

125jähriges Jubiläum der

AKTIENGESELLSCHAFT

REEDEREI NORDEN-FRISIA

„Die hundertjährige Geschichte der Reederei Norden-Frisia ist die Geschichte der fahrplanmäßigen Schiffsverbindung zwischen Norddeich und den Inseln Norderney und Juist“, schrieb 1971 Reedereivorstand Walter Stegmann aus Anlaß des hundertjährigen Bestehens der Reederei in seinem Vorwort für die Jubiläumsschrift. Auch heute - nach nunmehr 125 Jahren - besteht das Hauptziel der Reederei zu allererst in der fahrplanmäßigen Durchführung der Schiffsverbindungen zwischen Norddeich und den Inseln Norderney und Juist. Fahrplanmäßige Schiffsverbindung bedeutet ganz schlicht und einfach Einhaltung eines vorgegebenen Zeitplans, bedeutet nach dem Selbstverständnis der Reederei und ihrer Mitarbeiter in erster Linie aber Verpflichtung und vollen Einsatz für zuverlässige Verbindungen, und das gerade auch bei nicht immer einfachem Umfeld und teilweise ausgesprochen schwierigen Witterungs- und Fahrwasserbedingungen.

Von diesen Schwierigkeiten wußte bereits Otto von Bismarck zu berichten: Er, der sich im Sommer 1844 auf Norderney aufhielt, schreibt in einem Brief an seine Schwester: „Ich werde mit dem nächsten Dampfschiff, welches übermorgen erwartet wird, von Norderney nach Helgoland aogehen und von dort über Hamburg nach Schönhausen kommen. Ich kann indeß den Tag meiner

Ankunft nicht bestimmen, weil es nicht gewiß ist, daß das Dampfschiff übermorgen kommt ...“.

Reisen nach Norderney waren damals also schwierig und nicht ohne Risiko. Von daher ist es nur verständlich, daß die Gründer der Dampfschiff-Rhederei „Norden“ 1871 beschlossen, „den Verkehr nach den Inseln Norderney und Juist in geordnete Bahnen zu bringen“. Aus heutiger Sicht muß man den Gründern großen Respekt zollen: Nicht nur die Zielsetzung war richtig, auch die Durchführung gelang, wenn auch teilweise mit erheblichen Schwierigkeiten.

Unsere Reederei blickte 1971 stolz auf ihre hundertjährige erfolgreiche Geschichte zurück - Dr. Hermann Soeke Bakker hat in einer Festschrift über die Entstehung und Entwicklung der Reederei ausführlich berichtet. Heute, 1996, muß die Frage gestellt werden: Haben wir nach fünfundsiebzig Jahren erneut Grund, ein Jubiläum zu feiern? Kein Zweifel: Wer es unternimmt, auf die Zeit zurückzublicken, die er selbst erlebt und mitgestaltet hat, neigt leicht dazu, diese für besonders ereignisreich zu halten. Aber: Gerade die letzten fünfundsiebzig Jahre sind gekennzeichnet durch eine umfassende Modernisierung und Umgestaltung der gesamten Flotte der Reederei, durch große betriebliche Neuorganisation, zu denen insbesondere der kombinierte Personen- und Autofährverkehr im Roll-on-Roll-off-Verfahren nach Nor-

derney gehört, zu den die Vereinfachung des Juist-Verkehrs durch Einstellen des Inselbahnbetriebs und Bau eines ortsnahen Inselhafens gehört, zu denen aber auch die umfangreiche Fortentwicklung des fahrplanmäßigen Flugverkehrs mit modernen Flugzeugen zur tideabhängigen Insel Juist durch die Tochtergesellschaft, die FLN Frisia-Luftverkehr GmbH, gehört. Darüberhinaus wurde in den letzten fünfundsiebzig Jahren durch maßgebliche Beteiligungen an im Tourismus und im Entsorgungsbereich tätigen Gesellschaften der Grundstock für weitergehende Aktivitäten gelegt. Das Frisia-Leistungsangebot, zur Verfügung an allen Tagen des Jahres, die Zuverlässigkeit und die Einsatzfreude aller Mitarbeiter und den unbedingten Willen der Geschäftsleitung, die Gäste sicher und bequem zu befördern, dürfen wir sicherlich herausstellen, genauso wie das seit 125 Jahren unveränderte Bestreben, die Entwicklung der Inseln Norderney und Juist zu fördern. Wir haben Grund, dankbar zurückzublicken und wollen auf der Grundlage des durch die Generationen von vielen geschaffenen soliden Fundaments mit Weitblick und Tatkraft uns neuen unternehmerischen Herausforderungen stellen.

Norderney/Juist/Norddeich, im Juni 1996

Dr. Carl Ulfert Stegmann
Vorstand der
AG Reederei Norden-Frisia

Seit 1871 zuverlässige Schiffsverbindungen zwischen Norddeich und Norderney

Mit unternehmerischer Weitsicht beschränkt von Anfang an die Reederei Norden-Frisia die richtigen Wege, die die fremdenverkehrliche Entwicklung der Inseln Norderney und Juist nachhaltig förderten und von der letztlich die Inselbewohner bis heute profitierten. Eine leistungsfähige Reederei wird

auch weiterhin die Wirtschaftskraft der Insel und somit seiner Bürger stärken.

Einst war die Eisenbahn der hoffnungsvolle Verkehrsträger

Ein Rückblick in die Fremdenverkehrsgeschichte von Norderney zeigt eine lange Entwicklung auf. Im nächsten Jahr besteht das Nordseeheilbad 200 Jahre. Alles begann im Jahre 1797, als der Landphysikus Dr. F. W. von Halem

Norderney den Titel des ersten deutschen Nordseebades verschaffte. Das Bad gedieh schnell; richtig in Mode kam die Insel jedoch ab 1836, dem ersten Jahr des jährlichen Sommeraufenthalts des Königshauses Hannover. Im Gefolge des Regenten reiste der Hofstaat mit. In den Folgejahren gaben sich Adel, Diplomatie, Finanziere und Kunst- und Geisteswelt regelmäßig ein Stelldichein auf Norderney.

Die Anreise zur ostfriesischen Insel hatte allerdings fast den Charakter einer Expedition. Gäste aus dem Osten Deutschlands, aus Skandinavien, der Donaumonarchie und Rußland reisten per Equipage nach Hamburg oder Bremen, wo man einschiffte. Der beschwerliche, lange Seeweg elbaufwärts und über Helgoland war oft von rauhem Wetter und Seekrankheit geprägt. Widrige Winde erforderten manchmal allein drei Tage von



Bootslandebrücke am Norderneyer Weststrand um 1900

Helgoland nach Norderney. Aus dem Westen fuhr man auf dem Rhein nach Amsterdam, von dort aus mit dem Treidelschiff nach Delfzijl, nochmals zu Schiff nach Emden, um da erneut auf ein Schiff nach Norderney umzusteigen.

Die einzige Möglichkeit, der Seekrankheit aus dem Wege zu gehen, war die auf nicht gerade komfortable Fahrt mit der Kutsche von Hilgenriedersiel mit ablaufendem Wasser nach Norderney. Juist, seit 1840 deutsches Seebad, war wegen der tideabhängigen Fahrwasser noch weit schwieriger zu erreichen, während Norderney immerhin täglich angefahren werden konnte. Das Fehlen von Anlegern auf den Inseln machte zunächst obendrein ein Ausbooten erforderlich und die letzte Strecke bis zum

festen Strand noch eine Fahrt mit dem Pferdefuhrwerk.

Per Dampfkraft nach Norderney

Die ankommenden Dampfschiffe verkürzten die Reisezeiten radikal, doch immer noch waren Hamburg, Bremen und Emden die Hauptausgangsstationen für die Seereise. Als Emden 1856 an die Eisenbahn (Westbahn von Hannover aus) angeschlossen wurde, ließ man sich per Kutsche von dort nach Norden mit Zwischenübernachtung und schließlich „zum Norddeiche“ befördern. Seit 1843 gab es auch Dampfschiffverbindungen mit der „Kronprinzessin Marie“ von Emden und 1953 von Leer mit dem Dampfschiff „Kronprinz von Hannover.“

Die Schiffe, die bis 1871 von Norddeich fuhrten, waren kleine, unkomfortable Segler. Der Fahrplan wurde von Wind und Wetter, oft auch vom Schiffer diktiert, und viele Passagiere lernten erstmals die Seekrankheit kennen.

Die Gründung

Dreiundzwanzig mutige Männer aus Norden und Norderney wollten schließlich 1871 den „Verkehr nach den Inseln Norderney und Juist in geordnete Bahnen“ bringen. Sie erkannten die Zeichen der Zeit und gründeten im Juni des Jahres die „Dampfschiff-Rhederei Norden“. Unter ihnen waren Kaufleute und Handwerksmeister aus Norderney. Man stellte schon 1872 den neuen eisernen Dampfer „Stadt Norden“ in Dienst. Dieses knapp 30 m



Auf der Rhede von Norderney, um 1860



FRISIA I



Die „FRISIA IX“ war der letzte Raddampfer im Norderney-Dienst. Das 1892 als „Norderney“ in Dienst gestellte Schiff war für 450 Personen zugelassen und fuhr bis 1957.



Der 1. Dampfer „FRISIA I“ im Jahre 1907

lange und 6 m breite Schiff wurde von 75 Pferdestärken angetrieben, besaß aber auch zwei schonergetakelte Masten. Parallel zu dieser Entwicklung erfolgte von 1871 bis 1874 der Norderneyer Hafenausbau und die Errichtung einer Landungsbrücke. Die Reisezeit von Norddeich nach Norderney schrumpfte auf eine knappe Stunde.

Das Damproß auf Schienen fuhr bis zum Norddeiche
Als 1873 die Bahn bis Norden ausgebaut und 1892 sogar bis auf den neugebauten Fähranleger in Norddeich führte, war eine schnelle, bequeme Reise zu den Eilanden möglich geworden, denn auch nach Juist verkehrte seit dem Sommer 1888 der Raddampfer „Ostfriesland“. Norddeich hatte

endgültig die Hauptrolle im Fährverkehr nach Norderney und Juist übernommen. Bereits 1883 begann die Zusammenarbeit der Reederei mit der Bahngesellschaft, Bahnbillets galten bis auf das Eiland. Die Fährverbindung war aber wohl problematisch: Norderneyer beklagten sich über zu häufige Unterbrechungen im Winter. In Konkurrenz entstand daraus 1893 die „Norderneyer Dampfschiffsrhederei Einigkeit“. Nach einem Jahr scharfen Konkurrenzkampfes einigte man sich auf einen gemeinsamen Fahrplan.

Aktiengesellschaft Reederei Norden-Frisia
Seit 1906 sorgte die neu entstandene „Neue Dampfschiffs-Reederei Frisia“ drei Jahre für erneuten Wettbewerb auf der Route. 1909, nach Liquidation der „Einigkeit“ schlossen sich die beiden verbliebenen Reedereien wiederum zu einer Betriebsgemeinschaft zusammen, um endlich 1917 zur „Aktiengesellschaft Reederei Norden-Frisia“ zu fusionieren.



Reederei-Gebäude Norderney 1913



Ankunft der Frisia I im Norderneyer Hafen 1955

Den ersten Weltkrieg überstand der neun Rad- und Schraubendampfer umfassende Schiffspark ohne Verluste.

1922 Erwerb einer Motoren- und Maschinenwerkstatt
In den zwanziger und dreißiger Jahren kamen weitere Schiffe hinzu, nunmehr Motorschiffe, so 1929 das erste Zweischrauben-Motorschiff „FRISIA VI“. Die Reparatur und Wartung erfolgte in einer 1922 erworbenen Norderneyer Motoren- und Maschinenwerkstatt am Hafen. Die betriebseigene Werkstatt behielt bis zum heutigen Tage eine wichtige Bedeutung. Ihr Standort ist seit 1975 der hintere Hafbereich.

Das Flaggschiff FRISIA I: Ein Zweischraubendampfer
Der letzte Dampfer, die „FRISIA I“, wurde 1928 in Dienst gestellt. Mit einer Kapazität von 800 Personen und einer Leistung von 600 PS blieb dieses Schiff fast vierzig Jahre das Flaggschiff der Reederei, erst 1966 endete der stolze „Insel-schwan“ auf der Abwrackwerft.

Bei den Urlaubern hatte die Anreise mit dem Auto an Bedeutung gewonnen, 1931 eröffnete die „Frisia“ den Großgaragenbetrieb in Norddeich. 1939 waren für die Unterbringung der auf den eigenen vier Rädern anreisenden Gäste bereits 400 Garagenplätze nötig.

Im zweiten Weltkrieg beschlagnahmte die Kriegsmarine einen Teil der Flotte. Zwei der älteren Raddampfer gingen durch Kriegseinwirkung an der französischen Küste verloren. Die Versorgung der zur Festung ausgebauten Insel Norderney übernahm die Marine mit den verbliebenen Schiffen. Nach Kriegsende übernahm die Besatzungsmacht kurzzeitig den Inselverkehr. Im Spätsommer 1945 konnte der Bäderbetrieb wieder aufgenommen werden. Das Jahr 1946 war das Jahr, in dem per Feierstunde das 75jährige Jubiläum der Reederei gefeiert werden konnte. Eine Belebung des Gästeverkehrs war rasch nach Kriegsende auszumachen.

1949 lieferte die Papenburger Meyer-Werft den ersten Neubau, die vor dem Krieg begonnene „FRISIA XV“ ab. 365 Personen fanden auf diesem Fahrgastschiff einen Platz. Trotz des provisorischen Transportes auf dem Vorderdeck setzte die „Frisia“ im gleichen Jahr schon 487 Automobile auf die Insel über. Nur ein Jahr später hatte sich die Zahl verdoppelt und die Zahl der beförderten Personen betrug 240.000. Allerdings hatte sie damit noch nicht das Vorkriegsniveau von rund 270.000 im Jahre 1939 erreicht.



Norddeich Mole Ende der 40er Jahre



NORDEN-FRISIA

1996

Die Auto-Mobilisierung
Der Autofahrverkehr in den ersten Nachkriegsjahren durch die britische Besatzungsmacht (Leave Center Norderney) hatte bei manchem deutschen Inselgast den Wunsch hervorgerufen, auch seinen Wagen mit zur Insel zu nehmen. Das Auto bot eine bequeme Möglichkeit der Gepäckmitnahme und es ließ sich motorisiert besser der neue ferne Ostbadestrand erreichen. Der Strandverlust im Nordwesten der Insel machte Sorgen - dennoch lag der Oststrand mit 5 Kilometern weit draußen. Man erhoffte sich zudem auch eine wirtschaftliche Belebung - die sich auch schnell bewahrheitete. Die Entwicklung der Zeit wurde wieder richtig eingeschätzt.

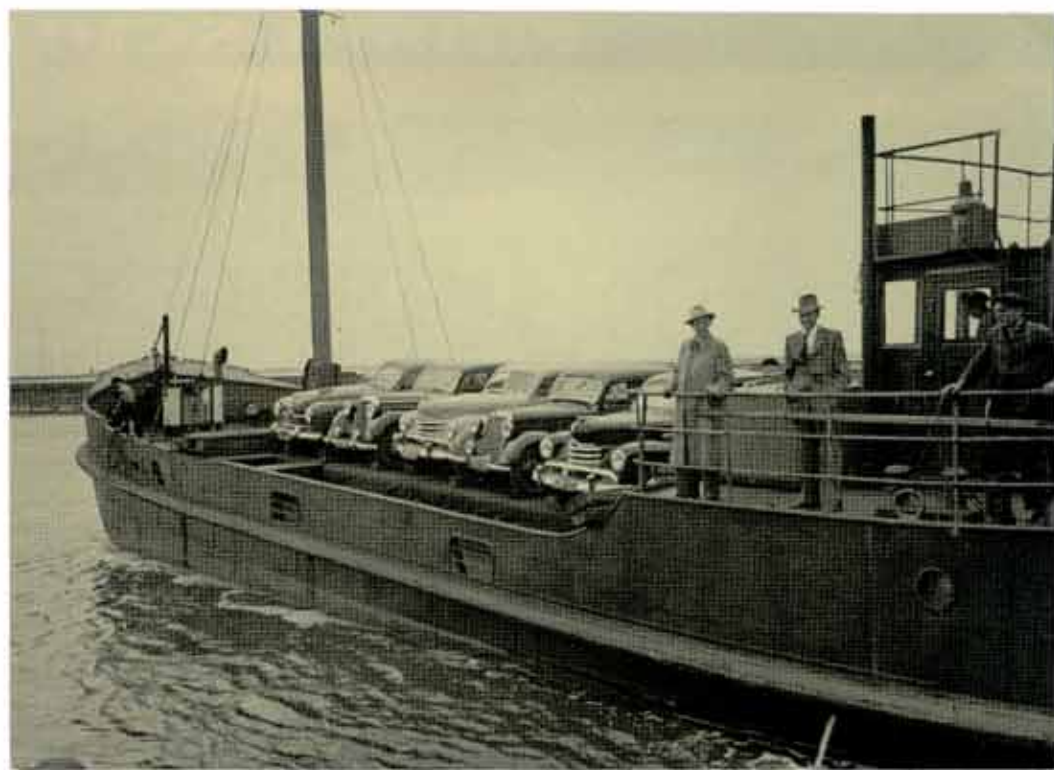
1952 erfolgte der erste Umbau der Frachtschiffe, um auch Autos mittransportieren zu können. Der erste Nachkriegs-Fahrgastschiffbau war die FRISIA IV. Sie konnte 600 Personen an Bord nehmen. 1953 wurde vorm Seglerhafen die 1. Autohubbrücke montiert: eine Handwerksleistung aus der eigenen Werkstatt.

Nicht jeder Kraftfahrer hatte den Mut, sein Fahrzeug auf die schmale Bohlenfläche des Frachters zu fahren. Verständnissvoll übernahm es dann die Besatzung des schaukelnden Frachters.

Die letzte Raddampferfahrt
1956 trat der letzte Raddampfer (FRISIA IX), der seit 1935 bis zu 450 Personen befördern konnte, seine letzte Fahrt im Inselverkehr an. 1957 wurde eine neue FRISIA II in Dienst gestellt. 600 Reisende konnten mit ihr verschifft werden. Bis 1960 folgten drei weitere Fähren für den Personentransport.

Die 1. Autofähre
Die erste Autofähre „FRISIA VIII“, die 1962 den Betrieb aufnahm, war die erste kombinierte Personen-/Autofähre. Sie löste den Autotransport mit dem Frachtschiff ab. Auf einem durchgehenden Deck konnten 30 Personenkraftwagen eingereiht werden. Zwei baugleiche Schwesterschiffe verstärkten die Flotte 1965 (FRISIA V) und 1968 (FRISIA VI).

Die Entwicklung schritt zügig voran. Zunehmender Verkehr verlangte nach größeren Schiffen, die mehr Personen und Fahrzeuge aufnehmen konnten. Die Erwägung reine Autofähren und Fahrgastschiffe parallel fahren zu lassen erwies sich eindeutig als wirtschaftlich unvertretbar. Also wurden die nachfolgenden Schiffe auf die Lösung beider Ansprüche konzipiert.



Fahrzeug-Beförderung 1952

Die "FRISIA" erschließt sich die Luftwege
Während der Inselverkehr nach Norderney tideunabhängig uneingeschränkt seinen Lauf nehmen, und in nahezu nur stündlichen Abständen die Insel erreicht werden konnte, war dies nach Juist nicht so.

Ein findiger Unternehmer setzte 1969 große Erwartungen auf eine Flugverbindung zwischen einem neugebauten Flugplatz in Norddeich und der Nordseeinsel. In der AG Reederei Norden-Frisia hatte die Unternehmung einen solventen Partner, der, wie sich schnell erwies, diese Unternehmung schließlich besser als Alleingesellschafter ab 1970 erfolgreich weiterführte. Die Frisia Luftverkehr (FLN) ist mittlerweile nicht mehr das einzige Luftverkehrsunternehmen, indem die Reederei Frisia mit klugem Gespür wirtschaftlich mitlenkt. Mit der FLN FRISIA-Luftverkehr wurden 1995 über 50.000 Personen befördert - vor allem auf die tideabhängige Insel Juist. Mit ihren Partnern haben die geschäftstüchtigen Ostfriesen den Flugbetrieb im Nordwesten flugmäßig erfolgreich im Griff. Die Entwicklungschancen im Geschäfts- und Tourismusverkehr wurden klar erkannt und in die Unternehmensstrategie mit einbezogen.

Im Juist-Verkehr wurden darüber hinaus viele Anstrengungen unternommen, die Infrastruktur zu verbessern und den Hafenausbau zeitgemäß zu gestalten. Im Juist-Dienst kamen außerdem flachgehende Schiffe mit ausreichender Kapazität zum Einsatz, die bei extremen Niedrigwasser zusätzlich Norderney versorgen.

Schiffsverlängerungen, größere Promenadendecks und feine Salons

Mit der Entwicklung eines neuen Fährtyps mit einer mitschiffs liegenden Brücke beschränkten die Meyer-Konstrukteure nach den Vorstellungen der FRISIA-Reederei ganz neue Wege. Doch die Entwicklung ging stets weiter. Die „FRISIA II“, Baujahr 1978, erhielt durch Bugstrahlruder, Schottelantriebe am Heck und getrennt steuerbare Doppelschrauben die Wendigkeit, die die Fahrwasser zwischen Küste und Inseln erfordern. Weitere Fahrgastschiffe für Frachtschiffe und Kombifähren trugen dem wachsenden Tourismus Rechnung: 1980 Neubau der FRISIA IX, 1984 Umbau der FRISIA V, (Baujahr 1965), 1984 Neubau des Frachters FRISIA VII, 1985 Umbau der FRISIA I (Baujahr 1970), 1986 Umbau der FRISIA VII (Baujahr 1962), 1987 Modernisierung des Fahrgastschiffes FRISIA III.

Diese bedarfsgerechte Veränderung der Schiffe wurde auch in den sechs Jahren systematisch fortgesetzt. 1990 erfolgte der Um- und Ausbau FRISIA VI (Baujahr 1968) 1991 wurde die 1980 erstmals in Dienst gestellte Fähre FRISIA IX in ein elegantes Fahrgastschiff verwandelt. Das um 10 Meter verlängerte Schiff erhielt zugleich ein großes Promenadendeck, welches modellhaft für die folgenden Umbauten werden sollte, um damit dem Frischluftbedarf der Reisenden platzmäßig ausreichend entsprechen zu können. Nach den Fährschiffen FRISIA I, FRISIA V, FRISIA VIII wurde

vor drei Jahren schließlich die FRISIA II (Baujahr 78) zum Ausbau in die Werft nach Papenburg geschickt. Alle Fähren hatten damit einheitlich 55 Stellflächen für den Auto-transport.

Bei einer Einweihungsfahrt präsentierte die Geschäftsführung der Reederei zugleich den nach modernen Gesichtspunkten gestalteten feinen Salon. Mit dem neuen Maßstab zur dekorativen und anspruchsvollen Innengestaltung wurde 1995 die FRISIA V zum Umbau auf die Meyer-Werft geschickt. Wie schon die FRISIA II, erhielt auch die FRISIA V eine behindertengerechte Toilette und rollstuhlgerechte Eingänge.

FRISIA VII - Neuer Inselversorger

Das Jahr 1995 ist ein bedeutendes Jahr in der Entwicklungsgeschichte der Inselversorgung. Die bisherigen Frachtschiffe erfüllten nicht mehr die Voraussetzungen, einen zeitgemäßen Insel-Frachtverkehr sicherzustellen. Das moderne Schiff ist für den Roll on - Roll off-Verkehr geeignet, also wird nichts mehr verladen, abgeladen. Die Fracht wird mit Lastkraftwagen rollend aufs Deck und rollend von Bord gebracht.

Die sechs in den sechziger und siebziger Jahren gebauten Personen-Auto-Fähren auf der Norderney-Route wurden inzwischen alle umgebaut und verlängert. Ihre Kapazität beträgt jetzt zwischen 1.100 und 1.450 Personen sowie 35 bis 55 PKWs. Heute besteht die moderne Flotte aus insgesamt zehn Schiffen. Während beispielsweise 1950 auf der Norderneyer Strecke 243.413 Personen befördert wurden



Reederei-Gebäude mit Molenkopf aus der Luft gesehen



Geschäftsstelle Norderney „Haus Schifffahrt“

FRISIA SCHIFFSREGISTER

Stand: 1995

Schiffsname	FRISIA I	FRISIA V	FRISIA VIII	FRISIA II	FRISIA VI	FRISIA III	FRISIA IX	FRISIA X	FRISIA XIV	FRISIA VII	
Baujahr	1970 1985	1965 1972 1984 1995	1962 1969 1974 1986	1978 1993	1968 1990	1960 1977 1987 1995	1980 1990	1972	1939	1984 1995	
Bauwerft	J. L. Meyer Papenburg	J. L. Meyer Papenburg	J. L. Meyer Papenburg	J. L. Meyer Papenburg	J. L. Meyer Papenburg	J. L. Meyer Papenburg	J. L. Meyer Papenburg	J. Diedrich Oldersum	J. Diedrich Oldersum	J. Diedrich Oldersum	Schlömer-Werft Oldersum
Schiffsart	Fährschiff	Fährschiff	Fährschiff	Fährschiff	Fährschiff	Fahrgastschiff	Fährschiff	Fahrgastschiff	Frachtschiff	Frachtschiff	
USignal	DCHK	DCSB	DCOX	DCWQ	DCWP	DCMM	DCEX	DCNB	DCGT	DCKE	
Fahrgastzahl W = Winter S = Sommer	W = 500 S = 1.500	W = 700 S = 1.442	W = 695 S = 1.340	W = 750 S = 1.340	W = 461 S = 1.096	700	W = 410 S = 785	W = 190 S = 290			
Besatzungs- stärke	6	6	6	6	6	6	5(6)	3(4)	2(3)	3	
Klasse des GL	+100 A5 WE	+100 A5 WE	+100 A5 WE	+100 A5 EK	+100 A5 W	+100 A5 E	+100 A5 WE	+100 A5 WE	+100 A5 W	+100 A5 K	
Bugstrahlruder	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	ja	
Antrieb Anzahl	3 KHD Diesel	3 KHD Diesel	3 KHD Diesel	2 KHD Diesel	2 KHD Diesel	2 KHD Diesel	2 KHD Diesel	2 KHD Diesel	1 KHD Motor	2 Volvo	
kw	1.167	1.114	1.078	1.456	1.103	1.178	441	600	66	600	
Geschw. kn ca.	12,50	11,80	12,50	12,00	13,00	14,00	11,50	11,90	9,80	8,50	
Länge über alles	63,57	63,75	63,76	63,38	54,81	62,66	51,17	36,33	26,32	58,17	
Breite über alles	12,50	12,50	12,50	12,50	10,88	8,83	8,90	7,31	6,05	9,46	
Tiefgang	1,79	1,75	1,70	1,10	1,45	2,03	1,15	0,98	1,35	1,43	
BRT	967,62	950,61	986,87	999	727,12	731,69	499,89	104,31	96,10	—	
NRT	726,49	683,17	710,32	423,54	340,00	434,16	131,71	63,56	47,63	—	
BRZ	1.020	1.007	1.058	1.125	768	710	571	187	92	363	



Die Mitarbeiter der Frisia-Werkstatt Norderney

und nach Juist 70.327, registrierte die „Frisia“ 1995 für Norderney mehr als 1,85 Millionen und für Juist über 308.000 Personen. Die Autobeförderung stieg von „mageren“ 830 Kraftfahrzeugen 1950 auf 195.740 verladene PKWs und LKWs im Jahre 1995. Im Herbst soll die FRISIA I in die Werft, um entsprechend der FRISIA V mit einem modernen Standard ausgerüstet zu werden.

Zukunftsgerichtete Pläne

Eine neue Autofähre wird voraussichtlich 1998 auf Kiel gelegt werden. Von der Kapazität soll sie den jetzigen Fähren entsprechen, aber sie wird besser ausgerüstet sein, heißt es zu diesen Planungen.

Die Überlegung in der Reederei-Geschäftsführung sind stets zukunftsgerichtet. So beschäftigt man sich auch mit der Möglichkeit, Schnellschiffe - eventuell mit einem oder mehreren Partnern - einzusetzen. Gedacht ist an einen modernen Katamaran, der in der Deutschen Bucht zwischen Borkum, Juist, Norderney sowie Helgoland und auch Sylt eingesetzt werden könnte. Aber in keinem Fall im Wattenmeer, betonte gegenüber der ostfriesischen Presse Reederei-Vorstand Dr. Stegmann nachdrücklich.

Die Sicherheit erfordert einen 2. Norderney-Anleger
Die erforderliche Infrastruktur des Fährverkehrs an „beiden

Enden“ wurde im Laufe der Jahrzehnte dem technischen Fortschritt und dem wachsenden Verkehrsaufkommen angepaßt. Modernste Hubbrücken für Auto- und Frachtverkehr nahm die „FRISIA“ in Norderney und Norddeich 1971 und 1972 in Betrieb. Der neueste Anleger dieser Art im Norddeicher Osthafen wurde 1992 eingeweiht. Die Fährbrücke auf Norderney ist indes in der Versorgung ein neuralgischer Punkt. Allein aus Sicherheitsgründen erscheint ein von der Reederei gewünschter Bau einer zweiten Brücke unerlässlich. Abgesehen davon ließe sich in Stoßzeiten der Schiffsverkehr optimieren und flexibler handhaben. Eine Erhöhung der Kraftfahrzeugbeförderungen zur Insel Norderney ist auszuschließen: die Zahlen weisen eine leicht rückläufige Tendenz aus.

Imposante Planung für den Hafenterminal weiterhin aktuell

1991 wurden in dem Zusammenhang bereits moderne Planungen vorgestellt, bei dem der Gästeverkehr wettergeschützt über einen gläsernen Terminal abgewickelt werden soll. Reedereivorstand Dr. Carl-Ulfert Stegmann bedauert es, daß es in den Häfen Norderney und Norddeich leider noch immer nicht gelungen ist, die Abfertigungsgebäude und -anlagen quantitativ und qualitativ dem Niveau des Norderneyer Fremdenverkehrs anzupassen.

Auch nach bislang vielen fruchtlosen Gesprächen setzt die Reederei weiterhin zuversichtlich darauf, daß das Land Niedersachsen als Eigentümer der Häfen von der Notwendigkeit des Hafenausbaus mit zeitgemäßen Personenbeförderungseinrichtungen überzeugt werden kann, zukunftsgerichtet zu investieren.

Mit der Einführung der NorderneyCard, der künftig elektronisch ablesbaren Fahr- und Kurkarte - bei der die Reederei Norden-Frisia mit dem Niedersächsischen Stattdad kooperiert - ist noch in diesem Jahr mit einer baulichen Zwischenlösung durch das Niedersächsische Hafenamts zu rechnen.

Gäste-Service und Ausflugsangebote

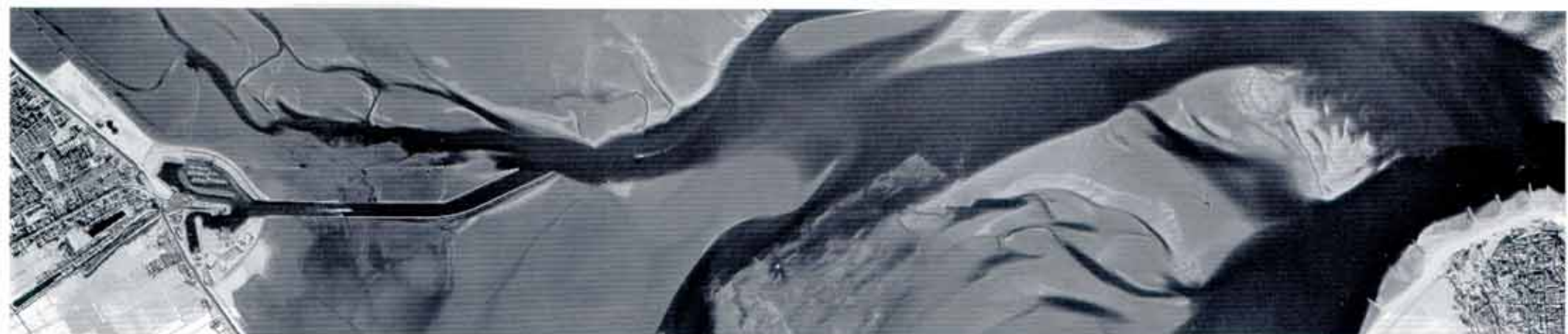
In Norddeich verfügt die Reederei Norden-Frisia heute unter Dach und auf Freiflächen über 3.000 Abstellplätze, zusätzlich am Flugplatz Norddeich über mehr als 400, nicht gerechnet die jetzt 700 Tagesparkplätze an der Norddeicher Tunnelstraße. Den Service für den Autourlauber vervollständigen die eigene Tankstelle und ein Omnibus-Zubringerdienst zum Fähranleger. Fahrten ab Norddeich und Greetsiel in See und nach Helgoland, Borkum und Delfzijl gehören

ebenso wie die beliebten „Butterfahrten“ zum Programm der „FRISIA“. Während im Sommer der reibungslose Fährbetrieb oft nur durch zusätzliche Abfahrten geschafft werden kann, ist die Versorgung der Inseln im Winter trotz reduziertem Fahrplan unrentabel. Ein strenger Winter wie der vergangene zwingt die Reederei gelegentlich, vor der Natur zu kapitulieren, doch ist das die extreme Ausnahme. Insulaner und Festländer können sich auf „ihre“ Reederei und deren 180 Mitarbeiter verlassen.

Die Aktiengesellschaft Reederei Norden-Frisia, Dienstleister, Institution und nennenswerter Arbeitgeber, wird sich durch ihre oft gezeigte Innovationsbereitschaft für den Dienst am Fahrgast auch in den kommenden Jahren einen Platz unter den wichtigen Wirtschaftsfaktoren unserer Region sichern.



Die Mitarbeiter der Geschäftsstelle Norderney Haus Schifffahrt



Das Fahrwasser zwischen Norddeich und Norderney aus der Vogelperspektive

IMPRESSUM:

Sonderdruck der Soltauschen Buchdruckerei zum Jubiläum der Reederei Norden-Frisia am 26. Juni 1996 - Fotos: Archiv der Reederei Norden-Frisia und SKN Norden.