



DAS RUDERBLATT



WYKER DAMPFSCHIFFS-REEDEREI
125 JAHRE

FÜR ALLE INSULANER UND URLAUBSGÄSTE

DAS AKTUELLE MAGAZIN DER W.D.R.

Herzlich willkommen bei der W.D.R.

Vielleicht haben Sie es schon bemerkt: Das Jahr 2010 – und damit auch diese Ausgabe unseres Ruderblatts – steht ganz im Zeichen des 125-jährigen Jubiläums der W.D.R. Seit nunmehr einvier-tel Jahrhunderten stellt unser Unternehmen die eigenwirtschaftliche Versorgung der nordfriesischen Inseln und Halligen sicher. Die Rahmenbedingungen, unter denen wir diese Aufgabe erfüllen, haben sich seit der Gründung im Jahre 1885 grundlegend verändert. Das Selbstverständnis der W.D.R. ist indes gleich geblieben: Heute ebenso wie vor 125 Jahren verstehen wir uns als Versorgungs- und Dienstleistungsunternehmen aus der Region und für die Region. Das vorliegende Ruderblatt bietet Ihnen die Gelegenheit, einen Einblick in 125 Jahre Unternehmensgeschichte zu bekommen.

2010 soll aber nicht nur ein Jahr des Rückblicks sein, sondern gleichzeitig den Beginn einer neuen Ära einläuten. Mit dem Einsatz unseres Neubaus M/S „Uthlande“ auf der Föhr-Amrum-Linie setzen wir Maßstäbe im Hinblick auf die Qualität und Nachhaltigkeit der Inselversorgung. Auch darüber erfahren Sie mehr in diesem Ruderblatt.

Im Namen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der W.D.R. heiße ich Sie herzlich willkommen an Bord und wünsche Ihnen eine angenehme Reise – bleiben Sie uns auch im 126. Jahr gewogen und gestalten Sie mit uns die Zukunft der W.D.R.!

Ihr Axel Meynköhn, Geschäftsführer

125 Jahre im Dienst der Insel- und Halligversorgung

Die W.D.R. feiert Geburtstag



Ein historisches Werbeplakat aus den Anfangstagen der W.D.R.

Das Alltagsleben auf den nordfriesischen Inseln und Halligen ist seit nunmehr 125 Jahren mit der W.D.R. verknüpft. Bis ins 17. Jahrhundert lassen sich die Ursprünge des heutigen Fährverkehrs zurückverfolgen: Seit 1662 sind regelmäßige Schiffsverbindungen zwischen dem Festland und den Inseln Föhr und Amrum nachgewiesen. Mitte des 19. Jahrhunderts nahm die Zahl der Fahrgäste erheblich zu: Das Seebad Wyk wurde immer populärer. Es kamen jährlich über 1.000 Gäste in das zweitälteste schleswig-holsteinische Seebad – und sogar der dänische König Christian VII. verbrachte hier mehrfach seinen Sommerurlaub.

1873 eröffnete die damalige Wyker Fähr-genossenschaft erstmalig einen Dienst zwischen Wyk und Dagebüll mit ihrem Dampfschiff „Föhr Et Dagebüll“. Der Reisekomfort auf den Schiffen des 19. Jahrhunderts war mit dem Standard heutiger Tage allerdings nicht vergleichbar. Viehtransporte bildeten eine wichtige Einnahmequelle, nicht selten reisten Passagiere, Schafe und Kühe auf demselben Schiff. Trotzdem kamen immer mehr Urlaubsgäste, um sich in der gesunden Nord-seeluft zu erholen. Für die einst arme Insel Föhr erwies sich der aufblühende Bädertourismus als Glücksfall.

Weiter auf Seite 4 ...



Geburtstag

125 Jahre W.D.R. 1
..... 4/5



Grußwort

Ministerpräsident und Landrat gratulieren.....2



Neubau

Kiellegung der „Uthlande“3



Rückblick

Ehemalige W.D.R.-Kollegen6



Seefrau

Nautikstudentin absolviert Praxissemester7



Fuhrpark

Sieben neue Busse.....8

Grußworte

Liebe Gäste der Wyker Dampfschiffs-Reederei, liebe Mitarbeiter,

am 14. März 2010 wurde die W.D.R. – Wyker Dampfschiffs-Reederei – 125 Jahre alt. Ein Geburtstag, der deutlich macht, wie wichtig die Reederei für die Insel- und Halligversorgung sowie den Linien- und Gelegenheitsverkehr zu den Inseln Föhr und Amrum ist. Aus dem Wettbewerb dreier Firmen im 19. Jahrhundert ist ein modernes, service- und kundenorientiertes Unternehmen hervorgegangen. Moderne Schiffe lösten die alten Dampfer und Motorschiffe ab. Aus Holzanlegern sind Fährterminals geworden, angepasst an die Bedürfnisse der Fahrgäste, die mit PKW, Motor- oder Fahrrad, Bus oder Bahn anreisen. Noch mehr Komfort und Sicherheit für die Fahrgäste wird die Umgestaltung der Schiffszugänge in den Häfen und an Bord der Fähren bieten. Seit 125 Jahren prägen die Fahrgast- und Fährschiffe das Bild der nordfriesischen Inseln und Halligen. Auch wenn die Reederei noch das Wort „Dampfschiff“ im Namen trägt, verkehren heute zwischen dem Festland, den Inseln und Halligen Schiffe mit moderner Einrichtung, ausgerüstet mit den höchsten Sicherheits- und Umweltschutzstandards im Wattenmeer. Noch in diesem Jahr wird die Flotte ergänzt durch eine moderne Doppelendfähre, gebaut und ausgerüstet nach den höchsten Sicherheits- und Umweltschutzvorschriften. Liebe Leser, vielleicht gehören Sie ja zu den Fahrgästen, die als Erste in den Genuss des neuen „Fährgefühls“ kommen.

Trotz aller modernen Technik – ohne Besatzung geht es nicht. Hier ist der Mensch gefragt – der Seemann! Die Besatzungen kennen „ihr“ Fahrtgebiet wie die Westentasche. Denn gerade die Fahrten durch das Wattenmeer, die notwendigen Manöver beim An- und Ablegen und auch das Be- oder Entladen der Schiffe sind keine Routine. Fahrten im Wattenmeer erfordern neben den seemännischen Kenntnissen auch ein spezielles „Feeling“ für Schiff und Situation. Für manchen Urlauber ist die Fahrt mit der W.D.R. vielleicht gar eine Minikreuzfahrt. Als Fahrgäste sehen Sie natürlich nur einen kleinen Teil der Crew. Ein eingespieltes Team kümmert sich um die Inseln und Halligen, um ihre Bewohner sowie um die zahlreichen Urlaubsgäste und ist für einen reibungslosen Betriebsablauf an Land und an Bord zuständig. Allen Mitarbeitern der W.D.R. gilt mein herzlicher Dank!

Die W.D.R. ist aus dem Insel- und Halligverkehr nicht mehr wegzudenken. Ich wünsche der W.D.R., ihren Schiffen und Besatzungen sowie allen übrigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auch für die nächsten 125 Jahre und darüber hinaus immer eine „handbreit Wasser unter dem Kiel“. Und unseren Urlaubsgästen aus nah und fern rufe ich zu: „Kiek mol wedder in!“

*Ihr Peter Harry Carstensen,
Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein*



Eines der wichtigsten Unternehmen in Nordfriesland

„Ohne jeden Zweifel gehört die W.D.R. zu den wichtigsten Unternehmen in Nordfriesland, denn sie gewährleistet die tideunabhängigen Fährverbindungen zwischen den nordfriesischen Inseln und Halligen und dem Festland. Ohne diese Infrastruktur hätten die Inseln und Halligen sich niemals zu dem attraktiven Lebensraum und zu dem beliebten Urlaubsgebiet entwickeln können, als das sie heute weit über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt sind.

Als in der Region verwurzeltes Unternehmen sieht die W.D.R. ihren obersten Zweck nicht darin, ihren „Shareholder Value“ zu steigern. Es kommt ihr in erster Linie darauf an, die sichere, umweltschonende und qualitativ hochwertige Mobilität der Einheimischen und unserer Feriengäste zu sichern.

Weil das Unternehmen kontinuierlich in neue moderne Passagier- und Autofähren investiert, empfinden seine jährlich 1,8 Millionen Fahrgäste bereits die Überfahrt als ganz besonderes Erlebnis – ein Verdienst, zu dem auch die rund 175 gut ausgebildeten und hoch motivierten Mitarbeiter der W.D.R. einen erheblichen Anteil beitragen.

Ich gratuliere der W.D.R. herzlich zum 125-jährigen Bestehen und freue mich bereits auf meine nächste Gelegenheit, wieder selbst an Bord zu gehen.“

*Dieter Harssen,
Landrat des
Kreises Nordfriesland*



Kiellegung der „Uthlande“

Neues W.D.R.-Fährschiff nimmt Gestalt an

Am 24. Februar war es so weit: Auf der Sietas-Werft in Hamburg-Neuenfelde erfolgte die feierliche Kiellegung der M/S „Uthlande“, des neuen Flaggschiffes der W.D.R. Einer alten Tradition folgend, legte Geschäftsführer Axel Meynköhn kurz vor dem Absenken der ersten Sektion in das Baudock einen Glücksent auf das Pall, jenen Tragblock, auf dem das Schiff aufgebaut wird. Die Taufe und der „Dienstantritt“ des Neubaus sind rechtzeitig zur Feier des 125-jährigen Unternehmensjubiläums der W.D.R. im Juni vorgesehen. Doch reichen knapp vier Monate überhaupt aus, um ein modernes Doppelendfährschiff zu bauen? „Tatsächlich läuft die Fertigung unseres neuen Schiffes bereits seit vergangemem September“, erläutert Axel Meynköhn. „Die Arbeiten begannen am 29. September 2009 mit dem offiziellen Brennpunkt. Seither hat die Sietas-Werft die einzelnen Sektionen unseres neuen Schiffes Stück für Stück produziert.“ Viele Stammkunden und Freunde der W.D.R. haben den Bau der neuen M/S „Uthlande“ in den vergangenen Monaten unter www.fahre.de mitverfolgt. Eine umfangreiche Bildergalerie zeigt dort, wie aus einigen Stahlplatten Schritt für Schritt das mittlerweile deutlich erkennbare Fährschiff entstanden ist.

Prüfung auf Herz und Nieren

Bereits vor dem eigentlichen Zusammenbau im Dock hat die Werft kleinere Bauabschnitte zu größeren Sektionen zusammengefügt und diese mit der technischen Ausstattung versehen: Rohre und Kabel wurden verlegt, die Hauptmaschinen und Generatoren eingebaut und auch die Feuerlöschanlage installiert. Dabei waren gewaltige Lasten zu bewegen: Schon vor dem Einbau der Ausrüstung erreichte die Mittelsektion des Neubaus ein Gewicht von über 200 Tonnen. Nach der Kiellegung Ende Februar nahm das Schiff im Baudock rasch Gestalt an, Mitte März waren die Aufbauten mit Ausnahme der Brücke bereits im Wesentlichen montiert.



Offizielle Kiellegung der M/S „Uthlande“ am 24. Februar 2010



Die Konturen der „Uthlande“ waren Mitte März bereits deutlich erkennbar, obwohl noch etwas fehlte ...



... nämlich die Brücke des Schiffes, die separat gefertigt wurde und hier als „fliegendes Deckshaus“ unterwegs zu ihrem Platz auf der „Uthlande“ ist.

Die Komplettierung der technischen Ausrüstung sowie die Innenarbeiten schlossen sich an. Den offiziellen Abschluss des Bauprozesses bildet die sogenannte Werftprobefahrt, bei der das neue Schiff auf Herz

und Nieren getestet wird. Vorgesehen ist die Probefahrt der neuen „Uthlande“ für Ende Mai. Verläuft sie einwandfrei, so erfolgt kurz danach die formelle Übergabe des Schiffes von der Bauwerft an die W.D.R. Bei dieser Vertragsprozedur werden – stellvertretend für das fertige Schiff – die Baudokumente und Zertifikate an den Eigner übergeben.

Champagner für die Neue

Wesentlich feierlicher wird sich im Fall der „Uthlande“ indes die Schiffstaufe gestalten, bei der das Schiff – das derzeit offiziell noch als ‚Baunummer 1228‘ geführt wird – seinen künftigen Namen erhält. „Es wird eine klassische Tauffeier für geladene Gäste und die interessierte Öffentlichkeit geben, deren genauen Ablauf ich aber im Moment noch nicht verraten möchte“, sagt Axel Meynköhn. Eines ist sicher: Am Rumpf der neuen „Uthlande“ wird eine Champagnerflasche zerschellen, so wie es im Schiffbau allgemein üblich ist.

Andernorts gibt es teilweise ganz andere Bräuche, um einem Schiff seinen Namen zu verleihen: In Indien etwa wirft die Taufpatin traditionell eine Kokosnuss gegen den Rumpf, mit der dem Neubau allzeit Glück und gute Fahrt gewünscht wird. Weltweit üblich ist es indes, Schiffen einen Namen zu geben. Genau zurückverfolgen lässt sich der Ursprung dieser globalen Tradition nicht. Sicher ist aber, dass sie auch im Computerzeitalter ihre Bedeutung uneingeschränkt behalten hat. Dabei verfügt jedes Schiff seit einigen Jahren auch über eine Identifikationsnummer (die sogenannte IMO-Nummer), die es – ähnlich wie eine Fahrgestellnummer – sein komplettes ‚Leben‘ lang behält. Einen Ersatz für den traditionellen Schiffsnamen stellt diese Nummer allerdings nicht dar. Welcher Fahrgast könnte sich schon die Bezeichnung „IMO 9548407“ merken? Der Name „Uthlande“ wird den meisten Passagieren des neuen W.D.R.-Flaggschiffes mit Sicherheit leichter über die Lippen gehen. (fn)

Fortsetzung von Seite 1 ...

Die Geburtsstunde der W.D.R.

Mitte der 1880er Jahre erkannten einige weitsichtige Wyker Bürger um den Kapitän Steffen-Heinrich Boetius, dass durch den zunehmenden Fremdenverkehr Bedarf an einem neuen, größeren und moderneren Passagierschiff bestand. Anfang 1885 taten sich diese Interessenten zusammen, um ihre Pläne zu verwirklichen – die heutige W.D.R. war geboren. Am 14. März 1885 trafen sich 33 Bürger unter Führung von Kapitän Boetius in „Redlefsen's Hotel“ in Wyk, um die Gründung der Wyker Rhederei-Gesellschaft zu beschließen.

Liniendienst und Lustfahrten

Zu Beginn der Sommersaison 1886 nahm die „Nordfriesland“ ihren Dienst auf. Anfangs fuhr das Schiff, wie auf der Grün-



Fähr- und Frachtdampfer „Nordfriesland“, gebaut 1885

dungsversammlung beschlossen, mehrfach wöchentlich nach Sylt. Daneben kam es vorwiegend im Verkehr zum schleswig-holsteinischen Festland zum Einsatz. Der Begriff „Lustfahrt“ für den Dienst nach Dagebüll macht deutlich, dass diese Linie damals noch Ausflugsfahrtcharakter hatte und nicht mit dem Liniendienst heutiger Zeit vergleichbar war. Tatsächlich reisten seinerzeit viele Badegäste mit Dampfschiffen aus Hamburg an, erst nach Fertigstellung der Bahnanbindung 1895 entwickelte sich Dagebüll allmählich zum wichtigsten Festlandshafen im Inselverkehr.

Die Wyker Rhederei-Gesellschaft stand im Verkehr zwischen Wyk und Dagebüll zunächst in direktem Wettbewerb mit zwei anderen Reedereien. Nicht zuletzt

dank ihres modernen Schiffes konnte sie sich jedoch rasch am Markt durchsetzen und bereits ein halbes Jahr nach Betriebsaufnahme mit der Wyker Fährgenossenschaft ihren wichtigsten Wettbewerber übernehmen. Als knapp drei Jahre später, im Jahre 1889, auch die Föhrer Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Liquidation ging, war die Wyker Rhederei-Gesellschaft konkurrenzlos. Sie firmierte um in Wyker Dampfschiffs-Rhederei-Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Jahre später erst erhielt das Unternehmen seinen heutigen Namen Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH. Den Verkehr nach Föhr betrieb die W.D.R. fortan allein, nach Amrum stand sie noch bis 1971 im Wettbewerb mit anderen Anbietern.

Pkw statt Kühe

Mit großem Engagement baute die W.D.R. in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts ihren Fährdienst immer weiter aus und stellte dazu neue, größere Schiffe in Dienst. 1918 übernahm die Stadt Wyk auf Föhr 75 Prozent der Gesellschaftsanteile, der Fortbestand des Unternehmens wurde damit in der schwierigen Zeit nach dem Ersten Weltkrieg langfristig sichergestellt.

Im Juni 1927 konnte die W.D.R. mit der „Nordfriesland“ ihr neues stattliches Flaggschiff übernehmen. Das knapp 40 Meter lange und 7,80 Meter breite Schiff konnte 740 Passagiere befördern. Die elf Knoten schnelle „Nordfriesland“ wartete jedoch mit noch einem Highlight auf: Als erstes Schiff der W.D.R. nahm sie auch Pkw mit. Bis in die 1920er Jahre hinein waren Automobile auf Föhr und Amrum eine Rarität, schließlich wurde jedoch vermehrt der Wunsch zur Fahrzeugmitnahme geäußert. Die W.D.R. reagierte und ließ die „Nordfriesland“ mit einem Vordeck ausstatten, auf dem zunächst ein Pkw Platz fand, nach

einem später vorgenommenen Umbau konnten sogar ganze vier Autos befördert werden. Während andernorts Pkw noch mit Ladebäumen an Bord gehievt wurden, existierte bei der W.D.R. bereits eine Art direkte Auffahrt: Über schmale Holzbohlen wurden die Autos an Bord manövriert. Bei hohen oder niedrigen Wasserständen waren dabei erhebliche Höhenunterschiede zu überwinden, denn bewegliche Landrampen kannte man seinerzeit noch nicht. Angesichts dessen trauten sich die Fahrzeugbesitzer das Verlademanöver nur in den seltensten Fällen selbst zu. Meist übergaben sie ihre kostbare Karosse einem Besatzungsmitglied und beobachteten dann mit sorgenvoller Miene, wie ihr Pkw an oder von Bord gebracht wurde. Durch das bei extremen Wasserständen große Gefälle soll vereinzelt ein Auspuff oder ein anderes Einzelteil verloren gegangen sein. Es fiel jedoch niemals ein Auto ins Wasser. Trotz dieser Zuverlässigkeit blieb die Automitnahme nach Föhr und Amrum auch in den 1930er Jahren eher die Ausnahme. Im gesamten Kalenderjahr 1932 wurden beispielsweise nur 36 Pkw befördert. Die Passagierzahlen nahmen hingegen wieder deutlich zu.

Schwierige Kriegsjahre

Gefahr drohte der W.D.R. zu dieser Zeit von einer anderen Seite: Die Nationalsozialisten planten, nach dem Vorbild des Hindenburgdamms alle Inseln Nordfrieslands über Dämme mit dem Festland zu verbinden. Die direkte Anbindung sollte in erster Linie militärischen Zwecken dienen, die Förderung des Tourismus und eine Verbesserung der Inselversorgung spielten bei den Planungen lediglich eine

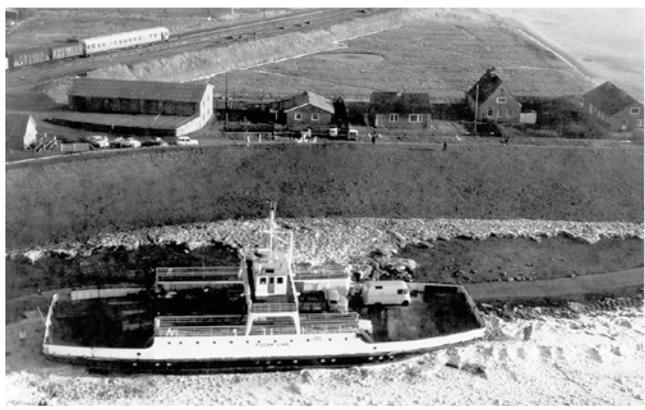
Die M/S „Uthlande“ (ehemals „Kapitäne Christiansen“) Anfang der 1950er Jahre



nachrangige Rolle. Für die W.D.R. hätte eine Verwirklichung des Dammbauprojekts jedoch den Wegfall der Geschäftsgrundlage bedeutet, gleichzeitig wäre die Wattregion als Naturraum unwiederbringlich zerstört worden. Zur Umsetzung der Pläne kam es letztendlich, bedingt durch den Ausbruch des Zweiten Weltkriegs, dann doch nicht.

Durch den Krieg erlitt auch die W.D.R. erhebliche Rückschläge. Der Fremdenverkehr nach Föhr und Amrum kam in den letzten Kriegsjahren und in der unmittelbaren Nachkriegszeit weitgehend zum Erliegen. Wiederholt waren Fähren der W.D.R. das Ziel von Luftangriffen; beim schwersten Angriff starben am 10. Juli 1944 an Bord der „Kapitäne Christiansen“ elf Menschen, 23 weitere wurden teilweise schwer verletzt. Danach wurde bis Kriegsende nur noch unregelmäßig gefahren, meist nachts und ohne Beleuchtung.

In den ersten Nachkriegsjahren hatte die W.D.R. große Mühe, ihren Betrieb aufrechtzuerhalten. Es fehlte an allem, nur



1968 warf ein Orkan die M/S „Pidder Lyng“, das erste RoRo-Fährschiff der W.D.R., auf das Dagebüller Deichvorland.

nicht an Fahrgästen. Urlauber waren es freilich nicht, vielmehr suchten hungrige Städter die Bauerninsel Föhr auf, um hier Lebensmittel einzutauschen. Erst mit der Währungsreform setzte ein Erholungsprozess ein. Anfang der 1950er Jahre nahm die Zahl der Urlaubsgäste auf den nordfriesischen Inseln bereits wieder deutlich zu.

Auf dem Weg in die Zukunft

Die W.D.R. reagierte, indem ihr erstes „richtiges“ RoRo-Fährschiff, die M/S „Pidder Lyng“, am 30. Juni 1962 ihren Dienst auf der Föhr-Amrum-Linie aufnahm. Sie

konnte neben 200 Passagieren bereits 36 Pkw befördern. In den folgenden Jahren kamen weitere Fährschiffe in Dienst, die die klassischen W.D.R.-Linienschiffe schrittweise ersetzten. Die Umstellung der Inselversorgung auf den RoRo-Fährverkehr entwickelte sich zur größten und wichtigsten technischen Veränderung in der Geschichte der Reederei.

In den 1950er und 1960er Jahren entwickelte sich schrittweise das heutige Geschäftsfeldportfolio der W.D.R. Zunächst kam der Ausflugsverkehr zum Liniendienst hinzu, zudem expandierte die Reederei durch Übernahme des ÖPNV auf Föhr und Amrum auch auf dem Land. Das Reedereigeschäft heutigen Zuschnitts entstand schließlich 1971, als die W.D.R. mit der Amrumer Schifffahrts-AG (ASAG) fusionierte und damit die Halligversorgung auf der Strecke Schlüttsiel-Hooge-Langeneß-Amrum übernahm. Mit verschiedenen Schiffsneubauten passte sich die Reederei zwischen Anfang der 1970er und Mitte der 1990er Jahre den stetig steigenden Beförderungszahlen an. Den Abschluss dieses Neubauprogramms bildete 1995 die M/S „Nordfriesland“.

Heute gliedern sich die Aktivitäten der W.D.R. in drei Bereiche: den Fährverkehr auf der Föhr-Amrum-Linie (FAL) und auf der Halliglinie Schlüttsiel-Hooge-Langeneß-Amrum (HAL), den saisonalen Ausflugsverkehr sowie den ÖPNV auf Föhr und Amrum. Die Flotte der W.D.R. besteht im Jubiläumsjahr aus den Autofährschiffen M/S „Uthlande“ (Nr.5; Neubau), „Nordfriesland“, „Rungholt“, „Schleswig-Holstein“, „Uthlande“ (Nr.4), „Insel Amrum“ und „Hilligenlei“. Hinzu kommt das Fahrgastschiff M/S „Rüm Hart“. Im Linienbusverkehr werden insgesamt sieben moderne Fahrzeuge eingesetzt, drei Drehgelenkfahrzeuge verkehren auf Amrum, vier weitere Solo- und Drehgelenkfahrzeuge auf Föhr. Insgesamt beschäftigt die W.D.R. derzeit rund 175 Mitarbei-



1995 kam die M/S „Nordfriesland“ als letzter Neubau vor dem Jubiläumsschiff in Dienst.

ter. Das Unternehmen gehört über 500 Gesellschaftern, von denen viele Familien auf den Inseln Föhr und Amrum sind. Größte Anteilseigner der W.D.R. sind die ostfriesische AG Reederei Norden-Frisia, die Stadt Wyk auf Föhr sowie die Neue Pellwormer Dampfschiffahrts-GmbH. Für Geschäftsführer Axel Meynköhn ist der künftige Kurs klar: „Die W.D.R. versteht sich als Unternehmen aus der Region für die Region und wird in diesem Sinne auch zukünftig die zuverlässige und qualitativ hochwertige Versorgung der Inseln und Halligen Nordfrieslands sicherstellen – und zwar ebenso wie in der Vergangenheit ohne jedwede öffentliche Bezuschussung. Wirtschaftlich ist das Unternehmen im Jubiläumsjahr stabil aufgestellt, dank unserer langfristig orientierten Geschäftspolitik ist es uns sogar gelungen, das neue Fährschiff M/S „Uthlande“ aus eigenen Mitteln zu finanzieren.“(fn)

Möchten Sie mehr über die W.D.R.-Historie erfahren?

Pünktlich zum 125. Gründungsjubiläum der W.D.R. ist in diesem Jahr die neu bearbeitete Unternehmenschronik erschienen. Sie ist in allen Geschäftsstellen sowie im Onlineverkauf zum Preis von 29,90 Euro erhältlich.



Rückblick

Ehemalige W.D.R.-Kollegen erzählen

Tag für Tag waren sie im Einsatz – auf dem Meer und an Land. Sie können erzählen – von Sturmfluten, Schneekatastrophen und Wirtschaftskrisen, aber auch von Zeiten des Wandels und Aufschwungs. Die Ruderblatt-Redaktion hat mit langjährigen ehemaligen Mitarbeitern der W.D.R. gesprochen.

Die Chefsekretärin



Käthe Theis

„Ich kannte jede Kollegin und jeden Kollegen“, erzählt Käthe Theis über ihre Berufsjahre bei der W.D.R. „Als Sekretärin des Chefs hatte ich viel Kontakt zu den Mitarbeitern. Das ist einer der

Gründe dafür, warum es all die Jahre so viel Spaß gemacht hat.“ Über vier Jahrzehnte engagierte sich Käthe Theis als rechte Hand des W.D.R.-Geschäftsführers. Sie führte die Hauptkasse, bearbeitete die Korrespondenz, erstellte die Verkehrsstatistik, protokollierte Sitzungen und Gesellschafterversammlungen und kümmerte sich um die vielen kleinen Details in einem großen Betrieb. Nach ihrer kaufmännischen Ausbildung begann die damals 20-Jährige als Sekretärin des W.D.R.-Chefs Friedrich Lützen, von 1969 bis zur ihrer Pensionierung im Jahr 1996 leitete sie das Sekretariat für Conrad Zorn. Mit den Erinnerungen der vielen Berufsjahre ließen sich Bücher füllen. Käthe Theis erlebte die große Sturmflut im Jahr 1962 mit, als ein Teil des W.D.R.-Gebäudes überflutet wurde und viele Akten und Schriftsachen für immer verloren gingen. Auch die Schneekatastrophe 1978/79 ist ihr noch gut im Gedächtnis.

Besonders gern denkt die 76-Jährige an die Momente zurück, in denen ein neues Schiff in Betrieb genommen wurde. Die „Insel Amrum“, die inzwischen seit 40 Jahren im Einsatz ist, durfte sie sogar persönlich taufen. Auch ihre beiden Dienstjubiläen wecken schöne Erinnerungen: Zum 25-jährigen und zum 40-jährigen Jubilä-

um richtete die W.D.R. für Käthe Theis einen Empfang aus. Das ist für sie bis heute nicht selbstverständlich. „Ich bin dankbar für diese Jahre“, resümiert sie. Und so ganz kann sie sich von der W.D.R. bis heute nicht trennen. Neben ihrem ehrenamtlichen Engagement, neben langen Spaziergängen, Schwimmen, Yoga und Chorgesang findet sie noch Zeit, sich einmal im Monat mit ehemaligen W.D.R.-Kollegen zum Klönschnack zu treffen.

Der Kapitän



Johann Quedens

Johann Quedens kennt den Namen jedes Schiffes, das er bei der W.D.R. gefahren ist. Und es waren einige, für die der Kapitän von 1964 bis 1999 verantwortlich war: die nagelneue „Nordfriesland“ beispielsweise, die 1966 erstmals auf Tour ging, die „Schleswig-Holstein“, die im Schneewinter in Husum überholt werden sollte und dort während der Schneekatastrophe „auf Eis lag“ und die MS „Uthlande“, mit der es zweimal die Woche Richtung Esbjerg auf Butterfahrt ging. Eine Route, die bei den Fahrgästen nicht besonders beliebt gewesen sei, „weil es immer so schaukelte“. Schon als kleiner Junge zog es den gebürtigen Amrumer aufs Meer. Schließlich gab es in seiner Familie, dessen Stammbaum sich bis ins Jahr 1638 zurückverfolgen lässt, nicht nur Pastoren, sondern auch viele Seeleute. Als Schüler unternahm Johann Quedens erste Reisen auf einem Fischkutter. 1964 begann er mit dem frisch erworbenen Patent „Kapitän auf kleiner Fahrt“ bei der W.D.R., 1972 bis 1973 drückte er in Cuxhaven noch einmal die Schulbank, um das große Patent zu erwerben. „Früher wurde von Mai bis Oktober ohne freie Tage durchgefahren, das war normal“, erzählt Johann Quedens, betont aber auch: „Ich hätte das heute wieder genauso gemacht und habe keinen einzigen Tag be-reut.“ Die W.D.R. habe viel für ihre Mit-

arbeiter getan und immer ein offenes Ohr gehabt. Was für den ehemaligen Kapitän besonders zählte: „Unsere Leistung wurde anerkannt.“

Gern erzählt er die Anekdote von einem Schweizer Ehepaar, das sich bei starkem Nebel auf der Überfahrt nach Föhr wunderte: „Warum hupen die dauernd? Es ist doch gar nichts zu sehen.“ Keine Frage: Scurrile Fahrgäste und schwierige Wetterverhältnisse hat Johann Quedens oft erlebt. Und wenn auf einer Fahrt nach Helgoland bei Südweststurm und Windstärke acht bis neun 400 von 500 Fahrgästen übel wurde, sei ihm „auch schon mal ein bisschen flau geworden“. Aber als Kapitän habe man immer genug zu tun gehabt, um sich abzulenken. „Und manchmal“, erinnert sich der 72-Jährige, „war das Meer so friedlich und glatt wie ein Ententeich“.

Der Fahrdienstleiter



Peter Winther

„Alte Schinken“ seien die Busse gewesen, die die W.D.R. in der Nachkriegszeit auf Föhr und Amrum einsetzen musste. Da traf es sich gut, dass Peter Winther nicht nur Busfahren konnte, sondern auch als Kfz-Mechaniker erstklassige Arbeit leistete. 1949 trat der gebürtige Föhrer seine Arbeit bei der W.D.R. als Busfahrer an. Zu seinen Aufgaben gehörte außerdem die vierteljährliche Inspektion der Fahrzeuge. Und wenn „sein Bus“ zwischendurch mal stehen blieb, konnte er das Problem in der Regel ohne fremde Hilfe schnell beheben. Doch Peter Winther war ehrgeizig und wollte noch mehr. Der junge Familienvater verzichtete vier Jahre lang auf seinen Urlaub und absolvierte 1959 die Prüfung zum Kfz-Meister. Eine harte Zeit sei das gewesen, aber es habe sich gelohnt. Der W.D.R. blieb Peter Winther auch weiterhin treu – als Busfahrer, Kfz-Mechaniker und später auch als Fahrdienstleiter. „Der Kollegenkreis war immer wie

eine Familie“, erzählt der 90-Jährige. „Ich hab gern bei der W.D.R. gearbeitet. Das war ein wichtiger Teil meines Lebens.“ Nach seiner Pensionierung im Jahr 1983 war Peter Winther viele Jahre als Führer von Inselrundfahrten und Wattwanderungen aktiv. Und auch heute noch genießt der vierfache Vater und achtfache Opa hin und wieder in Begleitung seiner Frau einen kleinen Spaziergang ans Meer.

Der Matrose



John Clausen

John Clausen, genannt Jonny, fuhr schon als 14-Jähriger zur See. Das war mitten im Krieg – und noch heute erinnert er sich daran, wie er vom Schiff aus die Bomben auf die Stadt Hamburg fallen sah. Nach

dem Krieg besuchte der gebürtige Föhrrer die Seefahrtschule in Glücksstadt und ließ sich zum Matrosen ausbilden. Es folgte ein Jahr in der Landwirtschaft, weil es keine Arbeit gab. Doch als die W.D.R. in den Fünfziger Jahren immer mehr Fahrgäste zu befördern hatte und Schiffsflotte und Personal aufstockte, fand auch John Clausen hier eine Anstellung als Matrose. Er sollte der W.D.R. bis zu seiner Pensionierung treu bleiben.

Gern erinnert „Jonny“ sich daran, dass er auf dem Schiff auch zum Kochen abkommandiert wurde. Das erste Gericht, eine deftige Erbsensuppe, sei gleich ein Erfolg gewesen. „Obwohl ich vom Kochen eigentlich keine Ahnung hatte“, freut er sich. Weniger gut sind ihm die „Spuck-Reisen“ in Erinnerung. „Wenn den Fahrgästen auf den Fahrten nach Helgoland schlecht wurde, mussten wir Matrosen putzen. Das machte keiner gerne.“

Unvergesslich auch eine stürmische Eisfahrt nach Dagebüll. „Eigentlich wollte ich als Privatmann fahren, aber ein Kollege hatte verschlafen und ich musste einspringen“, erzählt der 80-Jährige. Die Fahrt endete auf dem Deich. Durch das Eis war das Schiff nicht mehr manövrierfähig und saß fest. Die Fahrgäste mussten mit einem Bagger aus dem Schiff geborgen werden. Passiert ist nichts – aber John Clausen hat die Bilder bis heute genau vor Augen: „So etwas vergisst man nie.“

Nautikstudentin absolviert Praxissemester

Die erste „Seefrau“ bei der W.D.R.

„Sind Sie wirklich weiblich?“ Ein einheimischer Fahrgast konnte seine Überraschung nicht zurückhalten, als Beate Erdmann ihn Anfang März gemeinsam mit ihren Kollegen auf dem Autodeck der M/S „Schleswig-Holstein“ einwies. „Einige Passagiere haben mich in den ersten Wochen schon angesprochen und gefragt, wie ich denn zur W.D.R. gekommen bin“, erzählt die 26-Jährige. „Insgesamt waren die Reaktionen aber sehr positiv und in der Crew der „Schleswig-Holstein“ habe ich mich sowieso vom ersten Tag an wohlgefühlt.“ Während in den Schiffsrestaurationen der W.D.R. bereits seit einigen Jahren immer wieder weibliche Stewards anzutreffen sind, ist Beate Erdmann in der 125-jährigen Reedereigeschichte die erste „Seefrau“, also das erste weibliche Besatzungsmitglied im Decksdienst. Vom 1. März bis zum 31. August absolviert die gebürtige Münchenerin ein sechsmonatiges Praktikum an Bord der M/S „Schleswig-Holstein“, das gleichzeitig den Auftakt ihres Nautikstudiums an der Fachhochschule Flensburg bildet.

„Ich liebe das Meer ...“

Mit ihrem Einstieg in die Seeschifffahrt erfüllt sich Beate Erdmann, die bereits ein Volkswirtschaftsstudium abgeschlossen hat, ihren beruflichen Traum: „Ich liebe das Meer und finde die Arbeit auf Schiffen faszinierend“, erzählt sie. „Während meines Studiums in Kiel habe ich in den letzten drei Jahren für den dortigen Seehafen bei der Betreuung von Kreuzfahrtschiffen mitgearbeitet. Die enge Zusammenarbeit mit den Besatzungsmitgliedern hat mich weiter darin bestärkt, selbst die Laufbahn zum nautischen Schiffs-offizier einzuschlagen.“ Dafür hat Beate Erdmann jetzt die Grundlage gelegt: Nach Abschluss des achtsemestrigen Studiengangs „Seeverkehr, Nautik und Logistik“ erwirbt sie das nautische Befähigungszeugnis nach der Schiffs-offiziers-Ausbildungsverordnung und kann dann weltweit als Wach-offizier fahren. Bei entsprechender Fahrtzeit ist



Beate Erdmann an Bord der „Schleswig-Holstein“

der Erwerb des Kapitänspatents möglich. Außerdem steht ihr der Einstieg in den Lotsenberuf offen. Bei der W.D.R. ist Beate Erdmann zwar die erste und bislang einzige „Seefrau“, international nimmt der Anteil an Frauen in der Handelsschifffahrt jedoch stetig zu.

„Das Praktikum hier auf der Föhrr-Amrum-Linie ist eine tolle Chance für mich. Von den Kapitänen und Steuerleuten der „Schleswig-Holstein“ habe ich schon jetzt viel gelernt“, freut sich die W.D.R.-Praktikantin. Ganz besonders gern steht sie auf den ersten Überfahrten frühmorgens am Ruder: „Der Sonnenaufgang im Watt ist absolut faszinierend.“ Bei so viel maritimer Affinität verwundert es nicht, dass auch ihre Hobbys mit der See zu tun haben: Beate Erdmann ist leidenschaftliche Seglerin und seit über zehn Jahren Segellehrerin für den Deutschen Hochseesportverband Hansa e.V. Außerdem hat sie im vergangenen Jahr den Tauchsport für sich entdeckt und zuletzt auf der spanischen Insel Menorca die Ausbildung zur Rettungstaucherin absolviert. (fn)

W.D.R. investiert in Fahrzeuge des Typs Mercedes-Benz Citaro

Sieben neue Busse für Föhr und Amrum



Seit Ende 2009 regulär auf Föhr und Amrum im Einsatz: Die neuen Linienbusse der Typenfamilie Mercedes-Benz Citaro.

Nicht nur auf dem Wasser beginnt pünktlich zum 125. Jubiläum der W.D.R. eine neue Ära: Ende 2009 hat das Unternehmen seine komplette Omnibusflotte auf den Inseln Föhr und Amrum ausgetauscht und sieben Fahrzeuge der modernsten Generation eingesetzt. Anfang November trafen die werkneuen Busse aus Mannheim in Dagebüll ein und wurden direkt auf die Inseln verschifft, wo sie seither im Einsatz sind.

Bei der Erneuerung ihrer Busflotte hat sich die W.D.R. für fünf 18 Meter lange Gelenkbusse des Typs Mercedes-Benz Citaro G sowie zwei 12 Meter lange Solofahrzeuge des Basisdesigns Citaro entschieden. Beide Fahrzeugtypen gehören zur Citaro-Niederflurbusfamilie des Her-

stellers EvoBus GmbH, der größten europäischen Tochter des Daimler-Konzerns. Die W.D.R. setzt damit bewusst auf einen der großen Bestseller in der Geschichte der Linienbusse: Seit Beginn der Serienfertigung 1998 sind bereits mehr als 27.000 Exemplare der Citaro-Typenfamilie vom Band gelaufen. Die Fahrzeuge zeichnen sich durch ihr ergonomisch ausgereiftes Design, viel Platz, den hohen Fahrkomfort sowie die hohe Bedienungsfreundlichkeit aus. Außerdem sind die Citaro-Linienbusse besonders umweltfreundlich. Familien mit Kinderwagen sowie älteren und mobilitätseingeschränkten Fahrgästen kommt die Niederflurbauweise zugute, die an allen Haltestellen einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglicht.

Zur Durchführung des ÖPNV sind im Regelbetrieb zwei Gelenkbusse und die beiden Solofahrzeuge auf Föhr im Einsatz, die drei verbleibenden Gelenkzüge verkehren auf Amrum.

Das große Platzangebot vor allem der Gelenkzüge gewährleistet eine zuverlässige Bewältigung des Verkehrsaufkommens, auch in der Schülerbeförderung und an Spitzentagen der Hochsaison.

Vor ihrer Entscheidung für Fahrzeuge der Typenfamilie Mercedes-Benz Citaro hatte die W.D.R. auch Busse anderer Hersteller getestet. So waren Anfang vergangenen Jahres zeitweilig Volvo-Omnibusse im regulären ÖPNV auf den Inseln zu beobachten.

(fn)

Daten & Fakten

Die Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH (kurz W.D.R.) ist ein modernes Inselversorgungs- und Verkehrsdienstleistungsunternehmen. 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.

Jährliche Beförderungsleistungen

ca. 1,75 Mio. Fährpassagiere
ca. 280.000 Pkw
ca. 30.000 Lkw und Anhänger
ca. 790.000 Busfahrgäste
ca. 22.000 Fahrgäste im Ausflugsverkehr

Die W.D.R. in Kürze

Gründung: 1885
Mitarbeiter: ca. 175
Gesellschafter: ca. 540
Autofahren: 6
Ausflugschiffe: 1
Busse: 7

IMPRESSUM

Herausgeber:

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

Redaktion: Frederik Naumann,
Petra Südmeyer
www.buero3.de

Fotos: W.D.R.-Archiv, H. Bickel,
Staatskanzlei SH,
Kreis Nordfriesland

Produktion: Grafikbüro Bickel GbR
inselgrafik.de

Druck: Boyens Offset, Heide

©2010 Alle Rechte vorbehalten.
Kopie/Nachdruck nur mit schriftlicher
Genehmigung des Herausgebers.