



# DAS RUDERBLATT



WYKER DAMPSCHIFFS-REEDEREI  
FÖHR-AMRUM GMBH

FÜR ALLE INSULANER UND URLAUBSGÄSTE

DAS AKTUELLE MAGAZIN DER W.D.R.

*Liebe Leserinnen und Leser,  
liebe Kunden der W.D.R.,*

*rechtzeitig zu Beginn der Urlaubssaison halten Sie heute eine neue Ausgabe unseres beliebten „Ruderblatts“ in den Händen. Wir möchten Sie einmal mehr zu einer gedanklichen Reise durch die Welt der W.D.R. einladen.*

*Auf den folgenden Seiten wollen wir die Jubiläumsfeier im vergangenen Jahr sowie die Taufe der ersten Doppelendfähre in unserer Unternehmensgeschichte Revue passieren lassen. Zugleich möchten wir einen Ausblick auf das große Ereignis dieses Jahres wagen: Die Indienststellung unseres zweiten Neubaus, den wir im vergangenen Herbst in Auftrag gegeben haben und voraussichtlich im Dezember 2011 in Fahrt bringen werden. Mit dieser Investition setzt die W.D.R. ihr Modernisierungsprogramm im Verkehr nach Föhr und Amrum fort und stellt die Inselversorgung auf eine noch bessere Grundlage. Im Mittelpunkt dieser Investitionen stehen Sie, liebe Leserinnen und Leser, als Kunden der W.D.R. Ihnen möchten wir heute und in Zukunft erstklassige Verkehrs- und Versorgungsdienstleistungen zu einem bezahlbaren Preis anbieten.*

*In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine anregende Lektüre des neuen „Ruderblatts“ sowie allzeit gute Fahrt mit unseren Fähren, Ausflugsschiffen und Omnibussen.*

*Es grüßt Sie  
Ihr Axel Meynköhn  
Geschäftsführer*



*Prominenter Besuch an Bord der M/S „Uthlande“: Bundespräsident Wulff bereiste anlässlich seines Antrittsbesuches in Schleswig-Holstein am 9. März 2011 auch die Insel Föhr. V.r.n.l.: Bettina Wulff und Bundespräsident Christian Wulff, Kapitän Andreas Kruse, Sandra Carstensen und Ministerpräsident Peter Harry Carstensen, Axel Meynköhn*

## Schwesterschiff der M/S „Uthlande“ geht Ende 2011 in Dienst Weiterer Schiffsneubau

Das neue Flaggschiff der Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH war gerade ein Vierteljahr in Dienst, als sich die Reederei im vergangenen September entschied, einen zweiten Neubau in Auftrag zu geben: Am 28. September 2010 erhielt die Rostocker Neptun Werft GmbH den Auftrag zum Bau eines Schwesterschiffes der M/S „Uthlande“. Baubeginn war der 3. Februar 2011, ab Mitte Dezember

2011 soll das Schiff voraussichtlich eingesetzt werden. Ersetzen wird die neue Doppelendfähre sowohl das bereits im Frühjahr 2011 in die Niederlande verkaufte Fährschiff M/S „Schleswig-Holstein“ (das 2011 vorübergehend von der 1980 gebauten alten M/S „Uthlande“ abgelöst wird) als auch die seit 41 Jahren im Wattenmeer eingesetzte M/S „Insel Amrum“.

*Weiter auf Seite 2 ...*



### Der Neubau

MS „Uthlande“ bekommt eine Schwester..... 1



### Die Erfindung

Der Voith-Schneider-Antrieb..... 4



### Der Fahrplan

Puzzlespiel im Dienst der Gäste..... 5



### Das Team

W.D.R.-Mitarbeiter im Porträt..... 6



### Das Jubiläum

125 Jahre W.D.R. .... 7



### Der Partner

Der Verband Deutscher Reeder ..... 8

Fortsetzung von Seite 1 ...

„Mit Indienststellung unseres zweiten Neubaus verfügen wir über vier moderne und komfortable Fährschiffe zum Einsatz auf der Föhr-Amrum-Linie (FAL) zwischen Dagebüll, Wyk und Wittdün“, erläutert W.D.R.-Geschäftsführer Axel Meynköhn. „Sowohl für unsere einheimischen Fahrgäste und die Betriebe auf den Inseln als auch für unsere vielen Urlauber bringt der Einsatz einer zweiten Doppelendfähre verschiedene Vorteile mit sich. Zum einen steigt durch die zusätzliche Fahrspur unserer neuen Schiffsgeneration die Pkw-Kapazität auf der Strecke, sodass selbst in der Hochsaison Wartezeiten vermieden werden können. Und zum anderen können wir unseren Kunden zukünftig auf einem weiteren Schiff das moderne, helle und freundliche Ambiente bieten, das sich an Bord unserer ‚Uthlande‘ bereits großer Beliebtheit erfreut.“

### Neues Fährschiffskonzept hat sich bewährt

Verschiedene Gründe haben zu der Entscheidung beigetragen, bereits so kurz nach Indienststellung der ersten W.D.R.-Doppelendfähre ein Schwesterschiff zu kontrahieren. „Die ‚Uthlande‘ hat als Prototyp unsere Erwartungen mehr als erfüllt und sich in jeder Hinsicht und bei jedem Wetter hervorragend bewährt. Besonders beeindruckt die hohe Manövrierfähigkeit, gerade auch im zurückliegenden Eiswinter, der relativ günstige Brennstoffverbrauch und der geringe Tiefgang im Vergleich zu den älteren Fähren“, berichtet Axel



Brennstart im Februar 2011 in der Neptun Werft in Rostock. Mit dabei W.D.R. Kapitän Christ Tholund.



Die ersten Bodenplatten des Neubaus.

Meynköhn. „Schon in den ersten beiden Einsatzmonaten konnten wir feststellen, dass das neue Schiff die Verkehrsabwicklung auf der FAL tatsächlich wesentlich beschleunigt. Einige Kinderkrankheiten gibt es bei einer neu entwickelten Schiffsgeneration zwar immer, insgesamt jedoch operiert unsere neue Doppelendfähre seit ihrer Indienststellung ohne größere Probleme oder Ausfälle. Besonders bewährt hat sich in diesem Zusammenhang der Voith-Schneider-Antrieb, der dem Schiff wesentlich bessere Manöviereigenschaften verleiht als den älteren Einheiten der W.D.R.“ Vor dem Hintergrund ihrer insgesamt sehr positiven Erfahrungen mit der „Uthlande“ hat sich die Reederei dazu entschlossen, den zweiten Neubau als Schwesterschiff mit den gleichen Parametern ausführen zu lassen und lediglich in einigen technischen und konstruktiven Details zu optimieren. Auch die neue Fähre wird daher über einen Voith-Schneider-Antrieb verfügen, 75,88 Meter lang und 15,80 Meter breit sein, 75 Pkw und bis zu 1.200 Passagiere befördern können sowie eine Reisegeschwindigkeit von 12 Knoten und einen Tiefgang von maximal 1,75 Metern erreichen. Axel Meynköhn erklärt: „Dadurch, dass wir uns für den Bau eines Schwesterschiffes der M/S ‚Uthlande‘ entschieden haben, setzen wir auf der FAL zukünftig zwei statt derzeit bis zu vier verschiedene Schiffstypen parallel ein. Ebenso wie die ‚Uthlande‘ und unser zweiter Neubau sind auch die M/S ‚Nordfriesland‘ und die M/S ‚Rungholt‘ Schwesterschiffe, haben also die gleichen Abmessungen und können die gleiche Anzahl an Fahrzeugen und

Fahrgästen befördern. Diese Vereinheitlichung auf zwei verschiedene Schiffstypen und Schiffgrößen macht die Kapazitätsplanung wesentlich einfacher und sorgt für eine insgesamt bessere Abwicklung des Verkehrsaufkommens.“

### W.D.R. setzt auf deutsche Werften

Während also die wesentlichen Parameter und Kapazitäten des zweiten Fährneubaus mit jenen der 2010 abgelieferten „Uthlande“ identisch sind, hat sich die W.D.R. diesmal für eine andere Werft entschieden. Die Rostocker Neptun Werft GmbH hat viel Erfahrung im Bau von Fahrgastschiffen und genießt einen ebenso hervorragenden Ruf wie die Hamburger Sietas-Werft, bei der der Prototyp gebaut wurde. Diese hatte sich ebenfalls um den Anschlussauftrag bemüht, verschiedene Faktoren führten jedoch trotz großer Zufriedenheit mit der „Uthlande“ schließlich zur Auftragsvergabe nach Rostock.

W.D.R.-Geschäftsführer Axel Meynköhn war wichtig, dass der Auftrag auch diesmal an eine deutsche Werft ging. „Deutsche Werften sind für ihre Qualität und Termintreue international bekannt, dies sind natürlich auch für uns wichtige Faktoren.“ Der derzeit intensive Wettbewerb im deutschen Schiffbau hat dazu beigetragen, dass die W.D.R. auch ihren zweiten Neubau zu einem wettbewerbsfähigen Preis bauen lassen kann. Beide Investitionen sind Teil einer langfristig ausgerichteten Unternehmensstrategie. Die neuen Doppelendfähren sollen jeweils 25 bis 30 Jahre im Wattenmeer Dienst tun.



Hier entsteht der Neubau:

# Die Neptun Werft GmbH in Rostock

Ebenso wie ihre „große“ Schwester, die Papenburger Meyer Werft GmbH, zählt auch sie zu den ersten Adressen im deutschen Spezialschiffbau: Mehr als 1.500 Schiffs-, Reparatur- und Umbauaufträge hat die Rostocker Neptun Werft GmbH seit ihrer Gründung im Jahre 1850 für Kunden aus aller Welt ausgeführt.

Heute beschäftigt das Unternehmen, das seit 1997 Teil der Meyer Neptun Gruppe ist, insgesamt gut 400 Mitarbeiter und konzentriert sich mit großem Erfolg auf die Fertigung von Sektionen, unter anderem für LPG-Gastanker und Kreuzfahrtschiffe, sowie auf den Bau von Flusskreuzfahrtschiffen. Gerade das letztgenannte Segment hat sich in den vergangenen Jahren positiv entwickelt und der Neptun Werft weltweite Anerkennung eingebracht.

Seit im Frühjahr 2002 die ersten beiden Flusskreuzfahrtschiffe abgeliefert wurden, hat die Werft kontinuierlich Passagierschiffe für fast alle großen europäischen Flüsse gebaut. Mittlerweile ist das 16. Flussschiff im Bau. Sechs davon wurden nach dem sogenannten Twin-Cruiser-Konzept gebaut. Dieser Schiffstyp, der in enger Zusammenarbeit mit dem Ideen- und Auftraggeber, der Münchener Premicon AG, entwickelt wurde, erhielt mehrfach international renommierte Auszeichnungen. Ein TwinCruiser besteht aus zwei separaten Schiffskörpern, die durch eine spezielle Kupplung fest miteinander verbunden sind. Im hinteren, 25 Meter langen Teil sind der Antrieb sowie ein Teil der Besatzungsunterkünfte untergebracht, im vorderen, 110 Meter langen Teil befinden sich die Passagierkabinen sowie die öffentlichen Räumlichkeiten des Kreuzfahrtschiffes. Ein Hauptvorteil der Trennung beider Schiffskörper ist die Reduktion von Geräuschen und Vibrationen im Passagierbereich.

Aber auch für andere Kunden wurden spezielle Schiffstypen entwickelt und gebaut; so entstanden für die A-Rosa Flussschiff GmbH in Rostock vier Schiffe, die für den Einsatz auf der Donau optimiert sind sowie zwei weitere Schiffe für den Betrieb



Das Gelände der Neptun Werft GmbH in Rostock (Fotos: Neptun Werft GmbH).

auf der Rhône. Hierbei handelt es sich um in Fachkreisen als 2½-Decker bekannte Schiffe, bei denen der vordere, abgesenkte Teil des Sonnendecks auch die Passage von niedrigen Brücken ermöglicht. Drei Schiffe für das Fahrtgebiet Rhein ergänzen die A-Rosa-Flotte und zwei Neubauten, die in den Jahren 2012 und 2013 abgeliefert werden, sind für den überwiegenden Einsatz auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal bei der Neptun Werft GmbH in Auftrag. Mit Viking River Cruises konnte ein weiterer wichtiger Betreiber von Flusskreuzfahrt-

schiffen als Auftraggeber gewonnen werden. Für diese Reederei sind fünf Schiffe im Bau, die bis zum nächsten Frühjahr abgeliefert werden. Die Flusskreuzfahrtschiffe haben, je nach Standard, Platz für 106 bis 200 Passagiere.

Durch ihre Referenzen im Flusskreuzfahrtbereich verfügt die Neptun Werft bereits über umfangreiche Erfahrung im Passagierschiffbau. Dies war – ebenso wie der wettbewerbsfähige Angebotspreis – ein wichtiger Grund für die Auftragserteilung durch die W.D.R.



Ein bei Neptun gebautes Flusskreuzfahrtschiff für A-Rosa.

## Voith-Schneider-Antrieb

# Alpenländische Erfindung an Bord der „Uthlande“

Ihre Manöviereigenschaften beeindrucken nicht nur Urlaubsgäste der Inseln Föhr und Amrum, sondern auch einheimische Fahrgäste: Beinahe lautlos gleitet die M/S „Uthlande“ in den Hafen, verändert scheinbar auf der Stelle ihre Fahrtrichtung, drückt sich in präziser Zentimeterarbeit an den Anleger heran, dreht auf engstem Raum. „Das Schiff hat tatsächlich hervorragende Manöviereigenschaften“, bestätigt Inspektor Horst Knief. „Die zügigen An- und Ablegemanöver tragen zur Einhaltung des Fahrplans bei und stellen für unsere Kapitäne und Steuerleute eine

enorme Erleichterung dar.“ Zu verdanken hat die W.D.R. diese Vorteile der Genialität eines österreichischen Erfinders: Ernst Leo Schneider (1894 – 1975) machte sich schon in den 1920er Jahren Gedanken darüber, wie sich Antrieb und Ruder eines Schiffes verbinden und auf diese Weise die Manöviereigenschaften optimieren ließen. Als Ergebnis seiner Arbeit ließ er sich 1927 gemeinsam mit der Firma Voith den sogenannten Voith-Schneider-Propeller patentieren und stattete ein Versuchsboot mit dieser neuartigen Antriebstechnik aus. Vier Jahre später kam das Bodenseeschiff „Kempton“ als erstes kommerziell genutztes Fahrzeug mit einem Voith-Schneider-Antrieb in Fahrt. Seither hat sich die Erfindung Ernst Schneiders hundertfach bewährt und seinen Namen in alle Welt getragen – unter anderem auch nach Föhr und Amrum, wo im vergangenen Jahr die „Uthlande“ mit dieser Antriebstechnik ihren Dienst aufnahm.

Wie funktioniert nun ein Voith-Schneider-Propeller (VSP)? Anders als bei einem konventionellen Antrieb, der aus einer oder mehreren Schrauben und separaten Ruderblättern am Heck (hinteren Ende) des Unterwasserschiffs besteht, rotiert beim VSP ein mit dem Schiffsboden eben abschließender, mit mehreren achsparallel



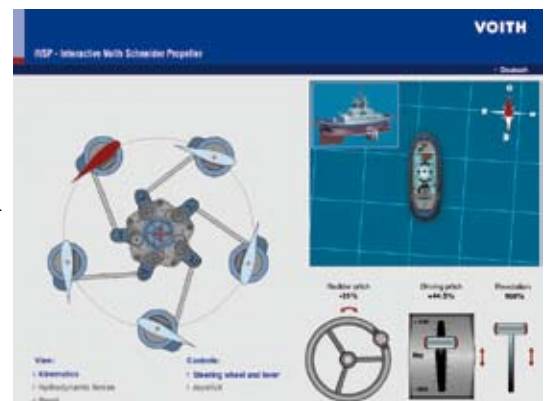
1927, Handmodell eines Voith-Schneider-Propellers.

len Flügeln besetzter Radkörper um seine senkrechte Achse. Die gleichförmige Drehbewegung wird zur Schuberzeugung von einer Schwingbewegung der einzelnen Propellerflügel um ihre eigene Achse überlagert. Der Flügelausschlag bestimmt die Schubgröße, die Phasenlage zwischen 0 und 360 Grad gibt die Schubrichtung an. Beide Variablen – Schubgröße und Schubrichtung – werden durch ein mechanisches Getriebe, die Kinematik, gesteuert. Die Funktionsweise des VSP erlaubt dabei eine außerordentlich feine Dosierung des Schubes und einen sehr schnellen Wechsel der Schubrichtung. Allein dies verbessert die Manöviereigenschaften eines Schiffes

bereits enorm. Erfolgt wie im Fall der „Uthlande“ die Ausstattung mit zwei oder mehr Voith-Schneider-Propellern, so kann sich das Schiff in jede Richtung bewegen und auch seitlich verschieben. Bei Schiffen mit konventioneller Antriebstechnik ist ein Seitenverschub nur möglich, wenn zusätzlich zum Hauptantrieb sogenannte Querstrahlruder (Bug- oder Heckstrahlruder) montiert sind. Geeignet sind Voith-Schneider-Antriebe für alle Schiffstypen, die häufig und auf engem Raum manövrieren müssen: Kurzstreckenfähren, Schlepper, Bohrinselversorger,

Tonnenleger, Schwimmkräne sowie Marinefahrzeuge. Verbreitet ist die bis heute exklusiv von der Firma Voith Turbo produzierte Antriebstechnik dabei sowohl bei See- als auch bei Binnenschiffen. Und noch in einem anderen Bereich der Verkehrswirtschaft könnte sie bald – mehr als 80 Jahre nach der bahnbrechenden Erfindung Ernst Schneiders – neue Akzente setzen: Der Verein Bauhaus Luftfahrt e.V., eine in München ansässige Ideenschmiede zur Entwicklung innovativer Luftverkehrstechnologie, hat sich vor kurzem mit dem 2D-Propulsor ein auf der VSP-Technologie basierendes Konzept für einen neuartigen Hubschrauber patentieren lassen.

Im Internet können Sie auf [voithturbo.com/545950.htm](http://voithturbo.com/545950.htm) interaktiv erleben, wie ein Voith-Schneider-Propeller arbeitet – und mit seiner Hilfe sogar selbst einen Schlepper steuern! Viele weitere Informationen rund um die Antriebstechnik gibt es auf [www.voithturbo.com](http://www.voithturbo.com), mehr über das Anwendungspotenzial in der Luftfahrt erfahren Sie unter [www.bauhaus-luftfahrt.net](http://www.bauhaus-luftfahrt.net)





## Fahrplangestaltung bei der W.D.R.

# Die Quadratur des Kreises: Puzzlespiel im Dienst der Fahrgäste

Nicht nur im Hinblick auf das bisweilen stürmische Winterwetter schlugen die Wogen Ende 2010 hoch auf den Inseln Föhr und Amrum: Der Fahrplanwechsel am 11. Dezember hatte einige Änderungen mit sich gebracht, über die sich vor allem manche auf den Inseln lebende Berufsschüler wenig erfreut zeigten. „Wir bemühen uns immer um eine optimale Lösung, aber alle Gruppen- und Einzelinteressen lassen sich bei dieser Quadratur des Kreises nie ganz befriedigen“, erklärt W.D.R.-Geschäftsführer Axel Meynköhn. Schließlich müsse die W.D.R. bei ihrer Fahrplangestaltung sowohl im Hallig- als auch vor allem im Inselverkehr viele verschiedene Faktoren berücksichtigen und die Interessen sehr unterschiedlicher Nutzergruppen unter einen Hut bringen.

## Vernetzung mit dem Verkehrsträger Bahn

Ein wichtiges Kriterium, das die Fahrplangestalter der W.D.R. – vier Mitarbeiter und ein externer Berater aus Österreich – bei ihrer Arbeit berücksichtigen müssen, sind die Fahrzeiten der Bahn. „Immerhin rund 15 Prozent unserer Fahrgäste auf der Föhr-Amrum-Linie reisen mit dem Zug an und ab“, weiß Axel Meynköhn, „für den Tourismus auf den Inseln hat die Bahn als Verkehrsträger damit einen signifikanten Stellenwert und das spiegelt sich natürlich auch in unseren Fahrplänen wider“. In enger Zusammenarbeit mit der *neg* Niebüll GmbH, die die Bahnstrecke Niebüll-Dagebüll Mole betreibt, ist in den vergangenen Jahren eine deutliche Verbesserung und Beschleunigung der Kurswagenläufe gelungen. Das macht Föhr und Amrum als Urlaubsziele noch attraktiver. Auf den Inseln sichert dies Wirtschaftskraft und Arbeitsplätze.

Für die W.D.R. ist die enge Vernetzung mit dem Verkehrsträger Bahn allerdings eine echte Herausforderung. „Wir können mit unserer Fahrplangestaltung erst beginnen, wenn die Deutsche Bahn AG ihre grundlegenden Fahrplanstrukturen für das Fol-

gejahr vorgelegt hat“, erklärt Meynköhn. „Diese wiederum beruhen auf dem Ergebnis internationaler Fahrplankonferenzen und berücksichtigen eine Vielzahl von Vorgaben zum Beispiel hinsichtlich der Auslastung einzelner Streckenabschnitte oder der Anschlüsse an Knotenbahnhöfen.“ Die Fahrzeiten der *neg* Niebüll – und im Übrigen auch der Nord-Ostsee-Bahn – sind auf die bundesweiten Fahrplanstrukturen abgestimmt. Als letztes Glied muss schließlich auch die W.D.R. ihre Abfahrten und Ankünfte in Dagebüll so takten, dass ein sinnvoller Anschluss an den Schienenverkehr gegeben ist.

## Versorgungsauftrag für die Inseln

Bei der Fahrplangestaltung stets zu berücksichtigen ist auch der Versorgungsauftrag der W.D.R. für die Inseln Föhr und Amrum: Vor allem in den frühen Morgenstunden sind an Werktagen bestimmte Fahrzeiten zwingend vorgegeben, damit die Inseln mit Lebensmitteln, Kraftstoff und anderen wichtigen Gütern beliefert und in Gegenrichtung die Frischmilch der Föhrer Bauernhöfe zur Weiterverarbeitung auf dem Festland abtransportiert werden kann. Diese ersten Abfahrten geben zum Teil bereits vor, wie die Flotte den Rest des Tages eingesetzt wird. Weitere Rahmenbedingungen, die in das „Fahrplanpuzzle“ eingearbeitet werden müssen, sind unter anderem gesetzliche Arbeitszeitbegrenzungen für Schiffsbesatzungsmitglieder, der Wunsch nach gleichmäßiger Taktung der Abfahrten (zwischen zwei Fahrten sollen stets möglichst gleiche Zeitabstände liegen) und nicht zuletzt auch die Schulzeiten. Bei der Verknüpfung all dieser Parameter sind Kompromisse bisweilen unvermeidbar – so wie zuletzt im Fall der Föhrer und Amrumer Berufsschüler. Ein



Trost bleibt all jenen Fahrgästen, die ihre Wünsche bei der Fahrplangestaltung nicht optimal berücksichtigt sehen, allerdings: Dank moderner Tiefwasseranleger ist der Inselfährverkehr zumindest nicht mehr tidenabhängig. Bis 1971 diktierten – so wie andernorts noch heute – die Gezeiten als entscheidendes Kriterium die Fahrplangestaltung. Täglich wiederkehrende Abfahrts- und Ankunftszeiten, Taktfahrpläne oder die Herausgabe eines Jahresfahrplans waren seinerzeit allenfalls ein frommer Wunsch. Und zumindest der ist für alle Fahrgäste in Erfüllung gegangen!

## Das W.D.R.-Team im Porträt

# Vorgestellt

Damit der Urlaub für Sie mit einem Lächeln beginnen kann, sorgen bei der W.D.R. tagtäglich rund 175 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für reibungslose Abläufe – zu Wasser und an Land. Auch in dieser Ausgabe möchten wir Ihnen wieder drei dieser Menschen vorstellen und Ihnen einen kleinen Einblick in ihren Arbeitsalltag ermöglichen.



*Nick Obert*

## Der Mitarbeiter der Inspektion

Nick Obert sorgt gemeinsam mit seinen Kollegen dafür, dass die Maschinen bei der W.D.R. rund laufen. Als Mitarbeiter der nautischen Inspektion ist er nicht nur für die Urlaubs- und Dienstpläne von 85 Seeleuten und fünf Azubis verantwortlich – auch die Abwicklung der Bestellungen gehört zu seinen Aufgaben im Team der Reederei. Vom Treibstoff für die Schiffe bis hin zu Reinigungsmitteln ist dabei alles vertreten, worauf bei der täglichen Arbeit keinesfalls verzichtet werden kann. Außerdem organisiert der 27-Jährige Lehrgänge und Fortbildungen für seine Kollegen und kümmert sich um die Bearbeitung eingehender Bewerbungen.

Schon während seines BWL-Studiums in Magdeburg sammelte Nick Obert als Praktikant erste Erfahrungen bei der W.D.R. und fasste den Entschluss, nach seinem erfolgreichen Abschluss im Jahr 2008 langfristig in Wyk „anzuheuern“. Obwohl der leidenschaftliche Windsurfer, der von Ende Februar bis Ende November jede freie Minute auf dem Wasser verbringt, in Hessen aufwuchs, verbindet ihn doch eine lebenslange Beziehung zu Föhr: „Ich wurde als Urlaubskind auf Föhr geboren“, erklärt Nick Obert, der damit ein waschechter Insulaner ist.



*Siegbert Wennholz*

## Der Leiter des Busbetriebs

Acht Busse und zwölf Fahrer gehören zum Busbetrieb der W.D.R. auf den Inseln Föhr und Amrum. Damit diese stets pünktlich ihr Ziel erreichen, ist Siegbert Wennholz unermüdlich im Einsatz für seine Fahrgäste. Doch der Fahrdienstleiter begnügt sich nicht allein mit der Erstellung von Fahrdienst- und Schichtplänen – er nimmt auch gerne selbst das Steuer in die Hand. Schließlich arbeitete der 51-jährige Föhrer vor seiner Ernennung zum Fahrdienstleiter im Jahr 2009 bereits 24 Jahre lang als Busfahrer bei der W.D.R.

Geplant war es anders, denn als der gelernte Elektro-Installateur 1984 zur W.D.R. kam, wollte er eigentlich eine Umschulung zum Kraftfahrzeugmechaniker machen. Bereit hat Siegbert Wennholz seine Entscheidung für den Busbetrieb jedoch nie: „Kein Tag ist langweilig, fast täglich gibt es neue Herausforderungen!“

In seiner Freizeit entspannt sich der passionierte Jäger aus Utersum gerne auf der Pirsch oder bei angeregten Diskussionen mit Freunden. Sein Lieblingsthema: alternative Energien. Sportlicher geht es in den Sommermonaten zu, denn dann zeigt Siegbert Wennholz interessierten Urlaubern „seine“ Insel – nicht mit dem Bus, sondern auf dem Fahrrad.



*Michaela Zechlin*

## Die Bilanzbuchhalterin

Ein Auto braucht Michaela Zechlin nicht, um ihren Arbeitsplatz in der Bilanzbuchhaltung der W.D.R. zu erreichen. Nur 200 Meter Luftlinie trennen das Zuhause der 46-jährigen gebürtigen Niedersächsin vom W.D.R.-Gebäude in Wyk.

Nach verschiedenen beruflichen Stationen, unter anderem im Bankwesen und in der Steuerberatung, kam Michaela Zechlin im Juni 2006 zur W.D.R. und sorgt seither dafür, dass sich in puncto Finanzen keine Fehler einschleichen. Mit kühlem Kopf erfasst die Wykerin alle Einnahmen und Ausgaben der Reederei und leitet die ermittelten Daten für weitere Planungsaufgaben an die Unternehmensführung weiter. Dass die Buchhaltung eine trockene Aufgabe sein könnte, lässt Michaela Zechlin nicht gelten: „Die Arbeit beschränkt sich nicht nur auf die üblichen Tätigkeiten in den einzelnen Abteilungen. Es gibt immer wieder Überschneidungen mit anderen Arbeitsbereichen und somit die Möglichkeit, stets Neues zu lernen.“

Doch nicht nur beruflich, auch privat liebt es die aktive Insulanerin abwechslungsreich. Neben ihrer Begeisterung für das Trompetenspiel und Cross Golf genießt sie gerne ausgedehnte Strandspaziergänge mit ihrem Mann und gute Bücher.



## Rückblick

# W.D.R. feierte 125-jähriges Bestehen



*Gut gelaunt und entspannt nahm Ministerpräsident Peter Harry Carstensen an den Jubiläumsfeierlichkeiten der W.D.R. teil.*

Es war ein denkwürdiger Tag in Wyk: Über 3.000 Gäste hatten sich am 11. Juni 2010 im Hafen der Föhrer Inselhauptstadt versammelt, um gemeinsam mit den rund 175 Mitarbeitern der W.D.R. das 125-jährige Bestehen des Unternehmens zu feiern und zugleich den spektakulären Beginn einer neuen Ära zu erleben. Gespannt warteten sie darauf, dass eines der bestgehüteten Geheimnisse Föhrs gelüftet würde: Wer ist die Taufpatin des neuen Flaggschiffs der W.D.R.? „Hier zu stehen, ist für mich eine große Ehre, aber ich bin auch unheimlich aufgeregt“, bekannte schließlich die „Auserwählte“: Sonja Barnert, Ehefrau des langjährigen Aufsichtsratsvorsitzenden Jens Uwe Barnert, ließ schwungvoll eine Champagnerflasche am Rumpf des strahlend weißen Neubaus zerschellen und gab damit der M/S „Uthlande“ offiziell ihren Namen.

## Ministerpräsident würdigt Leistungen der W.D.R.

Nach Abschluss der Tauffeier begaben sich die geladenen Ehrengäste an Bord der „Uthlande“. Peter Harry Carstensen, Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein, würdigte in einer Rede die wichtigen Leistungen des Unternehmens in der Insel- und Halligversorgung und hob

hervor, dass dieser wichtige Auftrag vom Unternehmen erfüllt werde, ohne öffentliche Zuschüsse in Anspruch zu nehmen. Auf diesen Aspekt ging auch Geschäftsführer Axel Meynköhn ein und betonte, die W.D.R. wolle ihrem Auftrag im Interesse der Region Nordfriesland und ihrer Bevölkerung auch zukünftig ohne öffentliche Mittel gerecht werden. Zugleich erinnerte er daran, dass diese Konstellation keineswegs selbstverständlich sei, sondern im Vergleich zu anderen Küstenregionen Europas eher eine Ausnahme darstelle. Den Glückwünschen des Ministerpräsidenten schlossen sich weitere Vertreter der lokalen Politik und Verwaltung sowie der Vorsitzende des Verbands Deutscher Reeder e.V., Michael Behrendt, an. Herzliche Glückwünsche aus Ostfriesland überbrachte schließlich Carl-Ulfert Stegmann, Vorstand der Aktiengesellschaft Reederei Norden-Frisia, die im Rahmen einer Überkreuzbeteiligung größte Gesellschafterin der W.D.R. ist.

## Jubiläums-Tickets für guten Zweck

Während die Ehrengäste der W.D.R. an Bord der „Uthlande“ feierten, nahmen viele Einheimische und Urlaubsgäste vor dem Schiff im Wyker Innenhafen an ei-

nem bunten Programm zum Reederei-Jubiläum teil. Das durchwachsene Frühsommerwetter tat dabei der guten Stimmung keinen Abbruch. Besonderer Beliebtheit erfreuten sich die Jubiläumsfahrtscheine der W.D.R., die in einer limitierten Serie zum Stückpreis von einem Euro ausgegeben worden waren und nur am 11. Juni 2011 Gültigkeit hatten. Den Erlös aus ihrem Verkauf spendete die Reederei zugunsten gemeinnütziger Projekte in der Region – und machte damit den Inseln und ihrer Bevölkerung ein zusätzliches Geschenk.

## Möchten Sie mehr über die Geschichte der W.D.R. erfahren?

Sowohl auf [www.faehe.de](http://www.faehe.de) im Online-shop als auch direkt im Reedereigebäude in Wyk können Sie für 29,90 € die 2010 neu aufgelegte Reederei-Chronik bestellen.



W.D.R.-Partner im Porträt

# Der Verband Deutscher Reeder e.V.

Mehr als 3.500 Schiffe verschiedenster Größen und Typen umfasst die deutsche Handelsflotte derzeit, fast 650 davon sind unter der Bundesflagge registriert – die Bundesrepublik zählt damit zur Spitzengruppe der weltweit führenden Schifffahrtsnationen. Ein derart wichtiger Wirtschaftszweig braucht eine starke Stimme – und die hat er seit mehr als 100 Jahren in Gestalt des Verbands Deutscher Reeder (VDR). Am 6. Februar 1907 als „Zentralverein Deutscher Rheder e.V.“ in Berlin gegründet, vertritt der Verband die wirtschafts- und sozialpolitischen Interessen deutscher Reedereien sowohl auf Ebene des Bundes und der Länder als auch gegenüber europäischen und internationalen Instanzen. Seinen rund 250 Mitgliedern bietet er ein breit angelegtes Servicespektrum, das von der regelmäßigen Versorgung mit aktuellen Informationen bis hin zur Gewährung von Rechtsschutz im Arbeits- und Sozialrecht reicht. Für Mitglieder der Tarifgemeinschaft des VDR werden Tarifverträge mit den deutschen Seeleutegewerkschaften geschlossen. Ein besonderes Augenmerk gilt zudem der Nachwuchsgewinnung und der Ausbildung an Bord und an Land.

Bei seiner Arbeit vertritt der VDR nicht nur die Interessen großer, weltweit operierender Frachtschiffsreedereien. Der Verband ist auch Repräsentant seiner kleineren Mitglieder zum Beispiel in der Küstenschifffahrt. Die Kommission für Fahr- und Fahrgastschifffahrt, die W.D.R.-



Der Sitz des VDR an der Esplanade direkt im Zentrum Hamburgs (Foto: VDR).

Geschäftsführer Axel Meynköhn als Vorsitzender leitet, ist dabei Sprachrohr und Interessenvertretung der im Liniendienst tätigen Passagierschiffsreedereien. In ihren regelmäßigen Sitzungen beschäftigt sich die Fahr- und Fahrgastschifffahrtskommission zum Beispiel mit Sicherheitsstandards an Bord deutscher Schiffe, mit dem Klimaschutz oder auch mit der Abwehr terroristischer Gefahren an Bord von Kü-

stenpassagierschiffen. Die von Praktikern verschiedener Reedereien gestaltete Kommissionsarbeit trägt erheblich dazu bei, die Leistungsfähigkeit der Personen- und Güterbeförderung auf deutschen Fährdiensten langfristig zu sichern.

Weitere Infos: [www.reederverband.de](http://www.reederverband.de)  
Lesestoff für Schifffahrtsinteressierte bietet die Verbandszeitschrift „Deutsche Seeschifffahrt“.

## 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. 1,8 Mio. Fährpassagiere  
ca. 290.000 Pkw  
ca. 35.000 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: 8

## IMPRESSUM

### Herausgeber:

Wyker Dampfschiffs-Reederei  
Föhr-Amrum GmbH  
25938 Wyk auf Föhr · [www.faeahre.de](http://www.faeahre.de)

**Redaktion:** Frederik Erdmann,  
Petra Südmeyer  
[www.buero3.de](http://www.buero3.de)

**Fotos:** W.D.R.-Archiv,  
Neptun Werft GmbH,  
Harald Bickel

**Produktion:** Grafikbüro Bickel GbR  
[inselgrafik.de](http://inselgrafik.de)

**Druck:** Boyens Offset, Heide

©2011 Alle Rechte vorbehalten.  
Kopie/Nachdruck nur mit schriftlicher  
Genehmigung des Herausgebers.