



DAS RUDERBLATT



WYKER DAMPSCHIFFS-REEDEREI
125 JAHRE

FÜR ALLE INSULANER UND URLAUBSGÄSTE

DAS AKTUELLE MAGAZIN DER W.D.R.

*Herzlich willkommen bei der W.D.R. Mit dieser Sonderausgabe des Ruderblatts möchten wir Ihnen das neuste Schiff der W.D.R. vorstellen. Die Indienststellung auf der Föhr-Amrum-Linie (FAL) ist für Mitte 2010 vorgesehen, pünktlich zu unserem 125. Gründungsjubiläum. Dieses neue, hochmoderne Doppelendfäherschiff wird zukünftig eine noch zuverlässigere, umweltschonendere und kundenfreundlichere Versorgung der Inseln Föhr und Amrum ermöglichen als bisher. Im Namen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der W.D.R. lade ich Sie herzlich ein, mit uns auf die Reise zu gehen: Entdecken Sie schon heute das neue Fäherschiff der FAL, erfahren Sie, welche Vorteile Ihnen als Kunden der Neubau bieten wird, und blicken Sie hinter die Kulissen jener Werft, die für den Bau unseres neuen Flaggschiffes verantwortlich zeichnet. Viel Spaß beim Lesen und allzeit gute Fahrt mit den Schiffen der W.D.R. wünscht Ihnen Ihr
Axel Meynköhn, Geschäftsführer*

Effizient, umweltschonend und kundenfreundlich Der W.D.R.-Neubau im Porträt



Computeranimation der neuen W.D.R.-Doppelendfähre.

	Das Schiff Der W.D.R.-Neubau im Porträt..... 1
	Die Häfen Neue Hafenlogistik auf der FAL 3
	Die Werft Deutschlands älteste Werft baut W.D.R.-Fähre..... 4
	Die Schiffbauversuchsanstalt Modelltest der neuen W.D.R.-Fähre in Wien 4

Am 4. April 2009 war es soweit: Nach langen und umfangreichen Verhandlungen unterzeichneten Axel Meynköhn, Geschäftsführer der W.D.R., und Rüdiger Fuchs, Vorsitzender der Geschäftsführung der Sietas-Gruppe, in Hamburg den Vertrag zum Bau eines neuen Doppelendfäherschiffes für die Föhr-Amrum-Linie (FAL). Mit der Vertragsunterzeichnung wurde ein Beschluss der W.D.R.-Gesellschafterversammlung umgesetzt, die sich im Spätsommer 2008 mit großer Mehrheit für den Bau eines neuen Fäherschiffes ausgesprochen hatte. In den folgenden Monaten hatte die Reedereiführung intensive Vertragsverhandlungen mit verschiedenen Werften in Deutschland, aber auch im osteuropäischen Ausland sowie in Lateinamerika geführt, an deren Ende die Auftragsvergabe an die J.J. Sietas KG in Hamburg stand. „Mit dieser Werft haben wir einen idealen Partner für unser Neubauprojekt gefunden“, ist sich W.D.R.-Ge-

schäftsführer Axel Meynköhn sicher. „Die Chemie zwischen Sietas und der W.D.R. hat von Anfang an gestimmt. Die Werft hat sich schnell auf unsere Anforderungen eingestellt und bereits in der Angebotsphase den von uns erstellten Vorentwurf für die Fähre auf beeindruckende Weise optimiert, was unter anderem die Wirtschaftlichkeit des Schiffes verbessern wird. Das hat uns überzeugt und ermöglicht es uns jetzt, ein qualitativ hochwertiges Schiff auf einer Top-Werft in Deutschland bauen zu lassen.“ Von der Bauwerft abgeliefert werden soll das neue W.D.R.-Flaggschiff Mitte 2010. Die Nutzer der FAL erwartet dann ein völlig neues Reiseerlebnis mit vielen Innovationen und Verbesserungen. Konzipiert ist das neue Schiff als moderne Doppelendfähre mit Voith-Schneider-Propellerantrieben und einer Maximalgeschwindigkeit von 12 Knoten.

Weiter auf Seite 2 ..

IMPRESSUM

Herausgeber:
Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH
25938 Wyk auf Föhr · www.fahre.de
Redaktion: Frederik Naumann
Fotos: siehe Bildunterschrift
Grafiken: marigraph.com
Produktion: Grafikbüro Bickel GbR · inselgrafik.de

©2009 Alle Rechte vorbehalten. Kopie/Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.

Fortsetzung von Seite 1 ...

An Bord finden bis zu 1.200 Fahrgäste und etwa 75 Fahrzeuge Platz. Ähnlich wie die bisherigen W.D.R.-Fähren wird der 75,88 m lange und 15,80 m breite Neubau ein Unterdeck mit Besatzungsunterkünften, ein Hauptdeck für Pkw und Lkw, ein Salondeck sowie ein Sonnendeck haben. Das



Ruderhaus wird – anders als bei den derzeitigen Fähren – schiffsmittig angeordnet. In den Fährhäfen von Dagebüll, Wyk und Wittdün wird der Neubau dank seines im Vergleich zu den heutigen Schiffen geringeren Konstruktionstiefgangs von nur 1,75 m (Maximaltiefgang 1,85 m) auch bei außergewöhnlichen Wasserständen problemlos manövrieren können. „Unser neues Fährschiff wird die Verkehrsabwicklung auf der FAL wirtschaftlicher und für die Kunden komfortabler gestalten“, ist sich Axel Meynköhn sicher. „Neben der im Vergleich zu unseren Einheiten ‚Nordfriesland‘ und ‚Rungholt‘ deutlich erhöhten Kapazität ist dabei die Doppelendbauweise ein entscheidender Vorteil.“ Anders als alle bisherigen Schiffe der W.D.R. wird der Neubau dank seiner speziellen Bauart in den Fährhäfen nicht mehr wenden müssen, sondern ohne Richtungswechsel

an- und ablegen können. Das Entfallen der Wendemanöver spart Zeit und Treibstoff und trägt damit durch geringere Emissionen unmittelbar zum Schutz des empfindlichen Wattenmeerklimas bei. Die hohe Kapazität des neuen Schiffes wird Urlaubern und einheimischen Fahrgästen besonders in der Sommersaison zugute kommen. Axel Meynköhn: „Unser Neubau verfügt über zusätzliche Aufstellfläche für Pkw in Gestalt einer fünften Fahr-

spur, die gegenüber den bisher eingesetzten Fährschiffen die Kapazität um etwa 25 Pkw erhöht. Damit kann zukünftig manches Fahrzeug, das bisher im Hafen zurückblieb und die nächste Abfahrt abwarten musste, noch mitgenommen werden.“ Der W.D.R.-Geschäftsführer weiß von noch einem weiteren Vorteil zu berichten, den das geräumige, optimal ausgenutzte Fahrzeugdeck zu bieten hat: „Die Fahrspuren werden so angeordnet sein, dass Auto-

fahrer und Mitreisende stets bequem ein- und aussteigen können.“ Maßstäbe wird die RoRo Passagierferry, so das Klassezeichen des Germanischen Lloyd, auch im Passagierbereich setzen: Ihren Fahrgästen bietet sie einen hellen, freundlich eingerichteten Salon mit Bewirtung (für ca. 500 Fahrgäste) und ohne Bewirtung (für weitere ca. 150 Fahrgäste) sowie ein geräumiges Sonnendeck, das mit einem beidseitig zugänglichen Lift direkt vom Autodeck aus erreichbar ist. In der komfortablen Zugänglichkeit aller öffentlichen Bereiche liegt eine große Stärke des Neubaus. Axel Meynköhn: „Die Inseln Föhr und Amrum erfreuen sich als Urlaubsziel gerade auch bei älteren Menschen großer Beliebtheit. Bei der Konzeption unseres neuen Schiffes lagen uns die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Passagiere ganz besonders am Herzen.“

Das neue Flaggschiff der W.D.R. wird dank seiner Doppelendbauweise die Strecke Dagebüll-Wyk-Wittdün zwar in kürzerer Zeit zurücklegen können als die bisher eingesetzten Schiffe, eine grundlegende Fahrplanänderung steht derzeit jedoch nicht zur Diskussion. „Unser neues Schiff wird im Taktfahrplan mit den konventionellen Einheiten verkehren“, erläutert Axel Meynköhn. „Diese geben die Überfahrtsdauer vor. Wir werden die Geschwindigkeitsreserven des Neubaus nutzen, um im Regelbetrieb verbrauchs- und damit emissionsoptimiert zu fahren. Kommt es – zum Beispiel durch verspätet eintreffende Züge – zu Abfahrtsverspätungen, so soll unser neues Schiff sie durch eine höhere Geschwindigkeit kompensieren und damit den fahrplanmäßigen Schiffsverkehr sicherstellen.“ Fahrplanmäßig kürzere Überfahrtszeiten könnten erst realisiert werden, wenn eines Tages noch eine zweite Doppelendfähre auf der FAL in Dienst geht. Das allerdings ist im Moment noch Zukunftsmusik.

Die wichtigsten Daten des Neubaus:

Schiffstyp:	Doppelendfähre
Länge:	75,88 m
Breite:	15,80 m
Tiefgang:	1,75 m
Maschinenleistung:	2.160 kW
Geschwindigkeit:	12,0 Knoten
Pkw:	75
Passagiere Sommer:	1.200
Passagiere Winter:	650
Besatzungsmitglieder:	6
Flagge:	Deutschland

...und wie heißt das neue Schiff?

Mit dem Namen „Uthlande“, so waren sich Aufsichtsrat und Geschäftsführung einig, wird der eindeutige Bezug zur Region deutlich. Vier Schiffe sind bereits unter diesem Namen gefahren: das erste wurde 1838 in Rendsburg gebaut und nach Kriegsende 1945 in „Uthlande I“ umbenannt. Die anderen drei Schiffe wurden auf der Husumer Schiffswerft gebaut. Die 1968 nach Chile verkaufte „Uthlande II“ hatte 1955 in Husum ihren Stapellauf. Drei Jahre später folgte „Uthlande III“, die 1992 in Hamburg aufgelegt wurde. Die vierte im Bunde ist Baujahr 1980 und gehört derzeit noch zur aktuellen Flotte der W.D.R., nachdem sie 1986 bei der Meyer Werft in Papenburg um 9,90 m verlängert wurde.

Welches Schiff ersetzt der Neubau?

Mit Indienststellung ihres neuen Schiffes wird sich die W.D.R. von voraussichtlich zwei älteren Einheiten trennen – der 1980 gebauten „Uthlande“ und der mittlerweile 39 Jahre alten „Insel Amrum“. Für beide Schiffe wird derzeit ein Käufer gesucht.

Ab 2010 konsequente Trennung von Fahrzeug- und Fußgängerverkehr

Neue Hafenlogistik



So ähnlich wird es in den Häfen der FAL aussehen: Die Animation zeigt das neue W.D.R.-Flaggschiff an den Hafenanlagen.

Nicht nur auf dem Seeweg zwischen Dagebüll, Föhr und Amrum verändert sich mit Indienstellung des neuen W.D.R.-Flaggschiffs im kommenden Jahr einiges. Auch in den Häfen der FAL dürfen sich einheimische Fahrgäste, Urlauber und nicht zuletzt Frachtkunden auf Verbesserungen freuen, wenn Mitte 2010 die von vielen Nutzern seit langem gewünschte Trennung zwischen Fahrzeug- und Fußgängerverkehr umgesetzt wird.

„Die Indienstellung unseres neuen Doppelendfährschiffs stellt die ideale Möglichkeit dar, diesen wichtigen Schritt umzusetzen“, erläutert Christ Tholund, zuständig für die Bauaufsicht und zukünftiger Kapitän des Schiffes. „Das Ergebnis wird eine zügigere und noch sicherere Be- und Entladung der Schiffe sein.“

Auf dem neuen W.D.R.-Flaggschiff wurde bereits in der Entwurfsphase ein sogenannter Seiteneinstieg eingeplant, durch den künftig alle Fußgänger direkt auf das Salondeck gelangen. „In unseren Fährhäfen werden die drei Hafenbetreiber in

den kommenden Monaten spezielle Fußgängerbrücken errichten, die durch eine mobile Rampe direkt mit unseren Fährschiffen verbunden werden können“, erläutert Christ Tholund. „An Bord unserer neuen Doppelendfähre wird es dann direkt im Eingangsbereich und an den Sitzplätzen Gepäckablagen geben, so dass niemand seinen Koffer oder seine Reisetasche im Schiff umhertragen muss.“ Die älteren Einheiten der W.D.R. – das bisherige Flaggschiff „Nordfriesland“ ebenso wie die „Rungholt“ und die „Schleswig-Holstein“ – werden entsprechend nachgerüstet, so dass auch hier Fußgänger zukünftig über den Seiteneinstieg an Bord gelangen.

Für Fahrzeugführer ändert sich wenig: Autos, Lastwagen, Motorräder und auch Fahrräder rollen weiterhin direkt über die Rampen an den Schiffsmolen an und von Bord. „Die Mitreisenden können dabei im Auto verbleiben und erst auf dem Autodeck aussteigen, um von dort aus dann direkt auf das Salondeck zu gelangen“, erklärt Christ Tholund. Im Klartext:

Familien bleiben zusammen, bis das Auto seinen Stellplatz an Bord erreicht hat. „Mit unserer neuen Hafenlogistik passen wir uns den sehr positiven Erfahrungen anderer Fährbetreiber an“, berichtet W.D.R.-Geschäftsführer Axel Meynköhn. „Dort ist die konsequente Trennung von Fußgänger- und Fahrzeugverkehr vielfach seit langem üblich und hat sich voll auf bewährt. Nur auf kleinen, wenig frequentierten Strecken – wie etwa unserer Halliglinie – macht es operativ und wirtschaftlich Sinn, Passagiere und Fahrzeuge gemeinsam über nur eine Rampe an und von Bord gehen zu lassen.“ Großen Wert legt der Reedereichef auf den Hinweis, dass die W.D.R. bei ihren Planungen die Interessen mobilitätseingeschränkter Reisender besonders im Blick hat. „Unsere neuen Hafenanlagen für Fußgänger sind so konzipiert, dass sie auch mit Rollstühlen problemlos benutzt werden können.“ Und für Familien mit Kinderwagen oder Reisenden mit Trolleys ergeben sich natürlich ebenfalls keinerlei Einschränkungen.

Wichtiges Referenzprojekt für Deutschlands älteste Werft

Sietas Werft Hamburg baut modernste W.D.R.-Fähre

„Wir haben unsere gesamte Leistungskraft in die Waagschale geworfen“, betont Rüdiger Fuchs. „Mit unserem Design-Know-how und unserer neuen industriellen Ausrichtung auf eine kostengünstige Produktion vorgefertigter Blöcke haben wir diesen wichtigen Auftrag gewinnen können.“ Fuchs, ehemaliger Airbus-Topmanager und seit März 2009 Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburger Sietas Gruppe, freut sich über den Auftrag zum Bau des neuen W.D.R.-Flaggschiffs, schließlich trägt der Auftrag aus Wyk wesentlich zum Fortbestand der Unternehmensgruppe bei. Die 1635 gegründete Sietas Werft – Deutschlands älteste Werft – wandelt sich derzeit vom traditionellen Schiffbaubetrieb hin zur industriellen Werft für den Bau anspruchsvoller Spezialschiffe wie Fähren, Schwergut- und Projektschiffe, Selbstentlade-Bulker und Bagger, RoRo- und Offshore-Schiffe. Kürzere Durchlaufzeiten und höhere Produktivität kennzeichnen die „neue“ Sietas Werft. Mit höchster Qualität, innovativen Entwürfen und industrieller Fertigung will Sietas in der Zukunft erfolgreich



Neubeginn mit W.D.R.-Fähre: Das Werftgelände von J.J. Sietas in Hamburg-Neuenfelde (Foto: Archiv Sietas Gruppe).

Schiffe in Deutschland entwickeln, bauen und weltweit verkaufen. Dazu leisten die Kompetenz der maritimen Gruppe sowie die Verzahnung der Produkte und Leistungen der zur Sietas Gruppe gehörenden Unternehmen einen entscheidenden Beitrag. So entstehen zum Beispiel in der Tochtergesellschaft Neuenfelder Maschinenfabrik (NMF) Kräne für Heavy Lifter.

Dritte Säule der maritimen Gruppe ist die Norderwerft im Herzen des Hamburger Hafens. Sie steht für umfassende Reparaturkompetenz sowie kurze Reaktions- und Durchlaufzeiten in allen Fachbereichen. Seine Feuerprobe hat das neue, industrielle Fertigungssystem bei der Ausarbeitung des W.D.R.-Angebots bestanden. Werftchef Rüdiger Fuchs: „Nur so konnten wir wettbewerbsfähig arbeiten. Wir haben die klassischen Sietas-Werte wie Qualität und Schiffsdesign mit dem neuen unternehmerischen Konzept verknüpft und so den Bau des Fährschiffs nach Hamburg holen können.“ Fuchs und sein Team werden alles dafür geben, den neuen W.D.R.-Doppelender termingerecht und in der vereinbarten Qualität abzuliefern, schließlich stellt das Schiff eine der wichtigsten Referenzen in der jüngeren Werftgeschichte dar. Rüdiger Fuchs: „Der Auftrag zum Bau der Fähre ist auch ein Zeichen des Neubeginns bei Sietas. Die Fährschiffahrt passt hervorragend in unsere Strategie, schließlich wollen wir vermehrt Spezialschiffe bauen, die besonderes Know-how für Design und Produktion erfordern.“

Österreichisches Know-how für Nordfrieslands neue Fähre

Modelltest in Wien

Schwere See, stürmischer Wind – das neue Flaggschiff der W.D.R. hat bereits bewiesen, dass es den Elementen trotzen und Passagiere und Ladung sicher transportieren kann. Bestanden hat der Neubau – oder besser gesagt sein Modell im Maßstab 1:10 – diese Bewährungsprobe bei strahlendem Sommerwetter in der österreichischen Hauptstadt Wien. „Die Schiffbautechnische Versuchsanstalt Wien gehört zu den weltweit erfahrendsten Institutionen, wenn es um die Erprobung und Optimierung von Neubaudesigns geht“, weiß Schiffbauingenieur Malte Grützmaier, Mitglied im Projektteam, „sie war deshalb genau der richtige Partner für die



Maßstabsmodell im Test (Foto: W.D.R.)

Modellerprobung unseres neuen Schiffes“. In Wien wurde das von einem ostfriesischen Schiffsarchitekten entworfene Design einer harten Bewährungsprobe unterzogen. Im Mittelpunkt standen dabei

Tests im 180 m langen, zehn Meter breiten und fünf Meter tiefen Schlepptank, in dem durch einen Wellengenerator auch Seegang simuliert werden kann (die maximale Wellenhöhe beträgt dabei 50 cm). Außerdem verfügt die Schiffbautechnische Versuchsanstalt über einen Windkanal, in dem die Reaktion von Schiffen auf aerodynamische Einflüsse getestet werden kann. „Die Wiener Modellerprobung unseres neuen Schiffdesigns war für den künftigen Erfolg der W.D.R.-Doppelfähre äußerst wichtig“, betont Axel Meynköhn, „wir haben im Ergebnis der Versuche verschiedene Details des Schiffsentwurfs optimieren können“.