



Alte Salzstraße

Dem weißen Gold auf der Fährte

Ein Beitrag von Christina Anger und Maya Brohsonn

Lüneburgs ruhmreiche Vergangenheit des Salzes nicht nur im Museum erfahren, sondern den Salztransport auf einer faszinierenden Reise durch die Geschichte wieder entdecken? Entlang des ehemaligen Wasserweges, auf dem früher Lüneburgs Salz in die Hansestadt Lübeck zum Handel verschifft wurde, lädt der Landweg zu einem erlebnisreichen Ausflug auf zwei Rädern ein. Die damals beschwerliche Strecke kann heutzutage mühelos mit dem Fahrrad erkundet werden. Vorbei an früheren Schleusen und durch die geschichtsträchtigen Orte Lauenburg und Mölln wird die besondere Verbindung der Hansestädte Lüneburg und Lübeck auf einzigartige Weise erfahrbar.

Begeben Sie sich auf die Fährte des weißen Goldes von der Hansestadt Lüneburg nach Lübeck!

1. Die Alte Salzstraße und ihre Geschichte

Der Name – eine Erfindung des 20. Jahrhunderts

Die alte Salzstraße bezeichnet die Verkehrsverbindung zwischen Lüneburg und Lübeck, die im Mittelalter einen wichtigen Fernhandelsweg darstellte. Auf diesem wurde hauptsächlich das hochwertige Salz aus Lüneburg nach Lübeck transportiert, um damit im Ostseeraum zu handeln. Die Route bestand schon bevor Lüneburg durch seine Salzquelle zu Wohlstand und Ansehen aufstieg. Zuvor war der Heer- und Handelsweg ein Teilstück einer Transitlinie von den norddeutschen Küsten bis zum Mittelmeer, auf dem überwiegend Bernsteinhandel betrieben wurde.

Im Mittelalter war der Handelsweg unter dem Namen *via regia*, Königsstraße, königliche Straße und Reichsstraße bekannt, wobei er urkundlich korrekterweise als 'heilige römische kaiserlich freie Straße' bezeichnet wurde. Damals gehörten die Königsstraßen zu den 'öffentlichen und Heerstraßen' und damit zur größten Straßenkategorie und waren auch in den damaligen Landkarten eingezeichnet. Heutzutage würde es sich dabei um Bundesstraßen handeln. Von den Bewohnern der Gemeinde Lauenburg, welche unweit der Strecke liegt, wurde die alte Salzstraße zuweilen einfach 'Lüneburger Frachtweg' genannt.

Die Bezeichnung 'alte Salzstraße' ist eine Erfindung des 20. Jahrhunderts. 1927 wurde sie zum ersten Mal in einem heimatkundlichen Heft über Lübeck erwähnt und diente der besseren Veranschaulichung zu schulischen Zwecken. Im Jahre 1955 gab sich dann der Gebietsausschuss der Fremdenverkehrsorte Kreis Lauenburg, Lübeck und Lüneburg diesen Namen zu Werbezwecken, um das Besondere der Geschichte und der Landschaft zu erfassen und die Verflechtungen der Städte zusammenzufassen. Somit wird der Begriff nicht nur Werbezwecken, sondern auch der Wissenschaft gerecht.

Die alte Salzstraße und die Hanse

Die Entwicklung der Salzstraße wurde maßgeblich durch den Einfluss der Hanse geprägt, durch die Lüneburg und Lübeck im Städtebund im Mittelalter verbunden waren. Die vom 12. bis zum 17. Jahrhundert existierende Handelsmacht kann mitunter als die erfolgreichste des Mittelalters und der frühen Neuzeit bezeichnet werden und beherrschte vom 13. bis 15. Jahrhundert den Warenaustausch in Nordeuropa mit über 200 angehörigen Städten zu ihrer Blütezeit. Der Begriff leitet sich von dem althochdeutschen Wort für Schar ab und wird seit dem 12. Jahrhundert für Gemeinschaften von Fernhändlern verwendet. Die Kaufmanns- und Städtehanse bestand aus einer Vereinigung von Kaufleuten aus dem niederdeutschen Sprachgebiet, die gemeinsam Handel im Ostseeraum betrieben, um wirtschaftliche und politische Interessen durchzusetzen und durch eine gemeinsame Rechtskultur und gegenseitige Unterstützung Sicherheit auf See zu gewährleisten. Damit handelte es sich um ein riesiges Netzwerk von Städten, was mitunter als Vorbild der heutigen europäischen Zusammenarbeit oder sogar als eine Frühform der Globalisierung gesehen werden kann. Durch ihre intelligente Zusammenarbeit erkämpften und verhandelten sie zahlreiche Rechte und Privilegien in den Handelsstädten, beispielsweise durch den gemeinsamen Boykott von bestimmten Häfen. An ihren wichtigsten Handelsplätzen im Ausland gründeten die Kaufleute Niederlassungen, die seit dem 16. Jahrhundert als Kontore bezeichnet werden.

“Lüneburg ist ein Salzhaus - Lübeck ein Kaufhaus” (Alter Spruch der Hanse)¹

Sowohl Lübeck als auch Lüneburg stiegen durch den Handel in der Hansezeit zu Macht und Reichtum auf. Lübeck wurde durch den Fernhandel zur führenden Kolonial- und Handelsstadt im Ostseeraum und damit zum Zentrum der Hanse. Sie galt im Mittelalter als Metropole und war sogar zeitweise bedeutsamer als London. Die Gründe für den Erfolg waren die günstige verkehrsgeographische Lage mit einem Binnen- und Fernhafen sowie die Bestrebungen und Taktiken der Lübecker Kaufleute besondere Rechte und Vorteile durch ein politisch kluges Verhalten zu erhalten. Zudem hatte Herzog Heinrich der Löwe die Stadt nach ihrem Wiederaufbau 1159 mit besonderen Privilegien und Freiheiten ausgestattet, die es Händlern aus Skandinavien und Russland ermöglichten, freien Handel zu betreiben.

Lüneburg war aufgrund des Salzmonopols wichtigster Handelspartner für Lübeck. Während der besonderen Vormachtstellung von Lübeck stellte die alte Salzstraße die Nord-Süd-Verbindung zum Transport des Lüneburger Salzes als wichtigstes Handelsgut dar. Die Lüneburger Saline bestand bereits seit dem 10. Jahrhundert und war mit ihrem Salzvorkommen einer der ältesten und größten Industriebetriebe Nordeuropas. Bekannt wurde sie vor allem durch die Produktion von sehr reinem und qualitativ hochwertigem Salz. Im Mittelalter war Salz grundsätzlich sehr wertvoll und teuer, da es neben Trocknen und Räuchern die wichtigste Möglichkeit darstellte, Lebensmittel zu konservieren – Salz zieht Wasser heraus und raubt Bakterien damit die Grundlage für ihr verderbendes Tun. Auf Grund dessen wurde es auch als weißes Gold bezeichnet. Das Salz wurde von Lübecker Kaufleuten nicht nur als Trave-Salz einzeln vermarktet, sondern auch für den Heringshandel zur Konservierung eingesetzt. Diese galten im Mittelalter als katholische Fastenspeise. Überwiegend wurde das Salz für den Heringsmarkt in Schonen, einer früheren Provinz in Südschweden eingesetzt.

Die Route

Es gab mehrere Möglichkeiten, wie das Salz im Mittelalter von Lüneburg nach Lübeck gelangte: Auf dem Landweg, auf dem Wasserweg oder aus einer Kombination. Der Landweg stellte die Haupttrasse dar und war die offizielle *via regia*. Sie folgte einer klar vorgegebenen Route. Die Kaufleute hatten sich aufgrund von Rechtsverhältnissen, Geländezwängen und Schutz- und Zollbestimmungen an diese Route zu halten. Der Landweg führte westlich an Lauenburg vorbei über Artlenburg und den Scheitelpunkt Mölln in der Mitte des Herzogtums Sachsen-Lauenburg und dann während der Hansezeit bis 1741 über Marienwohld, Berkenthin, Krummesse bis nach Lübeck. Ab 1741 ging es über Fredeburg und Einhaus nach Lübeck. Auf dem Landweg fuhren Händler mit Frachtwagen, die von Pferden gezogen wurden, auf schwer befahrbaren Natur- und Sandwegen nach Lübeck. Das Salz wurde lose oder in Tonnen transportiert. Der Weg dauerte ungefähr drei Wochen und war sehr beschwerlich und gefährlich, da die Händler eine leichte Beute für Raubritter und Wegelagerer waren und viel Salz gestohlen wurde. Zum Schutz schlossen sich viele Händler zu Wagenkolonnen zusammen.

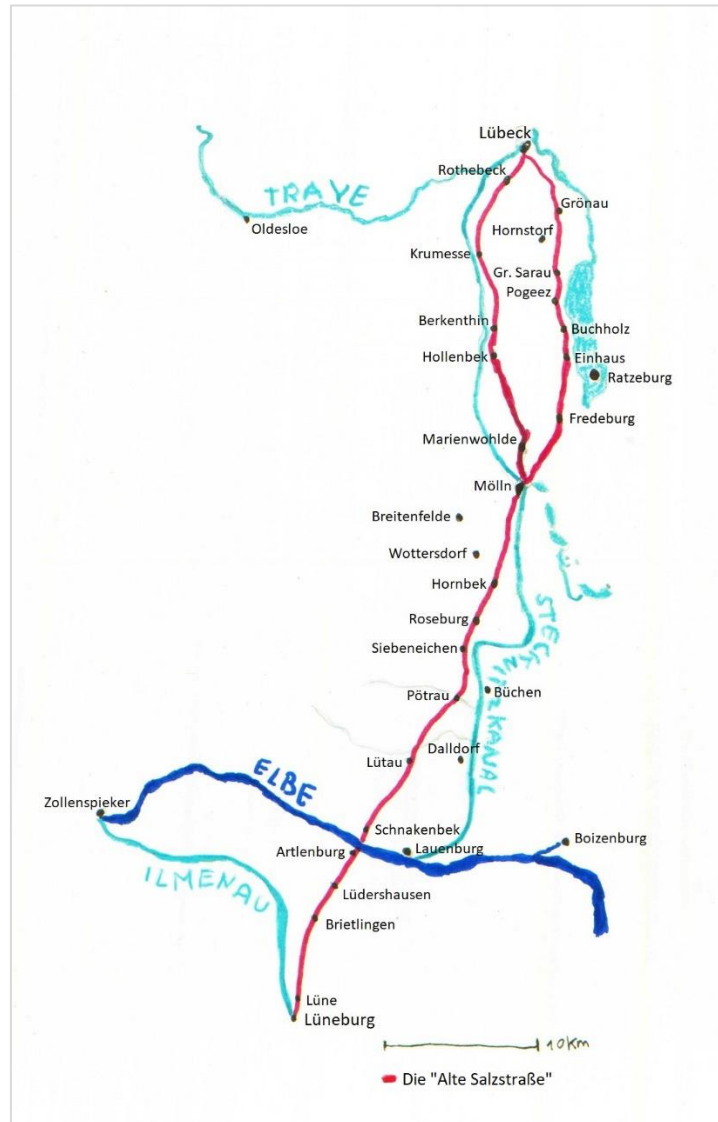


Abbildung 1: Routenverlauf der Haupttrasse zur Hansezeit

Mit dem Bau des Stecknitzkanals von 1391 bis 1398 wurde die Verschiffung des Salzes möglich, was für die Händler eine deutliche Erleichterung darstellte. Der Wasserweg war weniger beschwerlich als der Landweg. Um das Salz zu transportieren, verladen sie es zunächst mithilfe des alten Krans am Stint in Lüneburg auf sogenannte Kähne. Dann wurde es innerhalb von einem Monat auf der Ilmenau und der Elbe, über Artlenburg bis Lauenburg und von dort über den Stecknitzkanal bis Lübeck gebracht. Dort angekommen wurde das Salz in Salzspeichern am Hafen zwischengelagert und anschließend im Ostseeraum exportiert.

Der Handel erlebte bis 1550 einen mehr oder weniger kontinuierlichen Anstieg und stellte sowohl für Lüneburg als auch für Lübeck einen tragenden Pfeiler ihrer Wirtschaftspartnerschaft dar. Um eine geordnete und stetige Salzzufuhr zu gewährleisten, regelte man den Salztransport ab dem 15. Jahrhundert vertraglich und wirkte in einer sogenannten Maskopei (aus dem Niederländischen abgeleitet: Handelsgesellschaft) zusammen.

Mit dem Niedergang der Hanse wurde die Salzstraße kaum noch genutzt. Durch den Postverkehr wurde sie zunächst noch instand gehalten bis die Eisenbahnverbindung gebaut wurde. 1863 wurde sie schließlich als Nebenweg eingestuft.

2. Die Alte Salzstraße – die Fahrradrouten heute

Heute ist die Alte Salzstraße eine ausgeschilderte Fahrradrouten von Lüneburg nach Lübeck. Sie führt an der Wasserstraße der früheren Transportwege des Salzes entlang. Die Strecke ist 93 km lang. Eine gut ausgebaute Wegführung ermöglicht auch Hobby-Radlern und Familien mit Kindern, diese Tour zu unternehmen. Der Radweg ist ausgeschildert. Ein Fahrradverleih ist am Lüneburger Hauptbahnhof zu finden.



Abbildung 2: Beschilderung alte Salzstraße

Außerdem bietet die Bahn zwischen Lüneburg und Lübeck eine gute Anbindung, in weniger als 1,5 Stunden lässt sich die nordische Hansestadt Lübeck von Lüneburg aus erreichen. Genaue Fahrzeiten und Preise können der Internetseite der Deutschen Bahn entnommen werden. Auf der Bahnstrecke von Lüneburg nach Lübeck werden unter anderem die Orte Lauenburg an der Elbe, Mölln (und Ratzeburg) angefahren, die Zwischenstationen der Radroute sind. So ist es zum einen möglich, die Stationen auf der Alten Salzstraße auch als Fußgänger zu besichtigen, zum anderen besteht die Option mit dem Rad eine Teilstrecke der Alten Salzstraße-Route zu fahren und den anderen Teil mit dem Zug, denn eine Fahrradmitnahme ist im Regional Express möglich.

Eine mögliche Tour entlang der Alten Salzstraße könnte in drei Tagen durchführbar sein. So fährt man an Tag 1 von Lüneburg nach Lauenburg an der Elbe, was circa eine Strecke von 23 km sind. Die nächste Etappe, Tag 2, ist von Lauenburg nach Mölln, entlang des Elbe-Lübeck-Kanals. Diese Strecke ist 37 km lang. Am dritten Tag könnte der letzte Teil der Alten Salzstraße befahren werden, von Mölln nach Lübeck. Der Weg ist 33 km lang und führt nördlich von Mölln entlang einer Seenkette und fünf Schleusen.

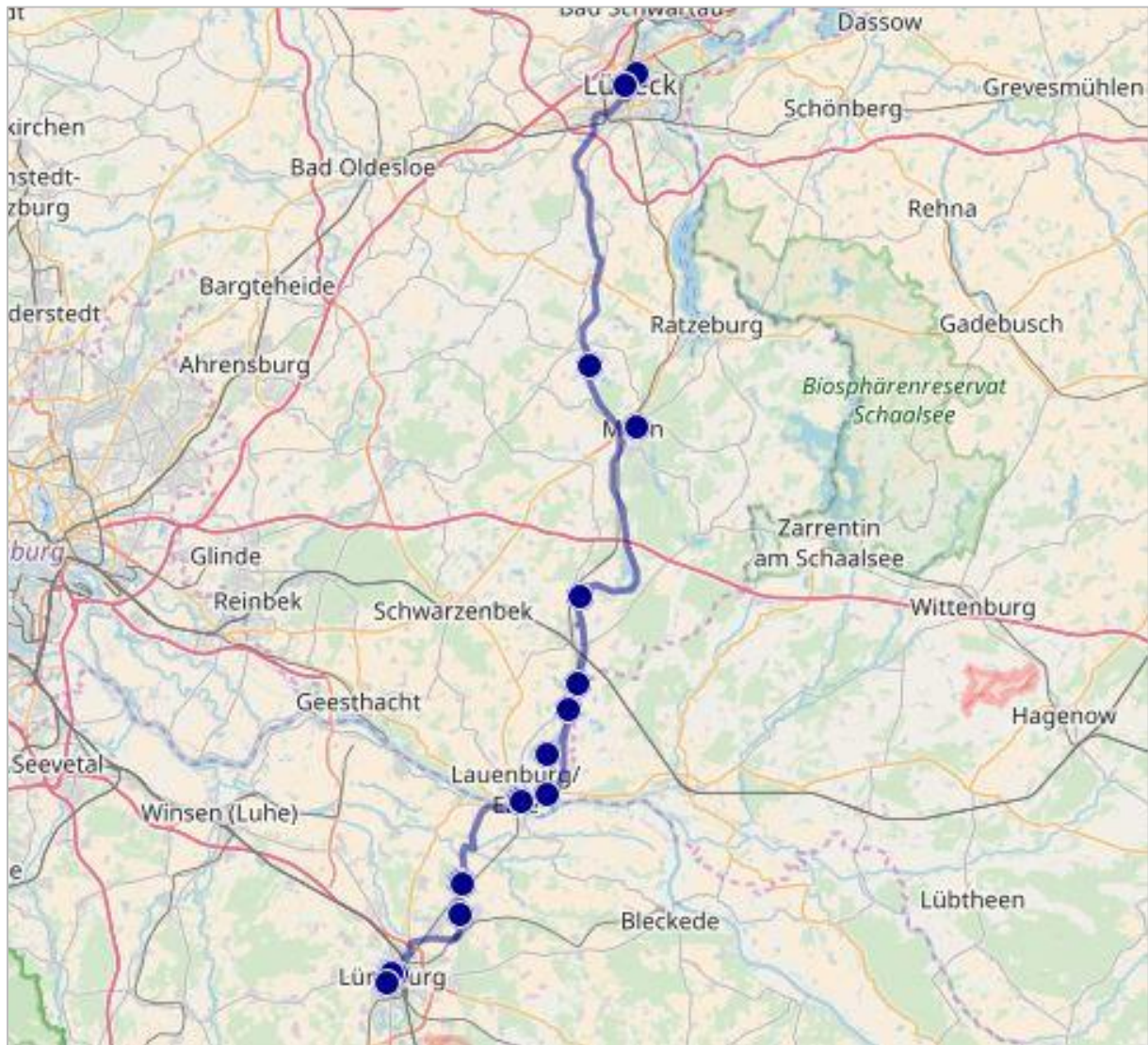


Abbildung 3: Fahrradrouten Lüneburg - Lübeck (soll lediglich zur groben Orientierung dienen, der Beschilderung auf der Route lässt sich gut folgen) © Open Street Map

Etappenstart in der Hansestadt Lüneburg

Als Ausgangspunkt der Fahrradrouten bietet Lüneburg einige Points of Interest, die Teil der Geschichte des Salzes sind. Die historische Altstadt, die sich schon wegen ihres stimmungsvollen Ambientes zur Besichtigung lohnt, wurde teilweise über dem im Untergrund aufdringenden Salzstock gebaut. Am Standpunkt der ehemaligen Lamberti-Kirche befindet sich das Senkungsgebiet. Im Salzmuseum bekommt man nicht nur die Möglichkeit, sein Wissen über Salz in Lüneburg anzureichern, sondern besichtigt auch die Saline, die 1000 Jahre bis 1980 in Betrieb war.

Am Stint lässt sich der alte Kran besichtigen, mit dem das Salz in den Salzwer (Kahn) gehoben wurde. Der heutige dort anliegende Salzwer ist nach historischem Vorbild gebaut worden.

Das Kloster Lüne steht zwar nicht im Zusammenhang mit Lüneburgs Salz, dennoch ist es einen Besuch wert. Es wird als erster Besichtigungspunkt außerhalb der Innenstadt Lüneburgs auf der Route der Alten Salzstraße passiert.

Das Schiffshebewerk Scharnebeck

Nördlich des Lüneburger Zentrums gelangt man zum drittgrößten Doppel-Senkrecht Schiffshebewerk der Welt in Scharnebeck. Es wurde 1974 erbaut und ist seit 1976 in Betrieb. Frachtschiffe können mit Hilfe des Hebewerks eine Höhe von 38 m überwinden. Insgesamt sind auf dem Elbe-Seiten-Kanal 61 m Höhenunterschied zu überwinden. In Uelzen befindet sich eine Schleuse, die für die übrigen 23 m aufkommt. Durch das Schiffshebewerk werden jährlich 21.000 Schiffe geleitet. Eine Durchfahrt durch das Schiffshebewerk dauert circa 15 Minuten, wobei Einfahrt, Hebe- oder Senkvorgang und Ausfahrt eingerechnet sind. Führungen durch das Schiffshebewerk sind möglich. Hierzu den Informationen auf der Website des Schiffshebewerks Scharnebecks folgen oder den entsprechenden Beitrag im Lüneplaner nutzen.²

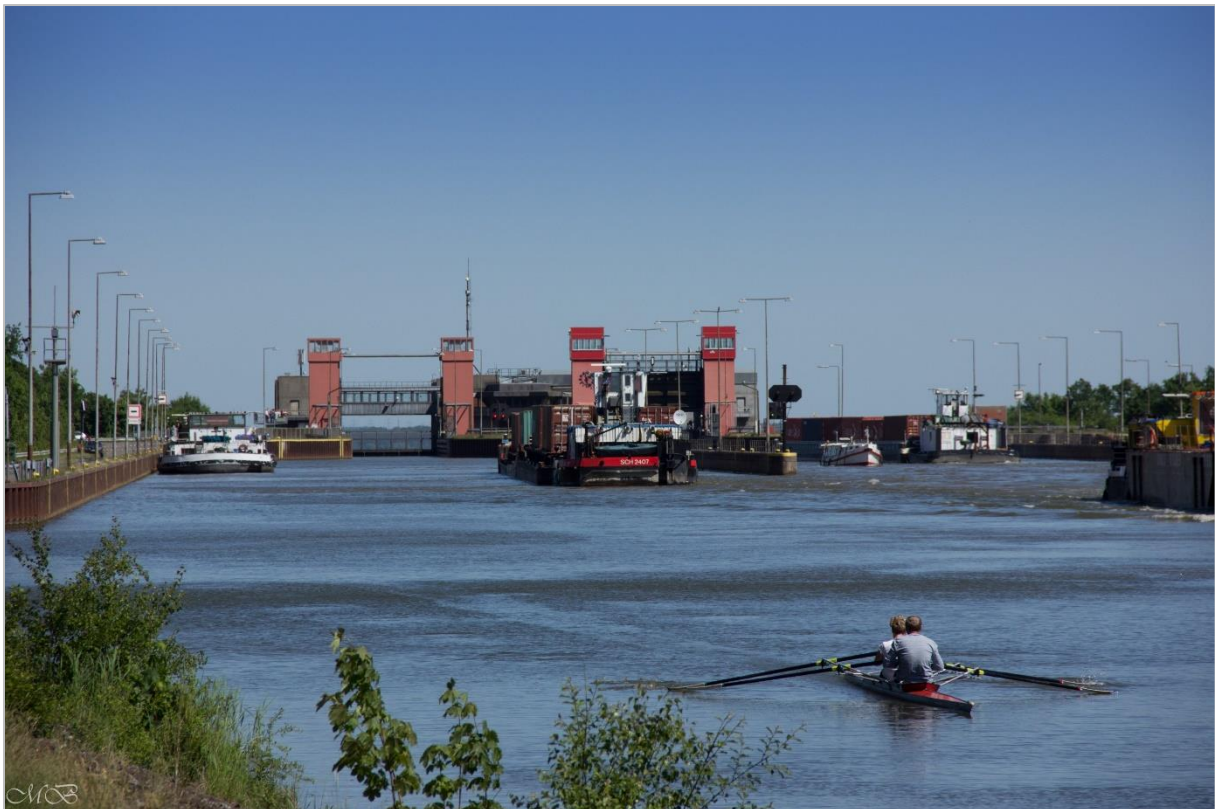


Abbildung 4: Schiffshebewerk Scharnebeck

Lauenburg

Lauenburg an der Elbe ist die erste Zwischenstation, an der es die Möglichkeit gibt länger zu verweilen. Der Ort an der Elbe ist bereits über 800 Jahre alt. Circa 1260 bekam Lauenburg sein Stadtrecht. Südöstlich in Schleswig-Holstein gelegen, am Dreiländer-Eck zu Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern, bietet Lauenburg eine herrliche Kulisse, um den Blick in das Elb-Urstromtal zu genießen.

Von der historischen Altstadt, wo man vor allem die älteste Straße, die Elbstraße, entlang flanieren sollte, führt durch enge Gassen ein Fußweg hinauf zum Schloss mit Schlossturm und dem anliegenden Aussichtspunkt „Askanierblick“. Der Aussichtspunkt wurde nach dem deutschen Uradelsgeschlecht „Askanier“ benannt und liefert einen Weitblick auf die drei Wasserwege, die am Elbhang zusammentreffen: Die Elbe, der Elbe-Lübeck-Kanal und der Elbe-Seiten-Kanal. Wer nicht nur das Panorama



Abbildung 5: Altstadt Lauenburg

genießen, sondern sich auch noch Informationen über das Leben der Flussschiffer erhalten möchte, der ist bestens im Elbschiffahrtsmuseum aufgehoben.³

Die Route geht weiter in Richtung Norden, wo der nächste Halt die Palmschleuse ist. Sie ist eine der wenigen erhaltenen, frühen Kammer-schleusen Europas. Sie gehörte zum Schleusensystem des Stecknitz-Delvenau-Kanals (1390-1398 erbaut), der die Elbe mit Lübeck verband. Zwischen der Stecknitz, die gen Norden in die Trave fließt, und der Delvenau, die im Süden in die Elbe mündet, liegt ein circa 10 km breiter Höhenrücken, die weichselzeitliche Endmoräne. Zur Überwindung des Höhenunterschieds wurden auf der Strecke damals 17 Schleusen erbaut. Zunächst waren es einfache, einseitig geschlossene Stauschleusen, in denen so viel Wasser aufgestaut wurde, bis die Wasserkraft groß genug war, das Schiff zur nächsten Schleuse zu treiben. Dieser Prozess benötigte zwei Tage bis genug Wasser in der

Schleuse gesammelt war. So dauerte die Kanalfahrt damals drei bis vier Wochen. Obwohl der Salztransport auf Land- und Wasserweg eine ähnliche Dauer hatten, war letzterer deutlich effizienter. Es konnte nicht nur mehr Ware auf den Schiffen transportiert werden, sondern auf dem Wasserweg war die Ware vor Wegelagerern und Überfällen gesichert.

1724 wurde die Holzfassung der Palmschleuse in eine steinerne erneuert. Heute ist sie in dieser Form für eine Besichtigung zugänglich.⁴

Der Elbe-Lübeck-Kanal

Die Route der Alten Salzstraße führt weiter nördlich entlang des Elbe-Lübeck-Kanals vorbei an der einzig erhaltenen Stauschleuse am Stecknitzkanal, der Dückerschleuse bei Witzeze. Diese Schleuse, als Teil des Schleusensystems auf dem Stecknitzkanal, wurde 1398 als „Kronschleuse“ in Betrieb genommen. Ihren heutigen Namen bekam sie Anfang des 17. Jahrhunderts nach dem damaligen Schleusenmeister Hans Dücker. 1789 wurde die Dückerschleuse in Stein ersetzt. 1813 sprengten die Franzosen die Schleuse, zwei Jahre später wurde sie in ihrer heutigen Form wiedererrichtet. Seit 1896, nach Aufgabe des Stecknitz-Kanals, ist die Dückerschleuse nicht mehr in Betrieb. Von 1945 bis 1990 verlief die innerdeutsche Grenze entlang der Delvenau mitten durch die ehemalige Schleuse. 1996 wurde die gesamte Schleusanlage dank des Förderkreis Kulturdenkmal Stecknitzfahrt e. V. renoviert.



Abbildung 6: Blick auf Elbe-Lübeck-Kanal Richtung Lübeck



Abbildung 7: Dückerschleuse bei Witzeeze



Abbildung 8: Seilzugfähre Siebeneichen

Dem Elbe-Lübeck-Kanal folgend in Richtung Lübeck, passiert man nach der Dücker-schleuse die Seilzugfähre Siebeneichen. Sie ist die einzige Fähre über den Kanal (von 1900). Sie verkehrt zwischen Siebeneichen und dem gegenüberliegenden Ort Fitzen.

Möln

Nach circa 18 km entlang der Alten Salzstraße erreicht man schließlich die Till-Eulen-spiegel -Stadt Möln. Achtung: Die Beschilderung des Radwegs nach Möln ist an einer Weggabelung, die bergauf führt angebracht und nicht am Kanal. Die Kleinstadt mit der aus dem Slawischen stammenden Bezeichnung „Möln“ bedeutet „Ort am trüben Was-ser“ und wurde erstmals 1188 urkundlich erwähnt. Mit ihren Ziegelsteinbauten und den kopfsteingepflasterten Gassen weist sie die Atmosphäre einer typisch norddeutschen Stadt auf. Hinsichtlich der zentralen Lage an der Alten Salzstraße und dem damaligen Knotenpunkt, den Möln bildete, konnte sich die Stadt wirtschaftlich zum heutigen Kleinod entwickeln.

Möln war von 1359 bis 1683 von lauenburgischen Herzögen an Lübeck verpfändet. Über mehrere Jahrzehnte wechselte anschließend das Herzogtum, bis schließlich nach dem Krieg zwischen Dänemark und Österreich/Preußen Krieg 1864, das

Herzogtum Lauenburg samt Mölln als Provinz Schleswig-Holstein unter preußische Regie gelangte.



Abbildung 9: Altstadt Mölln



Abbildung 10: Mölln: Blick auf St. Nicolai von Kurpark aus

Der Bau der Eisenbahnlinie von Lübeck nach Büchen 1851, an Mölln vorbei, und die Entdeckung einer eisenhaltigen Quelle zum Ende des 19. Jahrhunderts, durch die Mölln sich als Kurort deklarieren konnte, waren Ereignisse, die die Entwicklung der heutigen Kleinstadt beeinflussten. Im heutigen Mölln lässt sich vor allem gut die Altstadt betrachten, die als historisches „Altstadtensemble“ unter Denkmalschutz steht. Die St.-Nicolai-Kirche ist der noch einzige erhaltene Bau aus der Gründungszeit der Stadt. Die Bauanfänge der Kirche gehen auf den Anfang des 13. Jahrhunderts zurück, circa 1210. Der Backsteinbau mit Zügen der Romanik wurde im späten Jahrhundert erweitert. Es entstanden hohe gotische Hallen anstelle des südlichen Seitenschiffs, gotische Fenster, eine Taufkapelle und eine Sakristei. Die Kirche ist nach dem Schutzpatron der Kaufleute und Seefahrer benannt, dem Heiligen Nicolaus. Der zweite Patron ist St. Jacobus, der Schutzherr der Pilger und Wanderer ist. So weisen die ausgewählten Schutzpatrone auf das historische Treiben am bedeutenden Standort Möllns als Knotenpunkt an der Alten Salzstraße hin. Neben der historischen Bedeutung Mölln aufgrund der Lage an der Alten Salzstraße, ist die Stadt für eine berühmte Figur bekannt: Till Eulenspiegel. Die älteste Ausgabe von Till Eulenspiegel geht auf Hermann Botes Version von 1510 zurück. Demnach sei Till Eulenspiegel in Braunschweig geboren und 1350 im Heilig-Geist-Hospital in Mölln gestorben. In 96 Geschichten werden Streiche, die meist dadurch entstehen, dass Till Eulenspiegel alle Befehle und Wünsche seiner Dienstherrn zu wörtlich nimmt, erzählt. Auf dem Kirchberg in Mölln soll Till Eulenspiegel begraben liegen. Ein Gedenkstein erinnert daran. Des Weiteren gibt es in der Stadt viele Stationen, die Till Eulenspiegel ins Gedächtnis der Besucher rufen: der Eulenspiegelbrunnen, das Eulenspiegel-Museum und der Gedenkstein an der Kirche St. Nicolai. Zudem veranstaltet die Stadt alle drei Jahre die Till-Eulenspiegel-Festspiele.⁵

Unmittelbar an der Möllner Stadtgrenze gab es seit dem Beginn des Salz-Transportes zu Wasser eine aus mehreren Schleusen bestehende „Schleusentreppe“. 3 km nördlich folgten zwei weitere Schleusen, die kleine Donnerschleuse und die große Donnerschleuse. Heute, seit Anfang des 20. Jahrhunderts und der Fertigstellung des Elbe-Lübeck-Kanals (1900-1936: Elbe-Trave-Kanal), existiert nur noch die große Donnerschleuse in modernisierter Form.⁶ An dieser vorbei führt die Route auf dem Weg zum Ziel Lübeck.

Die Hansestadt Lübeck

Nach circa 93 km erreicht man schließlich die Hansestadt Lübeck, von der einst große Mengen des Lüneburger Salzes in die Welt verschifft wurden. Die Stadt bietet aufgrund ihrer historischen Bedeutung im Handel viele Sehenswürdigkeiten. In Bezug auf das Thema Salz sollte man die Salzspeicher an der südöstlichen Seite des Holstentors besuchen. Das Holstentor-Museum bietet zudem einen guten Überblick über Lübecks Stadtgeschichte. Wer sich genauer über die Hanse informieren möchte, sollte einen Besuch ins Europäische Hansemuseum im nördlichen Teil der Altstadt unternehmen. Weitere Sehenswürdigkeiten in Lübeck sind das historische Rathaus und das Buddenbrook-Haus, das der Familie Mann von 1842 bis 1891 gehörte; der gesellschaftskritische Roman über die Buddenbrook-Familie schrieb Thomas Mann 1901. Und natürlich sollte der Genuss von Lübecker/Niederegger Marzipan bei einem Aufenthalt in dieser Stadt nicht fehlen.



Abbildung 11: Ehemalige Salzspeicher an der Trave



Abbildung 12: Holstentor in Lübeck

Quellenverzeichnis

Harms, Herrmann, Wohlfahrt, Hans-Jürgen (1983): Die Alte Salzstraße im Wandel der Zeit, Lübeck: Karl Wachholtz Verlag, 9-26.

<http://www.hanse.org/hanse-historisch/die-geschichte-der-hanse/> [aufgerufen am 28.01.2018].

<https://www.herzogtum-lauenburg.de/a-palmschleuse> [aufgerufen am 15.01.2018].

<https://www.moelln-tourismus.de/sehenswertes> [aufgerufen am 15.01.2018].

<http://www.ostsee-marinas.de/elbe-luebeck-kanal/donnerschleuse.php> [aufgerufen am 16.01.2018].

<http://www.schiffshebewerk-scharnebeck.de/index.php> [aufgerufen am 15.01.18].

Informationstafeln im: Deutsches Salzmuseum, Lüneburg inklusive Führung [besucht am 18.11.2017]. <http://www.salzmuseum.de/>

Europäisches Hansemuseum, Lübeck [besucht am 27.07.2018]. <https://www.hanse-museum.eu/language/de/>

Museum Holstentor, Lübeck [besucht am 02.12.2017]. <https://museum-holstentor.de/>

Alle Abbildungen ohne weitere Kennzeichnung wurden von den Verfasser/innen erstellt.

-
- 1 Informationstafel im Deutschen Salzmuseum, Lüneburg
 - 2 <http://www.schiffshebewerk-scharnebeck.de/index.php> [aufgerufen am 15.01.2018].
 - 3 <https://www.herzogtum-lauenburg.de/sehenswuerdigkeiten-in-lauenburg> [aufgerufen am 15.01.2018].
 - 4 <https://www.herzogtum-lauenburg.de/a-palmschleuse> [aufgerufen am 15.01.2018].
 - 5 <https://www.moelln-tourismus.de/sehenswertes> [aufgerufen am 15.01.2018].
 - 6 <http://www.ostsee-marinas.de/elbe-luebeck-kanal/donnerschleuse.php> [aufgerufen am 16.01.2018].