



Presseinformation

HADAG-Pressestelle

Tel.: 040-3117 07 11

Fax: 040-3117 07 10

e-mail: info@hadag.de

Hamburg, 10. April 2002

***Im Hamburger Hafen und auf der Elbe präsent:
die Schiffe der 1888 gegründeten HADAG***

Seit 115 Jahren bringt die HADAG die Pendler sicher über die Elbe

Ein ständiges Auf und Ab hat die Hamburger Fährschiffsreederei HADAG geprägt. Mit mehr als 300 Schiffen fuhr sie im Laufe ihrer 115-jährigen Geschichte im Hamburger Hafen, auf der Niederelbe, der Nord- und Ostsee, nach England und schließlich mit dem Kreuzfahrtschiff „Astor“ um die ganze Welt. 1983 endete der Ausflug in fremde Gewässer: Die HADAG schrumpfte stark und fährt vor allem wieder Pendler über die Elbe. Seit 1989 wurden elf leistungsfähige Ein-Mann-Schiffe in Dienst gestellt, die das Bild der Reederei heute prägen. Mit komfortablen und technisch modernen Schiffen setzt sie so Maßstäbe im Nahverkehr auf dem Wasser. Gleichzeitig wurden fast alle alten Hafenfähren außer Dienst gestellt. Mit dem Traditionsschiff „Kirchdorf“ von 1962 bleibt diese Geschichte lebendig.

Der wirtschaftliche Boom nach der Gründung des Deutschen Kaiserreiches 1871 war auch Ursache für die Gründung der HADAG. Damals stieg die Bedeutung des Welthafens Hamburg rasch an. Neue Reedereien und Werften entstanden; die ersten Fährverbindungen wurden aufgenommen. Mit dem Zollanschluss Hamburgs an das Deutsche Reich sowie der Einweihung von Speicherstadt und Freihafen am 29. Oktober 1888 war zudem eine völlig neue Struktur geschaffen worden. Im Hafen südlich der Elbe entstanden viele neue Arbeitsplätze, die Arbeiter aber wohnten nördlich der Elbe.

Um zwischen den Wohngebieten und den Arbeitsplätzen einen leistungsfähigen und einheitlichen Fährverkehr zu schaffen, beantragte der Ingenieur Ernst Hadenfeldt am 14. Februar 1888 eine Konzession für den gesamten Hafenfährverkehr. Zusammen mit dem Rechtsanwalt Johannes Semler

beschaffte er das Kapital, gründete am 8. August 1888 die Hafen-Dampfschiffahrt-Actien-Gesellschaft (HDAG, seit etwa 1945 ist HADAG üblich) und blieb selbst bis 1912 Vorstand der Reederei. Es war ein schwieriger Beginn. Fünf alteingesessene Fährunternehmer besaßen noch Linien-Konzessionen. Sie wurden ihnen nach langen Verhandlungen für viel Geld bis Januar 1889 einschließlich der Schiffe abgekauft. Außerdem gingen 22 Neubauten bis 1890 in Fahrt. Die dann 47 Einheiten waren ein „bunter Haufen“: Sie waren schwarz, leuchtend rot, grün oder weiß gestrichen. Bald darauf bekamen sie die Hausfarben der HADAG: grün für den Rumpf, weiß für die Aufbauten.

Die hohen Investitionen und die zu niedrigen Tarife hatten hohe Verluste zur Folge. Die Aktionäre forderten Abhilfe. Der Fahrpreis wurde deshalb 1890 von 5 Pfennig auf 10 Pfennig angehoben, Arbeiter konnten ermäßigt für 2,5 Pfennig fahren. Allerdings zahlte die Stadt für sie aus sozialen Gründen der HADAG einen Zuschuss von 2,5 Pfennig. Trotzdem gab es weitere Verluste:

So konnten die meisten Schiffe nur bis zu 50 Passagiere mitnehmen. Die kleinen Schiffe wurden deshalb für wenig Geld verkauft. Und bis 1899 gingen zwölf neue Dampfer mit einer Kapazität von bis zu 300 Personen in Fahrt.

So gingen die Verluste zurück und 1895 konnte die HADAG erstmals eine bescheidene Dividende von zwei Prozent zahlen; vier Jahre später sogar zehn Prozent.

Die Anfangsschwierigkeiten waren überwunden und die HADAG wuchs: 1899 übernahm sie die Jollenführerdienste. Hier fuhren Boote zu den Schiffen, die nicht am Kai, sondern mitten im Wasser lagen. Außerdem kaufte das Unternehmen 1899 die sieben Dampfer der Lauenburger Firma Gebr. Burmester und fuhr auf der Oberelbe einen Liniendienst. Im Gegensatz zu den Fährverkehren war dieser nicht preisgebunden. Die HADAG machte damit dennoch Verlust und gab den Betrieb 1905 wieder auf. Lukrativer war die Übernahme der Finkenwerder Linie im Mai 1900. Die heute am stärksten benutzte HADAG-Linie war außerdem der Einstieg in den Ausflugsverkehr auf der Niederelbe.

Die HADAG expandierte weiter. Neue Hafenanlagen und Fabriken entstanden, das Verkehrsbedürfnis stieg und die HADAG stellte immer mehr Schiffe in Dienst. Außerdem bezog sie 1904 ihren neuen Firmensitz, das Haus Hafenhof, Vorsetzen 53. Doch es gab auch Rückschläge: 1911 wurde der für Fußgänger kostenlose

St. Pauli Elbtunnel eröffnet. Er nahm der HADAG viele Fahrgäste weg. Der Erste Weltkrieg brachte weitere Einschränkungen. Außerdem waren die vom Staat vorgeschriebenen Tarife so niedrig, dass die HADAG wieder in die roten Zahlen geriet. Die über die anhaltenden Verluste verärgerten Aktionäre forderten schließlich die Liquidation. Um die für den Hafenfährverkehr unentbehrliche Reederei zu erhalten, übernahm die Stadt Hamburg deshalb am 23. Oktober 1918 die HADAG. 1921 vergab die Stadt ihr zudem die Konzession für sämtliche Hafen-rundfahrten: Dieses Privileg sorgte für eine krisensichere und gewinnbringende Auslastung der Fährschiffe.

Ein großer Fortschritt für den Fahrgast war der 1928 von HHA und HADAG eingeführte gemeinsame Tarif. Die Tarifgemeinschaft war ein Vorläufer des 1965 gegründeten Hamburger Verkehrsverbundes (HVV). Seitdem konnten Fahrgäste U-Bahn, Straßenbahn, Schiff und später Bus mit einem Fahrschein benutzen. 1925 ging mit der „Jan Molsen“ (nach einem Reederei-Vorstand benannt) das erste Motorschiff der HADAG in Fahrt, das Platz für 3000 Passagiere hatte. 1926 startete die Gesellschaft damit die bald beliebten Cuxhaven-Fahrten. Und 1929 übernahm sie die Stade-Altländer-Linie. Mit 76 Schiffen beförderte sie in dem Jahr 16 Millionen Fahrgäste. 1931, während der Weltwirtschaftskrise, fuhren nur noch neun Millionen Passagiere mit. 34 Schiffe mussten zeitweise aufgelegt werden.

Nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten ging es zunächst wieder aufwärts. Die HADAG stellte 23 Neubauten in Dienst und übernahm 1937 die Harburger Linie Wachsmuth und Krogmann mit sechs Schiffen. Der Zweite Weltkrieg bedeutete auch für die HADAG schwere Verluste: Viele Dienste wurden gestrichen, zwölf Schiffe wurden zerstört, alle anderen waren zum Teil erheblich beschädigt. Dennoch konnte bereits sechs Tage nach Kriegsende im Mai 1945 die Finkenwerder-Linie wieder in Betrieb gehen; betriebsicher aber waren die Schiffe erst wieder 1948. Wegen der Hamsterfahrten hatte die HADAG damals einen regen Verkehr auf der Niederelbe zu bewältigen und musste mangels Schiffen bis zur Währungsreform 1948 sogar 13 Fahrzeuge anmieten.

Danach war die Reederei hoffnungslos unterkapitalisiert. Mit zwölf Millionen Mark half die Stadt Hamburg ihr wieder auf die Beine, so dass die HADAG ein großes Neubauprogramm starten konnte: Von 1952 bis 1963 nahm die Reederei 51 neue Hafenfähren in Betrieb. Diese etwas bullig-schwerfälligen „Typ-Schiffe“ hatten Platz für bis zu 600 Personen und waren bis zu Beginn der 1990er Jahre ein fester Bestandteil des Hafensbildes. Das heutige Traditionsschiff „Kirchdorf“ ist ein solches „Typ-Schiff“. Außerdem hatte die HADAG 1952 zusammen mit der HAPAG den Seebädersdienst nach Cuxhaven, Helgoland und Sylt gestartet und nahm 1955 mit der „Wappen von Hamburg“ ihr erstes Seebäderschiff in Fahrt, dem 1957 ein zweites folgte. Sie wurden rasch durch Neubauten ersetzt, die außerhalb der Saison auch nach Skandinavien eingesetzt und als Kreuzfahrtschiffe verchartert wurden.

1958 erreichte die Reederei mit 21,3 Millionen Fahrgästen ihre höchste Leistung im Hafen-Fährverkehr. Schließlich übernahm die HADAG 1963 ihren letzten großen Konkurrenten, die Hamburg-Blankenese-Este-Linie mit zwölf Schiffen. Außer den Querverbindungen Lühe-Schulau und Glückstadt-Wischhafen gibt es seitdem nur noch die HADAG auf der Unterelbe.

Wenige Jahre später expandierte sie – mit Unterstützung der Stadt – weit über ihre Hafengrenzen hinaus, nennt sich seit 1969 HADAG Seetouristik und Fährdienst AG, zog 1970 in das neue Verwaltungsgebäude Johannibollwerk 8 und ersetzte die grün-weiß-schwarze Reedereiflagge durch die heutige grün-weiß-rote.

Seit 1969 bereederte die HADAG die Englandfähre „Prinz Hamlet“ zwischen Hamburg und Harwich und seit 1970 auch die Verbindung von Bremerhaven nach England. Gleichzeitig ging der traditionelle Verkehr zurück. In den Hafenbetrieben und auf den Werften sank die Zahl der Arbeitsplätze. Außerdem stiegen immer mehr Menschen auf das Auto um. Um zu rationalisieren, nahm die HADAG 1973 die ersten Ein-Mann-Schiffe „Scharhörn“ und „Neuwerk“ in Betrieb. Die übrigen Hafenfähren wurden bis 1976 auf Zwei-Mann-Betrieb umgebaut. Die Jollenführerdienste wurden wegen anhaltend großer Verluste 1979 eingestellt.

Seit 1971 setzte die HADAG ihre Seebäderschiffe erfolgreich auch auf der Ostsee als „Butterschiffe“ ein. Bei diesen Ausflugstouren konnten die Passagiere Waren – unter anderem Butter – auf See zollfrei einkaufen. 1973 beteiligte sich eine Tochterfirma der Reederei im Passagierdienst zwischen Malmö und Kopenhagen und 1974 beteiligte sich die HADAG sogar maßgeblich an einer Fluggesellschaft. Als „HADAG Air“ flog sie zwischen Hamburg, Helgoland und Sylt. Außerdem übernahm sie die Elbfähre Brunsbüttel–Cuxhaven. Und es wurde turbulent: Die Fährlinie Kopenhagen–Malmö geriet 1975 in Konkurs. Um die dort vercharterten Schiffe vor einem ungerechtfertigten Zugriff zu retten, holte sie die HADAG in einer Nacht- und Nebelaktion nach Deutschland zurück. Die durch den Konkurs verursachten Einnahmeausfälle aber mussten hingenommen werden.

Unterdessen waren die Probleme im Hafen- und Niederelbe-verkehr größer geworden. Um alle Beschäftigungsmöglichkeiten zu nutzen, fuhren HADAG-Schiffe seit 1977 wieder auf der Oberelbe bis Lauenburg, nach Bleckede und in den Elbe-Seiten-Kanal. Doch das Geschäft wurde immer schwieriger. Sogar auf der Traditionslinie nach Helgoland fuhr die HADAG Verluste ein. Schließlich zog sie sich 1981 aus der Passagierschiffahrt nach England zurück, gab die Einkaufsfahrten auf der Ostsee und die Elbfähre Brunsbüttel–Cuxhaven auf.

Hoffnungsträger war das Ende 1981 in Dienst gestellte Kreuzfahrtschiff „Astor“, mit dem die HADAG auf den Weltmeeren in neue Dimensionen hineinwachsen sollte, weil der traditionelle Verkehr immer weiter zurückging. Doch auch die „Astor“ brachte nur Verluste. Wegen tieferer Zahlen schrumpfte sich die HADAG schließlich seit 1983 gesund: Fluggesellschaft, Verwaltungs-gebäude, „Astor“ und sechs andere Schiffe wurden verkauft – die Zahl der Einheiten sank auf 30; der Seebäderdienst zwischen Hamburg und Helgoland wurde aufgegeben, andere Dienste eingeschränkt. Die Zahl der Mitarbeiter wurde von 211 auf zunächst 144 abgebaut und das Unternehmen eine Tochterfirma der Hamburger Hochbahn AG (HHA). Doch erst 1989 war der Tiefpunkt mit etwa 2 Millionen Fahrgästen im Hafenfährverkehr erreicht; heute sind es schon wieder doppelt so viel.

1996 schuf die HADAG (zusammen mit dem Schiffahrtskontor Altes Land) eine neue Dimension im Nahverkehr. Seitdem pendeln Schnellfähren zwischen Hamburg und Stade. Dieser Dienst wurde 1997 um den überwiegend touristischen Verkehr nach Cuxhaven erweitert. Damit hätte die HADAG ihre

Grenzen überschritten. Deshalb reichte sie ihre Anteile an dem innovativen Pendler-Projekt an die KG Seetouristik (Flensburg) weiter.

Mit den 1997 in Dienst gestellten Ein-Mann-Schiffen „St. Pauli“ und „Altenwerder“ des Typs Fährschiff 2000 setzte die HADAG dann neue Maßstäbe. Die gefälligen Schiffe sind schneller und komfortabler als ihre Vorgänger und bieten auch wieder Gastronomie. Das sechste Schiff dieser Serie ist im Bau. Im Jahr 2000 ging zudem die „Reeperbahn“ mit der Mini-Slide-Rettungstechnik in Fahrt: Die Kombination von Rettungsfloß mit Rutsche gibt es bisher nur auf Hochseeschiffen. So können die Passagiere auch vom Oberdeck schnell und sicher geborgen werden. Inzwischen wurden alle Schiffe des Typs Fährschiff 2000 mit diesem System ausgerüstet.

Auch Elektronik gehört heute zum Standard der HADAG-Schiffe. So ging 2002 das dynamische Fahrgastinformations-System Viking in Betrieb. Mit Hilfe der Satelliten-Technik werden die Fahrgäste ständig über die Positionen der Schiffe informiert und können sich so besser auf die Abfahrten und Ankünfte einstellen. Auch die Leitstelle weiß so besser Bescheid und kann schneller reagieren. Ebenfalls 2002 ging das elbkartengestützte Radarsystem auf den ersten Schiffen in Betrieb, das die Sicherheit des Fährverkehrs bei allen Wasser- und Wetterverhältnissen weiter erhöht. Der letzte Notfall der HADAG aber liegt lange zurück: Am 6. Februar 1959 war die Hafenfähre „Wischhafen“ an den St. Pauli Landungsbrücken von einem Frachter gerammt worden und sank. Alle 65 Passagiere und Besatzungsmitglieder wurden gerettet.

Schließlich ersetzen die flachen Wasser-Taxis „Nala“ und „Rafiki“ 2002 die ersten Ein-Mann-Schiffe der Reederei. Die Wasser-Taxis können im Freihafen und in der Speicherstadt auch unter niedrigen Brücken durchfahren. So konnte die seit 1902 zum Oderhöft fahrende Linie 77 eingestellt werden. Seitdem fährt die Linie 73 unter den Argentinienbrücken auch zum Oderhöft. Gleichzeitig konnte die Linie 71 in die Linie 73 integriert werden, nachdem der Anleger Amerikahöft geschlossen wurde.

Dieses Straffen des Fährnetzes ist Ausdruck eines langen Strukturwandels: Im Hamburger Hafen arbeiten immer weniger Menschen. Und der Autoverkehr, der neue Elbtunnel und die Harburger S-Bahn machen den Hafenfähren zusätzlich Konkurrenz. Die nun stillgelegte Linie 77 war einst die am meisten benutzte Fähre im Hafen: Allein 1938 nutzten etwa 4 Millionen Menschen die „Fähre Linie VII“. Andererseits entstehen am Altonaer Hafenrand, in der Hafen-City und auf Finkenwerder Tausende von neuen Arbeitsplätzen und Wohnungen. Die hier lebenden Pendler nutzen – wie einst Tausende von Hafen- und Werftarbeitern – das Verkehrsmittel vor der Haustür: die HADAG.

Die Linie 62 nach Finkenwerder ist heute die mit Abstand am stärksten genutzte HADAG-Linie. Seit April 1997 gibt es hier tagsüber sogar einen 15-Minuten-Takt. Seit 2002 fährt die Linie zudem über die St. Pauli Landungsbrücken hinaus bis zum Sandtorhöft und bindet so den Westteil der zukünftigen Hafen-City an. Und auf Finkenwerder soll der neue Anleger Rüscharm im Herbst 2003 als Teil der

Linie 64 (Finkenwerder–Teufelsbrück) in Betrieb gehen. Die HADAG ist heute wieder ein Nahverkehrsunternehmen auf dem Wasser. Etwa 92 Prozent der Leistungen erbringt sie im Fährverkehr und befördert hier 4 Millionen Passagiere pro Jahr. Bei freier Kapazität werden die Schiffe auch für Hafenrundfahrten und auf Ausflugsfahrten auf der Ober- und Niederelbe eingesetzt. Beschäftigt werden 80 Mitarbeiter und 17 Schiffe. Zentrale der HADAG ist ein 1995 eingeweihtes schwimmendes Betriebsgebäude am St. Pauli Fischmarkt: Verwaltung und Werkstatt befinden sich auf einer Pontonanlage.

Fährlinie 62: Lebensader der Elbinsel Finkenwerder

Die Fährlinie von Finkenwerder zu den St. Pauli Landungsbrücken ist seit mehr als 100 Jahren die beliebteste der HADAG. Die Fähren waren für die meisten Bewohner der Elbinsel lange Zeit das einzige Verkehrsmittel, um über den Fluss zu kommen. Umgekehrt machten Hamburger schon immer gern Ausflüge nach Finkenwerder (bis 1946 auch Finkenwärder geschrieben). Zusätzliche Impulse für den Verkehr brachten die dort ansässigen Schiffs- und die Flugzeugwerften.

Im Jahr 1900 begannen für Finkenwerder moderne Zeiten. Mit der Übernahme des Fährbetriebes durch die HADAG war diese Verbindung dauerhaft und zu jeder Jahreszeit gesichert, hieß es in einem Vertrag mit der Gemeinde. Von nun an konnten die Insulaner ohne Risiko Arbeitsplätze im Hafen und in der Stadt übernehmen. So blieben ehrgeizige junge Leute auf Finkenwerder wohnen und ergriffen Berufe, die es dort nicht gab. Denn hier arbeiteten die meisten noch als Bauer oder Fischer, stellten sich aber nun auch auf den Fremdenverkehr ein. So wurden ein neuer Landungssteg gebaut, die Gaststätten modernisiert, die Gärten gesellschaftsfähig ausgebaut und das Personal zielstrebig auf die Saison vorbereitet. Der Heimatdichter Gorch Fock umwarb die Hamburger mit: „Wat willst in Cuxhoben? Wat willst in Lüh – ? Finkwarder ist scheuner und viel dichter dorbi!“

Noch Mitte des 19. Jahrhunderts waren Ruderboot und Segelboot die einzigen Verkehrsmittel, um Finkenwerder zu verlassen. Wer kein Boot hatte, ließ sich von Fischern oder Schiffern mitnehmen. Das war sehr umständlich und unsicher. Als Jacob Holst 1860 eine Dampferlinie von Finkenwerder nach Hamburg in Betrieb nahm, war dies für die Elbinsel ein bedeutsames Ereignis. Doch diese unregelmäßigen Fahrten hatten ihre Tücken. So erzielte Holst zusätzliche Einnahmen, wenn er kleine Segelschiffe ins Schlepptau nahm. Dabei mussten die Fahrgäste zwangsläufig einen Umweg durch den Hafen mitmachen. Und zuweilen blieb die Einzylinder-Dampfmaschine seines Schiffes auf dem toten Punkt stehen. Dann musste jemand auf die Radschaukeln außenbords treten, um dabei zu helfen, den toten Punkt zu überwinden. Erst seit 1875 gab es einen ersten Fahrplan.

1892 baute eine Finkenwerder Reederei mit den Raddampfern „Union“ (1865 gebaut) und „Harmonie“ (1892 gebaut) dann eine leistungsfähigere Fährverbindung auf. Diese Linie stand 1900 zum Verkauf und die HADAG griff zu. Am 11. August übernahm sie den Verkehr. Alle zwei Stunden legte tagsüber

jeweils ein Dampfer in Hamburg und in Finkenwerder ab. Mit der neuen Linie hatte die für den Hafenfährverkehr gegründete Reederei auch einen entscheidenden Schritt zum wichtigen Ausflugsverkehr unternommen.

Nach dem Ersten Weltkrieg stieg das Verkehrsaufkommen nach Finkenwerder sprunghaft an. Die 1918 hier gegründete Deutsche Werft wurde zügig ausgebaut, und der größte Teil der Belegschaft musste auf dem Wasser dahin befördert werden. Damit die HADAG dort vor allem zu den Spitzenzeiten genügend Fahrgäste transportieren konnte, schaffte sie 1919 drei größere Schiffe an. Und 1925 kam noch das erste HADAG-Motorschiff „Jan Molsen“ hinzu. Diese bis heute größte Hamburger Hafenfähre durfte bis zu 3000 Personen befördern. Doch schon 1926 führte die schlechte Konjunktur bei der Deutschen Werft zu Entlassungen. Die „Jan Molsen“ war nicht mehr ausgelastet und wurde nun auch im Ausflugsverkehr eingesetzt. Erst 1933 ging es mit der Werft wieder aufwärts. Außerdem etablierte sich im Westen von Finkenwerder die 1939 von Rudolf und Walter Blohm in Betrieb genommene „Hamburger Flugzeugbau GmbH“.

Trotz großer Kriegsschäden nahm die HADAG nach dem Krieg die Linie nach Finkenwerder schon am 14. Mai 1945 als erste wieder in Betrieb. In ihrer größten Ausdehnung fuhr sie später folgende Stationen an: St. Pauli Landungsbrücken – Altona – Maakendamm – Neumühlen – Athabaskahöft (Waltershof) – Jachthafen/Neuer Petroleumhafen (in der Nähe der heutigen Station Bubendey-Ufer) – Finkenwerder – Köhlfleet. Parallel dazu richtete die HADAG zwei weitere Linien ein: Von 1943 bis 1979 fuhren die Fähren zwischen Teufelsbrück und dem Rüschanal (Linie 65). Und seit 1948 fahren Fähren zwischen Teufelsbrück und Finkenwerder als Linie 64.

Für die Finkenwerder war die Dampferlinie nach St. Pauli Teil des gesellschaftlichen Lebens. Hier trafen sich immer wieder dieselben, spielten Karten, quatschten und schlossen Geschäfte ab. Dabei kam es selten zu Streit. „Dafür war die Zeit einfach nicht ausreichend“, schrieb der Ortschronist Kurt Wagner. Bis heute lasse sich die Identität eines Finkenwerders schneller bestimmen, wenn angegeben wird, zu welcher Zeit er die Dampfer benutzte. Eine Fahrt wurde in allen Stimmungslagen angetreten. „Für viele war sie auch ein Abschied von ihrer Elbinsel“, schrieb Wagner, „so für die Schwerkranken auf dem Weg ins Krankenhaus, Soldaten auf dem Weg zur Front, Auswanderer, die ihr Glück in der Ferne suchten.“

Eine normale Tour zwischen St. Pauli und Finkenwerder dauerte in den 1960er Jahren etwa 40 bis 45 Minuten. Außerdem gab es im Berufsverkehr Fahrten ohne Zwischenstopps, die etwa zehn Minuten schneller waren. 1947 wurden fünf Millionen Fahrgäste, 1962 sogar sieben Millionen Fahrgäste auf der Finkenwerder Linie gezählt. Schließlich vernichtete die erste Werftenkrise Tausende von Arbeitsplätzen und die Deutsche Werft auf Finkenwerder schloss 1973 ihre Tore. 1974 verschärfte die Inbetriebnahme der Köhlbrandbrücke und des neuen Elbtunnels auch für die HADAG die Lage. Immer mehr Menschen

aus Finkenwerder benutzten das Auto. Deshalb richtete die Reederei eine „Schnell-Linie“ mit den Schiffen „Jan Molsen“ und „Hans Albers“ ein, die in gut 20 Minuten von Finkenwerder nach St. Pauli fahren. Doch der eigene Pkw war für viele bequemer. Und die durch den Elbtunnel fahrenden Buslinien sowie die seit 1984 nach Neugraben fahrende S-Bahn waren weitere Konkurrenten.

Doch für die HADAG entstanden neue Perspektiven: Die Luft-werft der ehemaligen „Hamburger Flugzeugbau GmbH“ in Finkenwerder erlebte als Airbus-Werk der DASA (heute EADS) einen erheblichen Aufschwung. So fährt die HADAG im Sonderverkehr Pendler von Teufelsbrück zur Luftwerft.

Auch auf dem Gelände der ehemaligen Deutschen Werft entstehen wieder Arbeitsplätze, die ab Herbst 2003 mit dem neuen Anleger Rüschnpark als Teil der Linie 64 direkt an das Hamburger Nahverkehrs-Netz angeschlossen werden. Schließlich fahren die Schiffe der Linie 62 seit 1997 tagsüber im 15-Minuten-Takt nach Finkenwerder – dies ist einmalig in Hamburg.

HADAG-Chronik in Kürze

- 1888 Gründung der H.D.A.G. Hafen-Dampfschiffahrt-Actien-Gesellschaft am 8. August
- 1899 Übernahme der Jollenführer-Dienste (1979 eingestellt)
- 1899 Kauf der Lauenburger Dampfer (Verkauf 1905)
- 1900 Übernahme der Finkenwerder-Linie (heute Linie 62)
- 1918 Hamburg übernimmt Aktienpaket der HDAG am 23. Okt.
- 1921 HDAG bekommt die Konzession für die Hafentrundfahrt
- 1925 „Jan Molsen“ – das erste Motorschiff der Reederei – geht in Fahrt
- 1928 HHA und HDAG führen gemeinsamen Tarif ein
- 1937 Übernahme der Harburger Linie (1970 eingestellt)
- 1939 Übernahme der Reiherstieg Linie (1987 eingestellt)
- 1953 Seebäderdienst nach Helgoland und Sylt (bis 1984)
- 1965 Gründung des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV), HADAG über HHA assoziiert
- 1969 Beginn des England Fährdienstes (bis 1981)
- 1969 Neufirmierung: HADAG Seetouristik und Fährdienst AG
- 1971 Seebäderdienst auf der Ostsee (bis 1981)
- 1973 Zwei Ein-Mann-Hafentrfahrten mit Querstrahlruder in Fahrt
- 1980 Neue Schornsteinmarke und neues Logo
- 1981 Kreuzfahrtschiff „Astor“ geht in Fahrt (1984 verkauft)
- 1989 Bis 1993 werden sechs verbesserte Ein-Mann-Hafentrfahrten gebaut
- 1997 Inbetriebnahme des Typs Fährschiff 2000; 2003 ist das sechste Schiff im Bau
- 2000 Erste Hafentrfähre mit Mini-Slide-Rettungssystem in Dienst gestellt
- 2002 Zwei niedrige Wasser-Taxis ersetzen die ersten Ein-Mann-Fahren
- 2002/3 Einführung des elbkartengestützten Radarsystems auf DGPS-Basis sowie der elektronischen Fahrtzielanzeiger