



WYKER DAMPFSCHIFFS-REEDEREI
FÖHR-AMRUM GMBH



Das Ruderblatt

Das gemeinsame Magazin von W.D.R. und *neg* Niebüll GmbH



„NORDERAUE“ feierlich getauft
Neuer Katamaran im Bau
Hinter den Kulissen: Schiffs-TÜV
Wiener Leckereien auf der Hallig-Linie

magazin 2018

*Liebe Fahrgäste und Partner von
W.D.R. & **neg** Niebüll GmbH,*

2018 erscheint das gemeinsame Kundenmagazin von W.D.R. und **neg** Niebüll etwas später als gewohnt: Ganz bewusst haben wir die Taufe des neuen W.D.R.-Flaggschiffes M/S „NORDERAUE“ am 8. Juni abgewartet, um Ihnen einige Impressionen dieses feierlichen Ereignisses zeigen zu können. Viele von Ihnen waren an diesem sonnigen Frühsommertag live dabei. Einige haben selbst fleißig Fotos gemacht und zum W.D.R.-Fotowettbewerb eingereicht – die Sieger möchten wir Ihnen vorstellen. Herzlichen Dank allen, die die „NORDERAUE“ mit ihrer Anwesenheit und ihren guten Wünschen beim Start in ein hoffentlich langes, erfolgreiches ‚Schiffsleben‘ begleitet haben! Auch 2018 ist das Bild des Wyker Fährhafens noch von Bauarbeiten geprägt. Die Neugestaltung der „Alten Mole“ schreitet weiter voran. 2019 werden die Bauarbeiten voraussichtlich abgeschlossen sein, so dass dann wieder bis zu drei Fährschiffe parallel be- und entladen werden können. Nicht nur die W.D.R.-Kunden werden von der Neugestaltung mit neuer Fährbrücke und zweitem Seiteneinstieg profitieren, sondern auch die vielen Spaziergänger und Besucher des Wyker Hafens: Sie erwartet ab nächstem Jahr auf der

„Alten Mole“ ein modernes, maritimes Ambiente, das zum Verweilen einlädt. Während der Wyker Hafen 2019 in neuem Glanz erstrahlen wird, verwandelt



*Axel Meynköhm
Geschäftsführer
W.D.R.*



*Ingo Dewald
Geschäftsführer
neg Niebüll GmbH*

sich dann der Festlandshafen Dagebüll in eine Baustelle. Neben der Erneuerung des Deichdurchlasses ist hier auch die Neugestaltung des **neg**-Bahnhofs mit einer neuen, kleinen Bahnsteighalle geplant. Umfangreiche Fahrplanänderungen werden daher ab Frühjahr 2019 zwischen Niebüll und Dagebüll unvermeidlich sein – wir informieren Sie darüber online und in unserem nächsten Kundenmagazin.

Für den Moment wünschen wir Ihnen eine angenehme Reise mit uns – und natürlich viel Freude beim Lesen unseres aktuellen Kundenmagazins!

Herausgeber:

Wyker Dampfschiffs-Reederei
Föhr-Amrum GmbH, 25938 Wyk auf Föhr
www.faehre.de
neg Niebüll GmbH, 25899 Niebüll
Norddeutsche Eisenbahngesellschaft
www.neg-niebuell.de

Redaktion:

Frederik Erdmann, Anita Hallmann,
Petra Schweigel

Fotos: Harald Bickel, Archiv W.D.R., Archiv neg Niebüll, Christoph Jungbluth (Titel/S.6), Conoship (S.3), Edwin Schöneberger (S.6), Katja Verstynen (S.6), Verband Deutscher Reeder e.V. (S.7), DNVGL (S.8+9), Josef Ramsauer (S.10)

Produktion: Grafikbüro Bickel GbR

Druck: Schipplick & Winkler Printmedien, Lübeck

© 2018 Alle Rechte vorbehalten. Kopie/Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.

Flottenzuwachs: W.D.R. bestellt Katamaran in Holland



Ab Frühjahr 2019 in Dienst: Der neue W.D.R.-Passagierkatamaran.

Die „NORDERAUE“ ist gerade erst getauft worden, schon kündigt sich weiterer ‚Nachwuchs‘ für die W.D.R.-Flotte an: 2019 wird ein schneller Passagierkatamaran für bis zu 250 Fahrgäste seinen Dienst aufnehmen.

Die im Wattenmeer zulässige Reisegeschwindigkeit von 16 Knoten wird der 34,15 m lange, 10,50 m breite und maximal 1,40 m tiefe Katamaran ausnutzen, wenn er im kommenden Frühjahr seinen Dienst aufnimmt. Bis zu 250 Fahrgäste werden im Sommer an Bord des schnittigen Aluminiumschiffs Platz finden: 150 im Salon und auf dem Hauptdeck, 100 auf dem Sonnendeck (im Winter reduziert auf 150 Fahrgäste im beheizten Salon). Für Gepäck und kleine Mengen Stückgut ist ausreichend Platz eingeplant. An und von Bord gehen werden die Fahrgäste über den Bug, der mit den Fährbrücken verbunden werden kann. „Ein schnelles, flexibel einsetzbares Fahrgastschiff als Ergänzung zu unserer Fähren-

flotte haben wir schon lange geplant“, berichtet W.D.R.-Geschäftsführer Axel Meynköhn, „mit den niederländischen Designern von Conoship International und der Bauwerft Thecla Bodewes haben wir zwei leistungsstarke Partner gewonnen, um unsere Vision zu verwirklichen“. Eingesetzt werden soll der Katamaran auf der Föhr-Amrum-Linie, der Hallig-Linie, für Ausflüge und Charterfahrten. „Unser Ziel ist, das bestehende Netz von Schiffsverbindungen auszubauen und zu optimieren“, so Axel Meynköhn. Obwohl an Bord des neuen Schiffes der schnelle Transport im Vordergrund steht, wird am Komfort nicht gespart: Die Fahrgäste erwarten bequeme Sessel, große Panoramafenster und ein helles Interieur in modernem Design, selbstverständlich mit barrierefreiem Zugang für mobilitätseingeschränkte Gäste. Eine Gastronomie mit Bedienung am Platz ist nicht vorgesehen. „Wir haben aber einen Tresen eingeplant, so dass je nach Bedarf kleine Snacks und Erfrischungen angeboten werden können“, so Axel Meynköhn.

NORDERAUE nimmt ihren Dienst auf

Tauffeier bei Sonnenschein Heike Tholund ist Taufpatin

Am 8. Juni 2018 war es endlich soweit: Bei strahlendem Sonnenschein wurde die dritte W.D.R.-Doppelendfähre auf den Namen „NORDERAUE“ getauft. Hunderte ‚Taufgäste‘ erlebten mit, wie Taufpatin Heike Tholund die Flasche edlen französischen Taufchampagners beim ersten Anlauf an der Bordwand zerbersten ließ. Wir lassen die Indienststellung und Taufe in einigen Impressionen noch einmal Revue passieren...

Die erste Fahrkarte
für eine Überfahrt
mit dem neuen
Flaggschiff...



Ein Blick zurück: Kaum zu glauben, aber so sah die „NORDERAUE“ ziemlich genau zwölf Monate vor ihrer Taufe, im Frühsommer 2017, aus. Als noch weitgehend ‚hohler Vogel‘ steht sie hier in der Neubauhalle der Neptun-Werft.

Bereits Anfang Mai – und offiziell noch ‚ungetauft‘ – nahm die „NORDERAUE“ ihren Dienst auf der Föhr-Amrum-Linie auf. Hier liegt sie das erste Mal im Heimathafen Wyk auf Föhr.



8. Juni: Die „NORDERAUE“ liegt im Wyker Innenhafen. Hunderte ‚Taufgäste‘ – unter ihnen viele Zulieferer und Geschäftspartner der W.D.R., aber auch Insulaner und Urlaubsgäste – sind dabei...



... als Taufpatin Heike Tholund dem Schiff seinen Namen verleiht, der übrigens ein Tribut an jenen Wattstrom ist, den die W.D.R. auf der Föhr-Amrum-Linie täglich als Fahrwasser nutzt.



Unterstützt wurde die Taufpatin von Kapitän Jan-Hennig Erpenbeck, der auch die Bauaufsicht des Neubaus auf der Rostocker Neptun-Werft geleitet hat.



Zweiter Ehrengast war Bernard Meyer, Inhaber und Geschäftsführer der Meyer Gruppe mit Sitz im emsländischen Papenburg. Zu ihr gehört auch die Neptun-Werft, auf der die „NORDERAUE“ gebaut wurde.

Ganze 18 Stunden nach der Taufe war die „NORDERAUE“ schon wieder auf der Föhr-Amrum-Linie im Einsatz. Hier hat sie vor allem die Lkw-Kapazität erweitert: Als erstes W.D.R.-Fährschiff überhaupt befördert der Neubau Lastwagen auf vier Spuren nebeneinander.



Die Sieger

Fotowettbewerb zur Taufe der „NORDERAUE“

Fotowettbewerb

Aus Anlass der Taufe ihres neuen Flaggschiffs hatte die W.D.R. als ‚Taufgäste‘ zu einem Fotowettbewerb eingeladen: Wer mochte, konnte seine Eindrücke des Tauftags mit der Kamera festhalten. Fünf Tage nach der Taufe, am 13. Juni, wählte eine Jury aus den zahlreichen Einsendungen die drei Sieger aus – keine einfache Aufgabe angesichts vieler überaus gelungener Beiträge. Den folgenden drei Teilnehmenden hat die 13 Glück gebracht:



Den 1. Preis sicherte sich Christoph Jungbluth, der erst wenige Wochen vor der Taufe neu nach Föhr zugezogen ist. Er drückte genau in jenem Augenblick auf den Auslöser, als Taufpatin Heike Tholund die Champagnerflasche am Rumpf der „NORDERAUE“ zerbersten ließ. Sein Beitrag zierte die Titelseite.



Den 2. Preis erhielt Edwin Schöneberger aus Ottweiler für seine gelungene Impression des Tauftags – bei strahlendem Sonnenschein und sommerlichen Temperaturen waren viele Interessierte der W.D.R.-Einladung gefolgt, als ‚Taufgäste‘ an diesem wichtigen Moment im noch jungen ‚Schiffsleben‘ der „NORDERAUE“ teilzunehmen.



Aus etwas anderem Blickwinkel hat sich Katja Verstyne der Taufzeremonie genährt. Mit im Blick hatte sie dabei einige Gäste, die von ihrem ‚Logenplatz‘ auf dem Wyker Schutzdeich aus die Taufzeremonie mitverfolgten. Für diese Taufimpression verlieh ihr die Jury den 3. Preis.

Weltpremiere

Zweiter Blauer Engel für die „SCHLESWIG-HOLSTEIN“

Als erstes Fährschiff der Welt trägt die M/S „SCHLESWIG-HOLSTEIN“ das renommierte Umweltzeichen ‚Blauer Engel‘ gleich zweifach: Am 29.9.2017 nahmen Inspektionsleiter Kapt. Christ Tholund sowie der Sicherheits-, Umwelt- und Gefahrgutbeauftragte der W.D.R., Frederik Erdmann, im Rahmen einer kleinen Feierstunde am Hamburger Sitz des Verbands Deutscher Reeder e.V. die Zertifizierungsurkunde nach RAL-UZ 110 entgegen. Damit trägt die „SCHLESWIG-HOLSTEIN“ nun – neben ihrem Blauen Engel für „Umweltfreundliches Schiffsdesign“ nach RAL-UZ 141 – nun auch noch das Umweltzeichen für „Umweltschonenden Schiffsbetrieb“. Eine solche Doppelpremierung hat bislang noch kein anderes Fährschiff erhalten. Verliehen wurde sie unter anderem für den Betrieb mit umweltfreundlichem Marinegasöl, die Nutzung von Landstrom in den Häfen, die vollständige Abgabe von Schmutzwasser in den Häfen sowie ein besonderes, umweltbezogenes Schulungsprogramm für die Besatzung. Parallel zur Auszeichnung der „SCHLESWIG-HOLSTEIN“ konnte sich auch die AG Reederei Norden-Frisia als größte Gesellschafterin der W.D.R. über einen Blauen Engel freuen: Ihr Neubau M/S „FRISIA III“ wurde nach der Norm RAL-UZ 141 für umweltfreundliches Schiffsdesign prämiert. „Die zwei Schiffe erfüllen die strengen Umweltschutzanforderungen des Blauen Engels. Das zeigt,



Freuen sich über den zweiten Blauen Engel für die „SCHLESWIG-HOLSTEIN“: Kapt. Christ Tholund (rechts) und Frederik Erdmann bei der Verleihung in Hamburg.

dass ein ‚Mehr an Umweltschutz‘ beim Bau und an Bord möglich ist“, betonte Katharina Koppe vom Umweltbundesamt anlässlich der Verleihung. „Die Motoren der ‚FRISIA III‘ sind mit SCR-Anlagen und Partikelfilter ausgerüstet, so werden die Stickoxid- und Partikelemissionen deutlich gesenkt. Die ‚SCHLESWIG-HOLSTEIN‘ wurde nicht nur umweltfreundlich gebaut, sondern wird nun auch mit dem Blauen Engel für umweltschonenden Schiffsbetrieb ausgezeichnet. Sie ist also das erste Schiff, das beide Auszeichnungen trägt“. Aktuell arbeitet die W.D.R. daran, auch für ihren Neubau „NORDERAUE“ zwei Blaue Engel zu erlangen. Die designbezogenen Anforderungen nach RAL-UZ 141 sind bereits erfüllt, das Zertifizierungsverfahren läuft derzeit.



„Müssen Schiffe auch zum TÜV?“

Mancher Autofahrer sieht diesem Ereignis jedes Mal wieder mit Magengrimmen entgegen: Üblicherweise alle zwei Jahre müssen Pkw in Deutschland zum TÜV, größere Lkw sogar alle 12 Monate. Gibt es so etwas eigentlich auch bei Schiffen? Ja – was bei Fahrzeugen der TÜV (oder die DEKRA) ist, ist hier die Klassifikationsgesellschaft. Und die berüchtigte „HU“ nennt sich hier „Große Klasse“.

Schon 1760 – als an Autos noch nicht zu denken war – entstand in London mit Lloyd's Register of Shipping die erste Klassifikationsgesellschaft als eine Art „Schiffs-TÜV“. Heute gibt es weltweit gut 40 solcher Institutionen, die den Zustand von Schiffen gutachterlich bewerten und dabei überwachen, dass sie sowohl allen gültigen gesetzlichen Vorschriften als auch aktuellen technischen Standards entsprechen. Die Verantwortlichkeit einer Klassifikationsgesellschaft reicht dabei we-

sentlich weiter als jene des TÜVs an Land und beginnt bereits mit der Zusammenstellung klasseeigner Bauvorschriften. Wird ein Schiff gebaut, prüft die Klasse schon vor der Kiellegung die Konstruktionszeichnungen und begleitet dann den kompletten Bau: Jede an Bord eingebaute Komponente und jeder Bauabschnitt werden geprüft. Ist die Festigkeit des verwendeten Stahls ausreichend? Sind Schweißnähte einwandfrei? Sind an Bord eingebaute Werkstoffe überhaupt für ein Seeschiff zugelassen? Auf diese und viele, viele weitere Aspekte achtet das Team der Klassifikationsgesellschaft. Während des gut einjährigen Baus eines Schiffs von der Größe der „NORDERAUE“ fallen so mehrere tausend Einzelabnahmen an. Ist das Schiff schließlich fertig und erfüllt es sämtliche Vorschriften, so stellt die Klasse das „Klassenzertifikat“ aus – eine Art TÜV-Plakette für Schiffe. Sie gilt im Normalfall für fünf Jahre, dann wird



Die Sachverständigen der Klassifikationsgesellschaften, die an Bord von Schiffen gehen, werden Besichtiger genannt.



Die Tätigkeit des Besichtigers bringt auch jede Menge „Papierkram“ mit sich: Hier geht ein DNVGL-Besichtiger Schiffszertifikate durch.



Besonders überprüfen Besichtigter den Zustand des Schiffsrumpfs.

das Schiff – gedockt in einer Werft – im Rahmen der „großen Klasse“ erneut von der Klassifikationsgesellschaft auf Herz und Nieren geprüft. Sie konzentriert sich dabei auf den Schiffskörper, die technische Ausrüstung des Schiffes, seine Maschinenanlage und die Elektrik. Ebenso wie der TÜV kann auch die Klassifikationsgesellschaft Auflagen erteilen, wenn sie Mängel feststellt. Sind die Auflagen erfüllt bzw. ist alles in Ordnung, so wird die Klasse um weitere fünf Jahre verlängert – das Schiff

hat seine „HU“ erfolgreich absolviert. Geprüft wird es allerdings auch in regelmäßigen Abständen während des fünfjährigen „Klassenlaufs“ – für Fahrgastschiffe sind jährliche Besichtigungen alle zwölf Monate vorgeschrieben, und zwar inklusive einer Besichtigung des Schiffsrumpfs im Dock. Für welche Klassifikationsgesellschaft sie sich entscheidet, ist einer Reederei – mit bestimmten Einschränkungen – freigestellt. Die zwölf namhaftesten, weltweit anerkannten Gesellschaften haben sich in einem Dachverband zusammengeschlossen, der sogar Beraterstatus bei der Schifffahrtsorganisation der Vereinten Nationen hat. Die W.D.R. arbeitet mit zwei dieser Klassifikationsgesellschaften zusammen: Bureau Veritas – in Paris beheimatet – betreut die „NORDERAUE“ und den in Holland entstehenden neuen Passagierkatamaran, die übrigen Fähren sind von DNVGL mit Sitz in Oslo und Hamburg klassifiziert – jener Klassifikationsgesellschaft, in der 2013 der frühere Germanische Lloyd aufgegangen ist.



Welche Klasse ein Schiff hat, verrät eine Buchstabenkombination beidseits in der Schiffsmitte an der „Freibordmarke“

Wer hätte das gedacht? Wann man als gastronomische Höhepunkte an Bord der „HILLIGENLEI“ Krabbenbrötchen und Friesentee erwartet, liegt man falsch – beides gibt es zwar, aber eben nicht nur. Vielmehr wartet Josef „James“ Ramsauer, Pächter und ‚Wirt‘ der „HILLIGENLEI“, mit kulinarischen Genüssen auf, die mancher seiner Gäste wohl eher beim zünftigen Einkehrschwung im winterlichen Skiurlaub oder beim Bummel über Wiens Flaniermeile erwarten würde: Sachertorte gibt es ebenso wie Bauernkrapfen oder „Mohr im Hemd“. Mohr im Hemd? „Das ist eine typische Süßspeise der Wiener Küche“, erzählt James Ramsauer,

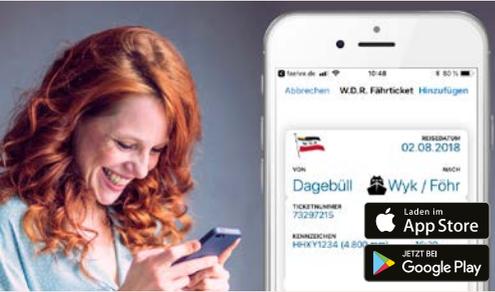
„ein kleiner Gugelhupf wird mit heißer Schokoladensoße übergossen und dann mit Schlagsahne – oder wie man in Österreich sagt, mit Obers – garniert“. Mitte der 1970er Jahre kam Josef Ramsauer, gebürtiger Linzer, gelernter Friseur und später eine Zeitlang in München tätig, auf die Insel Föhr. Ein Freund, der bereits auf der Insel arbeitete, hatte ihn in einer Postkarte zum Nachkommen aufgefordert – und dabei unter anderem sonnige Palmenatmosphäre in Aussicht gestellt. Die fand „James“ Ramsauer, wie er an der Küste bald genannt wurde, bei seiner Anreise an einem trüben Novembertag zwar nicht vor – geblieben ist er dennoch. Anfang der

1980er Jahre begann seine Laufbahn als Steward auf den W.D.R.-Fähren, später war er viele Jahre Chefsteward auf der „INSEL AMRUM“, bevor er sich schließlich 2000 selbständig machte und die Gastronomie auf der Hallig-Linie pachtete. An Bord der „HILLIGENLEI“ verwöhnt er die Gäste gemeinsam mit seinem langjährigen Mitarbeiter Martin Milenz mit einem bunten Potpourri von Leckereien



aus seiner einstigen österreichischen und seiner heutigen friesischen Heimat – sowohl unter Deck als auch, im Sommer, auf dem Sonnendeck. Persönlich geht es zu, James und Martin kennen ihre Gäste. Und sie probieren gern etwas Neues

aus – Cocktails aus Brasilien oder seit gut zwei Jahren eben auch Mehlspeisen aus Wien. Diese sind übrigens keinesfalls Plagiate, sondern stammen original aus Österreich – von Toni Kaiser. „Mir macht es Spaß, meine Gäste zu überraschen“, betont James Ramsauer, der inzwischen sogar in Bern eine Barista-Prüfung absolviert hat, „wer rechnet schon damit, dass es auf einer Wattenfähre Spezialitäten aus Österreich gibt?“ Und so ist die Gastronomie an Bord an sich schon ein Grund, mit der „HILLIGENLEI“ auf die Halligen zu fahren – das hilft sogar, wenn man den ‚Geschmack‘ des letzten Skiurlaubs auf einer alpinen Jausenstation vermisst ...



2.1 am Start

Seit gut eineinhalb Jahren gibt es die App faehre.de. Anfang 2018 hat die W.D.R. die Version 2.1 vorgestellt. Sie wartet mit zahlreichen Verbesserungen auf: Fahrkarten sind jetzt auch offline verfügbar, bei Apple-Endgeräten ist die Wallet-Funktion nutzbar, es gibt eine Kalenderevent-Export-Funktion sowie einen Datumsfilter für Fahrzeugbuchungen und Push Benachrichtigungen über wichtige Ereignisse. Man kann sich aktuelle Schiffspositionen und die Webcams der Fährmolen anzeigen lassen. Abgerundet wurde der Relaunch mit einem neuen Layout, das die Übersicht und den Bedienkomfort weiter verbessert. „Wir bleiben dran und werden unsere App konsequent weiterentwickeln“, verspricht Jürgen Petersen, IT-Mitarbeiter und für das Mobilangebot der W.D.R. verantwortlich.

Reisetipps

Fahrzeuglänge richtig angeben

Achten Sie bei der Buchung auf die korrekte Gesamtlänge, inklusive Heckgepäckträger. Bei Angabe einer zu geringen Länge kann es dazu kommen, dass Ihr Fahrzeug erst auf einer späteren Abfahrt mitgenommen wird!

Rechtzeitig verladebereit sein

Gebuchte Fahrzeuge müssen 15 Min. vor Abfahrt eingecheckt sein. Bitte planen Sie genug Zeit ein. In Dagebüll empfehlen wir, im Sommer ca. 45 Minuten vor der Abfahrt am Autoterminal einzutreffen.

Informiert bleiben

Bitte prüfen Sie am Tag vor Ihrer Überfahrt online, ob es zu Fahrplanänderungen z.B. durch Niedrigwasser kommt.

Die Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH betreibt auf komplett eigenwirtschaftlicher Basis den Fährverkehr nach Föhr, Amrum, Hooge und Langeneß sowie den ÖPNV auf Föhr und Amrum.

Die W.D.R. im Überblick:

Gründung: 1885
 Mitarbeiter: ca. 160
 Gesellschafter: 315
 Autofähren: 5 | Busse: 8
 1 Passagierkatamaran im Bau

Einführung einer neuen Signaltechnik

Schneller nach Esbjerg dank „Signalprogramm“

Niebuß – Esbjerg

Die heutige Signaltechnik in Dänemark ist veraltet – sie ist aus den 50er und 70er Jahren. Weder kann man Ersatzteile kaufen, noch lässt sich die Technik weiterentwickeln, noch ist hinreichend qualifiziertes Personal verfügbar. Deshalb hat der dänische Schienennetzbetreiber Banedanmark beschlossen, das Europäische Signalsystem (ETCS = European Train Control System, deutsch: Europäisches Zugbeeinflussungssystem) einzuführen. Dabei handelt es sich um ein System, das grundlegender Bestandteil des zukünftigen einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems ist und langfristig die verschiedenen Zugbeeinflussungssysteme in Europa ablösen wird. Dänemark ist damit ein Vorreiter, in der BRD sind bislang nur einzelne Streckenabschnitte ausgerüstet. Anders als der Name es vermuten lässt, werden im Zuge der dänischen ETCS-Ein-

führung im Level 2 sämtliche Signale zurückgebaut, da eine Anzeige entlang der Strecke nicht mehr erforderlich ist. Mit der Technik werden die Signale zukünftig per Funk und Wegimpulsgeber (Gleiskontakte) mit den Fahrzeugen ausgetauscht und nur noch auf einem Display im Führerstand angezeigt. Für die Umsetzung laufen bereits seit 2010 umfangreiche Vorbereitungsarbeiten im ganzen Land. Die ursprünglich geplante Fertigstellung mit Umstieg auf das neue Signalsystem in 2020 wurde mittlerweile auf das Jahr 2023 korrigiert. Welche Vorteile hat das für die Region Nordfriesland/Südtondern? Durch Standardisierung bei der Zugsicherung wird Interoperabilität ermöglicht. So können Eisenbahnverkehre ohne Traktionswechsel an nationalen Grenzen Fahrten quer durch Europa reali-



siert werden. Die bisherige Lösung einer Ausstattung mit dänischen und deutschem Signalsystem auf der **neg**-Strecke nach Dänemark wird damit abgelöst. Im Zuge der Signalumrüstung wird der Haltepunkt Süderlügum aufgewertet zu einem Bahnhof. In Folge dessen können zukünftig Züge kreuzen, was wiederum zur Erhöhung der Kapazität beitragen kann.

Schneller nach Esbjerg

Einhergehend mit dem Signalprogramm ist es möglich, die Geschwindigkeit auf der Strecke (Esbjerg -) Bramming – Tondern von heute 75-100 km/h auf künftig 120 km/h zu erhöhen. Vor diesem Hintergrund hat die **neg** beschlossen, auf ihrer Strecke von Niebüll nach Tondern ebenfalls die Geschwindigkeit zu erhöhen und – um die Interoperabilität zu erhalten – bereits in den kommenden Jahren auch

das europäische ETCS einzuführen, allerdings im Level 1. Dazu bedarf es lediglich kleiner Veränderungen an der Trassierung. Heutzutage braucht man gute 2 Stunden für eine Fahrt von Niebüll nach Esbjerg. Dank einer dann möglichen Geschwindigkeitserhöhung dauert die Zugfahrt von Niebüll nach Esbjerg zukünftig nur noch 88 Minuten. Während die Wartezeit heute aufgrund ungünstiger Anbindungen an Wochenendtagen mehr als 30 Minuten beträgt, ist künftig ein verzögerungsfreies Umsteigen möglich: Dank der auf unter 90 Minuten reduzierten Fahrzeit sind die Taktknoten Esbjerg und Niebüll optimal verbunden – während Niebüll zur vollen Stunde angefahren wird, wird Esbjerg zur halben Stunde bedient. Nutzen Sie schon jetzt die Gelegenheit für einen Ausflug von Dagebüll über Niebüll nach Tondern!



Von früh bis spät für Sie unterwegs

Zusätzliche Früh- & Spätverbindungen auf der Strecke Niebüll – Dagebüll laden zu langen Tagestouren in der Region ein.

Nutzen Sie Ihren Urlaub für Tagesausflüge und erleben Sie Nordfriesland, Flensburg und Dänemark auf einer Entdeckungstour mit Bus, Bahn und Fähre! Entdecken Sie Sehenswürdigkeiten, Natur und die Geschichte verschiedener Orte: Ob das gastronomische Angebot in Dagebüll, Museen und Innenstadt in Niebüll, Hafen und Shopping in Husum, Kaufmannshöfe und Nordertor in Flensburg, Dünenlandschaft auf Sylt, historisches Ambiente in Tønder oder mittelalterliche Fachwerkhäuser Ribe – es gibt eine Menge an Angeboten. Dank der neuen frühen und späten Verbindungen haben Sie die Möglichkeit, Ihren Tagesausflug von Amrum oder Föhr auf das Festland auszudehnen: Seit diesem Frühjahr fährt die **neg** auch in den frühen Morgen- und Abendstunden auf der Strecke Niebüll – Dagebüll. Die späte Abfahrt ist Mo-Do um 20:10 ab Niebüll mit Ankunft in Dagebüll Mole um 20:29; Fr-So fährt der Zug um 20:35

ab Niebüll und kommt um 20:54 auf der Mole in Dagebüll an. Die letzte Rückfahrt ab Dagebüll Mole startet Mo-Do um 20:35 und endet um 20:54 in Niebüll; Fr-So geht es um 21:00 ab Dagebüll Mole zurück nach Niebüll; dort Ankunft um 21:19. Weitere Fahrzeiten finden Sie im aktuellen Sommerfahrplan der **neg**. Zu den Kosten (Stand Juni 2018):

- Eine einfache Fahrt kostet 7,20 €; mit einer BahnCard 25 oder 50 erhält man 25 % Rabatt.
- Für eine Tages-Hin- und Rückfahrt zahlt der Fahrgast lediglich 7,50 €.
- Für Vielfahrer bietet sich die Monatskarte für 88 € an.
- Pendler profitieren von einem Jahresabo, das umgerechnet auf den Monat nur 73,33 € kostet.
- Besonders attraktiv ist die Bademonatskarte. Für zwei zusammenhängende Monate in der Zeit von April bis Oktober sind lediglich 49 € zu bezahlen.

Fahrkarten erhalten Sie im **neg** KundenCenter in Niebüll, beim **neg** Zugpersonal (Barzahlung), im DB Reisezentrum, am Fahrkartenautomaten und online (www.nah.sh oder www.bahn.de). Bei Fragen erreichen Sie das **neg** KundenCenter Mo-Fr 7:50-16:30, Sa. 8:50-16:30 (ab 1.10. nur bis 14:30) und So 8:50-14:30 (im Juli & August) unter +49 4661 980 88-90. Weitere Informationen gibt es unter www.neg-niebuell.de.

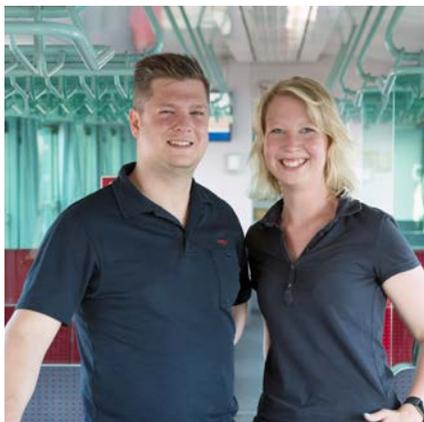


Betriebsdienst Lokführer und Transport

Karriere auf der Schiene

Um Eisenbahner/in im Betriebsdienst (EiB L/T) zu werden, absolviert man eine duale, dreijährige Ausbildung. Die Ausbildungsjahre finden abwechselnd im Betrieb und in der Berufsschule statt.

In der Berufsschule erwirbt man Kenntnisse in berufsspezifischen Lernfeldern wie z.B. Physikalische Grundlagen, Fahrzeuge auf Verwendbarkeit und Sicherheit zu prüfen und Maßnahmen bei gefährlichen Ereignissen zu ergreifen. Man lernt Züge zusammenzustellen, deren Gesamtgewichte zu ermitteln und Bremsgewichte auszurechnen. Im Betrieb setzt man das theoretische Wissen um: Man lernt den Eisenbahnbetrieb in der Praxis kennen, bspw. wie ein fachgerechter Umgang mit den Kunden aussieht, wie man das Qualitätsmanagementsystem des Ausbildungsbetriebs anwendet, wie Züge gebildet und



Bremsen geprüft werden und natürlich des Führen von Triebfahrzeugen. Zusätzlich werden bei der betrieblichen Ausbildung Kenntnisse über die Rechte und Pflichten während der Ausbildung, Organisation des Betriebes und Umweltschutz vermittelt. Als Lokführer steht man im engen Kontakt mit dem Stellwerk und sorgt gemeinsam mit dem Fahrdienstleiter für einen flüssigen Regelbetrieb, denn Eisenbahn ist Teamarbeit. Erstmals ab Sommer 2018 bietet die **neg** an, Eisenbahner/innen im Betriebsdienst auszubilden.

Luxemburg meets Nordfriesland

Die neg Niebüll GmbH (neg), bekannt als Norddeutsche Eisenbahngesellschaft, ist ein in Niebüll ansässiges mittelständisches Unternehmen mit derzeit 75 Mitarbeitern. Seit 1895 verbindet sie Tradition mit Innovation im Kreis Nordfriesland. Die neg ist eine 100%-ige Tochter der staatlichen Eisenbahngesellschaft in Luxemburg „Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois“ (CFL). Als Eisenbahnverkehrsunternehmen betreibt die neg den Eisenbahnverkehr zwischen Niebüll und Dagebüll mit Fähranschluss zu den Inseln

Föhr und Amrum. In Kooperation mit der dänischen ARRIVA Tog A/S fährt sie auf der Strecke Niebüll - Tønder in Dänemark. Jährlich befördert die neg mehr als 420.000 Fahrgäste. In der freien Werkstatt der neg werden Bahn- und Nutzfahrzeuge repariert und gewartet. Das neg-Werkstattsteam besteht derzeit aus 22 Mechatronikern und Wagenmeistern. Im Betrieb werden aktuell drei Kfz-Mechatroniker ausgebildet. Als Eisenbahninfrastrukturunternehmen sorgt die neg u. a. für intakte Gleisanlagen, Bahnübergänge und Haltestellen auf den Strecken der neg und stellt Gleisanlagen für das Güterverkehrszentrum Neumünster und am Flugplatz Sylt sicher.

neg ≡



der schienenstrang

Das gemeinsame Magazin von **neg** Niebüll GmbH und W.D.R.

Neue Signale: Schneller nach Esbjerg

Neue Früh- und Spätverbindungen: Längere Tagesausflüge

Neue Ausbildung: Karriere auf der Schiene



magazin 2018