eine relativ gleichmäßige Wassertiefe von gut 2 m aufweist. Am Nordufer eine Chemiefabrik, am Westufer jede Menge Campingplätze, in der Nordwestecke zwei Bootshäfen und dazu noch zwei am alten Fähranleger Großenbrode Kai. Vom Großenbroder See zum nächsten Hafen, nach Grömitz, sind es 16 sm. Insofern kann der Großenbroder Binnensee als Fluchthafen schon interessant

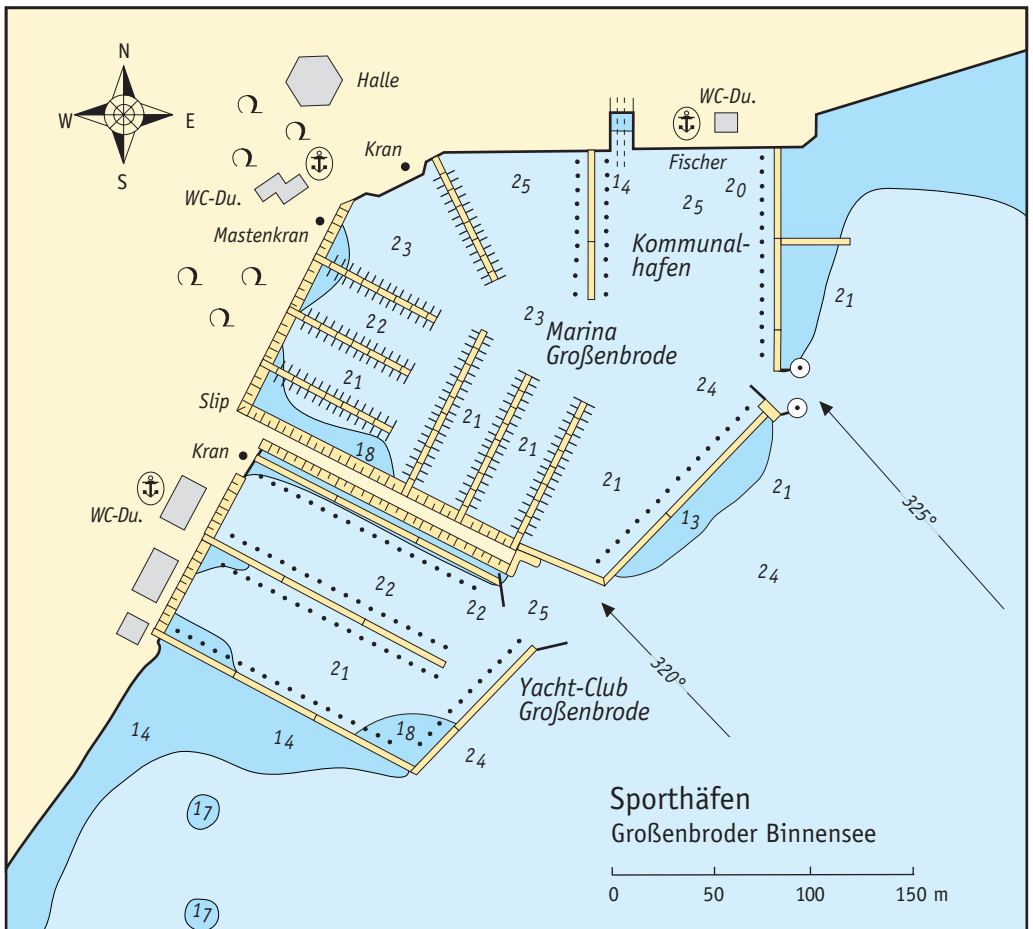
**Höchstgeschwindigkeit  
Großenbroder Binnensee:**

5,4 kn (10 km/h)

werden, wenn man es nicht vorzieht, nach Burgtiefe auf Fehmarn abzulaufen, wofür einiges spräche (siehe S. 56). Von Großenbrode fahren früher die großen Fähren ab – bis die Brücke über den Fehmarnsund gebaut wurde. Der alte Anleger, in der Nordostecke des Sees, besteht in Resten noch, aber richtig zu sehen ist er erst, wenn man zum Hafen der Yachtwerft Klemens fährt. Die lange Mole, die früher den See zur Ostsee hin schützte, hat eine Tücke: Ihr äußeres Ende ist zerstört und liegt dicht unter der Wasseroberfläche. Die Zufahrt zum Großenbroder See ist bei auf-

landigem Wind schwierig, bei auflandigem Starkwind um so mehr.

Kommt man aus dem Fehmarnsund (oder auch von Burgtiefe), so fährt man am besten bis zu der rot-weißen Mitte-Schiffahrtsweg-Tonne *Fehmarnsund* (WP 1101: Iso.8s 54°22,57'N 011°10,60'E) und geht hier auf Kurs 240°. Der hält einen sicher fern von den vielen Steinen vorm Ufer und bringt einen nach gut 4 sm an den Großenbroder Binnensee heran, genauer an das gelb-schwarze Kardinalzeichen *S Großenbrode* (WP 1110: 54°20,58'N 011°04,69'E, Q(6)+LFl.15s). Wichtig ist es nun, diese gelb-schwarze südlich zu umfahren: Sie warnt nämlich vor der bereits erwähnten zerstörten Mole. Danach im Tonnenstrich in den See hinein, und nun kann man sich überlegen, zu welchem von den fünf Boots-



häfen man will. Wie auch immer, einfach darauf zu. Man hat auf jeden Fall immer genug Wasser unterm Kiel.

Lediglich unmittelbar vor den drei Häfen in der Nordwestecke befindet sich ein Flach (mit Steinen), aber den meisten Booten wird die Wassertiefe von 2,0 m reichen; wenn nicht, nach Gefühl daran vorbei.

Am Nordufer des Sees liegen alte Pfahlreste.

**Liegeplatz und Versorgung:** Die in der Nordwestecke rechts gelegene **Marina Großenbrode** (Hafenplan vorige Seite) bietet 200 Liegeplätze und einen recht guten Service, u. a. 20-t-Kran und Mastenkrane, Zubehör, WCs und Duschen selbstverständlich auch, dazu Waschmaschine und Trockner. Wasser und Strom auf den Stegen. Reparaturwerkstatt. Hafengebiss »Captain's Ankerplatz«. Eine leicht futuristische Ausstellungshalle. Das passt alles gut zusammen. Die Anlage wurde Mitte der 1970er-Jahre von der bekannten Bootswerft »Dehler Yachtbau« gegründet. Inzwischen ist der Hafen in andere Hände übergegangen; es

werden aber weiterhin die Dehler-Yachten betreut, für die auch Ersatzteile vorrätig sind. Angeblich schipern noch 15 000 Dehler-Yachten auf dem Wasser.

Direkt neben der Marina liegt der **Kommunalhafen Großenbrode**. Hier können auch größere Yachten bis 30 m Länge einen Platz finden, vorausgesetzt die wenigen Gastliegeplätze sind nicht belegt. Am besten man ruft vorher an, Tel. 0152-52450252. Strom und Wasser am Steg, WC, Duschen.

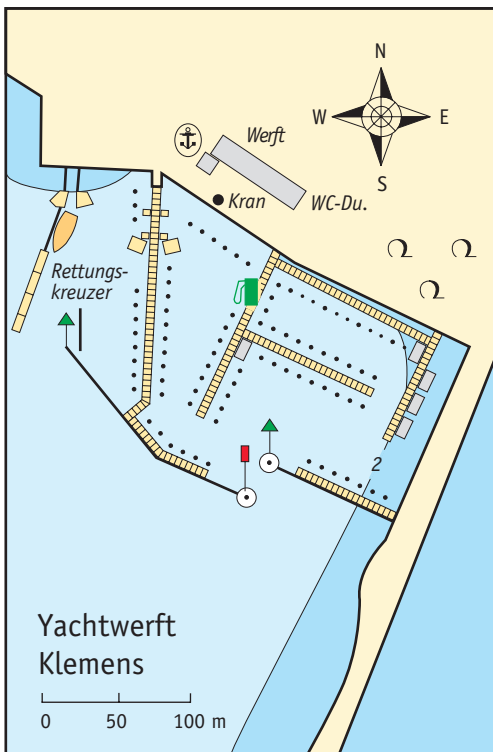
Der Hafen des **Yacht-Club Großenbrode**, auf der anderen Seite der Marina (Plan vorige Seite) mit seinen 150 Liegeplätzen ist mit viel Liebe hergerichtet. Ein schönes schwarz-weißes Fachwerkhaus und tadellose sanitäre Einrichtungen, außerdem ein 8-t-Kran. Wasser und Strom gibt es auf den Stegen. Brötchen- und Zeitungsservice, Fahrräder werden kostenlos ausgeliehen. Die unmittelbare Umgebung der beiden Häfen ist nicht besonders. Ein paar Einfamilienhäuser, dahinter die Fabrik. Dennoch liegt man gut hier.

In der Nordostecke dann der 4-Sterne-Hafen der **Yachtwerft Klemens**, der rechterhand des alten Fähranleger liegt. 220 Liegeplätze, Gastliegeplätze auf der westlichen Seite des westlichen Steges – freie Plätze sind durch grüne Schilder gekennzeichnet. Gute Versorgung. Werft, 25-t-Kran, Zubehör. Segelmacher. Fahrradverleih.

Daneben dann das **Großenbroder Wassersportzentrum**, eher schlicht und mehr etwas für kleine Boote (trotz der Wassertiefe von 2,5 m). Über dem Hafen ein Restaurant, dort auch Schlüssel für die Sanitäreinrichtungen und den Steg. Ankern kann man im Großenbroder Binnensee im Norden neben der Klemenswerft oder im Süden vor einem Campingplatz. Das Gebiet für Wasserski sollte man natürlich auslassen. Guter Schutz gegen alle Winde, der Grund ist verkrautet.

Welcher von den Fünfen einem am besten gefällt, ist wohl Geschmackssache. Ich tendiere mehr zu Klemens, weil der Hafen gemütlich unter alten, hohen Bäumen liegt, in der ehemaligen Marineschule dahinter sind jetzt Ferienwohnungen eingerichtet.

Der Großenbroder Binnensee wirkt etwas einsam. Die Pektin-Fabrik ist weit weg und stört



eigentlich überhaupt nicht. Früher befand sich auf dem Gelände ein Fliegerhorst. Er wurde zwischen den Jahren 1937 und 1942 gebaut und diente der Ausbildung an Wasserflugzeugen. Später kamen noch Rollbahnen hinzu. Nachtjäger wurden stationiert, nachdem die Luftangriffe der Alliierten immer heftiger geworden waren. Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs kam es zu mehreren Luftangriffen durch die Engländer, zum Schluss sogar zu einer Luftschlacht, die auf beiden Seiten große Verluste forderte. Die Kasernen stehen noch.

Bei dem wuchtigen Turm im Westen, oben auf den Hügeln, handelt es sich um einen ehemaligen Radarturm der Bundeswehr (*Klaustorfer Turm*, 75 m hoch), genutzt bis 2003. Dann kam er in Privatbesitz und wurde umgebaut zu einem Aussichtsturm (*Oceantower*). Von seiner 82 m über dem Meeresspiegel liegenden Plattform hat man einen sagenhaften Rundumblick über die Halbinsel Wagrien. In unmittelbarer Nähe befindet sich die Ostsee-Erlebnisswelt, die die Geschichte der Ostsee erzählt. Mit dem

Rad bis hierher sind es ungefähr 4 km – ein Ausflug, der sich lohnt.

### Weiter Richtung Neustädter Bucht

Lässt man einmal die Ferienhochhäuser von Großenbrode außer Acht, so zeigt die Küste vom Fehmarnsund bis Neustadt wenig Markantes: Eher niedrig ist sie, mit Sandstränden davor und immer wieder Campingplätzen mit den weißen Campingwagen und Zelten.

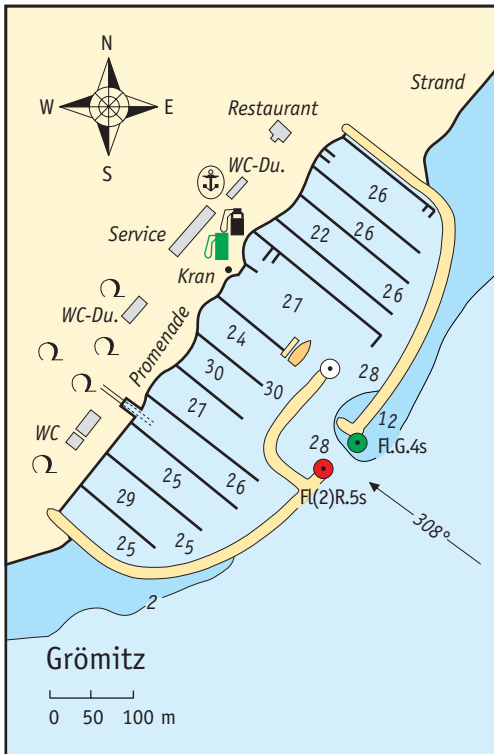
Eine sehr wichtige Landmarke kommt erst mit dem Leuchtturm von **Dahmeshöved** auf der gleichnamigen, spitz vorspringenden Huk in Sicht: Er markiert in etwa die Hälfte der Distanz zwischen Travemünde und der Insel Fehmarn. Kennung: FL(3)12s.

Wahrschau! Querab Dahmeshöved ein Ost-Kardinalzeichen *Schwarzer Grund-O* (WP 1111) 54°11,68'N 011°07,32'E.

Zwischen Dahmeshöved und Grömitz wird die Küste ziemlich flach, sodass das Hinterland sogar mit Deichen geschützt werden muss.



**Grömitz.**  
Moderner Hafen, modernes Seebad.



Südwestlich der Strecke Dahmeshöved – Huk **Pelzerhaken** ist ein U-Boot-Übungsgebiet!

**Grömitz** liegt gut geschützt unter bewaldeten Hügeln. Von Fehmarn her kommend, läuft man an dem Seebad mit seinen weißen Hotels vorbei, bis man ganz am Ende die wuchtigen graugelben Steinmolen des Hafens vor sich hat. Man steuert mit Kurs NW in die gut 50 m breite und knapp 3 m tiefe Einfahrt und dreht danach gleich nach rechts ab. Wahrscheinlich, an der Nordmole kann die Hafeneinfahrt versanden.

**Liegeplatz und Versorgung:** Der Hafen ist aufwendig hergerichtet worden. Schöne Promenade. Kinderspielfeld. Grömitz bietet an die 800 Booten Platz, ist also riesig. Die Wassertiefe beträgt überall gut 2 m, mindestens. Im Hafen ist der Seenotrettungskreuzer HANS HACKMACK stationiert, gleich links von der Einfahrt. Der Hafen zeichnet sich vor allem durch eine gute Versorgung aus, als da sind: die üblichen sanitären Einrichtungen (auch Waschmaschine,

Trockner), Wasser- und Stromanschlüsse auf den Stegen. 18-t-Travellift, Kran und Tankstelle (anmelden bei A-Z YachtSERVICE Grömitz GmbH, über Festnetz: 04562-2559343 oder 0173-7808074). Reparaturen und Zubehör: YachtSERVICE auch »Roland-Werft«. Segelmacherei, Polster- und Sattlerarbeiten. Am Hafen auch ein kleiner Proviantladen, mehrere Restaurants für verschiedene Geldbeutel und eine Cocktailbar. Dieser Hafen zeigt seit 2001 die »Blauen Flagge«.

Tel. Hafenmeister: 04562-7151. Direkt neben dem Hafen ein feinsandiger Strand. Zum Ort führt ein schöner Uferweg.

**Ansteuerung bei Nacht:** Die Hafeneinfahrt ist an den Molenköpfen mit FL.G.4s und FL(2)R.5s befeuert. Die Stege sind alle hell beleuchtet. Man kommt gut in den Hafen und findet sich dann auch leicht zurecht.

Grömitz ist ein modernes Ostseebad, und so wirkt es auch mit den Betonklötzen aus der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts, es hat dessen ungeachtet eine lange Tradition. Denn schon 1813 gegründet, zählt es zu den ältesten Bädern an der Ostsee. Im Grunde ähnelt es in vielem den anderen Ostseebädern der Lübecker Bucht: ein bisschen Nostalgie, viel Beton. Dennoch: ein attraktives, ja elegantes Ostseebad.

Wenn es neben dem sommerlichen Badeleben eine touristische Attraktion gibt, dann die nahe Ruine des **Klosters Cismar**. Man sollte sich ein Fahrrad mieten und auf den schönen Radwegen dorthin fahren. Das ehemalige Benediktinerkloster war 1231 von Lübeck in diese (damalige) Öde verlegt worden. Der Rat der reichen Hansestadt wollte dem wenig frommen Treiben der Mönche nicht länger zusehen und schickte sie sozusagen aufs Land, hierher, nach Cismar. Die Gründung entwickelte sich aber überraschenderweise bald zu einem machtvollen Kloster, das die Künste und Wissenschaften pflegte und viel zur Entwicklung des ganzen Landstrichs beitrug. 1560 wurde es aufgelassen und zum größten Teil zerstört. Übrig geblieben sind der gotische Chor der Klosterkirche und der ebenfalls gotische Brunnenraum über einer Quelle, der man Heilkräfte nachsagt. Auch Reste der Verteidigungswälle sind noch zu erkennen.



# Register

## A

Arnis 115

## B

Blücherbrücke 92  
Bockholmwik 150  
Borgwedel 125  
Breitling 44  
Brunsbüttel 174  
Burg auf Fehmarn 63  
Burgstaaken 58  
Burgtiefe 56

## D

Dahmeshöved 29  
Damp 100  
Dassower See 44  
Düsternbrook 91

## E

Eckernförde 97  
Eckernförder Bucht 95  
Egersund 153  
Elbe-Lübeck-Kanal 182 ff.

## F

Fahrdorf 128  
Fahrensodde 160  
Fehmarn 51 ff.  
Fehmarnbelt 53  
Fehmarnsund 53  
Fleckeby 124  
Flemhuder See 179  
Flensburg 161  
Flensburger Förde 136 ff.

## G

Gelting-Mole 140  
Gelting-Wackerballig 141  
Geltinger Bucht 140  
Germaniahafen 93  
Gieselaukanal 176  
Glücksburg 156

Grömitz 30  
Großenbroder Binnensee 26  
Großenbroderfähre 60  
Grästen 152, 154

## H

Haddeby 128  
Heiligenhafen 71  
Hörn, Die (Kiel) 92  
Hohwachter Bucht 68  
Holnis 151  
Holtenau (Kiel) 179  
Hülsen, Marina 120  
Høruphav Havn 146

## K

Kappeln 113  
Kiel 94  
Kieler Bucht 67 ff.  
Kieler Förde 76 ff.  
Kiel-Holtenau 179  
Kopperby 118

## L

Laboe 81  
Langballigau 149  
Lauenburg 186  
Lemkenhafen 62  
Lindaunis 118  
Lippe 75  
Lübeck 46  
Lübecker Bucht 23 ff., 55

## M

Maasholm 109  
Marina Minde 151  
Martin-Werft 59  
Mecklenburger Bucht 23 ff.  
Missunde 121  
Mölln 189  
Möltenort 83  
Mönkeberg 85

**N**

Neustadt 31  
Neustädter Bucht 35  
Niendorf 35  
Nord-Ostsee-Kanal 171 ff.  
Nybøl Nor 152

**O**

Ochseninseln (Okseøer) 159  
Olpenitz 101  
Orth 61  
Orther Bucht 60  
Ortmühle 70

**P**

Pelzerhaken 31  
Plüschowhafen 91  
Pötenitzer Wiek 43  
Prüßsee 188  
Putlos 69  
Puttgarden 66

**R**

Rendsburg 177  
Reventloubbrücke 92  
Rinkenæs Bugt 151

**S**

Schausende 154  
Schilksee 88  
Schlei 103 ff.  
Schleimünde 107  
Schleswig 127  
Schlutuper Wiek 44  
Schwentinemündung 85  
Seeburg 92  
Sieseby 118  
Sonwik 161  
Stauertwedt 120  
Stexwig 126  
Stickenhörn 91  
Strande 86  
Sønderborg 143

**T**

Teerhofinsel 46  
Todendorf 69  
Todendorf Naval 70  
Trave 43  
Travemünde 38

**U**

Ulsnis 120

**W**

Wackerballig 141  
Wendtorf, Marina 79  
Wik 91