



DAS RUDERBLATT



WYKER DAMPSCHIFFS-REEDEREI
FÖHR-AMRUM GMBH

FÜR ALLE INSULANER UND URLAUBSGÄSTE

DAS AKTUELLE MAGAZIN DER W.D.R.

Auf Kurs Umweltschutz ...

... liegen – im übertragenen Sinne – die Schiffe der W.D.R. schon lange. Schon zu jenen Zeiten, als das heute allgegenwärtige Schlagwort öffentlich noch kein Thema war, engagierte sich unser Unternehmen für den Schutz des überaus sensiblen Naturraums Wattenmeer. Eines haben wir dabei erkannt: Effektiver Umweltschutz lebt von der Bereitschaft, sich kontinuierlich weiterzuentwickeln und bestehendes Verbesserungspotential konsequent umzusetzen. Diese Philosophie hat sich die W.D.R. auf ihre Fahne geschrieben. Wir zählen, das darf ich getrost und mit gesundem Selbstbewusstsein sagen, zu den Pionieren und Vorreitern einer umweltfreundlichen Inselversorgung – die Auszeichnung unserer beiden Schiffsneubauten M/S „Uthlande“ und M/S „Schleswig-Holstein“ mit dem Umweltzeichen ‚Blauer Engel‘ beweist es. Grund, uns auf dem Erreichten auszuruhen, haben wir jedoch nicht. Umweltschutz lebt, um einen Slogan der 1980er Jahre aufzugreifen, vom Mitmachen – und davon, mit Partnern nachhaltig zusammenzuarbeiten sowie von- und miteinander zu lernen. Wie wir diese Philosophie umsetzen, was wir heute schon für die Umwelt tun, was wir für die Zukunft planen und in welcher Form wir Teil einer ‚grünen‘ Abfalllogistik für die Inseln und Halligen sind, berichtet Ihnen unser neues ‚Ruderblatt‘. Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre, allzeit gute Fahrt an Bord unserer Schiffe und Omnibusse und – sofern Sie als Urlaubsgast oder Tagesausflügler zu uns gekommen sind – einen erholsamen Aufenthalt auf den Inseln und Halligen mitten im Weltnaturerbe Wattenmeer!

Herzliche Grüße

Ihr Axel Meynköhn, Geschäftsführer

Umweltfreundliches Schiffsdesign der W.D.R. ausgezeichnet.

„Der Blaue Engel“



Die ‚Ausgezeichneten‘: M/S „Uthlande“ und M/S „Schleswig-Holstein“

Die Freude bei der Wyker Dampfschiffs-Reederei war sichtlich groß: Anfang März übermittelte die zuständige RAL gGmbH in St. Augustin bei Bonn zwei Urkunden, die die Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH (W.D.R.) zur Führung des „Blauen Engels“ für umweltfreundliches Schiffsdesign auf ihren beiden Doppelendfähren M/S „Uthlande“ und M/S „Schleswig-Holstein“ berechtigen. „Mit der Übermittlung dieser beiden Dokumente ist ein Zertifizierungsprozess zum Abschluss gebracht worden, der die beiden Fähren im Hinblick auf die Umweltfreundlichkeit ihres Designs auf Herz und Nieren geprüft hat“, freut sich Geschäftsführer Axel Meynköhn, „für das gesamte W.D.R.-Team ist dies

eine tolle Bestätigung unserer vielfältigen Anstrengungen zum Schutz der Meeresumwelt“. Namentlich erwähnt der Reedereichef Kapitän Christ Tholund, der den Bau beider Doppelendfähren begleitet hat und jetzt auch bei der Zertifizierung federführender Ansprechpartner auf Seiten der W.D.R. war: „Herr Tholund hat sich in den vergangenen Jahren mit enormem Engagement zu unserem Spezialisten für Umweltfragen entwickelt. Dass wir den komplexen Zertifizierungsprozess so schnell zum Abschluss bringen konnten und der ‚Blaue Engel‘ damit bereits in der Sommersaison 2013 auf unseren beiden Doppelendfähren prangt, ist ganz entscheidend sein Verdienst“.

Weiter auf Seite 2 ...

Blauer Engel für die W.D.R.

Umweltfreundliches Schiffsdesign 1

Umweltmanagement

Kontinuierliche Verbesserungen 3

Vollgetankt

Umweltfreundlicher Treibstoff..... 4

Entsorgt

Insulare Abfalllogistik..... 5

Glückwunsch, Herr Nachbar

NPDG feiert Jubiläum 6

Das einstige W.D.R.-Fährschiff „Insel Amrum“ steuert Pellworm an 6

Aus der Region, für die Region

Die W.D.R. als Partner von Organisationen und Projekten..... 7

Modernisierte Kurswagen

Neue Sitze mit Sitztiefenverstellung, Steckdosen am Platz uvm 8

Fortsetzung von Seite 1 ...

Innovatives Umweltzeichen

Der Erwerb des Umweltzeichens war tatsächlich Pionierarbeit und damit vor allem für Kapitän Tholund ein Kraftakt, bei dem in vielen Bereichen Neuland betreten werden musste. Denn während das Umweltzeichen „Blauer Engel“ selbst bereits seit 35 Jahren existiert (vgl. Infobox unten), besteht die Kategorie „Umweltfreundliches Schiffsdesign“ (RAL-UZ 141) erst seit 2010.

Ziel der neugeschaffenen Umweltzeichenkategorie ist es, Reedereien schon bei der Planung und beim Bau eines Seeschiffes für die Umsetzung möglichst vieler Umweltinnovationen zu gewinnen und damit bestehendes technisches Potential zum Schutz der Umwelt bestmöglich zu erschließen.

Im Zusammenhang mit der „Uthlande“ und der „Schleswig-Holstein“ ergab sich dabei allerdings eine besondere Herausforderung: Der Kriterienkatalog für den Erwerb des „Blauen Engels“ für umweltfreundliches Schiffsdesign wurde erst im Oktober 2009 fertig gestellt und veröffentlicht. Das Design der „Uthlande“ war zu diesem Zeitpunkt bereits nahezu komplett fertig gestellt, die Auftragsvergabe für das folgende Frühjahr geplant. Die W.D.R. hatte ja – anders als bei vielen anderen Reedereien üblich – das Schiff zunächst selbst entwickeln lassen und beauftragte die Werft anschließend nur mit der Detailplanung für die Fertigung sowie mit der eigentlichen Bauausführung. Ein Vorteil dieses baureifen Entwurfs durch die Reederei ist, dass die Rechte am Schiffsdesign bei der W.D.R. verbleiben. Im Fall der „Uthlande“ blieb durch diesen Vorlauf allerdings kaum noch Zeit, spezifische Designanforderungen des Umweltzeichen-Kriterienkatalogs vor Baubeginn einzuarbeiten.

Ein Abgleich des Schiffsentwurfs mit dem Kriterienkatalog zeigte allerdings rasch, dass wesentliche Modifikationen auch gar nicht nötig waren: Umweltaspekte waren bei der Planung der „Uthlande“ bereits so umfassend berücksichtigt worden, dass das neue Schiff die Standards für RAL-UZ 141 praktisch vollständig erfüllte. Dies galt selbstverständlich auch für die „Schleswig-Holstein“, die als geringfügig modifizierter Nachbau der „Uthlande“ entstand.

Inselfährreedereien als Pioniere

Konkret schreibt die „Vergabegrundlage für das Umweltzeichen Umweltfreundliches Schiffsdesign RAL-UZ 141“ – ein immerhin 39-seitiges Dokument – unter anderem strenge Standards bei der Behandlung von Bilgenwasser, ein spezielles Korrosionsschutzverfahren am Rumpf (Fremdstromanlage statt Zinkanoden) und eine erhebliche Reduktion der Stickoxidemissionen fest. Vorgeschrieben ist außerdem der Einbau eines Systems zur Landstromversorgung oder zumindest das Vorhalten entsprechenden Platzes für eine spätere Nachrüstung.

Auch im Hinblick auf den Schutz der Treibstofftanks durch eine Doppelhülle, den Einbau einer Notschleppleinrichtung für größere Schiffe sowie die Einhaltung spezieller Auflagen für die Abfall- und Abwasserbehandlung an Bord sind vielfältige Kriterien zu erfüllen. Über die international weitgehend standardisierten, gesetzlichen Vorgaben geht dieser Katalog weit hinaus – und ist damit vor allem im Fall großer Handelsschiffe nur mit erheblichen Zusatzinvestitionen zu erfüllen. So erstaunt es nicht, dass ausgerechnet zwei vergleichsweise kleine Inselreedereien Pioniere beim Erwerb des „Blauen Engels“ für umweltfreundliches Schiffsdesign sind: Neben der „Uthlande“ und der „Schleswig-Holstein“ hat auch die M/S „Frisia VIII“ der ostfriesischen AG Reederei Norden-Frisia die begehrte Auszeichnung erhalten.

Dieses kleine, ausschließlich für den Güterverkehr bestimmte RoRo-Schiff wurde 2010 ebenso wie die „Uthlande“ bei der Hamburger Sietas-Werft gebaut.

„Blauer Engel“ als Aufkleber

Dass ausgerechnet W.D.R. und Norden-Frisia als erste deutsche Reedereien den „Blauen Engel“ für ihre Schiffsneubauten bekommen, ist für die Fachwelt keine Überraschung: Die beiden – übrigens gegenseitig aneinander beteiligten – Unternehmen sind bereits in der Vergangenheit bei Schiffsdesigns und im Schiffsbetrieb weit über die gesetzlichen Auflagen hinausgegangen, um ihren besonders sensiblen Fahrtgebieten im Wattenmeer Rechnung zu tragen. Damit fiel ihnen die Erfüllung der hohen Standards des „Blauen Engels“ leichter als vielen wesentlich größeren Reedereien im Hochseeverkehr. Axel Meynköhn ist es wichtig, dieses Engagement jetzt auch offensiv zu kommunizieren: „Viele unserer Kunden sind sich gar nicht bewusst, dass ausgerechnet deutsche Inselfährreedereien international Pioniere im Umweltschutz auf See sind. Deshalb haben wir den ‚Blauen Engel‘ in Form großer Aufkleber auf den Rümpfen unserer beiden Doppelendfähren angebracht. Jeder Fahrgast und jeder Lkw-Kunde soll wissen, dass er mit ‚Uthlande‘ und ‚Schleswig-Holstein‘ ganz besonders nachhaltig unterwegs ist“.



Auch die „Frisia VIII“ wurde mit dem „Blauen Engel“ ausgezeichnet.

Der „Blaue Engel“ – ein Umweltzeichen mit Markenwirkung

Bereits seit 35 Jahren ist der „Blaue Engel“ das bekannteste deutsche Umweltzeichen und zugleich ein Prädikat für vielfach hochinnovative, nachhaltig wirkende Produkte. Seit 1978 kennzeichnet er Produkte und Dienstleistungen, die in einer ganzheitlichen Betrachtung besonders umweltfreundlich sind und zugleich hohe Ansprüche an Arbeits- und Ge-

sundheitsschutz sowie an die Gebrauchstauglichkeit erfüllen. Und dies in allen Lebensbereichen. Für die Entwicklung der einzelnen Vergabekriterien ist das Umweltbundesamt zuständig, die Vergabe des „Blauen Engel“ übernimmt die RAL gGmbH auf Grundlage der von der Jury Umweltzeichen beschlossenen Vergabegrundlagen.

Ziel: Kontinuierliche Verbesserung

Umweltmanagement



„Licht aus!“ – nur die zur Sicherheit an Bord notwendige Beleuchtung bleibt nachts im Hafen an.

Noch liegt es als Entwurfsfassung vor: Das „Handbuch Umweltmanagement“, als Dokumentation zukünftig Herzstück des Umweltmanagementsystems nach DIN EN ISO 14001:2009-11, das die W.D.R. derzeit einführt. „Wir wollen unsere Anstrengungen im Umweltbereich noch stärker forcieren und strukturieren“, erläutert Axel Meynköhn die Motivation zur Einführung eines Umweltmanagements, „außerdem gilt es, ein schlagkräftiges Tool zur konsequenten Erschließung von Verbesserungspotential im Umweltbereich zu erschließen“. Eingeführt wird das System zunächst für den Fährverkehr auf der Föhr-Amrum-Linie und der Hallig-Linie – einstweilen jedenfalls, denn das System kann jederzeit auf andere Unternehmensbereiche ausgeweitet werden. „Die Zertifizierung ist für das zweite Halbjahr 2013 geplant“, berichtet W.D.R.-Umweltexperte Kapitän Christ Tholund, „dann wird das System auf all unseren Fähren eingeführt

sein. Damit beginnt auch die Umsetzung unseres ersten W.D.R.-Umweltprogramms mit Ziel- und Maßnahmenplan“. Dieses Programm ist mit genauen, quantifizierten und zeitlich definierten Zielen versehen und wird zukünftig periodisch fortgeschrieben. Im Mittelpunkt des ersten Programms steht die Optimierung des Energieverbrauchs an Bord der W.D.R.-Fährschiffe.

Ganz konkret geht es darum, durch weitere Sensibilisierung der Schiffsbesatzungen den Stromverbrauch zu reduzieren und neben dieser verbrauchergestützten Optimierung den Einsatz zusätzlicher technischer Mittel vorzubereiten. Prokurist Christian Gabriel, bei der W.D.R. unter anderem für das Controlling verantwortlich, weiß, dass es hier noch Optimierungspotential gibt: „Eine Reduktion des Stromverbrauchs ist nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch absolut sinnvoll. Elektrische Energie ist schließlich

kein Abfallprodukt, das beim Maschinenbetrieb an Bord automatisch miterzeugt wird und nichts kostet. Treibstoff ist eine knappe und zunehmend teure Ressource, mit der wir in doppeltem Sinn sparsam umgehen müssen“. Nachts, wenn die neuen Fähren mit Landstrom versorgt werden, ist Sparsamkeit ganz besonders geboten: Dann nämlich kauft die W.D.R. wie jeder andere Verbraucher auch die Energie vom öffentlichen Stromversorger ein und muss jede Kilowattstunde bezahlen. „Um das Verbraucherverhalten an Bord unserer Schiffe zu beurteilen und zu optimieren, ist es natürlich wichtig, genaue Zahlen zu kennen und diese systematisch zu dokumentieren“, betont Christian Gabriel, „die Erfassung und laufende Fortschreibung von Umweltkennzahlen – wie etwa dem Strom- und Frischwasserverbrauch jedes einzelnen Schiffes – ist ein ganz wichtiges Element unseres künftigen Umweltmanagements“. (en)

Audit – ein Tool zur Erschließung von Verbesserungspotential

Der Begriff stammt aus dem Lateinischen (sinngemäß „Anhörung“) und ist für W.D.R.-Inspektor Nick Obert schon längst kein Fremdwort mehr. „In unserem Sicherheitsmanagementsystem nach ISM-Code sind Audits schon seit 15 Jahren ein unverzichtbares Instrument“, berichtet Obert. Auch bei der Umsetzung des neuen W.D.R.-Umweltmanage-

ments spielen Audits eine zentrale Rolle. Dabei kommen Auditoren – entweder speziell geschulte Mitarbeiter bei internen Audits, oder betriebsfremde Experten bei externen Audits – direkt an die verschiedenen Arbeitsplätze, besprechen mit den Mitarbeitern ihre jeweiligen Tätigkeiten, prüfen, ob vorgegebene Prozesse eingehalten werden und fragen gezielt nach Ver-

besserungspotential. All dies wird im Auditbericht dokumentiert, der wiederum als wichtiges Instrument zur Feststellung von Verbesserungspotential dient. Das Managementsystem nach ISM-Code wird bei der W.D.R. übrigens von der Berufsgenossenschaft Verkehr auditiert, das Umweltmanagementsystem zukünftig von der DEKRA. (en)

„Einmal volltanken bitte!“

Die W.D.R. setzt auf umweltfreundlichen Treibstoff

Glänzend steht der helle Tankwagen in der Nachmittagssonne, in der die Dagebüller Mole an diesem Tag erstrahlt – und wartet auf seinen nächsten Kunden: Gleich läuft die M/S „Schleswig-Holstein“ ein, das derzeit modernste Fährschiff der W.D.R.. Und diesmal steht im Festlandshafen nicht nur ein gewöhnlicher Fahrgast- und Fahrzeugwechsel an, sondern zusätzlich eine Komplettbetankung des Schiffes.

„Bebunkerung“ nennt der Fachmann das, und es ist bei der W.D.R. ein Routinevorgang: Etwa alle zehn Tage – bei winterlicher Fahrplanelage mit geringerer Überfahrtenfrequenz etwas seltener – rollt ein Tankfahrzeug auf die Mole, um den Treibstoffvorrat zu ergänzen.

Während große Seeschiffe zumeist von kleinen Tankern – sogenannten Barges – aus versorgt werden, erfolgt die Bebungung bei der W.D.R. ausschließlich per Lkw. Dies ist jedoch nicht der einzige Unterschied: Auch die Treibstoffsorte, mit der die Motoren an Bord aller W.D.R.-Schiffe versorgt werden, ist eine andere als bei Schiffen „auf großer Fahrt“. Während dort – zumindest auf See und außerhalb besonders festgelegter Gebiete – immer noch primär Schweröl zum Einsatz kommt, verkehren in der Insel- und Halligversorgung sämtliche Schiffe mit Marine Gasoil (MGO), einem speziellen Dieselmotorenkraftstoff für Schiffsmotoren. „Bei der W.D.R. ist der Einsatz dieses hochwertigen, schwefelarmen Treibstoffs nichts Neues“, betont Geschäftsführer Axel Meynköhn, „aber er ist eben auch keine Selbstverständlichkeit, zumal MGO

um ein vielfaches teurer ist als Schweröl. Der entsprechende finanzielle Mehraufwand liegt allein bei der W.D.R. Jahr für Jahr im weit sechsstelligen Bereich“. Gerechtfertigt ist dieser Mehraufwand durch die vielfältigen technischen und ökologischen Vorteile, die MGO aufweist: Der Treibstoff verbrennt schwefelarm und ohne nennenswerte Russbildung, ist einfacher zu transportieren und zu lagern als

Schweröl – und liegt auch im Hinblick auf zukünftige gesetzliche Anforderungen genau im Trend: Schon heute darf Schiffstreibstoff in Nord- und Ostsee maximal 1,0% Schwefelmassenanteil aufweisen, während in anderen Regionen noch 3,5% zulässig sind.

Bei Hafenanliegezeiten beträgt der Grenzwert in Europa seit 1. Januar 2010 nur noch 0,1%, und ab 2015 soll in Nord- und Ostsee der 0,1%-Wert auch dann nicht mehr überschritten werden, wenn sich ein Schiff in Fahrt befindet.

„Auf die Großschifffahrt kommen damit erhebliche finanzielle Belastungen zu, weil sie entweder hochwertigeren Treibstoff einsetzen oder ihre Schiffe mit Abgasreinigungsanlagen nachrüsten muss“, weiß Axel Meynköhn.

Die W.D.R. hingegen kann diese Hausaufgaben als erledigt betrachten: „Unser MGO generiert nicht mehr Emissionen als das in Einfamilienhäusern verwendete Heizöl. Damit erfüllen wir schon heute mühelos jene verschärften Abgasnormen, die nach Beschluss der International Maritime Organisation (IMO) in den kommenden Jahren schrittweise in Kraft treten sollen“, so der Reedereichef.

Dennoch: Mithilfe eines speziellen Energiemanagementplans für jedes ihrer Schiffe will die W.D.R. den Treibstoffverbrauch der Flotte in den nächsten Jahren weiter reduzieren. Es könnte also sein, dass der Anblick des Tankwagens im Dagebüller Hafen künftig noch ein wenig seltener wird als heute... (en)



Bebunkerung per LKW in Dagebüll-Mole mit einem speziellen schwefelarmen Dieselmotorenkraftstoff für Schiffsmotoren.

Effiziente Entsorgungslogistik für die Inseln und Halligen

Eine saubere Sache: Abfalltransport mit der W.D.R.

Zugegeben: Beliebte „Stellplatznachbarn“ sind sie bei den meisten Pkw-Kunden der W.D.R. nicht, die im Inselfährverkehr Tag für Tag beförderten Abfallcontainer der Remondis AG & Co. KG, mit denen der Föhrer und Amrummer Hausmüll zum Festland gebracht wird. Diese Abneigung hat jedoch primär psychologische Gründe – schließlich gewährleisten die modernen Container eine saubere und weitgehend geruchsfreie Abfallbeförderung. Kurzum: Sie sind eine saubere Sache – genauso wie die insulare Abfalllogistik insgesamt. Doch wie genau kommt Abfall, der z.B. in einer Wyker Familie oder einer Nebeler Ferienwohnung anfällt, aufs Festland? Betrachten wir exemplarisch den nach der Aussortierung von Kunststoff, Papier, Bioabfall und Glas übrig bleibenden Restabfall. Er wird zunächst mit konventionellen Sammelfahrzeugen beim Endkunden abgeholt und zu einer insularen Umschlagstation gebracht. Für diese erste Etappe zeichnet bei Restabfall auf Föhr die Veolia Umweltservice Nord-West GmbH und auf der nördlichen Nachbarinsel die dortige Forst- und Landschaftsbau Amrum GmbH verantwortlich. Die Sammelfahrzeuge bringen ihre Ladung zur jeweiligen insularen Umschlagstation, die sich im Fall Föhrs in Alkersum und auf Amrum in Nebel befindet. Wie es hier weitergeht erläutert Joachim Christiansen von Remondis: „Die Umschlagstationen sind mit Pressen ausgestattet, die den eintreffenden Abfall verdichten und direkt in unsere auf speziellen Anhängern transportierten Container verladen. Die Container werden dann in die W.D.R.-Fährhäfen gebracht, aufs Festland transportiert, dort wieder von uns übernommen und nach Ahrenshöft weitertransportiert“. Hier, im Abfallwirtschaftszentrum, wird der Restmüll nochmals umgeschlagen und dann in die 2005 eröffnete Mechanisch-Biologische Abfallbehandlungsanlage Neumünster transportiert, wo eine vollautomatische Sortierung erfolgt und verwertbare Rohstoffe ausgesondert werden. Doch warum diese komplexe Logistikkette – warum kann der Ab-



Sie gewährleisten eine kompakte, saubere und geruchsarme Abfallbeförderung auf das Festland: Die Transportcontainer des Unternehmens Remondis.

fall nicht bereits auf Föhr oder Amrum vorsortiert werden, oder warum können nicht die Sammelfahrzeuge einfach selbst zum Festland übersetzen und ihre Ladung direkt in Ahrenshöft abladen? Gegen beide Möglichkeiten sprechen sowohl ökologische als auch ökonomische Aspekte: Um eine moderne, sortenrein trennende Abfallbehandlungsanlage wirtschaftlich betreiben zu können, müssen verhältnismäßig große Abfallmengen vorhanden sein – und die gibt es auf Föhr und Amrum ganz einfach nicht. Eine so leistungsstarke (und damit umweltfreundliche) Anlage wie in Neumünster könnte auf den Inseln nie betrieben werden. Eine vergleichbare Sortierqualität wäre nicht zu erreichen. Bei einem Direkttransport der Sammelfahrzeuge aufs Festland wäre wiederum das Problem, dass ein Sammelfahrzeug Abfall technisch nicht so stark verdichten

kann wie die Presse einer Umschlagstation. Außerdem ist das Sammelfahrzeug mit spezieller Technik zum Anheben und Ausleeren der Abfallbehälter ausgestattet, die natürlich auch Raum beansprucht und damit die zur Verfügung stehende Ladekapazität reduziert. Würden also die Sammelfahrzeuge selbst aufs Festland transportiert, so wären viel mehr Einzelfahrten nötig – mit entsprechenden ökologischen und ökonomischen Nachteilen. Der Umschlag direkt auf den Inseln und die anschließende Weiterbeförderung aufs Festland per Container ist weitaus effizienter. Pro Werktag werden übrigens in der Regel mindestens ein Container von Amrum sowie zwei Container von Föhr nach Dagebüll transportiert, hinzu kommen die entsprechenden Rücktransporte leerer Container auf die Inseln. Im Sommer ist das Abfallaufkommen deutlich höher, dann werden je nach Bedarf entsprechend mehr Container transportiert. Den Umschlag der auf Lkw-Anhänger verladene Container in den Häfen übernimmt übrigens die W.D.R. mit ihren eigenen Zugmaschinen. Und sie spielt natürlich nicht nur bei der hier erläuterten Restabfallbeförderung eine zentrale Rolle, sondern auch bei der separaten Abfalllogistik für Glas, Papier und Kunststoff. Die Abläufe sind dort zwar zum Teil etwas anders, das Grundkonzept ist jedoch das gleiche wie beim Restabfall: Ziel ist es, die zu transportierenden Stoffe bereits auf den Inseln so weit wie möglich zu komprimieren, um die Zahl der Transporte auf den Schiffen (und damit die Kapazitätsausnutzung) auf das unbedingt nötige Maß zu begrenzen. Dadurch, dass alle beteiligten Unternehmen ausschließlich moderne Fahrzeuge einsetzen, werden Belästigungen der Fahrgäste vermieden. Ein Transport von Personen und Abfall auf dem gleichen Schiff ist daher ohne Probleme möglich – und nach dem Lesen dieses Beitrags hat mancher Pkw-Fahrer vielleicht weniger Bedenken, wenn auf dem Weg nach Dagebüll ein Remondis-Abfallcontainer neben seinem „Heilig's Blechle“ steht... (en)

NPDG: Die W.D.R.-Partnerreederei feiert Jubiläum

„Glückwunsch, Herr Nachbar“!

Sie sind Nachbarn, sie sind aneinander beteiligt, und sie arbeiten in vielfältiger Weise zusammen: Eine langjährige Freundschaft verbindet die W.D.R. mit der Neue Pellwormer Dampfschiffahrts-GmbH (NPDG). Und die kann in diesem Jahr ein besonderes Jubiläum begehen: Genau 111 Jahre besteht die NPDG schon. Noch hinzuzurechnen ist das 30-jährige Bestehen ihrer Vorgängerreederei, der 1872 von Pellwormer Bürgern gegründeten Pellwormer Dampfschiffsreederei. Insgesamt kann die Pellwormer Inselreederei also auf eine noch längere Historie zurückblicken als die 1885 gegründete W.D.R.. Für Geschäftsführer Sven Frener und sein Team ist das 111-jährige Bestehen Grund genug für ein Jubiläumsfest (es fand im Mai 2013 statt) sowie die Herausgabe eines Jubiläumsbuchs, das unter dem Arbeitstitel „Vom Raddampfer zum Motorschiff - 30 Jahre PDG (1872-1902), 111 Jahre NPDG (1902-2013)“ die Geschichte des Unternehmens nachzeichnet und im späten Frühjahr erschienen ist. Dort erfährt der Leser etwa, dass die NPDG-Schiffe noch bis 1966 Husum als Festlandshafen anlie-



*Zwischen Pellworm und Strucklahnungshörn auf Nordstrand im Einsatz:
Die M/S „Pellworm I“*

fen und die Reise dorthin jeweils zweieinhalb Stunden dauerte, oder dass erst 1992 mit Einweihung des Pellwormer Tiefwasseranlegers ein weitgehend tidefreier Fahrplan eingeführt werden konnte. In einem separaten Kapitel nehmen die Buchautoren den Leser mit an Bord der heutigen „Pellworm I“. Einen Tag lang begleitet er Kapitän Dieter Schroer und seine Mannschaft gedanklich auf dem Weg zwischen

Pellworm und Strucklahnungshörn und erfährt dabei eine ganze Menge Wissenswertes über den Betrieb eines modernen kleinen Fährschiffes. Wer Interesse am NPDG-Jubiläumsbuch hat, kann sich unter www.fahre-pellworm.de informieren und direkt Kontakt mit der Reederei aufnehmen, die ihre Chronik selbst vertreibt. Wer möchte, holt sich sein Jubiläumsbuch am besten selbst auf Pellworm ab. Einen Tagesausflug vom Festland aus ist die noch immer stark landwirtschaftlich geprägte „grüne Insel“ nämlich auf jeden Fall wert, und zu entdecken gibt es dort eine ganze Menge: Der Pellwormer Leuchtturm, die Inselkirchen, das Schifffahrtsmuseum, das Inselmuseum und nicht zuletzt das vom Pellwormer Heimatforscher und Hobby-Archäologen Hellmut Bahnsen geführte „Rungholtmuseum“ sind einen Besuch wert. Für einen Tag eigentlich fast ein bisschen viel – aber zum Glück fährt die „Pellworm I“ in den Sommermonaten jeweils auch spätnachmittags und teilweise sogar abends zum Festland zurück, sodass genügend Zeit für einen spannenden Tag auf Pellworm bleibt.

„Insel Amrum“ auf neuem Kurs



Neue Heimat im Tammensielener Hafen: Die einstige W.D.R.-Fähre „Insel Amrum“.

„Na, die geht dann wohl auch bald in den Ofen“ – ein offenkundig aus dem Rheinland stammender Fahrgast der nagelneuen „Uthlande“ war sich seiner Sache ganz sicher, als er im Spätsommer 2011 von Deck aus auf die im Wyker Hafen liegende M/S „Insel Amrum“ zeigte.

Und zugegeben: Ganz unplausibel mutete diese Prophezeiung nicht an, war der langjährige „Lastenesel“ der Föhr-Amrum-Linie seinerzeit doch bereits 41 Jahre alt, wenn auch nach wie vor

sehr gepflegt. Und diese gute Pflege war es letztlich auch, die die „Insel Amrum“ vor dem Weg in den Hochofen rettete: Zum Jahreswechsel 2011/12 wurde sie an die NPDG verkauft und hat seitdem als Ersatz- und Reservefähre auf der Strecke Pellworm – Strucklahnungshörn eine neue Heimat gefunden. Dort hat sie sich bereits bewährt, sowohl als zeitweiliges Ersatzschiff für die „Pellworm I“ wie auch als Frachtfähre zum Transport zahlreicher Fahrmischer nach Pellworm im Oktober

2012. Ein Bauprojekt erforderte dort so große Frischbetonmengen, dass der Platz für die Fahrzeuge auf der eigentlichen Inselfähre knapp wurde. Da kam die „Insel Amrum“ wie gerufen... die hat übrigens ihren angestammten Namen behalten (eine Umbenennung war der NPDG nach eigener Aussage „zu viel Papierkram“) und liegt jetzt, wenn es nichts zu tun gibt, verträumt im Alten Hafen von Tammensiel auf Pellworm. Wovon die alte Dame, deren „Leben“ einst auf der Schiffswerft Oberwinter begann, wohl träumt? Nun, zunächst von noch einigen weiteren Jahren als NPDG-Ersatzschiff. Und dann – wer weiß – vielleicht von einer Karriere als Museumsschiff, bald ist sie alt genug dafür. Auf jeden Fall aber davon, dass der missgünstige Kommentar des Rheinischen Urlaubsgasts nicht Wahrheit werden möge und es für sie nicht „in den Ofen geht“ – jedenfalls nicht so bald!

Die W.D.R. als Partner von Organisationen und Projekten

Sponsoring: Aus der Region, für die Region

Die W.D.R. ist einer der größten Betriebe der nordfriesischen Insel- und Halligwelt – und nicht nur das: Sie ist auch einer der wichtigsten Sponsoren und Unterstützer karitativer Projekte in der Region. Egal, ob es um die Bewahrung historisch wertvoller Kulturgüter und Bauwerke geht, um die Sicherung des Bildungsangebots auf den Inseln und Halligen, um die Durchführung großer Veranstaltungen oder um den Tierschutz: Die W.D.R. ist mit an Bord. „Voraussetzung ist allerdings, dass ein Projekt klaren Bezug zu unserer Region hat und der Gemeinschaft dient“, betont Marketingleiterin Petra Schweigel. Und sie zählt einige Initiativen auf, die die W.D.R. in letzter Zeit unterstützt hat: Das Restaurierungsprojekt „Historische Grabsteine auf Amrum“ der Ev.-Luth. Kirchengemeinde St. Clemens in Nebel wurde mit einer einmaligen großzügigen Spende bedacht, ebenso wie der auf jährlicher Basis unterstützte Förderverein St. Johanniskirche e.V. in Nieblum auf Föhr. Der Förderverein Musikschule Föhr e.V. konnte sich über eine Unterstützung zur Restaurierung eines Flügels freuen, ebenso wie der Verein zur Erhaltung der Amrumer Windmühle e.V. über eine Spende zum Erhalt dieses aus den Jahren 1770/71 stammenden, prägenden Bauwerks. Auch auf den Halligen ist die W.D.R. tätig, hier erhielt kürzlich die Kirchengemeinde Langeneß eine Spende. Regelmäßig unterstützt die W.D.R. Projekte auf Föhr und Amrum, wie z. B. das Kulturprojekt „Jazz goes Föhr“, das alljährliche Großereignis „Föhr on Fire“ sowie das Schleswig-Holstein Musik Festival, das mit jeweils einem Konzert mittlerweile Stammgast auf den W.D.R.-Fähren geworden ist. Besonders am Herzen liegt dem Unternehmen außerdem die Unter-

stützung des Fördervereins Föhr-Amrumer Krankenhaus e.V., der einen wichtigen Beitrag zur medizinischen Versorgung der Insel leistet. Über kleinere, dafür aber regelmäßig fließende Beiträge können sich außerdem die

Freiwilligen Feuerwehren, das Museum Kunst der Westküste auf Föhr, der Wyker Turnerbund e.V., die Arbeiterwohlfahrt, die Deutsche Lebens-Rettungsgesellschaft, die Volkshochschule Insel Föhr e.V. sowie einige weitere karitativ und gemeinnützige Organisationen freuen. Nicht vernachlässigt wird bei der W.D.R. auch das Engagement für den Tierschutz: Ob für das Robbenzentrum Föhr oder das Projekt Inselstorch / Storchencam – die W.D.R. zählt auch hier zum Sponsorenkreis. Die letztgenannte Initiative ist vielleicht das außergewöhnlichste vom Unternehmen geförderte Projekt: Unter www.inselstorch.de können Interessierte den Bruterfolg der in Wyk nistenden Weißstörche aus erster Hand miterleben, ohne diese seltenen – auf Föhr jedoch bisweilen außerordentlich zutraulichen – Tiere zu stören. 2013 liegt nicht nur an Bord der W.D.R.-Fähren erstmals ein Flyer mit Informationen rund um die Föhrer Störche aus. Auch er konnte dank finanzieller Unterstützung der Inselreederei verwirklicht werden. „Neben der W.D.R. als Unternehmen engagieren aber auch wir Mitarbeiter uns karitativ“, berichtet Petra Schweigel, „schon seit 1985 unterstützen wir weltweit Projekte der Kindernothilfe durch Patenschaften und monatliche Spenden, die direkt vom Gehalt abgezogen werden und notleidenden Kindern zugute kommen“. Die Bindung des Mitarbeiterteams an dieses Projekt ist so ausgeprägt, dass selbst einige W.D.R.-Ruheständler noch zu den Förderern zählen und monatlich Spendenbeiträge leisten. „Und selbst einige Kollegen der Bordgastronomie haben sich anstecken lassen“, weiß Petra Schweigel. Gutes zu tun macht eben im Team am meisten Spaß – und gehört bei der W.D.R. einfach zur Unternehmenskultur dazu.



Der Weißstorch fühlt sich auf Föhr wieder wohl – die W.D.R. hat sich begeistern lassen und fördert Projekte rund um die Störche auf der Insel.

Modernisierung der InterCity Kurswagen

Bequem bis auf die Mole

Die DB Fernverkehr AG investiert in die Modernisierung der derzeitigen IC-Flotte! Die Wagen werden im Innenraum für die Reisenden runderneuert und optisch an das aktuelle Design des Fernverkehrs angepasst. Dazu werden unter anderem 46.000 neue Sitze und 42.000 qm² Teppichboden eingebaut.

Kernstück des Modernisierungsprogrammes für InterCity-Züge bilden die neuen bequemen Sitze – eine Weiterentwicklung der bekannten 2. Klasse ICE-Veloursstoffsitze. Zusätzlich zur Rückenlehnenverstellung verfügen die Sitze in beiden Klassen auch über eine Sitztiefeverstellung – damit ist für die Kunden eine bessere Anpassung an ihre Körpergröße möglich. Die IC-Wagen sind mit neuen Teppichböden (Muster ICE) ausgelegt sowie die Stirnwände in Holzdekor gehalten. Die neu hell lackierten WC-Räume und auch neuen hellen Holztischplatten wirken freundlich und modern. Die Anzahl an Steckdosen wird vervielfacht: Jeder Einzel- und Doppelsitz im Großraum verfügt künftig über eine Steckdose. In den Abteilen werden die Steckdosen von heute zwei auf künftig vier verdoppelt. Die Sitzplatznummern sind an der Sitzseite in Brailleschrift neben dem neuen, gangseitig angebrachten Haltegriff angebracht.

Mit der Modernisierung der IC-Steuer- und Restaurantwagen wird das IC-Fahrzeugumbauprogramm in 2013 fortgeführt. Für Urlaubsreisende eine sehr gute Möglichkeit, die umweltfreundliche (auf Wunsch CO₂-freie) Reisezeit auf ICE-Standard zu nutzen und zu entspannen, Urlaub von Anfang an.



In modernen Kurswagen ohne Umsteigen von vielen deutschen Städten direkt bis zur Fähre.

Seit Saisonstart am 16. März 2013 setzt die DB Fernverkehr AG in den IC 2314, Köln ab 5:10 Uhr, Dagebüll Mole Ankunft 12:21 Uhr, IC 2310, Köln ab 9:08 Uhr, Dagebüll Mole Ankunft 16:24 Uhr, IC 2311, Dagebüll Mole ab 9:35 Uhr, Köln Ankunft 16:50 Uhr, IC 2315, Dagebüll Mole ab 13:40 Uhr, Köln Ankunft 20:50 Uhr modernisierte IC-Kurswagen mit 2. Klasse Komfort ein.

Seit dem 16. März 2013 können Urlauber aus Richtung Stuttgart, Frankfurt (M), Gießen sowie Dresden/Berlin mit den IC-Kurswagen direkt und ohne Umstieg in den W.D.R.-Festlandshafen anreisen. In der Verbindung Dresden-Berlin-Hamburg-Niebüll wird ein zusätzlicher 1.Klasse IC-Kurswagen angeboten.

Tipp für Bahn & Schiff: Inselurlauber erhalten für ihre Reise nach Amrum und Föhr 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.

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, Petra Schweigel

Fotos Harald Bickel, W.D.R.-Archiv,
AG Reederei Norden-Frisia,
Frederik Erdmann, DB

Produktion Grafikbüro Bickel GbR
inselgrafik.de

Druck Evers-Druck GmbH, Meldorf

©2013 Alle Rechte vorbehalten. Kopie/Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.