

Schnellfährenverkauf direkt aus der Nordsee

Die Reederei AG Ems hat den Katamaran «Polarstern» verkauft, der Anfang August in der Nordsee havariert war. Der Grund seien vor allem die hohen Energiekosten des mit vier Hauptmotoren ausgestatteten Schnellschiffes, teilte die Reederei in Emden mit.

Der Katamaran hatte am 4. August Helgoland bei schwerer See verlassen, auf der Fahrt durchschlugen Teile der Front- Reling ein Fenster. Drei der 357 Passagiere wurden schwer, 21 leicht verletzt. Der Kapitän muss sich am 1. Dezember wegen fahrlässiger Körperverletzung vor Gericht verantworten. Die Verkaufs-Überlegungen gebe es bereits seit Saisonbeginn, hieß es weiter. Der Seeunfall habe dabei keine Rolle gespielt.

Der Katamaran stammt aus Australien und wurde vor acht Jahren von der AG Ems übernommen. Mit einer Fahrgastzulassung von 402 Passagieren und einer Geschwindigkeit bis zu 42 Knoten galt die «Polarstern» nach Reederei-Angaben bisher als das schnellste Schiff in der Deutschen Bucht. Die AG Ems bleibe weiterhin im Schnellverkehr von und nach Borkum sowie Helgoland engagiert.

Der Kapitän muss sich wegen fahrlässiger Körperverletzung vor Gericht verantworten

Wir berichteten:

[Strafprozess gegen den Polarsternkapitän beendet.pdf](#) und
[Ermittlungen nach Unglück auf der Polarstern.pdf](#)

Schnellfähren in Nord- und Ostsee

Von Frank Behling

Bis zu 480 Tonnen Gasöl verbrennt eine Schnellfähre pro Tag - kein Wunder, dass sich das die Redereien nicht mehr leisten können.

Nicht alles, was technisch möglich ist, hat eine große Zukunft. Das gilt zurzeit besonders für Dinge, die viel Energie benötigen - und zu denen gehören die Schnellfähren in Nord- und Ostsee, deren Zahl derzeit rapide sinkt. Noch vor gut zehn Jahren gab es kaum eine Reederei, die nicht mit einem der in Australien, Norwegen oder Finnland gebauten und meist sehr futuristischen Aluminium-Konstruktionen experimentierte: Doppelrumpfe, spitze Vorschiffe und flache Aufbauten mit kleinen Nischen an Deck, in denen allenfalls versprengte Raucher kurz Schutz suchten.

Turbinen von der Boeing

Gipfel der Entwicklung war der Einbau von Gasturbinen des Typs LM 2500 von General Electric - Aggregate, die normalerweise als CF6-Turbinen unter den

Tragflächen der Boeing 747 hingen. Eine finnische Werft baute sie für die Stena Line in Schnellfähren der HSS-Serie ein. Mit der Kraft von vier dieser Turbinen mit zusammen 108000 PS fegte die Stena Discovery mit ihrem Water-Jetantrieb in weniger als drei Stunden von Hoek van Holland nach Harwich über die Nordsee.

Die Schattenseite war die Tankanzeige: Bis zu 480 Tonnen Gasöl verbrannte der Koloss am Tag. Das zehnjährige Dienstjubiläum erlebt dieses Wunderwerk der Schiffbaukunst jetzt als arbeitsloser Auflieger in Belfast. Und den Schwesterschiffen Stena Explorer und Stena Voyager wurde reedereiintern ein Tempolimit für die Irische See auferlegt. Der ehemaligen Express-Fähre Delphin der Hamburger TT-Line erging es ähnlich; bereits 2006 riss der Reederei der Geduldsfaden. Seitdem fährt die Delphin Pilger mit 30 Knoten über das Rote Meer nach Saudi-Arabien - dort ist der Treibstoff für Pilgerfahrten verbilligt.

Nur in der Hochsaison

Auch die Reedereien Scandlines, Color Line, Silja Line, P&O und Brittany Ferries trennten sich von ihren Schnellfähren. Wirtschaftlich rentabel fahren auf der Ostsee inzwischen nur noch Schnellfähren in der Hochsaison auf einigen Routen zu den Inseln Bornholm, Seeland und Gotland, wie die dänischen Mols Linien. Auch auf der wohl bekanntesten Fährkurzstrecke über den Ärmelkanal ist mit der SpeedOne nur noch eine Schnellfähre übrig. Und die Hovercraft-Fähren warten auf einen Platz im Museum oder den Schrottplatz.

Aber trotz aller Probleme boomt das Fährgeschäft. Weltweit nutzten 2007 1,68 Milliarden Menschen eine Hochseefähre; das sind nach Mitteilung des Informationsdienstes Shippax im schwedischen Halmstad immerhin 52 Millionen Passagiere mehr als 2006. Zu dem Wachstum beigetragen haben danach neben den Linien in Asien auch die Fähren auf der Ostsee. Auf der Ostsee nutzten 2007 226 Millionen Passagiere mit 83 Millionen Autos die Fährrouen - ein Plus von 14 Millionen Passagieren gegenüber 2006. Rund um England waren es 106 Millionen Passagiere mit 20 Millionen Autos.

Kein "Hebel on the Table"

Der Slogan "Hebel on the Table", also "voll voraus", ist aber auch bei den Kapitänen konventioneller Fährschiffe nicht mehr angesagt. Immer mehr Reedereien verordnen ihren Schiffsführungen einen langsameren Fahrstil - was durchaus auch Vorteile für die Passagiere hat. Beispiel Color Line: Die Passage von Dröback im Oslofjord ist einer der Höhepunkte auf dieser Reise mit Kurs Oslo.

Wer den Ausblick genießen wollte, musste sich bislang zwischen Frühstück und frischer Luft entscheiden, weil die Zeit bis zur Ankunft in der norwegischen Hauptstadt für den Restaurantbesuch zu knapp war. Am 1. Januar änderte Color Line den Fahrplan und verschob die Ankunft um 30 Minuten auf zehn Uhr. Die Stena Line macht es umgekehrt: Statt um 19.30 Uhr legen die Stena Scandinavica und Stena Germanica jetzt schon um 19 Uhr in Kiel und Göteborg ab.

720 Dollar für eine Tonne Schweröl

Durch die Tempo-Reduzierung können bei einer Großfähre zwischen vier und sechs Tonnen Treibstoff pro Rundreise gespart werden - pro Schiff macht das im Jahr bis zu einer Million Dollar aus. Möglich ist, dass es zu weiterer Verlangsamung kommt, denn die Treibstoffpreise klettern weiter: Eine Tonne Schweröl kostete in der letzten Woche in Rotterdam 720 Dollar, das schwefelärmere Marine Gas Oil 1300 Dollar.

(SZ vom 19.07.2008/jw)

Auch die Schnellfähre "Hansestar" ist verkauft

Kapitän und Eigner Klaus Suhr brachte über Ostern die Verhandlungen mit einer niederländischen Reederei zu einem für ihn positiven Abschluss.

Durch den Verkauf ist ab sofort der Linienverkehr des Schnell-Katamarans zwischen Stade und St.-Pauli-Landungsbrücken eingestellt, ebenso alle von dem Drochtensener Betrieb angebotenen Sonderfahrten. Die "Hansestar" soll künftig in den Niederlanden fahren. Insgesamt zwölf Jahre verband der Katamaran Stade und Hamburg. Seit der Übernahme vor vier Jahren hat Jungunternehmer Klaus Suhr den täglichen Fährbetrieb durch vielfältige Sonderfahrten erweitert und zu einer erfolgreichen touristischen Attraktion auf der Elbe ausgebaut. In der Saison von März bis Oktober nutzten zuletzt etwa 80 000 Fahrgäste die 30 Kilometer lange Fährverbindung - ohne Sonderfahrten ist das unwirtschaftlich.

Zur Annahme des Kaufangebots hat Suhr sich - seinen Angaben nach - aus geschäftspolitischen Erwägungen entschlossen. Wegen technischer Inspektionen und Genehmigungsverfahren hatte sich der Verkauf des 33,5 Meter langen und 50 km/h schnellen Schiffes bis kurz vor Saisonbeginn hingezogen.

gip

Damit setzt sich ein bereits 2006 zu beobachtender Trend (wir berichteten: Schnellfähren verschwinden zunehmend aus der Nordsee scheinbar fort.

Elbe-City-Jet steht ebenfalls vor dem Verkauf

Von Thomas Sulzyc

Kapitän Klaus Suhr hat zunächst alle Fahrten bis zum 1. Mai abgesagt. Die Fährverbindung Stade-Hamburg rentiert sich nicht.

Stade/Hamburg. Die einzige Fährverbindung zwischen Stade und Hamburg steht offenbar vor dem Aus: Eigner und Kapitän Klaus Suhr verhandelt zurzeit mit einem niederländischen Unternehmen über den Verkauf des Elbe-City-Jets. Das bestätigte gestern Elbe-City-Jet-Sprecher Peter Albers. "Die Tendenz ist eher, dass es zum Verkauf kommt", so Albers. Die Entscheidung wird möglicherweise bereits am heutigen Donnerstag oder am Karfreitag fallen. Alle Fahrten bis zum 1. Mai sind zunächst einmal abgesagt.

Offenbar liegt ein attraktives Angebot für den 33,5 Meter langen und 25 Knoten schnellen Schnellkatamaran vor. Das Schiff, so Albers, sei begehrt. Kaufanfragen gebe es "alle Jahre". Aus wirtschaftlicher Not würde der Elbe-City-Jet nicht verkauft werden, betonte Albers. Bekannt ist allerdings auch: Allein mit Pendlern würde sich der Linienverkehr auf dem 30 Kilometer langen Wasserweg zwischen Stade und Hamburg nicht rentieren. Deshalb setzte der Elbe-City-Jet (250 Plätze auf zwei Decks) seit 2007 verstärkt auf Ereignis-Sonderfahrten. Zum Beispiel "Dämmertörns" zum Hamburger Hafengeburtstag oder eine "Kreuzfahrt" zu den Schiffen, Inseln und Leuchttürmen an der Niederelbe. Peter Albers: "Diese touristischen Fahrten haben eingeschlagen." Rund 80 000 Fahrgäste pro Saison (in der Regel März bis Oktober) haben zuletzt den Fährverkehr zwischen Stade und Hamburg genutzt.

Erst im vergangenen Jahr ließ Klaus Suhr die Turbolader für die beiden jeweils 2040 PS starken Schiffsmotoren überholen. Am 1. Mai 2003 hatte der Kapitän aus Drochtersen die "Hansestar -Klaus Suhr, Elbe-City-Jet Schnellfähren GmbH & Co. KG" mit heute drei Mitarbeitern gegründet. Der Fährbetrieb zwischen Stade und Hamburg besteht schon seit 1996, damals aufgebaut vom Schiffskontor Altes Land (SAL). Der Elbe-City-Jet liegt zurzeit an der Schwingemündung. Wie und wo genau die Niederländer die Schnellfähre einsetzen würden, sollte es zum Verkauf kommen, darüber habe er keine Informationen, so Albers.

Nach zwölf Jahren keine Touren mehr zwischen Hamburg und Stade.



Quelle: Tageblatt online

Somit verbleiben unseres Wissens nur noch die „**Halunder Jet**“, die „**MS Adler-Express**“ und die „**Nordlicht**“ auf der Nordsee.

Katamaran "Halunder Jet" tägl. 3.4.-25.10.



Hinfahrten

Hinweis

ab	Hamburg	09:00	ab `Landungsbrücke 3/4`
ab	Wedel	09:40	ab `Willkomm Höft`
ab	Cuxhaven	11:30	ab `Alte Liebe`
an	Helgoland	ca. 12:45	

Rückfahrten

Hinweis

ab	Helgoland	16:30	
an	Cuxhaven	ca. 17:45	
an	Wedel	ca. 19:40	
an	Hamburg	ca. 20:15	

Ab Sylt geht es dann zurück nach Nordstrand - mit Zwischenhalt auf Amrum und Hooge.



Der Fahrplan der „MS Adler-Express“ gilt ab dem 01. April 2009 bis zum 01. November 2009!

Hafen	Ankunft	Abfahrt
Strucklahnungshörn/ Nordstrand	---	09:15 Uhr
Hallig Hooge	10:15 Uhr	10:20 Uhr
Wittdün/ Amrum	10:50 Uhr	10:55 Uhr
Hörnum/ Sylt	11:45 Uhr	11:55 Uhr
Wittdün/ Amrum	12:40 Uhr	12:45 Uhr
Hallig Hooge	13:15 Uhr	13:20 Uhr
Strucklahnungshörn/ Nordstrand	14:25 Uhr	14:30 Uhr
Hallig Hooge	15:30 Uhr	15:35 Uhr
Wittdün/ Amrum	16:05 Uhr	16:10 Uhr
Hörnum/ Sylt	17:05 Uhr	17:10 Uhr
Wittdün/ Amrum	17:55 Uhr	18:00 Uhr
Hallig Hooge	18:20 Uhr	18:25 Uhr
Strucklahnungshörn/ Nordstrand	19:40 Uhr	---

1989 Der High-Tech-Katamaran "Nordlicht" wird in Dienst gestellt und erlangt dank seiner 5.000 PS eine Geschwindigkeit von 38 Knoten, mit sich das Zurücklegen der Strecke von Emden nach Borkum auf 1 Stunde reduziert.



Auch wenn die Schnellfähren immer weniger werden. Sollten Sie in der Nordsee noch auf eines dieser scheinbar aussterbenden Exemplar treffen beachten: Sie bitte unbedingt:

Verhalten gegenüber Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen