

# Erlebnismagazin Nord-Ostsee- Kanal

## Ausgabe 2015

10. Jahrgang

Viele Bilder.

Viele Geschichten.

Viele Tipps.



Die große  
**Jubiläumsausgabe**  
mit etwa 800 Fotos

▶ 160 Seiten für Urlaub & Freizeit



> Seite **14**

**Vom Eider-Kanal zum NOK:  
Das Ende der Langsamkeit**



> Seite **39**

**Globalisierung: Die Waren-  
ströme auf den Weltmeeren**



> Seite **22**

**Eisenbahn: Schienenlegung  
über den Nord-Ostsee-Kanal**



> Seite **61**

**Lange Güterzüge: Wieviel Jahre  
hält die Brücke das aus?**



> Seite **17**

**Im Kalkül der Militärs: Ein  
Kanal für die Flottenpläne**



> Seite **53**

**Kriegsschiffe: Besondere  
NOK-Durchfahrtsbedingungen**

# AUS DEM INHALT



**Doppelseitige Autokarten:**  
Schleswig-Holstein Nord... Seiten 6/7  
Schleswig-Holstein Süd..... Seiten 8/9

## Teil 1

### Aus der Geschichte des Kanals

- 12** Von Haithabu zum Nordsee-  
strand: Wikinger fuhren  
quer durchs Land
- 13** Gestrandet in der Jammer-  
bucht: Schiffsfriedhof am  
Skagerrak
- 14** Vom Eiderkanal zum NOK:  
Das Ende der Langsamkeit
- 17** Im Kalkül der Militärs: Ein Ka-  
nal für Preußens Flottenpläne
- 18** Kanal-Eröffnung 1895:  
Wilhelms Coup mit dem  
Namen
- 19** Trotz militärischer Kompo-  
nente: Neuer Kanal wird  
auch Magnet für die  
Handelsschifffahrt

- 20** Peinliche Erkenntnis der  
Marine: Kanal viel zu  
klein geraten
- 21** Der Hamburger Hafen:  
Kraftverstärker für den NOK
- 22** Eisenbahn-Linien: Schienen-  
legung über den Kanal
- 23** Die neuen Schleusen in  
Brunsbüttel und Kiel-Holtenau:  
Doppelt so lang wie die alten
- 24  
bis  
29** Kleine Chronik des Kanals in  
Jahresdaten: Von der Planung  
bis heute



> Seiten **24** bis **29**  
Kleine Chronik des  
Nord-Ostsee-Kanals



## Das Internet-Portal:



> Seite **48**

**Meeresautobahn: Kernnetz-Korridor durch den NOK**



> Seite **34**

**Die Rader Autobahnbrücke: Ersatzbau in Vorbereitung**



> Seite **62**

**Die Häfen am Kanal: Weiterhin auf Wachstumskurs**



> Seite **56**

**NOK-Verkehrlenkung in BB: Jedes Schiff direkt erreichbar**



> Seite **59**

**Auffällige Transporte: Senkrecht zu den Offshore-Parks**



> Seite **43**

**Weniger Wellenschlag im NOK: Die Sache mit dem Wulstbug**

# AUSGABE 2015



Fortsetzung aus dem Inhalt auf Seite 4

Im 10. Jahrgang

Teil  
**2**

## Die Verkehrsinfrastruktur, der Nord-Ostsee-Kanal und die Elbe

- 33** Verkehrsinfrastruktur im Norden: Probleme mit den Bau-Projekten
- 35** Großraum Hamburg mit NOK: Alles ballt sich hier zusammen
- 37** Zwei Wasserstraßen: Elbe + NOK in einer Schicksalsgemeinschaft
- 39** Im Netzwerk der Globalisierung: Die Warenströme auf den Meeren
- 40** Ab Hamburger Hafen: Tausend Schiffe Richtung NOK

- 42** Transporte in das Baltikum: Auch Feederschiffe immer größer
- 44** Die Bedeutung des NOKs für die Wirtschaftsnation Deutschland
- 47** Ziemlich starke Typen: Die Schlepper im Kanal
- 48** Zur Entlastung des Straßen-Güterverkehrs: Der Kanal als Teil der Meeresautobahn
- 50 bis 53** Jährlich 34.000 Schiffe im Nord-Ostsee-Kanal: Seltene Typen besonders interessant
- 54** Von der Elbe zur Kieler Förde: Die Straße der Traumschiffe
- 56** Die NOK-Verkehrszentrale: Mit jedem Schiff verbunden
- 57** Lotsen und Kanalsteuerer: Spezialisten der Navigation
- 59** Auffällige Transporte im NOK: Windkraftanlagen in riesigen Dimensionen

- 60** Der Ausbau des Kanals: Wenn nichts dazwischen kommt
- 62** Die Häfen am Kanal: Weiterhin auf Wachstumskurs
- 64** Die Angst vor neuen Schleusenausfällen: Hoffentlich nicht wieder wie 2013
- 66** Rendsburger Kanal-Tunnel: Sanierung noch bis 2016 / 2017
- 67** Nadelör Hamburger Elbtunnel: Heute schon im Stau gesteckt?
- 68** Tag und Nacht im Elbestrom: Megaliner auf der Flutwelle
- 71 bis 81** Das große Themen-Special: Die Brisanz der Elbvertiefung

> Seite **60**

**Der Ausbau des Kanals: Wenn nichts dazwischen kommt**



> Seite **37**

**Kanal und Elbe: Eine Art Schicksalsgemeinschaft**



> Seite **33**

**Verkehrsinfrastruktur: Die Probleme mit den Großbauten**



> Seite **40**

**Ab Hamburger Hafen: 1000 Schiffe Richtung NOK**



> Seite **93**

**Lotsenwechsel: Immer in Fahrtrichtung rechts**



> Seite **64**

**Angst vor Schleusen-Ausfall: Bitte nicht schon wieder**



> Seite **91**

**Schwebefähre unter der Hochbrücke: Unikum am NOK**

Fortsetzung  
aus dem Inhalt  
von Seite 3

# AUS DEM INHALT



> Seite **94**

**Schiffsausflüge auf dem Nord-Ostsee-Kanal: Attraktionen im Kanal-Tourismus**

Teil

3

## Erlebnisswelt Nord-Ostsee-Kanal: Ahoi auf allen Strecken

- 84** Daten und Zahlen zum Nord-Ostsee-Kanal
- 85** Sonnenschein und Regen: Ist der Kanal eine Watterscheide?
- 86** Viele Flaggen dieser Welt: Woher die meisten Schiffe kommen
- 87** Oft gestellte Frage: Kann der Kanal eigentlich auslaufen?
- 88** 325 km NOK-Route: Mit Schlenkern zur Naturidylle
- 90** Brücken am Kanal: Alle mit 42 m lichter Durchfahrtshöhe
- 91** Fähren am Kanal: Kostenfrei zum anderen Ufer
- 92** Schiffsbegrüßung: Begrüßungsjob im Pavillon
- 93** Lotsenwechsel: Immer in Fahrtrichtung rechts
- 94** Schiffsausflüge: Attraktionen im Kanal-Tourismus
- 95** 12 Weichen im Kanal: Große Pötte haben Vorfahrt
- 96** Schleusen in Brunsbüttel: 1.300 to schwere Tore
- 97** Schleusen in Kiel-Holtenau: Das Pendant zu Brunsbüttel
- 98** Winterliche Impressionen: NOK mit besonderen Reizen
- 100 bis 103** Vom Kanal bis zur Eider: Rund um den Gieselau-Kanal
- 104** Ausflug in die Vergangenheit: Reste des Alten Eiderkanals
- 107** Am Eider-Kanal in Klüvensiek: Info-Pavillon ergänzt restauriertes Schleusen-Ensemble



## Das Internet-Portal:

Erlebnismagazin Nord-Ostsee-Kanal 2015



> Seite **54**

**Jährlich über 100 Passagen:  
Die Straße der Traumschiffe**



> Seite **98**

**Winterliche Impressionen:  
Der Kanal bei Schnee und Eis**



> Seite **85**

**Sonnenschein & Regen: ist der  
Kanal eine Wasserscheide?**



> Seite **104**

**Ausflug in die Vergangenheit:  
Reste des Alten Eider-Kanals**



> Seite **88**

**NOK-Fahrrad-Route: Mit  
Schlenkern zur Natur-Idylle**



> Seite **87**

**Oft gestellte Frage: Kann der  
Kanal eigentlich auslaufen?**

# AUSGABE 2015

Im 10. Jahrgang

Teil

4

## Tipps für die Kanal-Region: Landpartien und Städte-Touren

- 109** Ein Tag in Brunsbüttel:  
**bis** Immer alles  
**110** spannend
- 111** Marne im Marschenland:  
Und Köge in der Nähe
- 112** Stadt Meldorf: Viel Kultur  
und die Nordsee nebenan
- 113** Vor der Eisenbahnhoch-  
brücke bei Hochdonn:  
Mit der Fähre zum  
Naturerlebnis
- 114** Vom Kanal in die  
Wilstermarsch, 3 m 54  
unterm Meeresspiegel
- 115** Steinzeitpark Dithmarschen:  
Erleben & ausprobieren

- 116** Stadt Rendsburg: Eider- und  
**bis** Kanalgeschichte miteinander  
**120** eng verwoben.
- 121** Schacht-Audorf: Bald neue  
Aussichtsplattform
- 122** Prima Blick am Fähranleger:  
Ausflugsziel Dorf Sehestedt
- 123** Rund um Bovenau:  
Landidylle zum Entspannen
- 124** Über die Fähre Landwehr:  
Zum Eider-Fluss mit  
Floßvergnügen
- 125** Alte Brücke aus  
Kaisers Zeiten: Schiffe in  
den Schornstein gucken
- 126** Buntes Bordscholmer Land:  
**bis** Am Rande des  
**127** Naturparks Westensee
- 128** Der Kieler Hafen und die  
**bis** Schleusen: Maritime  
**129** Highlights an der Förde
- 130** Eckernförder Bucht mit  
**bis** Naturpark Hüttener Berge,  
**141** Tierpark Gettorf uam.

- 142** Vom Kanal nach  
**bis** Neumünster:  
**151** Auf in die Mitte

### ANHANG :

- 152** Lokale Touristinformationen  
in der Kanal-Region mit  
ihren Internet-Adressen
- 154** Weitere Magazine des  
**bis** Verlages: Der Norden von  
**159** den schönsten Seiten

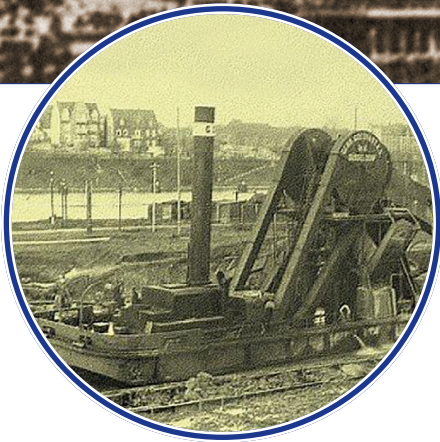


> Seite **123**

**Der Kaffeegarten beim Himbeer-  
hof Steinwehr ist bei den  
Urlaubern und Tagesausflüglern  
am NOK die Adresse zum  
süßen Schlemmern.**

[www.nord-ostsee-kanal-infopoint.de](http://www.nord-ostsee-kanal-infopoint.de)

# Kleine Chronik des Nord-Ostsee-Kanals



Die vier Drehbrücken aus der Anfangszeit des Kaiser-Wilhelm-Kanals wurden bei der ersten Kanalerweiterung abgerissen, drei alleine bei Rendsburg. Allerdings entstand hier dann eine neue Drehbrücke (Foto Vordergrund).

Bei der ersten Kanalerweiterung wurden 25% mehr Erdrich bewegt als beim Neubau der künstlichen Wasserstraße selbst. Auch wurde jetzt eine verbesserte Aushubtechnik eingesetzt.



Als größere Baumaßnahme zwischen dem 1. und 2. Weltkrieg ist lediglich der Gieselau-Kanal anzusehen, er verbindet den Nord-Ostsee-Kanal mit der Eider – damals ein Arbeitsbeschaffungsprojekt.

◀ Fortsetzung von Seite **25**

**1907**

Da die Abmessungen des Kanals für die schnelle schiffstechnische Entwicklung, speziell der Großkampfschiffe der Marine, nicht ausreichen, soll der Kanal erweitert werden. Die Bauarbeiten der folgenden Jahre werden während des laufenden Kanalbetriebes durchgeführt.

Deshalb gibt es immer wieder Unfälle bis zum Kentern von Schiffen.

Es werden 25 % mehr Erdrich als beim Neubau selbst bewegt.

Überhaupt bedeutet die Kanalerweiterung wieder eine einschneidende Veränderung für die Region.

**1914**

Alte Drehbrücken werden durch Hochbrücken ersetzt und an den Kanal-Mündungen entstehen jeweils neue, weit größere Schleusen; später werden diese als „Neue Schleusen“ bezeichnet.

**1914**

Kurz vor Ausbruch des 1. Weltkriegs findet die offizielle Eröffnung der neuen Schleusen in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau durch Kaiser Wilhelm II. statt – allerdings ohne pompöse Feierlichkeiten wie noch 1895. Der Kanal Ausbau ist an einigen Stellen noch nicht ganz beendet.



► Fortsetzung auf Seite **27**

Während der ersten Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals in den Jahren 1907 bis 1914 wurden die Bauarbeiten bei laufendem Schifffahrtsbetrieb durchgeführt. Unfälle bis zum Kentern größerer Schiffe blieben nicht aus. Die Folgen wurden meist innerhalb kurzer Zeit beseitigt.

# Kleine Chronik des Nord-Ostsee-Kanals



Die Rendsburger Eisenbahn-Hochbrücke mit der darunter hängenden Schwebefähre, hier im Hintergrund des Bildes, war 1913 im Zuge des ersten Kanalausbaus fertiggestellt - sie wird noch heute befahren, zurzeit allerdings grundsaniiert (siehe auch > Seite 61).

## ◀ Fortsetzung von Seite 26

### 1914 bis 1918

In den Vorkriegsjahren war der Schiffsverkehr rasant angestiegen, jetzt werden die Passagen für ausländische Schiffe verboten. Die Kanalfahrten der Marine nehmen erheblich zu, eine wirklich strategische Bedeutung hat die künstliche Wasserstraße allerdings nicht.

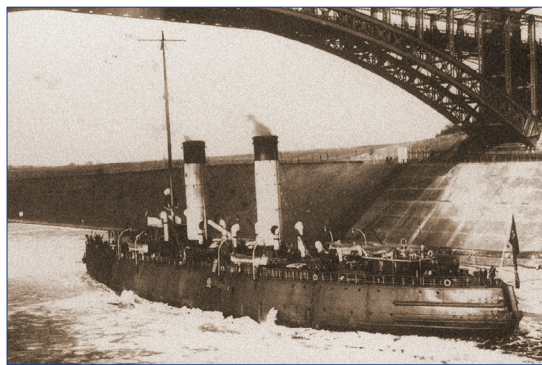
### 1919

Für deutsche Schiffe bleibt der Kanal auch nach dem Kriege weiterhin ein nationaler Binnenschiffahrtsweg. Ausländische Schiffe erhalten die im Versailler Vertrag festgeschriebene Garantie freier und ungehinderter Passagen. Der Kaiser-Wilhelm-Kanal ist jetzt internationalisiert.

Dem Deutschen Reich werden Auflagen zur Erhaltung und Verkehrssicherheit gemacht. Militärische Anlagen in der Kanal-Zone sind zu entfernen. Einige Artikel im Versailler Vertrag sind allerdings mehrdeutig. Dies führt zu erheblichen Spannungen zwischen Siegermächten und Deutschen.

### 1920 bis 1930

Die schon im ersten Jahrzehnt beschlossenen Kanalerweiterungen werden bis in die 1920er Jahre schleppend fortgeführt. Eine normale Wartung oder Instandsetzung maroder Kanalanlagen ist



Im Kältewinter 1929 war der Kanal so stark zugefroren, dass die Menschen ihn teilweise über das Eis queren konnten. Ein russischer Eisbrecher hielt zeitweise die Fahrrinne offen.

allerdings nicht möglich. Trotzdem steigt der Schiffsverkehr ab 1920 wieder sprunghaft an. Zahlreiche Industrie- und Gewerbeansiedlungen sowie Hafen-Neubauten beschleunigen zunächst die positive Entwicklung. Eine 1924 begonnene Kanal-Sanierung muss allerdings abgebrochen werden – die Weltwirtschaftskrise steht vor der Tür.

### 1931 bis 1937

Viele Mängel aus der Kriegs- und Nachkriegszeit sind noch zu ertragen, der Schiffsverkehr wird dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt.

Lediglich die alten Schleusen bleiben stillgelegt, werden allerdings 1936 wieder in Betrieb genommen, als der Schiffsverkehr zunimmt.

1937 wird der Gieselaukanal zwischen dem Kaiser-Wilhelm-Kanal und der Eider im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme fertiggestellt.

### 1938 bis 1939

1938 werden mit „Führererlass“ der Flottenausbau und die Erweiterung des Kanals mit Bau riesiger Schleusenanlagen in den Maßen 400 m Länge und 60 m Breite entschieden. Mit dem weiteren Aushub des Kanals soll der Wittensee zugeschüttet werden. Alle hochfliegenden Pläne werden jedoch durch den Ausbruch des 2. Weltkrieges verhindert.

### 1939 bis 1945

Die militärische Bewachung des Kanals wird verstärkt. Luftangriffe der Alliierten setzen dem Kanal zu, können ihn allerdings dauerhaft nicht ausschalten. Strategische Bedeutung messen selbst die Briten dem Kanal nicht zu, denn eine Blockade der Schleusen vor der Elbe bleibt während des ganzen Krieges aus.

Am 18. Juni 1944 wird die Schleuse Brunsbüttel von der U.S. Air Force bombardiert, deutsche Kriegsschiffe liegen allerdings nicht in den Kammern. Kanal-Brücken werden von Bombenflugzeugen seltener angegriffen. Zum Ziele massiver Bombenangriffe wird die Stadt Kiel, am Schluss des Krieges sind große Teile zerstört.

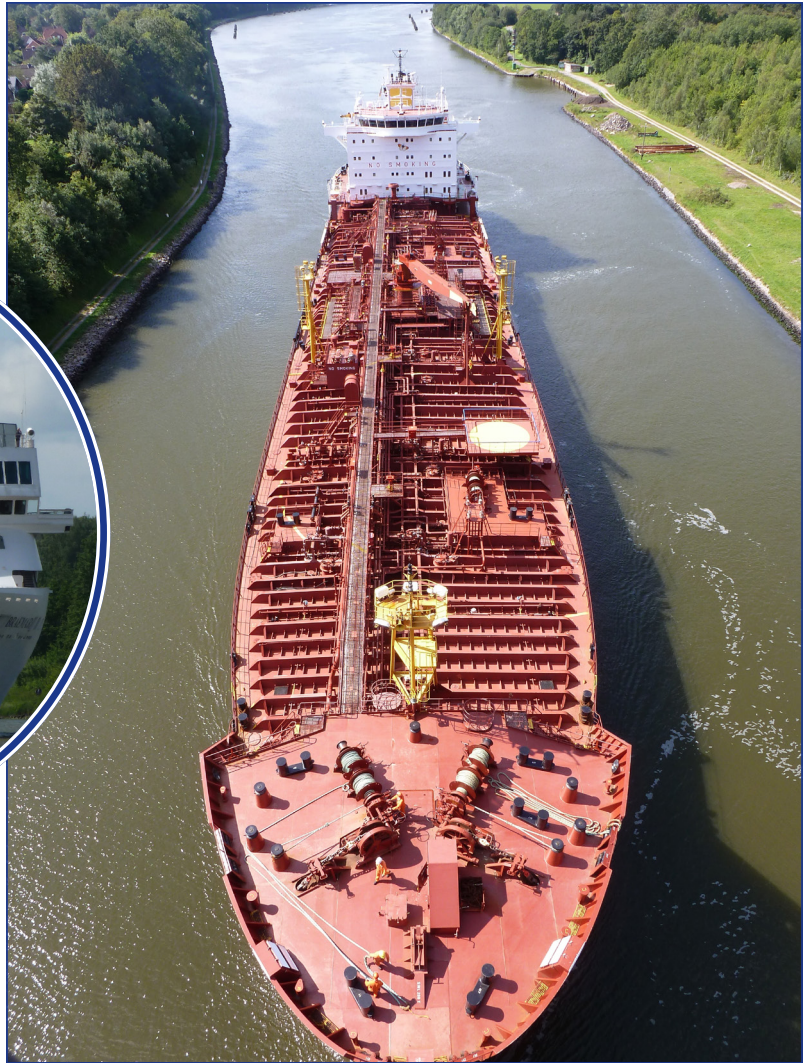
## ▶ Fortsetzung auf Seite 28



Am 18. Juni 1944 bombardierte die U.S. Air Force die Schleusenanlage in Brunsbüttel, deutsche Kriegsschiffe lagen allerdings nicht in den Kammern.



Der Nord-Ostsee-Kanal ist auch von Kreuzfahrtschiffen bis zu einer Länge von maximal 235 m Länge befahrbar - sie sind bei Touristen und Ausflüglern stets die Stars.



Das Transportvolumen auf dem NOK steigt an, mit wachsenden Tonnagen verändert sich allerdings die Flottenstruktur - die Schiffe werden größer.

## Die Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals für die Wirtschaftsnation Deutschland

**Diskussionen über die Zukunftsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals hat es schon immer gegeben. Dazu bedurfte es nicht alleine der dramatischen Ereignisse von 2013, als die Schleusen ausfielen und viele Reeder ihre Schiffe wieder über die Skagen-Route in die Ostsee beorderten.**

**Aber seitdem laufen die Diskussionen zu heißen Schlagzeilen auf und beleuchten die Bedeutung des Kanals für die Bundesrepublik.**



Zum 100jährigen Bestehen des NOKs wurde eine Briefmarke herausgegeben, die in stilisierter Form die Schiffrouten rund um die Cimbrische Handinsel verdeutlicht.

Kaum ein Tag vergeht, an dem über den Nord-Ostsee-Kanal nicht an irgendeiner Stelle der Medien-Landschaft berichtet wird, denn auch jetzt noch fallen die über 100 Jahre alten Schleusen in Brunsbüttel und teilweise in Kiel-Holtenau immer wieder mal aus. Das Damoklesschwert eines erneuten Desasters wie 2013 (siehe auch > Seiten 64/65) ist in allen Gesprächen mit Akteuren der maritimen Wirtschaft greifbar.

N o c h ist die Bedeutung des Kanals für die Wirtschaftsnation Deutschland unbestritten, das unterstreicht sogar die letzte Studie der OECD, die im „Doppelpack“ Hamburger Hafen/NOK eine bedeutende Stütze der europäischen Exportwirtschaft erkennt.

N o c h ist auch an den statistischen Zahlen abzulesen, dass der Nord-Ostsee-Kanal seine Reputation bei der internationalen

Kundschaft trotz der bedenklichen Anfälligkeiten halten konnte. Allerdings: Anders als beim Suez- und Panama-Kanal können die Reeder hier schnell auf die Alternative der Skagen-Route umschalten. Und wenn sie sich erst einmal daran gewöhnt haben, „trocknet der Kanal aus“, so eine kritische Stimme aus dem logistischen Umfeld der Wasserstraße.

**Fortsetzung auf > Seite 45**



Die eingeschränkte Seegängigkeit bei bestimmten Transporten wie z.B. mit Schiffbau-Teilen macht eine Fahrt durch den NOK zwingend notwendig, die Skagen-Route wäre viel zu gefährlich.



**Die wichtigste deutsche Bundes-Wasserstraße ist ein entscheidender Standortvorteil für die deutsche und europäische Exportwirtschaft. Die Anbindung an den Ostseeraum mit seinen vielen kleineren Häfen wird durch eine große Flotte von Feederschiffen garantiert.**

**< Fortsetzung von Seite 44**

Die Bedeutung der Seeverbindungen, man spricht beim NOK bereits von einer „Meeresautobahn“ (siehe auch > Seite 48/49), nimmt mit der Globalisierung der Märkte und der fortschreitenden internationalen Arbeitsteilung weiter zu. Der Austausch von Rohstoffen und Gütern aller Art und die heute üblichen Beschaffungs- und Verteilungsstrategien - zumeist Just-in-Time – führen zu einer weiteren schnellen Vernetzung, die auf dem Nord-Ostsee-Kanal täglich in dem Verkehrsfluss von Containerschiffen, Massengutfrachtern oder Tankern etc. zu beobachten sind. In der Nachkriegsgeschichte seit 1945 hat der Nord-Ost-

see-Kanal in seiner sonst stetigen Aufwärtsentwicklung zweimal erhebliche Einbrüche erleben müssen: Einmal bei Öffnung des Eisernen Vorhangs Anfang der 1990er Jahre, als der Zusammenbruch der osteuropäischen Märkte zu einem starken Rückgang des Schiffsverkehrs führte; zum Zweiten während der Weltwirtschaftskrise 2008/2009, als der NOK zeitweise wie leergefegt erschien – allein im Containerverkehr gab es damals Einbrüche weit über 30 %. Beide Situationen wurden relativ schnell überwunden. Der Containerumschlag hatte bereits schon 2010 wieder das Niveau der Zeit vor der Weltwirtschaftskrise erreicht.



Seit der zunehmenden Integration der Osteuropäischen Volkswirtschaften in das Netzwerk der internationalen Arbeitsteilung hat das Ladungsaufkommen auf dem NOK enorm zugenommen. Ausgehend von den Abfahrts- und Zielhäfen der so genannten „Nordrange“, das sind die Nordsee-Häfen Rotterdam, Antwerpen, Bremen/Bremerhaven und Hamburg, laufen jetzt die Feeder-schiffe das gesamte Baltikum an. Allein in Hamburg sind etwa 50 Feederdienste etabliert, die mit etwa 150 Fahrten pro Woche den baltischen Raum versorgen (siehe auch > Seiten 42/43). Gäbe es den Kanal nicht, würden alle Schiffe um Skagen herum fahren, die Transportkosten in Summe wären gewaltig höher. Der NOK erfüllt damit auch eine bedeutsame internationale Kostenersparnis.



**Während die Containerschiffe meistens kein eigenes Ladegerüst haben, sind auf anderen Schiffen oftmals eigene Ladebäume installiert, die auch in kleineren Häfen ohne externe Hilfe ihre Fracht entladen können.**

**Fortsetzung auf > Seite 46**



**Traumschiff  
Saga - Pearl 2**



**Traumschiff  
Europa I**



**Traumschiff  
Europa II**



**Traumschiff  
Prinsendam**



**Traumschiff  
Braemar**

# Von der Elbe zur Kieler Förde: Die Straße der Traumschiffe

**Die größten Traumschiffe der Welt sind es nicht, die durch den Nord-Ostsee-Kanal kommen. Wer solche erleben möchte, muss nach Kiel oder Hamburg fahren. Immerhin aber haben die NOK-Liner dieselbe beeindruckende Anmutung, nur eben eine Nummer kleiner. Über das Jahr werden stets etwa 100 Passagen gemeldet.**

Die Passagierschiffe unserer Zeit werden häufig als „schwimmende Kleinstädte“ bezeichnet, weil es ihnen an Angeboten jeglicher Art wahrlich nicht mangelt. Wenn die Luxusliner auf dem Nord-Ostsee-Kanal unterwegs sind, in letzter Zeit sogar noch bis in den Spät-Herbst hinein, sind auch die Seh-Leute nicht weit. Und es darf vermutet werden, dass der anwachsende Kanal-Tourismus hauptsächlich auf die beeindruckenden Steamer zurückzuführen ist. Über 100 Passagen sind es jährlich, die im Kanal zu Buche schlagen – das bringt einige Kanal-Gebühren in die Kassen der Kanal-Behörden und viele Touristen zum Staunen.

Die besten Ausguckplätze gibt es meist in der Nähe von Brücken oder bei den Fähren. Einige Traumschiffe kommen ständig, manche nur wenige Male oder gar nur einmal. Und manche leider überhaupt nicht mehr, wie das bisher größte Schiff im NOK, die „Norwegian Dream“, die ihren Schornstein umlegen musste, um überhaupt die Brücken zu unterfahren. Sie hatte eine große Fan-Gemeinde am Kanal und wurde stets mit Musik und Hurra begrüßt. Ihren Platz hat inzwischen die AidaCara eingenommen, die von einer Aussichtsplattform bei den Nobiskruger Fähranlagen in Schacht-Audorf (bei Rendsburg) stets mit großem Tam-Tam empfangen wird (siehe auch < Seite 121). Die Durchfahrten der Traumschiffe



**Traumschiff  
Le Boreal**



**Traumschiff  
Balmoral**



**Traumschiff  
Amadea**



**Traumschiff  
Silver Cloud**



lassen sich auf längere Zeit nicht stundengenau voraussagen. Die meisten halten allerdings die Tagespläne ein, die mit den Ankunftszeiten bei den Schleusen in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau lange im voraus bekannt gegeben werden. Beliebter Treffpunkt für die Begegnung mit den Traumschiffen ist die Schiffsbegegrüßungsanlage unter der Rendsburger Eisenbahnhochbrücke - hier werden sie via Lautsprecher genau beschrieben (siehe auch > Seite 92).



**Traumschiff  
Ocean Princess**



**Traumschiff  
Silver Wisper**



**Traumschiff  
Saga Ruby**



**Traumschiff  
Seabourne Pride**



**Traumschiff  
Black Watch**



**Traumschiff  
Astor**



**Traumschiff  
Alda Cara**