



DAS RUDERBLATT



WYKER DAMPFSCHIFFS-REEDEREI
FÖHR-AMRUM GMBH

FÜR ALLE INSULANER UND URLAUBSGÄSTE

DAS AKTUELLE MAGAZIN DER W.D.R.

Eine neue Ära ...

... hat bei der W.D.R. bereits 2010 mit der Indienststellung unserer Doppelendfähre M/S „Uthlande“ begonnen und im vergangenen Dezember mit der Indienststellung des leicht modifizierten und weiter verbesserten Nachbaus M/S „Schleswig-Holstein“ ihre Fortsetzung gefunden. Die Taufe dieses Schiffes möchten wir mit Ihnen, liebe Leserin, lieber Leser, in der vorliegenden Ausgabe unseres Kundenmagazins ‚Ruderblatt‘ noch einmal Revue passieren lassen.

Vor allem aber wollen wir den Blick nach vorn richten auf das große Ereignis des Jahres 2012: Nach langer Wartezeit gehen in diesem Jahr die neuen Seiteneinstiege in Dagebüll, Wyk und Wittdün in Betrieb. Die Be- und Entladung unserer auf der Föhr-Amrum-Linie eingesetzten Schiffe wird damit zukünftig noch rascher und sicherer vonstattengehen als bisher – und vor allem wird es für unsere älteren Kunden, für mobilitätseingeschränkte Gäste und nicht zuletzt auch für Eltern mit Kinderwagen deutlich bequemer und einfacher, an und von Bord zu gelangen. Diese Verbesserung ist uns ganz besonders wichtig – schließlich ist die W.D.R. ein Inselfersorger und Dienstleister für alle, die auf den nordfriesischen Inseln und Halligen leben oder hier ihren Urlaub verbringen.

Im Namen des gesamten W.D.R.-Teams lade ich Sie einmal mehr ein, mit diesem ‚Ruderblatt‘ auf eine Reise in die W.D.R.-Welt zu gehen und einen Blick hinter unsere Kulissen zu werfen. Ich wünsche Ihnen dabei viel Vergnügen – und natürlich allzeit eine gute, sichere Fahrt mit den Fähren, Ausflugschiffen und Bussen Ihrer W.D.R.!

Herzliche Grüße

Ihr Axel Meynköhn, Geschäftsführer

Hafenbetreiber investieren rund 4 Millionen Euro

Neue Seiteneinstiege



Die Seiteneinstiegsrampe in Wyk auf Föhr. Diese Anlage sowie ihre Pendanten in Dagebüll und Wittdün wurden von den jeweiligen Hafengesellschaften gebaut.

Begonnen hatte ihr Bau bereits vor knapp zwei Jahren, nun endlich gehen sie in Betrieb: Die neuen Seiteneinstiegsrampen in den Fährhäfen Dagebüll, Wyk und Wittdün ermöglichen Fahrgästen ohne Auto ab 2012 einen bequemerem und noch sichereren Zugang an Bord der W.D.R.-Fähren. „Für den Inselfährverkehr bedeutet dies einen Meilenstein und für die gemeinsamen Kunden von uns und den Häfen einen großen Gewinn“, ist sich W.D.R.-Geschäftsführer Axel Meynköhn sicher. Insgesamt haben die drei Hafenbetreiber rund vier Millionen Euro für die neuen Hafenanlagen ausgegeben – zusätzlich zu jenen rund 35 Millionen Euro, die die W.D.R. ihrerseits in die beiden Doppelendfähren M/S „Uthlande“ und M/S „Schleswig-Holstein“ investiert hat. Mit Inbetriebnahme der Seiteneinstiege werden der Fahrzeug- und der Fußgänger-

verkehr in Dagebüll, Wyk und Wittdün komplett getrennt. Fußgänger gehen zukünftig weitgehend über die Seitenrampen an und von Bord, das Fahrzeugdeck ist nur noch für Auto-, Lkw- und Bussassen sowie Motorrad- und Fahrradfahrer zugänglich.

Erste Planungen bereits vor 20 Jahren

„Die Erneuerung der Hafenanlagen war sowohl im Interesse der einheimischen Fahrgäste als auch der vielen Urlauber dringend notwendig“, ist Axel Meynköhn überzeugt. „Bei einer so stark frequentierten Fährverbindung wie der FAL ist es einfach nicht mehr zeitgemäß, dass Fahrzeuge und Fußgänger gemeinsam über eine Rampe ein- und ausschiffen“.

Weiter auf Seite 2 ...

Neue Seiteneinstiege

Ab 2012 noch bequemer an Bord..... 1

Neue Technik

Durch „Fahrkartenauflegen“ an Bord ..2

Alte Schiffe

Wo ehemalige W.D.R. Schiffe fahren ...3

Neues Schiff

M/S „Schleswig-Holstein“ getauft4

Komfort für Rollstuhlfahrer

Barrierefrei auf die Fähre 5

Offene Worte

W.D.R.-Chef im Interview.....6

Neueste Informationen

www.fahre.de informiert bei Fahrplanabweichungen.....7

Freie Fahrt

Mit DB-Kurswagen direkt nach Dagebüll 8

Fortsetzung von Seite 1 ...

Tatsächlich verzeichnet Dagebüll-Mole das viertstärkste Passagieraufkommen aller deutschen Häfen: Rund 1,8 Millionen Fahrgäste werden hier Jahr für Jahr abgefertigt. In den meisten anderen nord-europäischen Häfen mit einem solchen Aufkommen ist die Trennung von Fahrzeug- und Fußgängerverkehr längst Standard. Die gemeinsame Ein- und Ausschiffung über das Autodeck findet sich fast nur noch auf schwächer frequentierten Strecken (z.B. zu den Halligen und kleinen dänischen Inseln) sowie in Südeuropa, etwa in Griechenland. Auch bei der W.D.R. gab es schon vor rund 20 Jahren Pläne für separate Fußgängereinstiege. „Die M/S ‚Rungholt‘ wurde bei ihrer Ablieferung 1992 bereits mit einer entsprechenden Pforte ausgestattet, genauso wie drei Jahre später auch die M/S ‚Nordfriesland‘“, weiß Axel Meynköhn. Aus verschiedenen Gründen blieben diese Pforten jedoch stets ungenutzt, die Pläne zum Bau von Seitenrampen in Dagebüll, Wyk und Wittdün landeten in der Schublade.

Für die Kunden der W.D.R. brachte dies viele Nachteile mit sich: Dadurch, dass nach dem Entladen einiger weniger Fahrzeuge immer erst die Fußgänger an Land gingen, mussten alle anderen Autofahrer teilweise bis zu 20 Minuten warten, bis auch sie endlich von den Fähren fahren konnten. Immer wieder kreuzten sich auch an Land die Wege von Autos und Fußgängern – manche gefährliche Situation blieb da nicht aus. Bei Niedrigwasser hatten es vor allem Rollstuhlfahrer und

Fahrgäste mit schwerem Gepäck nicht leicht: Die steile Lage der Rampen mit einer Steigung von bis zu 16 Grad machte das Vonbordkommen zum Kraftakt. Zum Vergleich: Empfohlen wird für behindertengerechte Anlagen eine Steigung von maximal sechs Grad, nicht zuletzt, um die Forderung der Europäischen Union nach Behindertenfreundlichkeit öffentlicher Verkehre zu erfüllen.

Mehr Komfort, Sicherheit und Pünktlichkeit

Mit Inbetriebnahme der Seiteneinstiege gehören all diese Unannehmlichkeiten der Vergangenheit an. Für Fußgänger und Rollstuhlfahrer geht es nun über eine wetterfeste, komplett überdachte Seitenrampe und eine bewegliche Brückenklappe direkt auf das Salondeck der Fähren „Schleswig-Holstein“, „Uthlande“, „Nordfriesland“ und „Rungholt“. Die feste Aufgangsrampe an Land ist vier Meter breit, nur leicht geneigt und selbstverständlich rutschfest ausgeführt. Auch Rollstuhlfahrer und Gäste mit Kinderwagen oder Rollatoren können sie problemlos bewältigen. Die Brückenklappe zwischen Landrampe und Fähre ist zwei Meter breit, sie wird beim An- und Ablegen per Fernsteuerung von der Fährbesatzung hydraulisch abgesenkt bzw. angehoben.

Außerdem ist die Klappe mit einer sogenannten Tidenautomatik ausgestattet: Sobald die W.D.R.-Fähre festgemacht hat, geht sie in eine automatische „Schwimmstellung“. Sensoren prüfen, ob sich die La-

ge der Fähre verändert, und justieren die Brückenklappe nach. Im Hinblick auf die Gezeiten ist dies unverzichtbar: Bei Ebbe und Flut verändert sich der Wasserstand in Dagebüll, Wyk und Wittdün um bis zu einen Zentimeter pro Minute. Neben dem höheren Komfort für Fußgänger verbessern die Seiteneinstiege auch Sicherheit und Fahrplantreue in der FAL: In Zukunft geht es direkt nach dem Anlegen für alle Fahrzeuge und Fußgänger zügig an Land. Abrupte Bremsmanöver vor plötzlich auftauchenden Fußgängern gibt es in Zukunft nicht mehr, und auch lange Wartezeiten für Autofahrer bei der Entladung sind vorbei. Dadurch, dass die Be- und Entladung insgesamt schneller geht, sind bei Verspätungen (z.B. durch verzögerte Ankunft des neg-Zuges aus Niebüll in Dagebüll-Mole) Zeitreserven gegeben, die W.D.R.-Fähren kommen also schneller wieder in den richtigen Fahrplankontakt. Einstweilen verfügen die Häfen Dagebüll, Wyk und Wittdün nur über jeweils einen Anleger mit Seiteneinstiegsrampe. Es wird sich daher – insbesondere in der Sommersaison – nicht immer vermeiden lassen, dass für einzelne Abfahrten weiterhin die Anleger ohne Seiteneinstieg mit benutzt werden und dort die Ein- und Ausschiffung von Fahrzeugen und Fußgängern gemeinsam über das Autodeck erfolgt. Die W.D.R. bemüht sich aber, diese Fälle auf ein Minimum zu beschränken – und sie hofft, zumindest den Wyker Hafen in Zusammenarbeit mit dessen Betreiber in absehbarer Zeit mit einer weiteren Seitenrampe ausstatten zu können. (en)

Automatische Zugangskontrolle in Dagebüll

Mit Inbetriebnahme der Seiteneinstiegsrampe in Dagebüll gelangen Fußgänger auf ganz neue, moderne Weise an Bord: Im Zugangsbereich zur Rampe ist eine automatische Zugangskontrolle (offiziell als „Vereinzelungsanlage“ bezeichnet) installiert worden. Hier legen Fahrgäste künftig ihre mit einem Barcode (Strichcode) versehene Fahrkarte auf ein Infrarot-Lesegerät.

Ist die Fahrkarte gültig, öffnet sich eine kleine Pforte, wartet den Durchgang des Fahrgastes ab und schließt sich anschließend wieder. Gleichzeitig wird die Fahrkarte im EDV-System der W.D.R. automatisch entwertet. All dies geschieht in

wenigen Sekunden. Durch den zügigen Ablauf und die parallele Anordnung mehrerer Zugangspforten nebeneinander ist die neue Anlage selbst starkem Ansturm im Ferienseeverkehr gewachsen. Selbstverständlich sind die Pforten selbst und ihre Öffnungsdauern so ausgelegt, dass Reisegepäck problemlos mitgenommen werden kann.

Eingeführt wird das neue System zunächst nur in Dagebüll. „Unsere Schiffsbesatzungen haben dadurch künftig mehr Zeit für die Abfertigung und Einweisung von Fahrzeugen“, erläutert W.D.R.-Prokurist Christian Gabriel. Die eingesetzte Technik sei in anderen Fährhäfen seit langem

erprobt und habe sich dort als sehr einfach und nutzerfreundlich zu bedienen erwiesen. Bereits von ihrem Aufbau her sind die Zugangspforten mit ihren Lesegeräten auf einfache Bedienbarkeit ausgelegt. „Trotzdem gibt es zukünftig in Dagebüll einen von unseren Mitarbeitern besetzten Schalter direkt neben der Anlage. Wenn jemand Probleme mit der Bedienung hat, hilft das W.D.R.-Team natürlich weiter“. Für Rollstuhlfahrer, Passagiere mit Kinderwagen und Gruppen gibt es eigens verbreiterte Zugangspforten, die von den Reedereimitarbeitern nach Vorlage der Fahrkarte manuell geöffnet werden. (en)

Frühere W.D.R.-Fähre verkehrt in Thailand

Unsere Oldies



1978 als „Nordfriesland“ gebaut: Die „Raja 1“ 2011 vor der Insel Ko Samui im Golf von Thailand (Foto: Boey Tai)

Immer wieder erreichen die W.D.R. Anfragen zum Verbleib ihrer „alten“ Schiffe, die ihre Dienstzeit im Insel- oder Halligfährverkehr beendet haben, in anderen Teilen der Erde jedoch zum Teil noch immer gefragte Transportmittel sind. Die W.D.R. bemüht sich, der „Spur“ ihrer ehemaligen Flottenmitglieder zu folgen, und bei vielen ist der Verbleib bekannt.

Erst jüngst sind die „Schleswig-Holstein“ (1988), die „Uthlande“ (1980) sowie die von 1970 bis 2011 insgesamt 41 Jahre auf der Föhr-Amrum-Linie eingesetzte „Insel Amrum“ aus der W.D.R.-Flotte ausgeschieden. Die „Schleswig-Holstein“ wurde 2011 an die Reederei Eigen Veerdienst Terschelling in die Niederlande verkauft, für den regulären Fährdienst zwischen Harlingen und Terschelling (www.evt.nl). Die „Insel Amrum“ ging im Januar 2012 an die Neue Pellwormer Dampfschiffahrts-GmbH und wird zukünftig als Reservefähre für den Verkehr zwischen Pellworm und Strucklahnungshörn dienen. Auch beabsichtigt die W.D.R. gelegentliche Rückchartern zum Einsatz auf der Föhr-Amrum-Linie. Die „Uthlande“ (IV) steht derzeit zum Verkauf.

Das vermutlich älteste, noch regulär eingesetzte W.D.R.-Schiff ist die 1958 abgelieferte M/S „Schleswig-Holstein“. Später in „Uthlande“ umbenannt, wurde dieses Fahrgastschiff – ein Autodeck hatte es noch nicht – 1970 verkauft. Als M/S „Marittima“ verkehrt der technisch noch immer zuverlässige und liebevoll

gepflegte Oldie heute für die Reederei Kapt.R.Böttcher GbR des Lübecker Kapitäns Rouven Böttcher, der sie zu Ausflugsfahrten ab Travemünde einsetzt. Ebenfalls noch in Deutschland im Einsatz ist die ein Jahr später gebaute M/S „Rüm Hart“, sie wird heute als M/S „Baltica“ von der Warnemünder Baltic Schiffahrt und Touristik GmbH bereedert.

Mittlerweile für ein kroatisches Bauunternehmen unter dem Namen „Sveti Liberan“ im Einsatz stehen soll die erste Autofähre der W.D.R., die am 30. Juni 1962 unter dem Taufnamen „Pidder Lyng“ in Fahrt kam. Nach wie vor zuverlässig im Einsatz steht auch die 1968 an die Amrummer Schiffahrts A.G. abgelieferte einstige M/S „Amrum“, die mit der Übernahme dieses Unternehmens durch die W.D.R. 1971 zur Flotte kam und 1992 zunächst verchartert, dann jedoch verkauft wurde. Als „Vitte“ verbindet sie heute im Dienst der Weißen Flotte GmbH Schaprode mit der Insel Hiddensee. Deutlich weiter verschlug es die 1978 gebaute M/S „Nordfriesland“: Nach ihrem Ersatz durch eine neue (die heutige) „Nordfriesland“ wurde dieses Schiff an die thailändische Raja Ferry Co. Ltd. veräußert und unter dem neuen Namen „Raja 1“ zwischen Surat Thani und Ko Samui in Fahrt gebracht.

Auch viele kleinere Fahrgast- und Ausflugsschiffe, die einst unter W.D.R.-Flagge verkehrten, existieren noch. So verbirgt sich etwa hinter der M/S „Hauke Haien“ des Kapitäns Bernd Diedrichsen, die häu-

fig im Wyker Hafen liegt, die frühere M/S „Amrum“ der Amrummer Schiffahrts A.G. 1960 als reines Fahrgastschiff gebaut, wurde sie – in Vorbereitung der Indienststellung des zuvor erwähnten Fährschiffes – 1968 in „Stadt Husum“ umbenannt und kam 1971 zur W.D.R. Zwölf Jahre später wurde sie zunächst zum Einsatz ab Eckernförde verkauft und gelangte schließlich 1988 an den von der Hallig Hooge stammenden Kapitän Bernd Diedrichsen. Ebenfalls auf eine W.D.R.-Vergangenheit zurückblicken kann die M/S „Eilun“ des Nebeler Kapitäns Bandix Tadsen: Dieses knapp 25 Meter lange Schiff wurde zwar 1970 zunächst an einen Borkumer Auftraggeber abgeliefert, kam jedoch bereits ein Jahr später zur W.D.R. und blieb hier bis 1983 in Fahrt. Nicht mehr in Nordfriesland eingesetzt ist hingegen die 1969 gebaute M/S „Störtebeker“, die bis 2008 Ausflugsfahrten für die W.D.R. unternahm, zuletzt mit dem populären Konterfei eines Seehundes auf ihrem Rumpf: Sie ist heute als Ausflugsschiff von Lauwersoog aus im Einsatz.

Wer mehr über die historische und aktuelle W.D.R.-Flotte erfahren möchte, der kann am Firmensitz in Wyk sowie über das Internetportal die Unternehmenschronik erwerben. Sie ist 2010 in vierter Auflage erschienen und porträtiert natürlich auch die Schiffe des Unternehmens. (en)



W.D.R. lobt Zusammenarbeit mit der Rostocker Bauwerft

Taufe der Doppelendfähre M/S „Schleswig-Holstein“

Einige Tage hatte die zweite W.D.R.-Doppelendfähre schon Fahrgäste und Fahrzeuge zuverlässig befördert, bevor sie ganz offiziell ihren Namen erhielt: Am 30.12.2011 wurde das jüngste Flottenmitglied der W.D.R. vor großem Publikum auf den Namen „Schleswig-Holstein“ getauft. Rund 300 Ehrengäste waren der Einladung der Reederei gefolgt und unzählige Zaungäste rahmten die Veranstaltung im Wyker Innenhafen ein. Taufpatin Karima Meynköhn, Ehefrau des W.D.R.-Geschäftsführers, trug das Gedicht „Meeresstrand“ von Theodor Storm vor, bevor sie dem Schiff und der Besatzung immer mehr als eine Handbreit Wasser unter dem

Kiel wünschte und das Schiff auf den Namen „Schleswig-Holstein“ taufte. Aber trotz eines „Taufomaten“ wollte die Flasche Champagner nicht auf Anhieb an der Bordwand der Doppelendfähre zerschellen: Wie bereits im Juni 2010 Sonja Barnert bei der Taufe der „Uthlande“, saß erst der zweite Anlauf. „Ich bin nicht abergläubisch und ich habe alles so gemacht, wie die Männer mir das vorgegeben haben“, beschrieb die Taufpatin Karima Meynköhn den Verlauf der Taufe charmant. Die gebürtige Österreicherin aus Linz an der Donau lebt mit ihrem Mann und



*Der Champagner zerschellt zur Taufe
(Siegerfoto des W.D.R.-Fotowettbewerbs von Thomas Wörle)*

den zwei Kindern seit 2001 auf Föhr. „Ich fühle mich der Insel Föhr und den Menschen hier eng verbunden. Deshalb ist es eine ganz besondere Ehre und Freude für mich gewesen, die neue Fähre taufen zu dürfen“.

„Die M/S ‚Schleswig-Holstein‘ ist die neue Botschafterin des Landes und der nordfriesischen Inseln im Wattenmeer“, sagte Axel Meynköhn anlässlich der Taufe. „Wir freuen uns, den Bewohnern von Föhr und Amrum und den Besuchern der Inseln eine leistungsstarke und attraktive Fähre zu präsentieren, die ihnen ho-

hen Komfort und besten Service bietet. Mit einer gesunden Portion Selbstbewusstsein kann ich sieben Jahre nach dem ersten Memo zu diesem Konzept verkünden, dass es erfolgreich umgesetzt werden konnte“. Die neue Fährgeneration hat bei einer gesteigerten Kapazität sogar günstigere Brennstoffverbräuche und trotz einer höheren Tragfähigkeit weniger Tiefgang als die Nordfriesland-Klasse. Die Manövrierfähigkeit hat dank der vier Voith-Schneider-Antriebe – auch bei kritischen Wetterverhältnissen – gegenüber dem klassischen Schraubenantrieb erheblich gewinnen können. Modernste Technik verbindet die Doppelendfähre mit einem traditionsreichen

Namen: Schleswig-Holstein. Sie ist bereits das vierte Schiff in der 127-jährigen W.D.R.- Geschichte, das so heißt.

„Da unsere Lernkurve nicht flacher geworden ist, haben wir die Erfahrungen aus dem Betrieb der ‚Uthlande‘ bei dem Bau der ‚Schleswig-Holstein‘ einfließen lassen“, erläuterte Axel Meynköhn. „So sind wichtige Punkte – wie zum Beispiel, die Neigung der Treppen in den Aufgängen zu senken und einen durchgängigen Toilettengang einzubauen – umgesetzt worden. Allerdings sind Vorgaben der Schiffsicherheit enge Rahmenbedingungen für



Taufe im Wyker Innenhafen



Taufpatin Karima Meynköhn



Zahlreiche Zuschauer beim Festakt

die Konzeption eines Neubaus“. Das Ziel sei gewesen, nicht neu für alt, sondern besser sollte es werden. Der Entschluss, bereits kurz nach Indienststellung der „Uthlande“ eine zweite Doppelendfähre auf den Weg zu bringen, sei im Übrigen recht leicht gefallen. Die positiven Erfahrungen mit dem Schwesterschiff schon in den ersten Einsatztagen hätten keinen Anlass gegeben, noch ein paar Jahre zu warten, zumal die wirtschaftliche Situation der Reederei eine zweite Großinvestition vertretbar erscheinen ließ: „Wir konnten einen Großteil der Finanzierung des auf der Neptun Werft in Rostock für 17,5 Millionen Euro gebauten Schiffs aus Rücklagen und aus Erträgen der Schiffsverkäufe der ausgemusterten Fähren bestreiten. Wir halten es bei der Reederei so, dass wir erst für unsere Vorhaben arbeiten, Rücklagen bilden und

dann Neuanschaffungen durchführen“, so der W.D.R.-Geschäftsführer.

Die Bauaufsicht hatte auch bei der zweiten Doppelendfähre Kapitän Christ Tholund. Er verholte das Schiff Anfang Dezember von der Neptun Werft in Rostock über Kiel, den Nord-Ostsee-Kanal und eine jahreszeitlich stürmische Nordsee in seinen neuen Heimathafen Wyk auf Föhr. Am 20. Dezember – zehn Tage vor ihrer offiziellen Taufe also – nahm die M/S „Schleswig-Holstein“ bereits ihren regulären Betrieb auf, um den Weihnachtsreiseverkehr zu bewältigen.

Als sie feierlich ihren Namen erhielt, hatte sie somit bereits einige Tausend Fahrgäste befördert. W.D.R.-Geschäftsführer Meynköhn lobte anlässlich der Tauffeier die hervorragende Zusammenarbeit mit der Rostocker Neptun Werft. Neptun-

Geschäftsführer Manfred Müller-Fahrenholz hörte die positiven Worte über das Produkt, das seine Mitarbeiter seit dem Brennstart am 22. Februar 2011 geschaffen hatten, gern und betonte seinerseits, dass der Auftrag zum Bau der Doppelendfähre für die Werft etwas Besonderes gewesen sei, da sie ein neuer Schiffstyp und somit ein Referenzprojekt für die Werft sei. Müller-Fahrenholz ließ eine alte Schiffsbauertradition fortleben und überreichte dem W.D.R.-Geschäftsführer eine bei der Kiellegung der Fähre untergelegte Centmünze – nun in einer Glaskugel verwahrt – sowie den auf einer Holzplatte montierten Flaschenhals der Taufchampagnerflasche. Für Karima Meynköhn hielt er ein als Ankerkette stilisiertes Armband bereit, um die Patin auf ewig mit dem Schiff zu verbinden. (toe)

Mobilitätseingeschränkter Föhrer Stammgast hat Seiteneinstieg getestet

Komfort für Rollstuhlfahrer

Dietmar Richter kennt und liebt das Urlaubsziel Föhr: Zusammen mit seiner Frau ist er bereits seit mittlerweile über zwei Jahrzehnten Stammgast der Insel. Seine Treue zu Föhr teilt Dietmar Richter mit einer Reihe anderer Stammgäste – etwas jedoch unterscheidet ihn von den meisten Inselurlaubern: Seit einem schweren Verkehrsunfall Anfang der 1990er Jahre ist der studierte Diplom-Ingenieur teilquerschnittsgelähmt und auf den Rollstuhl angewiesen. Dieses Schicksal hat mit dazu beigetragen, dass Dietmar Richter sein Stammreiseziel so zu schätzen weiß: „Für Rollstuhlfahrer ist Föhr ein Paradies“, berichtet der 62-Jährige, „auf keiner anderen deutschen Nordseeinsel kann man so lange Strecken direkt am Meeresufer im Rollstuhl zurücklegen“. Besonders lobt er die barrierefreien Strandübergänge am Wyker Südstrand: Spezielle Rampen erschließen hier auf den Rollstuhl angewiesenen Urlaubsgästen das Föhrer Stranderlebnis.

Stammgast Richter kennt aber auch die Grenzen der Barrierefreiheit eines Föhr-Urlaubes – und er weiß, dass die Anreise per Fähre in diesem Zusammenhang bisher ebenfalls Probleme bereiten konnte: „Die Steigung der Fährrampen ist vom Wasserstand abhängig und kann bei



Dietmar Richter testet die Rampe

Hoch- oder Niedrigwasser sehr stark sein“, hat er beobachtet. „Wenn jemand ohne Fahrzeug anreist und mit seinem eigenen Rollstuhl die Auffahrtsrampen zum Autodeck bewältigen muss, steht er je nach Wasserstand vor einem echten Problem“. Mit großem Interesse hat Dietmar Richter, der lange ein eigenes, auf den Hochbaubereich spezialisiertes Ingenieurbüro betreibt, daher den Bau der neuen Seiteneinstiege in Dagebüll, Wyk und Wittdün verfolgt. Ende Januar – und damit einige Wochen vor der offiziellen Inbetriebnahme – konnte er als erster mobilitätseingeschränkter Nutzer den Wyker Seiteneinstieg testen – und zeigte sich von dessen Ausführung beeindruckt: „Ich habe den Einstieg mit meinem eigenen Rollstuhl

befahren, dank der Breite und geringen Steigung der Rampe gab es dabei keinerlei Probleme. Dieser neue Zugang zum Schiff stellt für Rollstuhlfahrer eine große Komfortsteigerung dar, und ich habe keine Bedenken, dass auch andere Gäste mit Mobilitätseinschränkungen ihn gern nutzen und mit ihm zufrieden sein werden“.

Als echte Verbesserung des Urlaubserlebnisses empfindet Dietmar Richter auch die neuen Doppelendfähren M/S „Uthlande“ und M/S „Schleswig-Holstein“. „Über diese Schiffe bin ich sehr erfreut“, berichtet er. „Besonders gut gefällt mir natürlich, dass man mit dem Fahrstuhl sogar das Sonnendeck erreichen kann und dieser Bereich damit auch für Rollstuhlfahrer zugänglich wird. Und auch die Behindertentoilette an Bord ist ausgezeichnet“. Ein Detail, das ihm aufgefallen ist, sind die Türen im Schiff: Auf den älteren Einheiten sind sie vielfach mit einer erhöhten Schwelle ausgestattet, die nur mittels kleiner Metallrampen zu überwinden ist. Auf den Doppelendfähren hingegen tritt dieses Problem durch die direkten Zugänge zum Fahrstuhl und zum Sonnendeck gar nicht erst auf – ein kleines Detail, das für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste eine große Erleichterung darstellt. (en)

Offene Worte im Interview mit Axel Meynköhn

„Beide Schiffe sind Qualitätsprodukte“

Viel hat sich bei der W.D.R. in den vergangenen zwei Jahren getan: Ein für das Unternehmen gänzlich neuer Schiffstyp wurde entwickelt, zwei neue Fähren gingen in Dienst, 2012 nehmen nun auch die neuen Seiteneinstiege ihren Betrieb auf. Haben sich diese Investitionen in der Praxis bewährt? Ist die W.D.R. dadurch für ihre Kunden teurer geworden? Und wie sieht die Zukunft des Insel- und Halligtourismus aus? Geschäftsführer Axel Meynköhn stand dem ‚Ruderblatt‘ Rede und Antwort.

Ruderblatt: *Seit Dezember 2011 fahren nun zwei große Doppelendfähren in der Föhr-Amrum-Linie. Wie macht sich der neue Schiffstyp im Betriebsalltag?*

Axel Meynköhn: In nahezu jeder Hinsicht positiv. Die neuen Schiffe sind sicher zu manövrieren, ökonomisch zu fahren und bei den Fahrgästen sehr beliebt. Unsere ohnehin schon hohen Erwartungen wurden sogar noch übertroffen. Die Schiffe haben mittlerweile viele tausend Betriebsstunden auf der Uhr und funktionieren, abgesehen von den üblichen Kinderkrankheiten, nahezu störungsfrei. Die Schiffe und das neue Raumkonzept finden auch in der Fachpresse lobende Anerkennung: so wurde die Einrichtung der Salons von dem weltweit renommierten Fachverlag „ShipPax Info“ mit einem Preis bedacht. Die namhafte Schifffahrtszeitschrift „Hansa“ würdigt das neue Fährschiffskonzept der W.D.R. in ihrer Februarausgabe als besonders gelungen und innovativ.



Wo liegen die besonderen Vorteile der neuen Schiffe – und wo die Nachteile?

Die beiden Doppelendfähren verfügen an jedem Schiffsende über jeweils zwei Voith Schneider Propeller. Dieser besondere Propellentyp ist Antrieb und Steuerung in einem und bewährt sich besonders

in unserem Fahrtgebiet, wo es auf den sicheren und häufigen Manöverbetrieb ankommt. Gerade bei der Fahrt durch das flache Wasser ist der Voith Propeller dem Schraubenpropeller noch einmal deutlich überlegen, da er fast senkrecht im Wasser liegt und sich deswegen besser mit Wasser versorgen kann. Als Nachteil mag man sehen, dass die beiden jeweils vorderen Voith Propeller bei sehr hartem Eisgang ihre volle Wirkung aus Vorsichtsgründen nicht mehr entfalten sollen. Dies betrifft im schlimmsten Fall aber nur sehr wenige Tage im Jahr. Bisher konnten die Schiffe zumindest im Noteinsatz fahren. Kurzum: Wir können uns keinen besseren Schiffstyp für die besonderen Bedingungen in unserem Fahrtgebiet vorstellen. Die W.D.R. hat dabei das Rad keineswegs für sich neu erfunden: Rund 400 Fähren fahren weltweit im Kurzstreckenverkehr mit Voith Schneider Propellern.

Man konnte in den Zeitungen lesen, dass die W.D.R. rd. 35 Mio. Euro in die beiden Schiffe investiert hat. Muss eine solche Summe nicht zwangsläufig zu Preiserhöhungen führen?

Keine Frage, am Ende des Tages sind Anschaffung und Unterhalt eines Schiffes im Fahrpreis enthalten, weil ja sonst niemand mehr in Fährschiffe investieren würde. Die neuen Schiffe konnten weitgehend über Rücklagen finanziert und zu tragbaren Preisen beschafft werden. Unsere traditionell sehr moderate Preispolitik wird von den Neuanschaffungen nicht berührt. Der wirtschaftlichere Betrieb der neuen Schiffe wirkt sich zudem kostendämpfend aus.

Gibt es Unterschiede zwischen der „Uthlande“ und der „Schleswig-Holstein“?

Wie heißt es so schön? Das dritte Schiff gelingt am besten. Die für die W.D.R. gebauten Schiffe weisen innerhalb des Rumpfes und in den Aufbauten viele Alleinstellungsmerkmale auf, die für unsere besonderen Einsatzbedingungen konstruiert und genehmigt wurden. Diese

konnten auf der „Schleswig-Holstein“ gegenüber der etwas älteren Schwester „Uthlande“ noch einmal optimiert werden. Beide Schiffe sind Qualitätsprodukte von erstklassigen, deutschen Werftadressen und werden mindestens 25 Jahre das Bild in der FAL positiv prägen. Weitere Neubauten sind in absehbarer Zeit nicht geplant und würden sich gegebenenfalls auch kaum von der „Schleswig-Holstein“ unterscheiden.

Was bringen die neuen Seiteneinstiege den Fahrgästen?

Sehr viel. Besonders für ältere oder mobilitätsbeeinträchtigte Menschen kann es nur leichter werden. Da alle Wege von nun an direkt in unsere Salons führen, werden die Treppenhäuser unserer Schiffe nur noch von Fahrzeuginsassen benutzt. Gepäck kann bis in den Salon gerollt werden. Gerade auf den neuen Schiffen darf es auch gerne unter den Sitzbänken verstaut werden. Der Sozialverband Deutschland hat angekündigt, das neue Angebot von Hafenbetreibern und Reederei als besonders behindertenfreundlich auszuzeichnen. Ein kleiner Wermutstropfen ist der Umstand, dass unser dicht getakteter Fahrplan gerade im Sommer nicht erlaubt, jede Schiffsabfahrt über die Seiteneinstiege abzuwickeln. Bis zum Bau zwei weiterer solcher Einstiege in Dagebüll und auf Föhr wird es zu gewissen Zeiten deshalb nicht zu vermeiden sein, den einen oder anderen Fahrgast wie bisher über das Fahrzeugdeck und die Treppenhäuser an Bord zu bitten.



Einige Fahrgäste empfinden die Fahrpreise der W.D.R. und anderer Inselfährdienste als zu hoch. Was halten Sie dem entgegen? Gerade die W.D.R. bietet ihren einheimischen und auswärtigen Kunden ein günstiges PreisLeistungsverhältnis. Jeder kritische Fahrgast kann sich selbst im Internet

ein Bild machen: So ist kaum eine Insel entlang der europäischen Nordseeküste ganzjährig günstiger zu erreichen als Föhr, besonders aber Amrum und die Halligen. Dies gilt sowohl für Personen als auch für Fahrzeuge und Fracht.

Um unseren attraktiven Fahrplan ganzjährig durchzuführen, muss eine erhebliche Überkapazität an Schiffsraum vorgehalten und täglich bewegt werden. Und: Als echte Inselreederei führt die W.D.R. die Aufgabe der Inselversorgung und des ÖPNV seit 127 Jahren ohne jegliche Unterstützung der öffentlichen Hand durch. Das Gegenteil ist der Fall: Nachhaltig defizitäre Aufgaben wie die Halligversorgung und die Busverkehre werden von der W.D.R. mit erledigt. Dies entlastet die kommunalen Haushalte nicht unerheblich. Unseren Fahrgästen bieten wir hochwertig



ge und größtenteils neue Fahrzeuge, ob Schiffe oder Busse. 170 Mitarbeiter verfügen über ganzjährige Arbeitsplätze, mit nachgelagerten Betrieben und Zulieferern sind es noch viel mehr. Die Inseln haben mit der W.D.R. einen verlässlichen Partner und umgekehrt. Wer staatlich subventionierte Fährverkehre in unseren europäischen Nachbarländern kennen lernen durfte, weiß unseren Service zu schätzen.

Wie sehen Sie die Zukunft der Inseln und Halligen?

Insgesamt positiv. Die Inseln bieten den Einheimischen und Gästen ein sicheres

und attraktives Umfeld. Der Urlaub vor der eigenen Haustür erlebt in Deutschland ein Comeback. Das PreisLeistungsverhältnis auf den Inseln ist im Vergleich zu ähnlichen Destinationen verhältnismäßig günstig.

Die gute Erreichbarkeit der Festlandshäfen Dagebüll und Schlüttsiel in Verbindung mit unserem Fährfahrplan erleichtern den Tagesbesuch. Die unzähligen attraktiven Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung und die üppige Natur im Nationalpark Wattenmeer tun ein Übriges. Stellvertretend für andere Angebote möchte ich das Museum Kunst der Westküste und den 27-Loch Golfplatz, beide auf Föhr, hervorheben. Die W.D.R. begrüßt die Bemühungen der Stadt Wyk auf Föhr, eine größere Hotelanlage am Wyker Südstrand anzusiedeln. (en)

Fährbetrieb muss bei starkem Niedrigwasser eingeschränkt werden

www.faehe.de Die „wetterfeste“ Website

Unfreiwillig kam die W.D.R. Mitte Februar 2012 in die Schlagzeilen: Starker Eisgang, gepaart mit anhaltendem Ostwind, behinderte tagelang den Fährverkehr zu den Inseln und Halligen. Auf der Föhr-Amrum-Linie konnten zum Teil nur zwei bis drei Abfahrten pro Tag durchgeführt werden, die Halliglinie musste ganz eingestellt werden. Zu derartigen Beeinträchtigungen kommt es zwar nur selten, starker Ostwind macht der W.D.R. jedoch immer wieder zu schaffen – mehr noch, als der für die Inseln und Halligen typischere Weststurm.

Wenn nämlich in den Wintermonaten bei starkem Ostwind an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste das Wasser über die Ufer tritt, fehlt es im Wattenmeer und lässt die Schifffahrt dort buchstäblich auf dem Trockenen sitzen.

Ab einem Wasserstand von 40 cm unter dem normalen Niedrigwasser muss der



www.faehe.de am 13. Februar: Sonderfahrplan wegen Eisgang.
Ein Blick ins Internet lohnte sich an diesem Tag besonders!

Fährbetrieb üblicherweise eingeschränkt werden, um Beschädigungen der Propeller zu vermeiden.

Betroffen ist aufgrund der besonderen Gegebenheiten des Dagebüller Fahrwassers zumeist der Streckenabschnitt zum Festland, während zwischen den Inseln teilweise noch Betrieb möglich ist. Bei sehr

niedrigem Wasserstand – bis zu 1,20 Meter unter normal können erreicht werden – kommt der Verkehr in der Regel ganz zum Erliegen. Kündigt sich starkes Niedrigwasser an, so müssen im Ermessen der Kapitäne auch Abfahrten kurzfristig vorverlegt werden. Für später eintreffende Fahrgäste ist dies zwar ärgerlich, zumindest erreichen aber die schon an Bord befindlichen Personen und Fahrgäste noch ihr Ziel, ohne im Watt zu stranden.

Die W.D.R. informiert ihre Fahrgäste über solche Fahrplanänderungen in Echtzeit

unter www.faehe.de oder über die telefonische Bandansage.

Deshalb empfiehlt sich bei schlechtem Wetter (sowie im Winter bei Eisgang) unbedingt ein Blick auf die Website – auch und gerade, wenn der Wind aus Richtung Osten weht! (en)

W.D.R.-Partner im Portrait: DB Fernverkehr AG

IC-Kurswagen nach Dagebüll

Ihren Ursprung haben sie in den 1920er Jahren, beliebt sind sie bis heute: Die direkten Kurswagenläufe aus verschiedenen deutschen Städten nach Dagebüll-Mole. Möglich wurden sie, nachdem die 1895 eröffnete Kleinbahn Niebüll-Dagebüll 1925/26 auf Normalspur umgestellt und damit an das deutsche Hauptnetz angeschlossen worden war. Fortan führte die damalige Deutsche Reichsbahn durchgehende Reisezugwagen – sogenannte „Kurswagen“ – von Berlin-Lichtenberg über Hamburg und Niebüll bis nach Dagebüll-Mole ein. Von dort konnte es dann per Linienschiff direkt weiter nach Föhr und Amrum gehen – eine Verbindung, auf die die Deutsche Reichsbahn explizit hinwies: Alte Aufnahmen aus den frühen 1930er Jahren beweisen, dass die nach Dagebüll fahrenden Kurswagen seinerzeit Zuglaufschilde führten, auf denen hinter dem Zielbahnhof Dagebüll eingeklammert noch der Zusatz „Föhr-Amrum“ angebracht war. Diesen Zusatz sucht man zwar heute vergeblich, die Kurswagenführung nach Dagebüll jedoch ist geblieben: Bis zu viermal täglich können Urlauber aus Richtung Frankfurt, Köln, Dresden/Berlin und Stuttgart bzw. Gießen direkt bis zum Festlandshafen anreisen – und ihren Urlaub natürlich auch in umgekehrter Richtung wieder auf dem Schienenweg beenden. Bis bzw. ab Niebüll werden die Kurswagen dabei mit IC-Zügen der DB Fernverkehr AG befördert, die Weiterführung auf dem Abschnitt Niebüll-Dagebüll übernimmt die private neg Niebüll GmbH. Die DB Fernverkehr AG mit Sitz in Frankfurt ist ein Geschäftsbereich im



Ein IC auf der Hamburger Lombardsbrücke (Foto: Deutsche Bahn AG / Günter Jazbec)

DB-Konzern mit ICE-, EC- und IC Zugangebot. Gut 15.000 Mitarbeiter hat dieses Unternehmen, es betreibt mehr als 250 ICE-Zugseinheiten, rund 280 Lokomotiven und 2.000 Reisezugwagen. 2010 reisten insgesamt 125,7 Millionen Menschen mit den Zügen der DB Fernverkehr AG. Direkte Kurswagenläufe waren bis in die 1980er Jahre hinein Routine im deutschen Eisenbahnverkehr, sind heute jedoch eine fast nur noch auf den Nachtverkehr der CityNightLine begrenzte Seltenheit. Von und nach Dagebüll jedoch haben die Kurswagen nicht nur überlebt, sondern in den vergangenen Jahren sogar eine Renaissance erlebt: Mittlerweile können Reisende nicht nur im Sommer (31. März bis 21. Oktober 2012) direkt bis zum Festlandshafen anreisen, sondern auch in der traditionell aufkommensstarken Zeit um Weihnachten und Neujahr. Das absolute Highlight erwartet Kurswagenreisende alljährlich an einigen Sommerwochenenden, wenn die neg Niebüll GmbH – wie

DB Fernverkehr ein wichtiger Partner der W.D.R. – auf ihrer Strecke eine Dampflokomotive im Regelbetrieb einsetzt. Dann nämlich werden auch die modernen IC-Kurswagen mit Dampftraktion befördert, und das ist deutschlandweit tatsächlich einmalig: Die Deutsche Bundesbahn als Vorgängerin der heutigen Deutschen Bahn AG setzte letztmalig 1977 eine Dampflok zur fahrplanmäßigen Zugförderung ein. (en)

Tipp für Bahn & Schiff: Inselurlauber erhalten für ihre Reise nach Amrum und Föhr durchgehende DB-Fahrkarten für die gesamte Strecke einschließlich Fähre. Am An- und Abreisetag gelten diese DB/See-Fahrkarten auch im Linienbus vom Schiffsanleger bis zur Bushaltestelle im jeweiligen Urlaubsort auf der Insel. Neugierig? Mehr Infos unter: www.bahn.de/nordseeinseln.

Neu: Ab 10.6.12 wird im ICZug Dresden-Berlin-Hamburg-Niebüll auch ein 1. Klasse IC-Kurswagen zum Einsatz kommen.

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. 1,77 Mio. Fährpassagiere
ca. 290.000 Pkw
ca. 35.000 Lkw und Anhänger
ca. 760.000 Busfahrgäste
ca. 20.000 Fahrgäste im Ausflugsverkehr

Die W.D.R. in Kürze

Gründung: 1885
Mitarbeiter: ca. 170
Gesellschafter: ca. 500
Autofähren: 6
Ausflugschiffe: 1
Busse: 8

IMPRESSUM

Herausgeber:
Wyker Dampfschiffs-Reederei
Föhr-Amrum GmbH · 25938 Wyk auf Föhr
www.faehe.de

Redaktion: Frederik Erdmann,
Thomas Oelers

Fotos: Harald Bickel,
W.D.R.-Archiv

Produktion: Grafikbüro Bickel GbR
inselgrafik.de

Druck: Evers-Druck GmbH, Meldorf

©2012 Alle Rechte vorbehalten. Kopie/Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.