

# DAS RUDERBLATT

DAS AKTUELLE MAGAZIN DER W.D.R.



Wyker Dampfschiffs-Reederei  
Föhr-Amrum GmbH

FÜR ALLE INSULANER UND URLAUBSGÄSTE

*Herzlich willkommen bei der W.D.R. Passend zu Beginn der Saison 2008 berichten wir über Engagement im Umweltschutz, Leckereien aus der Region, Sicherheit bei der W.D.R. und allerlei Strandgut. Freuen Sie sich auf Meldungen und Meinungen, auf spannende Einblicke, nützliche Informationen und interessante Ausblicke. Viel Spaß beim Blättern, Lesen, Schmökern – und gute Fahrt mit der W.D.R.*

## Ausgezeichnet

NationalparkPartner W.D.R. Seite 1

## Verjüngt

Winterzeit ist Wertzeit Seite 3

## Schmackhaft

Guten Appetit mit Uthlande-Produkten Seite 4

## Sicher

Sicherheits- und Umweltmanagement Seite 5

## Vorgestellt

W.D.R.-Mitarbeiter im Porträt Seite 6

## Schneller

Kurswagenverbindungen nach Dagebüll Seite 7

## Aufgelesen

Wem gehört Strandgut? Seite 8

## IMPRESSUM

### Herausgeber:

Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH  
25938 Wyk auf Föhr · www.fachre.de

**Redaktion:** Petra Südmeyer (www.buero3.de)  
Frederik Naumann

**Fotos:** Harald Bickel, sonst siehe Bildunterschrift

**Produktion:** Grafikbüro Bickel GbR

**Druck:** Boyens Offset, Heide

©2008 Alle Rechte vorbehalten. Kopie/Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.

## Auszeichnung dokumentiert Engagement für Umweltschutz

# W.D.R. ist NationalparkPartner



*Als NationalparkPartner engagiert sich die W.D.R. für den Schutz und die nachhaltige touristische Weiterentwicklung des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer*

Am 9. August 2007 war es soweit: Nach Abschluss eines mehrmonatigen Aufnahmeverfahrens wurde die W.D.R. mit der Unterzeichnung eines entsprechenden Kooperationsvertrags offizieller Partner des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer. „Für die Wyker Dampfschiffs-Reederei ist der Status als NationalparkPartner eine schöne und zukunftsweisende Auszeichnung“, freut sich Geschäftsführer Axel Meynköhn. „Sie dokumentiert unser Engagement für die Insel- und Halligregion. Für die W.D.R. sind Qualität und Umweltschutz wichtige Unternehmensziele, als NationalparkPartner wollen wir dies auch nach außen deutlich machen.“

Ziel der Nationalpark-Partnerschaften, die jeweils für einen Zeitraum von drei Jahren vergeben werden, ist die Förderung einer langfristigen Zusammenarbeit zwischen dem Nationalparkamt und regionalen tou-

ristischen Dienstleistern. NationalparkPartner sind grundsätzlich in der Region Dithmarschen/Nordfriesland und mit engem Bezug zum Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer tätig. Neben Verkehrsträgern (Reedereien, Eisenbahnverkehrsunternehmen u.ä.) können sich auch Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe, Wattführer und Kommunen zertifizieren lassen.

Gemeinsame Zielsetzung aller NationalparkPartner ist es, das schleswig-holsteinische Wattenmeer zu schützen und für Gäste im Rahmen eines nachhaltigen, qualitativ hochwertigen Urlaubsangebots erlebbar zu machen. Dienstleister und Unternehmen, die NationalparkPartner werden möchten, müssen im Rahmen ihres Aufnahmeverfahrens zahlreiche Qualitäts- und Umweltkriterien erfüllen.

Ein eigener Vergaberat entscheidet am Ende des Verfahrens über die Erteilung des

Nationalpark  
Wattenmeer



NATIONALPARK-PARTNER

Partner-Status. In ihm sind Repräsentanten des Nationalparkamts, der Insel- und Halligkonferenz sowie des unabhängigen Beratungsunternehmens Inspektour GmbH vertreten. „Wir haben das Aufnahmeverfahren für die W.D.R. im Frühjahr vergangenen Jahres beantragt und dies zum Anlass genommen, unsere Dienstleistungen noch einmal genau zu überprüfen und einige Verbesserungen umzusetzen“, erinnert sich Axel Meynköhn. „Anfang Juli 2007 fand dann im Nationalpark-Haus in Husum die entscheidende Sitzung des Vergaberats statt. Zwei Repräsentanten der W.D.R. haben den Mitgliedern dieses Gremiums dabei noch einmal unser Selbstverständnis als Nationalparkreederei erläutert und offene Fragen beantwortet. Am Ende entschied der Vergaberat, uns den NationalparkPartner-Status zuzuerkennen. Für alle Mitarbeiter war dies zugleich Motivation und Anerkennung ihrer geleisteten Arbeit.“

Als NationalparkPartner hat sich die W.D.R. verpflichtet, im Interesse ihrer Kunden strenge Qualitätskriterien zu erfüllen und gemeinsam mit anderen regionalen Tourismusdienstleistern an der weiteren Verbesserung des Urlaubserlebnisses im Nationalpark Wattenmeer zu arbeiten. Sie versteht sich außerdem als Botschafter in Sachen Nationalpark und informiert ih-

re Gäste über Natur und Landschaft in der Region. „Dieser Informationsaspekt ist uns wichtig, denn er birgt die Chance, auch unsere Kunden für den Schutz des Wattenmeers zu gewinnen“, erklärt W.D.R.-Betriebsleiter Heiko Litschke. „Deshalb haben wir noch 2007 auf unseren Schiffen eigene Infoständer mit Informationsmaterial rund um den Nationalpark aufgestellt. Unsere Feriengäste können sich hier informieren und so schon unterwegs vieles über ihre Urlaubsregion erfahren.“

Umgekehrt darf die W.D.R. mit dem NationalparkPartner-Logo für sich werben. „Dieser Werbeeffekt ist natürlich positiv und begrüßenswert“, erläutert Axel Meynköhn. „Noch wichtiger ist uns das NationalparkPartner-Projekt aber als Netzwerk engagierter Tourismusdienstleister. Schließlich stehen wir im Wettbewerb mit anderen Regionen, und damit wir diesen langfristig bestehen können, müssen wir unser touristisches Angebot weiterentwickeln. Gelingen kann dies nur gemeinsam. Das NationalparkPartner-Projekt bietet hier eine ideale Plattform.“ Natürlich spielt der Schutz des empfindlichen Wattenmeerraums für alle NationalparkPartner eine zentrale Rolle – sie verpflichten sich, ihre Produkte/Dienstleistungen so umweltschonend wie möglich zu erbringen. „Die W.D.R. hat hier schon in

der Vergangenheit sehr viel getan“, erklärt Betriebsleiter Heiko Litschke und zählt verschiedene Maßnahmen auf: den umweltfreundlichen Schiffsbetrieb mit niedrigen Geschwindigkeiten, den Einsatz moderner, TBT-freier Schiffsfarben oder den Kauf von Omnibussen mit sehr niedrigem Kraftstoffverbrauch.

„Übrigens fahren unsere Fähren und Ausflugsschiffe ausschließlich mit dem besonders umweltfreundlichen Treibstoff MGO, Marine Gas Oil. Mit seinem sehr niedrigen Schwefelgehalt leistet die W.D.R. einen Beitrag zum Klimaschutz. Das in der Hochseeschifffahrt verwendete, billigere, aber eben auch schadstoffhaltigere Schweröl hat bei uns keinen Platz.“

Axel Meynköhn erinnert in diesem Zusammenhang auch an das neue Reedereigebäude in Wyk, das 2005 eingeweiht wurde: „Dieses moderne Dienstleistungsgebäude ist mit seiner optimalen Wärmedämmung ein Beispiel für energieeffizientes Bauen.“

Um ihr Umweltengagement strukturiert weiterzuentwickeln, hat die W.D.R. im Rahmen ihres Aufnahmeverfahrens als NationalparkPartner eine eigene Umweltcharta erarbeitet. Sie besteht aus zwölf einzelnen Richtlinien und dient allen Mitarbeitern als Leitfaden für nachhaltigen Schiffs- und Omnibusbetrieb. (fn)



### Möchten Sie mehr über die NationalparkPartner erfahren?

Im Internet finden Sie unter

**[www.nationalpark-partner.de](http://www.nationalpark-partner.de)**

viele interessante Informationen rund um die Idee des NationalparkPartner-Projekts, ebenso wie eine Zusammenstellung aller teilnehmenden Partnerbetriebe. Wenn Sie mehr über den Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer erfahren möchten, dann sollten Sie einen Besuch im Multimar Wattforum Tönning ([www.multimar.de](http://www.multimar.de)) und im Nationalpark-Haus Husum ([www.nationalparkhaus-husum.de](http://www.nationalparkhaus-husum.de)) nicht verpassen.

Übrigens: Das schleswig-holsteinische NationalparkPartner-Projekt hat deutschlandweit Modellcharakter! Eine Übertragung auf andere Nationalparks – und damit die Schaffung eines bundesweiten Netzwerkes von NationalparkPartner – wird bereits angestrebt.

## Verjüngungskur für die W.D.R.-Flotte

## Winterzeit ist Werftzeit



Die „Hilligenlei I“ (vorn) und die „Nordfriesland“ im Dock der Husumer Dock und Reparatur GmbH & Co. KG (Foto: Friedrich Amfaldern).

**Ein strahlender Wintertag Anfang 2008: Im Dock der Husumer Dock und Reparatur GmbH & Co. KG liegen „hoch und trocken“ zwei Fährschiffe der W.D.R.: das Flaggschiff M/S „Nordfriesland“ und die kleinere Halligfähre M/S „Hilligenlei I“.**

Auf dem Sonnendeck der „Nordfriesland“, wo sich im Sommer sonnenhungrige Urlauber und Tagesgäste tummeln, regieren jetzt die Maler. Und auf dem Fahrzeugdeck der „Hilligenlei I“, wo bald wieder Pkw, Lastwagen und Stückgut transportiert werden, steht ein Hubsteiger. Auch hier gilt: „frisch gestrichen!“

Traditionell ist der Winter bei der W.D.R. die Jahreszeit, in der alle Schiffe gründlich überholt werden, damit sie sich dem Gast stets in bestem Zustand präsentieren. „Im Winterfahrplan von Oktober bis März haben wir weniger Abfahrten, deshalb nutzen wir diese Monate für die Wartungsarbeiten und Werftzeiten“, erklärt Inspektor Hans Lunks. „Im Sommer benötigen wir alle Schiffe im Regelbetrieb.“

Bei der ‚Verjüngungskur‘, der sich alle Fähren und Ausflugsschiffe der W.D.R. regelmäßig unterziehen, geht es aber nicht nur um ‚optische Schönheit‘. Hans Lunks: „Die Renovierung der Innenräume und die Malerarbeiten sind nur ein Teil. Mindestens ebenso wichtig sind die verschiedenen technischen Wartungsarbeiten. Sie gewährleisten, dass unsere Schiffe ihren Dienst sicher und zuverlässig versehen können.“

Viele Wartungsarbeiten an Bord eines Schiffes sind gesetzlich festgeschrieben. So müssen beispielsweise die Rettungsmittel regelmäßig von einer zugelassenen Spezialfirma überprüft und mit einem entsprechenden Prüfzertifikat versehen werden. In regelmäßigen Abständen überzeugt sich die zuständige Klassifikationsgesellschaft, der Germanische Lloyd, vom einwandfreien technischen Zustand jedes W.D.R.-Schiffes. Er nimmt dabei die Aufgaben eines „Schiffs-TÜV“ wahr. Außerdem kommt auch die Hamburger See-Berufsgenossenschaft an Bord, um sicherheitsrelevante Teile der Schiffsausrüstung zu überprüfen.

Um ein Schiff stets in gutem Zustand zu halten, reicht die jährliche Wartungsperiode allein allerdings nicht aus. Hans Lunks: „Unsere Fähren und Ausflugsschiffe werden von ihren Besatzungen das ganze Jahr über gepflegt und gewartet. Jeden Tag überprüfen Besatzungsmitglieder, ob alles an Bord in Ordnung ist. Nötige Reparaturen werden sofort erledigt.“

Umfangreichere Arbeiten lassen sich jedoch während des regulären Schiffsbetriebs nicht ausführen. Deshalb werden während der Wintermonate alle Schiffe nacheinander aus dem Betrieb genommen und gründlich überholt. Auch hier erledigen die Besatzungen – oft in Zusammenarbeit mit Zulieferfirmen – viele Arbeiten selbst, während das Schiff im Hafen oder in der Werft liegt. Die reine Dockzeit der Schiffe ist verhältnismäßig kurz und dient vor allem dazu, Arbeiten am Unterwasserschiff auszuführen.

„Die Dockzeiten werden langfristig geplant“, erklärt Lunks, „unsere Inspektion setzt sich frühzeitig mit den Besatzungen zusammen, um alle notwendigen Arbeiten festzulegen und genau abzustimmen, was in der Werft erledigt werden muss. Dadurch wird die Dockzeit optimal ausgenutzt.“

Eine zuverlässige, fahrplanmäßige Insel- und Halligversorgung ist natürlich auch während der Werftzeiten gewährleistet: Auf der Strecke Dagebüll-Föhr-Amrum wird stets nur eines der großen Fährschiffe zur Zeit aus dem Regelbetrieb abgezogen, ersatzweise kommt dann die kleinere Reserve- und Verstärkerfähre „Insel Amrum“ zum Einsatz.

Und auf der Halligstrecke verkehrt statt der „Hilligenlei I“ entweder ein reines Fahrgastschiff der W.D.R. (M/S „Störtebeker“ bzw. M/S „Rüm Hart“) oder die Fähre einer anderen Reederei, die kurzzeitig eingechartert wird. Rechtzeitig zum Frühlingsbeginn heißt es dann überall an Bord wieder „klar Schiff“ – und dort, wo einige Wochen zuvor noch der Malerpinsel geschwungen wurde, genießen Gäste aus nah und fern den Beginn ihres sonnigen Insel- oder Halligurlaubs.

(fn)



Frische Lebensmittel von den Inseln und Halligen

# Guten Appetit mit den Uthlande-Produkten!



*Vertrautes Bild auf Föhr: viel Platz für Mensch und Tier in einer gesunden Umwelt.*

**Stammgästen ist es vielleicht schon aufgefallen: Immer öfter findet man in Nordfriesland Lebensmittel, die mit dem geschützten Gütesiegel „Uthlande – Produkte von Inseln und Halligen“ werben.**

Diese sogenannten Uthlande-Produkte sind das Ergebnis einer Initiative der Insel- und Halligkonferenz, deren Ziel es ist, den Verzehr gesunder Lebensmittel aus der Region zu fördern. Die Vergabekriterien für das Gütesiegel sind streng: So stammen etwa Fleisch- und Wurstwaren, die unter dem Uthlande-Label vermarktet werden, ausschließlich von Tieren, die auf den nordfriesischen Insel und Halligen geboren wurden und aufgewachsen sind. Nur diese Tiere, die inmitten des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer gegrast haben, dürfen von zertifizierten und streng kontrollierten Betrieben in der Region zu schmackhaften Uthlande-Produkten verarbeitet werden.

Das Uthlande-Rindfleisch stammt überdies ausschließlich von Fleischrindern aus Mutterkuhherden, mithin also nicht aus

Milchviehbeständen. Dies wirkt sich sowohl auf die Fleischqualität als auch auf den Geschmack positiv aus.

Sowohl für den Verbraucher als auch für die einheimische Bevölkerung insgesamt bringen die Uthlande-Produkte eine Reihe von Vorteilen: Sie bürgen für eine transparente, streng kontrollierte Wertschöpfungskette, schaffen und sichern Arbeitsplätze in der Region, fördern die Landschaftspflege und tragen zum Tierschutz bei, denn durch die Schlachtung vor Ort bleiben den Tieren lange Transportwege erspart.

Und was vielleicht das Wichtigste ist: Produkte aus der Region Uthlande schmecken „natürlich lecker“! Zu einem richtigen Insel- oder Halligurlaub gehören sie also einfach dazu. Da überrascht es nicht, dass sich die Uthlande-Produkte bei Einheimischen ebenso wie bei Urlaubern zunehmender Beliebtheit erfreuen und in den Regalen von immer mehr Geschäften zu finden sind. 2007 war für diese regionale Vermarktungsinitiative ein besonders erfolgreiches Jahr: Im Rahmen einer Initiative zur Professionalisierung des Produk-

tauftritts konnte die Zahl der teilnehmenden Verkaufsstellen erheblich ausgeweitet werden, ein Flyer wurde produziert, und seit kurzem gibt es sogar einen eigenen Filmspot zur Uthlande-Regionalvermarktung.

Diese vielfältigen Bemühungen haben sich doppelt gelohnt: Ende letzten Jahres wurde die Region Uthlande im Wettbewerb „natürlich regional! 2007“ ausgezeichnet, sie darf nun – ebenso wie 51 weitere Regionalinitiativen aus ganz Deutschland – zwei Jahre lang mit dem entsprechenden Logo werben. Veranstaltet wird dieser Wettbewerb vom Deutschen Verband für Landschaftspflege e.V. (DLV) unter der Schirmherrschaft von Bundeslandwirtschaftsminister Horst Seehofer. (fn)



## ... und wo gibt es die Uthlande-Produkte?

Leckere und gesunde Produkte aus der Region Uthlande bekommen Sie in vielen Kaufhäusern, Lebensmittelgeschäften und Supermärkten auf Föhr, Amrum, Sylt und Pellworm. Im Internet finden Sie unter:

**[www.inselundhalligkonferenz.de](http://www.inselundhalligkonferenz.de)**

eine aktuelle Auflistung der teilnehmenden Händler – achten Sie einfach auf das Logo „Uthlande – Produkte von Inseln und Halligen“.

Auf der Website der Insel- und Halligkonferenz können Sie auch nachlesen, welche Landwirte und Produzenten an der Initiative teilnehmen.

## Sicherheits- und Umweltmanagement bei der W.D.R.

# Was bedeutet eigentlich „ISM“?

Mitte Dezember 2007 im W.D.R.-Reedereigebäude in Wyk: Horst Knief und Hans Lunks, die beiden Inspektoren der Reederei, stehen vor einem Stapel aus 25 feuerroten Aktenordnern. „Das sind unsere neuen ISM-Manuals, die werden wir jetzt an alle Schiffe der W.D.R. und an einige Landabteilungen, die mit dem Schiffsbetrieb zu tun haben, verteilen“, erklärt Horst Knief. ISM? Die Abkürzung steht für den International Safety Management Code, ein Regelwerk, das die International Maritime Organisation (IMO, die Seefahrtsorganisation der Vereinten Nationen) 1994 verbindlich beschlossen hat, um die Sicherheit im Verkehr über See weltweit zu verbessern. „Der ISM-Code schreibt es Reedereien vor, ein sogenanntes Managementsystem einzuführen, in dem unter anderem Verantwortlichkeiten für Sicherheit und Umweltschutz festgelegt, alle sicherheits- und umweltrelevanten Betriebsabläufe dokumentiert und Maßnahmen für Notfälle hinterlegt sind“, erklärt W.D.R.-Geschäftsführer Axel Meynköhn. Ein Kernstück des Managementsystems ist die „Systemdokumentation“, die aus dem ISM-Manual und seinen zugehörigen Dokumenten besteht. „Die W.D.R. hat ihr Sicherheitsmanagementsystem bereits 1997 eingeführt, damals erst einmal auf freiwilliger Basis, denn die Umsetzung des ISM-Codes war zunächst nur für Reedereien im internationalen Verkehr verbindlich“, erinnert sich Axel Meynköhn. „Mittlerweile sind aber auch wir gesetzlich verpflichtet, den Code umzusetzen.“ Die Einhaltung dieser Bestimmung wird behördlich überprüft, zuständig ist hierfür die Hamburger See-Berufsgenossenschaft. Als Dokument der korrekten Umsetzung wird das ISM-Zertifikat ausgestellt. Doch woraus besteht das Sicherheitsmanagementsystem der W.D.R. nun eigent-



lich? Ist es nur eine Ansammlung von Aktenordnern mit ‚Gebrauchsanweisungen‘ für den Schiffsbetrieb? „Nein“, lacht Axel Meynköhn, „das wäre viel zu kurz gefasst. Die Systemdokumentation ist natürlich ein wichtiges Element. Vor allem ist unser Managementsystem aber ein Tool, um Sicherheit und Umweltschutz im täglichen Schiffsbetrieb zu ‚leben‘ und unsere Sicherheitskultur weiter zu verbessern“. Wie geschieht das konkret? „Unser System legt genau fest, wie unsere Mitarbeiter ausgebildet sein müssen, wie sie ständig geschult und wie neue Besatzungsmitglieder eingearbeitet werden. Unsere Inspektoren führen regelmäßig interne ISM-Audits sowohl auf unseren Schiffen als auch an Land durch. All dies gewährleistet, dass alle Mitarbeiter mit den Vorgaben im Sicherheits- und Umweltbereich vertraut sind und es im Schiffsbetrieb keine Mängel gibt. Für alle unsere Mitarbeiter sind die Audits aber auch eine Möglichkeit, Verbesserungsvorschläge einzubringen.“

Zusätzlich fertigen die Kapitäne im Rahmen des Managementsystems jährlich einen eigenen Bericht an, in dem sie die Funktionsfähigkeit des Systems beurteilen und ebenfalls Verbesserungsvorschläge unterbreiten. In zehn Jahren, in denen die W.D.R. den ISM-Code nun schon umsetzt, sind natürlich einige Vorschläge zusammengekommen. „Dies war ein wesentlicher Grund, warum wir unsere Systemdokumentation im vergangenen Herbst gründlich überarbeitet und danach neu gedruckt haben“, erläutert Axel Meynköhn. „Viele Besatzungsmitglieder wünschten sich, dass sie übersichtlicher strukturiert und im Alltag damit besser anwendbar wird.“ Ist die W.D.R. dank des ISM-Codes heute also eine sicherere und umweltbewusstere Reederei als vor zehn Jahren? Geschäftsführer Meynköhn antwortet differenziert: „Sicherheit und Umweltschutz waren für uns schon vorher ganz wichtige Ziele. Die W.D.R. hat alle ihre Passagiere seit Ende des Zweiten Weltkriegs ohne schwere Unfälle befördert, das spricht für sich. Ich glaube nicht, dass wir ohne den ISM-Code heute weniger sicher oder umweltbewusst arbeiten würden. Aber das Managementsystem erleichtert es, immer wieder kritisch auf die eigene Sicherheits- und Umweltpolitik zu blicken und Verbesserungsvorschläge strukturiert zu erfassen. Das gibt uns die Chance, jeden Tag noch besser zu werden.“ Übrigens geht das Managementsystem der W.D.R. bewusst über die Mindestanforderungen des ISM-Codes hinaus, denn es beinhaltet zusätzlich auch viele Elemente aus dem Bereich Qualitätssicherung/Qualitätsmanagement. Sie sollen einen hohen Qualitätsstandard aller Dienstleistungen gewährleisten. „Qualität, Sicherheit und Umweltschutz gehören schließlich zusammen und sind die Voraussetzung für dauerhaften Erfolg“, resümiert Axel Meynköhn. (fn)

Vorgestellt

# Das W.D.R.-Team im Portrait

**Die W.D.R. – das sind rund 200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Menschen, die jeden Tag zum Wohl der Fahrgäste im Einsatz sind. Vor und hinter den Kulissen sorgen sie dafür, dass alles rund läuft. Kompetent, zupackend, freundlich. Das Ruderblatt stellt in jeder Ausgabe einige von ihnen vor.**

## Der Kapitän



*Andreas Kruse*

Er kennt sie alle: den Atlantik, den Pazifik, den Indischen Ozean ... Doch zu Hause fühlt er sich auf der Nordsee. Andreas Kruse, geborener Rendsburger, begann 1990 als Matrose bei der W.D.R., erwarb zwischenzeitlich das Kapitäns-Patent und ist seit 2006 als Kapitän bei der Reederei beschäftigt. Fahrgäste und Fracht sicher von Hafen zu Hafen zu bringen – so umschreibt der 40-Jährige seine Aufgabe. Er ist Ansprechpartner für die Crew und verantwortlich für den gesamten Ablauf auf dem Schiff. In Zukunft wird Andreas Kruse außerdem als Gefahrenabwehrbeauftragter Verantwortung für die Sicherheit bei der W.D.R. tragen.

„Bei der W.D.R. habe ich alles: Das gute Gefühl, zur See zu fahren und geregelte Arbeitszeiten“, umschreibt Andreas Kruse

seinen Traumjob. „Ich kann meine Freizeit planen – und die gehört meiner Frau, meinen 14, 13 und 10 Jahre alten Kindern und meinen 18 und 16 Jahre alten `Bonus-Kindern`.“

## Der Steuermann



*Jan Henning Erpenbeck*

Der Mann ist ganz schön rumgekommen. Schon als Schiffsbetriebstechnischer Assistent hat Jan Henning Erpenbeck – im Alter von gerade mal 18 Jahren – auf Containerschiffen die Weltmeere bereist. Nachdem er das Patent für Nautik/750 kW in der Tasche hatte, folgten weitere Fahrten – vor allem Richtung Westafrika und Asien.

Seit Januar 2007 ist der 26-Jährige als Steuermann bei der W.D.R. Er ist unter anderem für die Navigation und das Be- und Entladen des Schiffes zuständig, ist Ansprechpartner für die Fahrgäste und kontrolliert die Fahrkarten. Ebenso gehören die Einteilung der Decksmannschaft und die Schiffssicherheit zu seinen Aufgabengebieten.

„Auf weltweiter Fahrt kann es manchmal ganz schön einsam sein“, erzählt Jan Henning Erpenbeck. Wie seine Kollegen schätzt er deshalb den Kontakt zu Fahr-

gästen und Mitarbeitern, aber auch die familienfreundlichen Arbeitszeiten bei der W.D.R.

Vom Wasser bekommt Jan Henning Erpenbeck auch in seiner Freizeit nicht genug. Gern hisst er die Segel seiner Jolle. Wenn er doch mal an Land ist, gehören Webdesign, Architekturfotografie und digitale Bildbearbeitung zu den Hobbys des vielseitigen Seemanns.

## Die Vertriebsmitarbeiter



*Kerstin von der Weppen*

Nett, geduldig und nervenstark müssen sie sein – die Frauen und Männer, die bei der W.D.R. Fahrkarten verkaufen, Buchungen entgegennehmen, Auskünfte erteilen.

„In der Hauptsaison kann es schon mal hektisch werden“, erzählt die gebürtige Amrumerin Kerstin von der Weppen.

Sie nimmt es mit nordfriesischer Gelassenheit und baut auf langjährige Erfahrung. Schon ihre Ausbildung absolvierte die heute 38-Jährige bei der W.D.R.

Die kaufmännische Angestellte schätzt an ihrem Einsatz im Schaltdienst den persönlichen Kontakt zu den unterschiedlichsten Kunden, aber auch zu den Kollegen.

Beruflich setzt Kerstin von der Weppen auf Kontinuität, privat liebt sie Verände-



rungen. „Die Wohnung muss immer mal wieder umgestaltet werden. Sonst wird's langweilig.“ Im Mittelpunkt ihres Lebens stehen Töchterchen Sina und der Lebenspartner. Wenn dann noch Zeit bleibt, geht Kerstin von der Weppen joggen oder tanzen und hört gern Musik.



*Hauke Brodersen*

Auch Hauke Brodersen ist gebürtiger Nordfriese und es versteht sich von selbst, dass so mancher Klönschnack mit seinen Stammkunden „op platt“ abgehalten wird.

Der 47-jährige kaufmännische Angestellte ist in der Dienststelle Dagebüll im Fahrkartenverkauf mit Schwerpunkt Pkw tätig. Aber auch die telefonische Auskunft und der Einsatz im Parkcenter gehören zu seinen Aufgaben.

„Mir gefällt die Abwechslung und es ist ein gutes Gefühl, in einem so starken, standfesten Unternehmen zu arbeiten“, freut sich Hauke Brodersen.

2007 baute er mit Ehefrau Silvia ein Haus in Risum Lindholm. Vier Kinder, zwei Enkelkinder, Garten und Reisen prägen die Freizeit.

Bevorzugtes Reiseziel ist – wenn im Winter wieder mal norddeutsches Schietwetter die Stimmung trübt – die spanische Sonneninsel Gran Canaria.

## Zügig nach Amrum und Föhr

# Noch bessere Kurswagen-Verbindungen

Schon 1926 wurde die Meterspur der damaligen Kleinbahn zwischen Niebüll und Dagebüll Mole auf die heutige Normalspur umgestellt. Seither verkehren Kurswagen der Bahn aus verschiedenen Regionen Deutschlands nach und von Dagebüll Mole.

Seit dem 15. März 2008 erreichen Bahnreisende Dagebüll Mole und damit die Nordseeinseln Föhr und Amrum noch schneller und bequemer. In den durchgehenden, jetzt klimatisierten Kurswagen im IC 2314 von Köln (ab 5:11 Uhr), Dortmund (ab 6:25 Uhr) und Bremen (ab 8:17 Uhr) besteht in Dagebüll Mole ein direkter Anschluss an die Fähre nach Föhr (Wyk an 13:15 Uhr) beziehungsweise Amrum (Wittdün an 14:00 Uhr). Damit verkürzt sich die Reisezeit nach Föhr um eine Stunde und 15 Minuten und nach Amrum um drei Stunden.

Auch mit den – nun ebenfalls klimatisierten – Kurswagen im IC 2072/2074 von Dresden (ab 6:04 Uhr) und Berlin (Hbf ab 8:22 Uhr) wird die Reise mit dem IC und der Fähre nach Föhr beziehungsweise Amrum in den Sommermonaten um eine Stunde verkürzt (Wyk an 14:45 Uhr;

Wittdün an 15:45 Uhr nur samstags vom 28.06. bis 06.09.2008).

Weiterhin bestehen – mit unveränderter Reisezeit – die Kurswagen im IC 2170 von Frankfurt (ab 10:17 Uhr/samstags und sonntags) über Kassel, Göttingen und Hannover (ab 13:01 Uhr/täglich) nach Dagebüll Mole mit Fähranschluss nach Föhr und Amrum.

In allen IC-Kurswagenverbindungen von und nach Dagebüll Mole kann das Fahrrad mitgenommen werden. Bitte vorher reservieren!

Und noch ein Tipp: Für viele Verbindungen bietet die Bahn durchgehende Fahrkarten für Bahn&Schiff direkt bis nach Wyk auf Föhr oder Wittdün (Amrum) an. Und auch das Reisegepäck kann als DB KurierGepäck von Haus zu Haus direkt bis ins Ferienquartier auf die Insel vorausgeschickt werden.

### Info

Information und Buchung in allen DB Reisezentren und DB Agenturen oder auf [www.bahn.de](http://www.bahn.de) sowie [www.bahn.de/nordseeinseln](http://www.bahn.de/nordseeinseln).



*Im Intercity-Kurswagen bis ans Schiff. (Foto: neg)*

Wenn die Ladung über Bord geht

# Wem gehört Strandgut?

„1798 - Am 28. Januar eine dänische Dreimastbark auf Kniep, Ladung Bordeauxwein, 3 Mann gerettet, 11 Mann ertrunken.“ – Diesen Strandungsunfall und viele weitere hielt Pastor Melchenberg von Amrum akribisch in seinen Aufzeichnungen fest. Zahlreiche private und amtliche Schriften belegen: Strandungen hatten für die Bewohner der nordfriesischen Halligen und Inseln eine große Bedeutung. Gerade in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts, als es kaum Einnahmequellen auf den Inseln gab, bot das Bergen von Strandgut eine willkommene Einnahmequelle, denn Versicherer, Reeder und Eigentümer zahlten „Bergegeld“ für die Rettung der Ladung. Zudem wurden auf Strandauktionen unterschiedlichste, teils nie gesehene exotische Güter zu geringen Preisen versteigert. Und so mancher Mast oder Schiffsbalken diente – heimlich in der Nacht vom Strand nach Hause transportiert – zum privaten Haus- oder Stallbau.

Seitdem es Strandgut gibt, ist Strandraub verboten. Doch auch die von Amts wegen eingesetzten Strandvögte konnten nicht verhindern, dass Strandgut immer wieder still und leise illegal in den Dünen verschwand. Fast jeder Inselbewohner versuchte es – und Strandraub war für die Bevölkerung ein Kavaliersdelikt. Gleichwohl drohten denjenigen, die erwischt wurden, harte Strafen. So wurden 1816 auf Amrum 27 Männer – immerhin ein Viertel der erwachsenen männlichen Bevölkerung – wegen Strandräuberei zu vier mal fünf Tagen Gefängnis verurteilt.



*Strandgut im Museum: Diese Galionsfigur soll einst die spanische Bark Ulpiano verziert haben, die im Jahr 1870 bei Süderoogsand strandete. Die Figur ist heute im Friesen-Museum in Wyk auf Föhr zu besichtigen. (Foto: Astrid Verbeeck-Jensen)*

Noch schlimmer erging es vier Amrumer Männern, die 1833 einige Tonnen Teer auf See aufgefischt hatten und diese nach Föhr verkaufen wollten. Sie wurden ent-

deckt und zu ein bis eineinhalb Jahren Zuchthaus verurteilt. Ein 36-jähriger Amrumer Familienvater starb während der Haftzeit im Zuchthaus in Glückstadt.

Auch heute noch wird hin und wieder daran erinnert, dass Strandgut ins Fundbüro gehört. „Wer angespültes Holz mitnimmt, macht sich strafbar“, mahnte Amrums Amtsvorsteher auf einer Sitzung im Jahr 2004. Eine „Schuhschwemme“ an der Küste Eiderstedts weckte 2007 die ureigene Lust der nordfriesischen Küstenbewohner am Sammeln von Strandgut. Internationale Schlagzeilen machte die Havarie des Frachters „MSC Napoli“ im Ärmelkanal. Motorräder, Wein, Kleidung und sogar ein Traktor wurden an den Strand des südenglischen Küstenortes Branscombe gespült – und hunderte von „Strandräubern“ waren zur Stelle. Die Rechtslage war auch in diesem Fall eindeutig. Gestrandete Ladung ist kein herrenloses Gut und unterliegt der Rückgabepflicht.

## Info

Wird Strandgut an deutschen Küsten angetrieben, gilt das im Bürgerlichen Gesetzbuch verankerte Fundrecht: Der Finder hat das Strandgut zu verwahren und muss es dem Eigentümer unverzüglich zurückgeben. Außerdem kann er das Fundgut bei der zuständigen Behörde (meist Fundämter oder Polizei) informieren. Der Eigentümer muss dem Finder Bergungskosten ersetzen und einen gesetzlich festgelegten Finderlohn zahlen.

## Daten & Fakten

Die Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH (kurz W.D.R.) ist ein modernes Inselversorgungs- und Verkehrsleistungsunternehmen. Komplett eigenwirtschaftlich betreibt sie den Fährverkehr nach Föhr und Amrum sowie zu den Halligen Hooge und Langeneß. Daneben betreibt die W.D.R. ebenfalls ohne öffentliche Zuschüsse den ÖPNV auf Föhr und Amrum. In den Sommermonaten bietet sie außerdem ein umfangreiches Ausflugsfahrtenprogramm an.

### Die W.D.R. in Kürze:

Gründung: 1885  
Mitarbeiter: ca. 200  
Gesellschafter: ca. 540  
Autofahren: 6  
Ausflugsschiffe: 2  
Busse: 13

### Jährliche Beförderungsleistungen:

ca. 1,75 Mio. Fährpassagiere  
ca. 268.000 Pkw  
ca. 35.000 Lkw und Anhänger  
ca. 800.000 Busfahrgäste  
ca. 45.000 Fahrgäste im Ausflugsverkehr

### Übrigens, wussten Sie...

... dass die W.D.R. ein unverzichtbares Bindeglied im Güterverkehr zwischen dem schleswig-holsteinischen Festland und den Inseln und Halligen darstellt?

- Im Stückgutverkehr werden jährlich auf der Insellinie rund 6.000 t loses Stückgut befördert, im Halligerverkehr kommen weitere 500 t hinzu.
- Täglich befördert die W.D.R. zwei Tanklastzüge mit 25 bis 30 t Föhrer Frischmilch von Wyk nach Dagebüll, pro Jahr also rund 2 Mio. Liter Milch.