



WYKER DAMPFSCHIFFS-REEDEREI

FÖHR-AMRUM GMBH

1885 – 2010

REDAKTION: JAN MORDHORST

Inhaltsverzeichnis

	■	Vorwort	6
<i>Vor 1885</i>	■	<i>Per Schiff zum Festland</i>	8
<i>1885 – 1894</i>	■	<i>Die Wyker Dampfschiffs-Rhederei wird gegründet</i>	20
<i>1894 – 1905</i>	■	<i>Aus der Partenreederei wird eine GmbH</i>	26
<i>1905 – 1918</i>	■	<i>20 Jahre W.D.R.</i>	34
<i>1918 – 1929</i>	■	<i>Die Stadt Wyk wird Gesellschafter der W.D.R.</i>	44
<i>1929 – 1939</i>	■	<i>Pachtvertrag und Sparmaßnahme</i>	60
<i>1939 – 1955</i>	■	<i>Wieder Krieg</i>	74
<i>1955 – 1965</i>	■	<i>Eine neue Generation von Fährschiffen entsteht</i>	82
<i>1965 – 1971</i>	■	<i>Strategische Firmenübernahmen</i>	106
<i>1971 – 1979</i>	■	<i>Weitere Flottenmodernisierung</i>	126
<i>1979 – 1988</i>	■	<i>Die letzten Schiffe aus Husum</i>	138
<i>1988 – 1998</i>	■	<i>Die Schiffe werden noch zweckmäßiger</i>	156
<i>1998 – 2002</i>	■	<i>Die W.D.R. auf Konsolidierungskurs</i>	168
<i>2002 – 2010</i>	■	<i>Weitere Flottenanpassung und ein neues Kontor</i>	184
<i>1885 – 2010</i>	■	<i>Die Geschäftsführer in 125 Jahren</i>	208
<i>Reportage</i>	■	<i>Zwölf Seemeilen bis Wittdün</i>	212
<i>Flottenliste</i>	■	<i>Alle Schiffe der Wyker Dampfschiffs-Reederei</i>	232
	■	<i>Abbildungsnachweis</i>	278

■ Vorwort



Seit nunmehr 125 Jahren bildet die Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH (W.D.R.) einen festen Bestandteil des Alltagslebens auf den nordfriesischen Inseln Föhr und Amrum ebenso wie auf den Halligen Hooge und Langeneß. Ohne die tägliche und ganzjährige Festlandsanbindung mit unseren modernen Fährschiffen sowie dem leistungsstarken ÖPNV auf Föhr und Amrum hätte die touristische Entwicklung der Region in dieser Weise nicht stattfinden können. Die heutige Lebensqualität auf den Inseln und Halligen hängt entscheidend von zuverlässigen Fährverbindungen ab. Diesem Bedarf fühlt sich die W.D.R. seit mehr als einem Jahrhundert verpflichtet und das Wohl der Region, ihrer Bürgerinnen und Bürger sowie ihrer vielen Urlaubsgäste wird auch zukünftig Leitfaden für die Unternehmensentwicklung bleiben. Die Indienstellung der modernen Doppelendfähre M/S „Uthlande“ im Jubiläumsjahr ist nur ein weiterer Ausdruck dieses Selbstverständnisses.

Dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der W.D.R. ihrer anspruchsvollen Aufgabe der Insel- und Halligversorgung Tag für Tag zuverlässig gerecht werden können, ist nicht zuletzt dem nachhaltigen Engagement unserer mehr als 500 Gesellschafter zu verdanken, von denen viele vor Ort in der Region Nordfriesland ansässig sind. Sie alle bekennen sich – nicht selten in Fortführung einer seit Generationen währenden Familientradition – zu einem langfristig ausgerichteten Unternehmenskonzept, das die zuverlässige und von öffentlichen Zuschüssen vollständig unabhängige Versorgung der Inseln und Halligen auch weiterhin gewährleisten wird. Die moderne W.D.R. des 21. Jahrhunderts bleibt das, was ihre Gründerväter bereits im Jahre 1885 vor Augen hatten: Ein Dienstleistungsunternehmen aus der Region und für die Region.

Das vorliegende Jubiläumsbuch hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Entwicklung der W.D.R. vom ausgehenden 19. Jahrhundert bis in unsere Tage zu dokumentieren und dabei unsere Unternehmensgeschichte in Wort und Bild lebendig werden zu lassen. Es ist all' jenen gewidmet, die zu dieser Geschichte beigetragen haben: Den Gesellschaftern der W.D.R.,

unseren aktiven und ehemaligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, den Bürgerinnen und Bürgern von Föhr, Amrum, Hooge und Langeneß sowie nicht zuletzt all jenen Urlaubsgästen, die unserer Insel- und Halligregion zum Teil bereits seit Jahrzehnten die Treue halten und für die eine Fahrt an Bord unserer Fähr- und Ausflugschiffe einen unverzichtbaren Teil des Urlaubs bildet. Danken möchte ich allen, die zum Gelingen des Werkes beigetragen haben, sei es durch die Beisteuerung von Informationen und persönlichen Erinnerungen, durch die Bereitstellung von Fotomaterial oder durch die Vorbereitung des Buchs.

Im Namen des gesamten W.D.R.-Teams wünsche ich dem vorliegenden Werk eine weite Verbreitung und wünsche Ihnen nun viel Freude bei der Lektüre.



Axel Meynköhn
Geschäftsführer
Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH

Vor 1885

■ *Per Schiff zum Festland*

Das heutige Landschaftsbild der Inseln und Halligen entstand erst in den zurückliegenden etwa 500 Jahren. In einer Urkunde von 1198 berichtete Papst Innozenz III. gegenüber dem für das Strandgebiet zuständigen Propst, zu dem auch der Bereich Föhr gehörte, von schlechter Zugänglichkeit der Föhrer Pfarrstellen durch hindernde Gräben. Vermutlich haben damals nur relativ flache Gewässer die Insel Föhr vom Festland getrennt. Diese geografischen Verhältnisse werden in der Meyer'schen Karte vom „Alt Nordt Frießlande biß an das Jahr 1240“ festgehalten. 1231 wurde Föhr in „Waldemar's Erdbuch“ dann ausdrücklich als Insel bezeichnet. Nach O. Nerong wurde der Föhrer Marschdeich 1492 nach etwa einhundertjähriger Bauzeit vollendet.

Um diese Zeit hat es sicher auch Verbindungen per Schiff zum Festland gegeben, auch wenn es keine Fährverbindungen nach heutigem Muster mit einem regelmäßigen Fahrplan waren. Es gab damals bestimmt Insulaner, die von Zeit zu Zeit auch auf dem Festland zu tun hatten, ebenso, wie es auch Festlandbewohner gab, die auf der Insel Amts- oder Handelsgeschäfte zu erledigen hatten. Des relativ geringen Bedarfs wegen, wurden Überfahrten wohl nur gelegentlich angeboten.

Solange alles gut läuft, wird auch nichts berichtet. Erst, wenn etwas passiert, erwacht das Interesse. So ist bezeichnenderweise ein Unfall Anlass für die erste urkundliche Erwähnung einer Verbindung zwischen Föhr und dem Festland. 1662 sank ein in Deezbüll beheimatetes Schiff – dort befand sich eine Anlegestelle – auf der Überfahrt von Dagebüll nach Föhr und riss 22 Menschen mit in die Tiefe.

Seitdem lassen sich Fährverbindungen und die jeweiligen Inhaber der „Fährgerechtsame“ – sprich: Konzessionen – ziemlich lückenlos nachweisen. Von festen Fahrplänen konnte damals natürlich noch nicht die Rede sein, denn das Dampfschiff, das so etwas erst ermöglichte, wurde erst viel später erfunden. Und dann dauerte es noch ein paar Jahrzehnte, bis Dampfschiffe auch die schleswig-holsteinische Westküste eroberten. Von der ersten urkundlichen Erwähnung der Fährverbindung bis zum regelmäßigen Einsatz von Dampfern zwischen Föhr und dem Festland war es aber noch ein langer Weg.



1670 berichtet die Chronik von der Übertragung der Fährgerechtsame auf den Deezbüller Nonke Jensen und 1694 nach dessen Tod auf den Sohn Jahne Nonsen. Die Fährlizenz – damals „Festebrief“ genannt – wurde am 4. Januar 1694 von dem in Tondern residierenden Amtmann von Ahlefeld in herzoglichem Auftrag für 25 Reichsthaler pro Jahr ausgegeben. Zwar durfte der Fährmann die Gebühren für die Überfahrt kassieren, musste aber ein „gut unstrafbar Fehr-Schip mit allen Thobehör up sine sulvest eegenen Kosten tho schaffen und holdenverfestet“. 1698 beschwerte sich Nonsen über die Konkurrenz anderer Schiffer, die offensichtlich ohne Lizenz Fährschiffahrt betrieben. Wegen erheblicher Verschlickung des Deezbüller Fahrwassers hatte der Fährmann inzwischen die Genehmigung erhalten, entweder von Deezbüll oder von Kleiseer die Insel Föhr anzusteuern. Nach der Eindeichung des Dagebüller Kooges 1704 und des Kleiseer Kooges 1727 konzentrierten sich die Abfahrten auf Dagebüll.

Der Hafen von Wyk Anfang des vorigen Jahrhunderts: Segelschiffe und -boote sowie hölzerne Lastenewer bestimmen das Bild. In der Mitte hinten liegt der Raddampfer „Wyck-Föhr“, den die „Direction des Dampfschiffes „Wyck-Föhr“ im Jahre 1878 bauen ließ

Neben dem Güter- und Personenverkehr spielte die Postbeförderung eine erhebliche Rolle. Die Post aber war offensichtlich mit der Regelmäßigkeit der Fährverbindungen nicht zufrieden, denn sie erwarb nach längerem Bemühen 1810 die Fährgerechtsame selbst.

1742 richteten der Land- und Gerichtsvogt Petrus Matthiesen und der Gerichtsbeisitzer und Deputierte des Fleckens Wyck auf Föhr an den dänischen König die „untertänigste und demütigste Bitte“, es möge ihnen gestattet werden, zweimal in der Woche einen Postboten nach Husum senden zu dürfen. Bislang gaben die Inselbewohner ihre Post nämlich den Schiffern mit, die Husum oder andere größere Orte anliefen. Der Postbote wurde nun über Dagebüll und Bredstedt nach Husum geschickt und bezog sein Einkommen aus den Postgebühren. Allen anderen wurde es „bei einer Strafe von zehn Reichthalern“ untersagt, irgendwelche Postsachen zu befördern. Auch die nach Föhr bestimmte Post sollte nicht mehr an Gastwirte oder andere „Geschäftspersonen“, die sie dann an die Empfänger weiterleiteten, zugestellt werden, sondern nur noch über den Postboten nach Föhr gesandt werden.

Seit 1743 gab es die offizielle Postverbindung nach Husum. Aber erst 1755 hörte mit der Einrichtung eines richtigen Postcontors unter der Leitung des Postmeisters mit Namen Broders jede private Postbeförderung auf. Sein Nachfolger Lobbe Boy Lobsen wurde am 28. April 1774 königlicher Postmeister in Wyk auf Föhr. Ein Gehalt bekam er nicht, er musste sogar eine pachtähnliche Abgabe in Höhe von einhundert Reichthalern pro Jahr entrichten und die Kosten für die Postbeförderung von Wyk nach Husum, Bredstedt oder Tondern tragen. Dafür aber durfte er alle Einnahmen behalten, lediglich königliche Sendungen waren unentgeltlich zu befördern. 1781 erwarb er die Fährgerechtsame auf Lebenszeit und erreichte damit die Unabhängigkeit von anderen Fährschiffern, die wohl sehr genau wussten, dass Lobsen auf sie angewiesen war. Er musste zwölf Reichsthaler „Gebühr“ zahlen, gute und seetüchtige Schiffe erwerben und diese in gutem Zustand erhalten. Für das Übersetzen von Fahrgästen – sofern dies ohne Lebensgefahr geschehen konnte – durfte er nur die von der Regierung festgesetzte Taxe erheben.



Das Geschäft schien den Erwartungen Lobsens zu entsprechen. Nur zwei Jahre später bemühte er sich, das gesamte Fährwesen von Föhr zum Festland zu erwerben. Dieses Vorhaben scheiterte jedoch, weil den Bewohnern des Dagebüller Kooges besondere Vorrechte für die Nutzung der Fährstelle Dagebüll eingeräumt worden waren. Lobsen blieb also weiterhin auf den Fähranleger Fahretoft angewiesen. Er war zudem mit der Wahrnehmung der Poststelle so beansprucht, dass er die Fähre verpachten musste. 1798 verkaufte er seine große Fährschute, eine Jolle und zwei kleine Boote für 900 Reichsthaler an die Wyker Bürger Pay Christians und dessen Schwager Cornelius Matthiesen. Sie mussten sich verpflichten, die jährlichen zwölf Reichsthaler an die königliche Post zu zahlen und zudem die „Postfelleisen“ genannten Ledertaschen mit der Post einmal pro Tag in jeder Richtung zu befördern. Dafür erhielten sie von Lobsen jährlich 50 Reichsthaler. 1802 veräußerte Matthiesen seinen Anteil an ein aus 17 Wyker Bürgern und dem Flecken Wyck selbst bestehendes Konsortium; drei Monate später wurde auch der Christians-Anteil öffentlich versteigert. 1805 übernahm der Wyker Schiffer Asmus Jensen den Anteil des Konsortiums. Mit dem Tode von Lobbe Lobsen am 18. Juli 1812 übernahm die Generalpostdirektion in Kopenhagen die Fährgerechtsame und verpachtete sie bis zum Ende der dänischen Ära an verschiedene Unternehmer. Neben der Verbindung Dagebüll – Föhr gab es noch – zumindest zeitweilig – eine Fähre zwischen Südwesthörn und Föhr.

Viel ist zu diesem historischen Gemälde nicht vermerkt, nur, dass es sich um „den Dampfer nach Husum“ handelt

Vorteilhaft für die Insel Föhr war die Kontrolle der Fährgerechtsame durch Kopenhagen durchaus nicht. Sie war „von äußerst elender Beschaffenheit“, wie sich der Sylter Landvogt ausdrückte. Einige der nordfriesischen Inseln wurden durch staatlich vergebene Fährrechte, andere durch „freie Fährfahrten“ versorgt. Der Postverkehr aber benötigte eine straffe, möglichst einheitliche Regelung. Mit der Übernahme der Fährrechte unter ihre Oberhoheit erfüllte die Generalpostdirektion dann diese Notwendigkeit. 1813 erhielt der Schiffer Peter Bendixen die Fährlizenz zwischen Wyk und Dagebüll. Er unterstand der Aufsicht des Wyker Postmeisters und nun gab es keinen Anlass zur Klage mehr.

1818 entsandte die dänische Regierung H.F. von Colditz als Gerichtsvogt nach Wyk, sehr zum späteren Wohle der gesamten Insel, wie sich bald herausstellte. Wyk war damals ziemlich arm dran, es hatte sich mit dem Bau des Hafens finanziell völlig übernommen und war zudem von der durch Napoleon verhängten Kontinentalsperre (1806 bis 1813) wirtschaftlich sehr getroffen worden.

Herr von Colditz war nach einigen Badeproben im Sommer 1818 vom Wyker Strand so begeistert, dass er meinte, dieses ungemein belebende Vergnügen auch einer breiteren Öffentlichkeit – vom Festland natürlich – zugänglich machen zu müssen. Im Frühjahr 1819 konnte von Colditz auf einer von ihm einberufenen Versammlung 21 der damals rund 600 Wyker Einwohner veranlassen, für je 50 Mark Kurant Aktien einer Gesellschaft zu zeichnen, die eine Seebadeanstalt errichten sollte. Einen Tag später hatte die neue Gesellschaft am Sandwall ein Haus erworben, das in eine „Seebadeanstalt“ umgebaut wurde. Genauso schnell wurden drei Badekarren, die nach englischem Vorbild mit je vier Rädern gebaut werden sollten, bestellt. Die Wyker waren begeistert. 40 Familien stellten in ihren Häusern Quartiere zur Verfügung. Die Geschichte des Wyker Fremdenverkehrs hatte begonnen. Nach Tönning, wo der Tourismus ein Jahr früher, nämlich 1818, begonnen hatte, ist Wyk das zweitälteste Seebad an der schleswig-holsteinischen Westküste.

Diese Entwicklung blieb nicht ohne Auswirkungen auf die Fähre. Die Chronik berichtet, dass der „Fährbetrieb außerordentlich zunahm, so dass Fährmann Bendixen bald eine dritte Schute eigens für den gestiegenen Passagierverkehr anschaffen musste“.

Von der Bequemlichkeit heutiger W.D.R.-Fähren war man damals noch sehr weit entfernt. Ein Badegast hatte sich zum Beispiel nach seiner Überfahrt im Sommer 1828 beschwert, weil in dem Raum, in dem er „befördert“ worden war, kurz zuvor offenbar noch Schafe die Überfahrt absolviert hatten. Der Raum war weder gesäubert, noch mit einer Sitzgelegenheit ausgestattet worden. Dennoch stiegen die Zahlen der Badegäste. 1824 wurden 192 Gäste gezählt und bis 1835 waren insgesamt rund 2000 Erholungssuchende in Wyk gewesen.

Das Dampfschiff kommt nach Föhr

Wohl wegen der steigenden Beliebtheit des jungen Nordseebades Wyk bezog die Hamburger Dampfschiffahrts-Compagnie mit ihrem 1833 in Glasgow erbauten Raddampfer „Elbe“ mit 116 Lasten (eine Vermessungseinheit der damaligen Zeit) auch Wyk in den Fahrplan mit ein. Allerdings fuhr das Dampfschiff „Elbe“ im Rahmen des Liniendienstes zwischen Hamburg und deutschen Nordseebädern nur etwa alle 14 Tage und dann auch nur im Sommer über Helgoland nach Föhr.

Der entscheidende Durchbruch gelang der Ferieninsel Föhr, als der dänische König Christian VII. am 29. Juli 1842 zu einem Sommeraufenthalt in Wyk auf Föhr eintraf. Die Insel mit ihrem belebenden Klima schien ihm gut zu gefallen, er kam sechsmal in Folge zur Sommerfrische nach Föhr. Das war für das Renommée des Badeortes Wyk sehr förderlich. Schon damals zog es das Publikum dorthin, wo die Prominenz zu weilen pflegte. Bald fuhren über eintausend Gäste pro Jahr nach Föhr.

Obwohl auch der König für die Überfahrt nach Föhr das Dampfschiff vorzog – das diesbezüglich wohl bekannteste Bild ist eine handcolorierte Lithografie des Flensburgers J. Steenbock, es zeigt die Ankunft des dänischen Königs 1844 mit dem Raddampfer „Eider“ –, schienen die Föhrer von den Vorzügen des Dampfschiffes gerade für den Fährbetrieb noch nicht überzeugt gewesen zu sein. Zwar befand ein Fahr- und Badegast über die Anreise nach Föhr mit dem erwähnten Raddampfer „Elbe“: „Wer mit diesem Schiff eine Reise



*Auf dem Slip der W.D.R. ragten
damals die Reparaturschiffe fast
bis in das Dorf von Wyk hinein*

macht, wird auf schnellste und zugleich bequemste Weise befördert“, aber es dauerte noch über zwei Jahrzehnte, bis sich das Dampfschiff im regelmäßigen Verkehr zwischen dem Festland und den nordfriesischen Inseln etablieren konnte.

War die Verbindung im Sommer schon mehr als genug von günstigen Wind- und Wetterverhältnissen abhängig, so wurde sie in den damals meist strengen Wintern von monatelangem Eisgang unterbrochen oder

zumindest behindert. Sogenannte Eisboote der Wyker Fährgenossenschaft hielten dann die Verbindung aufrecht. Diese Boote waren etwa sechseinhalb Meter lang, mit Riemen sowie einem umlegbaren Mast versehen. Sie wurden meist gerudert, im freien Wasser auch gesegelt und waren verhältnismäßig leicht, damit sie von der Besatzung und den Passagieren über eventuelle Barrieren hinweggeschoben werden konnten. Diese Eisboote beförderten Post, dringende Versorgungsgüter und nur selten Passagiere. Fahrten mit den Eisbooten waren nicht nur anstrengend – in Einzelfällen dauerte die Fahrt bis zu 30 Stunden – sondern auch gefährlich.

Mit der Zunahme des Fremdenverkehrs wuchs auch die Zahl der Fährschiffe. Der Gastwirt Cornelius Zimmermann, von 1845 bis 1850 Pächter der Fährlizenz, musste laut Fährvertrag einen Kutter, je zwei Schuten, Segeljollen, Eisboote und Prähme vorhalten. Die beiden größeren Fahrzeuge für die Beförderung von Fahrgästen mussten zudem mit einer „Chalonge (gemeint ist eine Sitzbank) mit Kissen, einem Kompass und einem Fass mit ständig frischem Trinkwasser“ ausgestattet sein.

Während die kürzeste Verbindung zwischen Föhr und dem Festland, nämlich Wyk – Dagebüll, bis 1873 per Segelschiff betrieben wurde, konnte man von anderen Häfen schon früher per Dampfschiff nach Föhr gelangen. Ab 1847 fuhr einige Jahre lang der Dampfer „Hebe“ während der Sommerzeit – damals Badezeit genannt – jeden Dienstag und Sonnabend von Husum nach Wyk und zurück. Eine Familie mit drei Personen musste beispielsweise elf Mark bezahlen, durfte dafür aber auch eine Kabine beanspruchen. Im November 1854 initiierten der Husumer Wasserbaudirektor Grove, der dänische Kapitänleutnant Hammer und andere die Einrichtung einer regelmäßigen Dampfschiffsverbindung in eigener Regie zu den nordfriesischen Inseln. Ab 1856 fuhren die Dampfer „Hammer“ und „Sylt“ von Husum aus nach Wyk.

Im März 1855 wurde die Dampfschiffahrtsgesellschaft für die Westküste des Herzogthums Schleswig mit einem Kapital von dreißigtausend Reichthalern gegründet. In der Saison 1856 startete das schon erwähnte Dampfschiff „Hammer“, das ab 1864 dann als Dampfschiff „Nordfriesland“ für ein Husumer Konsortium unter Führung von Kapitän Matthiesen fuhr. Allerdings stellte sich bald heraus, dass der Dampfer recht langsam und zu tief

für die zahlreichen flachen Stellen in seinem Fahrtgebiet zwischen Husum und Föhr sowie zwischen Hoyer und Sylt war. Das hatte unregelmäßige Abfahrten zur Folge, die zudem nur zwischen Frühjahr und Herbst stattfanden, im Winter lag das Schiff auf.

Obwohl diese Dampfschiffsverbindung nicht unbedingt ein Vorbild darstellte, empfahl die Regierung der Wyker Fährgenossenschaft immer wieder den Einsatz eines eigenen Dampfschiffes.

Durch den Vertrag zu Gastein 1865 nach dem deutsch-dänischen Krieg von 1864 war Föhr wie das gesamte Herzogthum Schleswig zu Preußen gelangt und musste sich in vielerlei Hinsicht umgewöhnen. Vielleicht dauerte es auch deshalb sieben Jahre, bis sich die Wyker von der Notwendigkeit eines eigenen Dampfers überzeugen ließen.

Ihr erster Dampfer war gewissermaßen ein Relikt des deutsch-dänischen Krieges. Der Wyker Werftbesitzer F. C. Lorenzen (Großvater der beiden Wyker Bürger Friedrich und Carl Christiansen) hatte das Wrack eines der im Föhrer Ley versenkten Kanonenboote der Hammer'schen Flottille gehoben und es auf der eigenen Werft instand gesetzt. Auf der Schlosswerft in Harburg an der Elbe wurde das Schiff mit einer Dampfmaschine ausgestattet und zurück nach Wyk gebracht, wo es 1872 von der Wyker Fährgenossenschaft erworben und 1873 als „Föhr et Dagebüll“ auf der gleichnamigen Route eingesetzt wurde.

Sehr ruhmreich war dieses erste auf der Linie eingesetzte Dampfschiff indes nicht. Unsachgemäße Bedienung und mangelnde Pflege der Kessel- und Maschinenanlage zogen regelmäßig Fahrverbote durch die zuständige Aufsichtsbehörde nach sich.

Fremdenverkehr mit Zuwachsraten

Die Wyker Fleckensvertretung – Stadt wurde Wyk erst 1910 – war sich sehr wohl der Tatsache bewusst, dass ein weiterer Aufstieg des Ortes und des Bade- und Fremdenverkehrs im Besonderen nur dann stattfinden würde, wenn sich die Verkehrsverbindungen zum Festland nachhaltig verbesserten.



Das aber konnte man nur mit verlässlichen und komfortablen, dazu noch seetüchtigen Dampfschiffen erreichen.

Nach dem Tode des dänischen Königs Christian VII. belasteten die politischen Auseinandersetzungen jener Zeit das freundschaftliche Verhältnis zwischen dem dänischen Königshaus und Föhr. Das führte auch zum Rückgang der Besucherzahlen. Die Aktiengesellschaft musste die Badeanstalt verkaufen. Sie ging durch mehrere Hände, bis sie 1864 von dem früheren Prediger Georg Weigelt erworben wurde, der dem Bad in den folgenden 20 Jahren zu neuem Aufschwung verhalf. Glücklicherweise führte der preußische Hof einige dänische Königs-Traditionen weiter, jedenfalls diejenige in Bezug auf die Wahl des sommerlichen Aufenthaltsortes. Nicht nur die Mitglieder des preußischen Königshofes besuchten Föhr, nach 1871 sorgte auch die Kaiserliche Familie für neue Attraktivität.

Am 9. Mai 1878 trat Kapitän Steffen-Heinrich Boetius mit dem Neubau „Wyck-Föhr“ die Jungfernnreise von Kiel, dem Bauort des Raddampfers, nach Wyk an. Boetius war später eines der Gründungsmitglieder der Wyker Dampfschiffs-Reederei

Um dieses auszunutzen, machte der damalige Wyker Bürgervorsteher Großkreuz den am Wyker Badeleben interessierten Wyker Bürgern klar, dass man eine funktionierende Dampferverbindung in eigener Regie benötige, um den weiteren Ausbau des Badeortes auf eine solide Grundlage zu stellen.

Das begriffen die Bürger und Wyks zweite Dampferreederei entstand. Dem Kieler Schiffbaumeister Georg Howaldt wurde im Oktober 1877 der Auftrag zum Bau des Raddampfers „Wyck-Föhr“ erteilt, der am 9. Mai 1878 unter Kapitän Steffen-Heinrich Boetius die Reise von Kiel via Eider-Kanal in seinen Heimathafen Wyk antrat. Der Baupreis wurde durch ein Darlehen in Höhe von 10 000 Mark der Sparkasse zu Glückstadt, durch 4000 Mark von H. Jakobs aus Wyk, 3700 Mark von S. V. Paulsen aus Wyk, 2000 Mark von Roluf G. Peters aus Boldixum und 1200 Mark der Föhrer Privatschullehrer-Witwenkasse aufgebracht.

Die Reederei mit dem ungewöhnlichen Namen „Direction des Dampfschiffes Wyck-Föhr“ erhielt bald die Genehmigung zur alleinigen Postbeförderung zwischen Husum und Wyk. Fünf Jahre lang führte Boetius den Raddampfer auf der Linie zwischen Husum und Wyk, ihm folgte der ebenfalls aus Wyk stammende Kapitän J. B. Doorentz. Seefahrt war damals noch harte Arbeit, das Steuerrad stand auf einer ungeschützten Brücke unter freiem Himmel und außer einem Kompass gab es nicht viel, was die Arbeit der Seeleute erleichterte. Die Fahrzeiten wurden per Dampfschiff zwar kürzer, und die Abfahrtszeiten zuverlässiger, der kleine gemütliche Salon stand aber nur den wenigen betuchten Herrschaften zur Verfügung. Weniger Begüterte mussten mit einem Platz auf dem luftigen Deck vorliebnehmen. Immerhin wurde zumindest im Sommer ein Sonnensegel darübergespannt. Auch wenn man in die Sommerfrische fuhr: Gebräunte Haut galt als unfein.

1883 entstand die Föhrer Dampfschiffahrtsgesellschaft, die im Dezember 1883 von Georg Howaldt den 32,05 Meter langen Raddampfer „Nordsee“ übernahm und gleichfalls zwischen Föhr und dem Festland einsetzte. Diese Gesellschaft wurde auf Föhr wegen ihrer überwiegend aus dem Bäuerlichen stammenden Aktionäre bald „Bauern-Reederei“ genannt. Vielleicht auch, weil deren Vorstand ähnlich stur war, wie man es den Bauern gerne



nachsagt. Die „Nordsee“ fuhr im Wettbewerb zur Fährgenossenschaft ebenfalls von Wyk nach Dagebüll.

Damit fuhren nun insgesamt drei Reedereien mit Dampfschiffen zur grünen Insel Föhr: Die „Wyck-Föhr“ der „Direction“ zwischen Wyk und Husum, die Fährgenossenschaft mit ihrer „Föhr et Dagebüll“ und zwei kleinen Seglern zwischen Wyk und Dagebüll und, ebenfalls auf dieser Route, der Raddampfer „Nordsee“ der Föhrer Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Hoher Besuch: eine Gesellschaft auf dem Dampfer „Nordfriesland“ während einer Halligfahrt. Die Dame im Vordergrund (eine Königin?) steht an Land. Sie wird auf dem Schiff vom Kapitän höchstpersönlich erwartet

1885 – 1894

■ Die Wyker Dampfschiffs-Rhederei wird gegründet

*Der Hafen von Wyk um 1900:
im Vordergrund rechts der
Raddampfer „Wyck-Föhr“,
dessen Kapitän lange Jahre der
W.D.R.-Initiator Steffen-
Heinrich Boetius war*

Optimale Verhältnisse waren damit aber offensichtlich immer noch nicht geschaffen worden. Daher stieß der Aufruf des Kapitäns Steffen-Heinrich Boetius, der umfangreiche Fährschiffs-Erfahrungen während seiner fünfjährigen Fahrtzeit auf der „Wyck-Föhr“ sammeln konnte, zur Gründung einer neuen Reederei im März 1885 auf offene Ohren. Viele Wyker Bürger folgten seiner Einladung und beschlossen am 14. März 1885, die „Wyker Rhederei-Gesellschaft“ ins Leben zu rufen. Dieses Datum gilt seither als Gründungstag der heutigen Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH. Das Unternehmen wurde als Partenreederei gegründet, da man sich von dieser Rechtsform Vorteile versprach. So war weder eine Eintragung ins Handelsregister noch die Veröffentlichung einer Jahresbilanz notwendig.



Die Gründer, ausnahmslos Wyker Bürger, wählten den Wyker Hafenmeister Sievert Broder Volquardsen zum ersten Geschäftsführer, während der Initiator der neuen Reederei, Kapitän Boetius, zum stellvertretenden Geschäftsführer ernannt wurde. Beide machten sich unverzüglich daran, die junge Reederei mit Leben zu erfüllen. Sie nahmen Gespräche mit verschiedenen Werften über die Lieferung des ersten Neubaus auf und versuchten, sich mit den Wettbewerbern zu verständigen. Dies gelang ihnen etwa ein halbes Jahr später mit der Wyker Fährgesellschaft, der Reederei, die sonst allen Neuerungen skeptisch gegenüberstand. Mit Vertrag vom 29. September 1885 verkaufte die Fährgesellschaft ihre aus dem Dampfer „Föhr et Dagebüll“, zwei kleineren Seglern und zwei Eisbooten bestehende Flotte, sowie ihren alten Fährschuppen am Wyker Hafen für insgesamt 13 500 Mark an die neue Wyker Rhederei-Gesellschaft. Gleichzeitig traten die Inhaber der Fährgesellschaft, Franz Friedrich Köster, Peter Friedrich Petersen (genannt „Werks“) und Peter Christiansen (Vater von Friedrich und Carl Christiansen) in die Dienste der neuen Reederei. Zudem beantragten sie bei der Postaufsichtsbehörde die Übertragung ihrer Postlizenz zwischen dem Festland und Föhr auf die neue Reederei. Diesem Ersuchen entsprach die Deutsche Reichspost mit Wirkung vom 1. Oktober 1885. Der Dampfer „Föhr-Dagebüll“ (das „et“ war nun offensichtlich weggefallen) wurde nach Ausführung von Überholungsarbeiten zwischen dem Festland und Wyk beschäftigt. Inzwischen hatte man auch bei Georg Howaldt in Kiel einen Doppelschraubendampfer-Neubau zum Preis von 36 000 Mark zur Lieferung zum Saisonbeginn 1886 bestellt.

Alles lief gut an. Einen Wettbewerber hatte man ohne größere Probleme übernehmen können, konkurrenzlos war man deshalb aber noch lange nicht. Die Geschäftsführer der Wyker Rhederei-Gesellschaft einigten sich als nächstes mit der Hamburger Reederei Morris & Co., die regelmäßig ein Schiff ihrer „Bäder-Linie“ von Cuxhaven über Helgoland nach Wyk weiterlaufen ließ. Die Wyker Reederei bot für Passagiere dieser Linie einen Anschlussdienst von Wyk nach Munkmarsch auf Sylt. Für Wyker Zimmervermieter war es sehr günstig, dass der Dampfer von Cuxhaven via Helgoland erst in den Abendstunden auf der Wyker Reede eintraf. Die Passagiere



*Hafeneinfahrt nach Wyk im
Jahre 1895: Der Raddampfer
„Wyck-Föhr“ der Wyker
Rhederei-Gesellschaft läuft aus,
während links der Dampfer
„Victoria“ der „Bauern-Reederei“
am Liegeplatz auf Fahrgäste
wartet*

mussten nämlich ausgebootet werden und eine Nacht in Wyk verbringen, bevor sie mit der neuen „Nordfriesland“ von Georg Howaldts Werft am anderen Morgen die Weiterreise antreten konnten.

Nicht so erbaut waren die Gäste von der Unterbringung ihres in der Regel umfangreichen Gepäcks im alten und viel zu kleinen Fährschuppen. Die Geschäftsführung der Wyker Reederei stellte bei der Fleckensverwaltung unverzüglich den Antrag auf Vergrößerung des Schuppens, der am 12. Mai 1886 auch genehmigt wurde.

Konkurrenzkampf um Passagiere

Badegäste und Einheimische freuten sich über das nun umfangreiche Angebot von Dampferlinien. Es wurde immer größer und die Fahrpreise immer günstiger. Die Föhrer Dampfschiffahrtsgesellschaft, die Bauern-Reederei, übernahm am 8. Mai 1886 von der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft den Dampfer „Victoria“ und setzte diesen ebenfalls auf der Linie Wyk-Dagebüll ein.

Ein harter Konkurrenzkampf begann. Die Wyker Rhederei-Gesellschaft setzte den Fahrpreis für eine einfache Fahrt bis auf eine Mark herunter, die Bauern-Reederei konterte mit einem Kampfpfeis von 50 Pfennigen. Die Wyker Rhederei-Gesellschaft gab schließlich für 43 500 Mark bei Georg Howaldt einen Dampfer in Auftrag, der zum Saisonbeginn 1887 in Fahrt kommen sollte. Mit 22,20 Metern Länge und nur 91 Zentimetern Tiefgang und neuneinhalb Knoten Geschwindigkeit wurde die „Stephan“, benannt nach dem Generalpostmeister Heinrich von Stephan, größtes und modernstes Schiff der Wyker Dampferflotte. Die Bauern-Reederei konnte da nicht mithalten und versuchte, mit einer Klage beim Handelsgericht in Flensburg die gerichtliche Auflösung der neuen Reederei durchzusetzen. Mit welcher Begründung sie diesen recht ungewöhnlichen Schritt einleitete, ist nicht überliefert. Erfolg hatte sie jedenfalls nicht. Die Wyker Rhederei-Gesellschaft nahm nun auch den Verkehr nach Amrum auf und bediente Steenodde. Schon wenig später gelang es der aktiven Geschäftsleitung, für die Linie zwischen Wyk und Steenodde die alleinige Lizenz für die Postbeförderung zu bekommen. Das war zwar kein großer kommerzieller Erfolg, aber das Privileg, die Reichspostflagge hissen zu dürfen, war ein sehr wichtiger Prestigegegewinn.

In der Saison 1887 setzte sich das harte Ringen um die Gunst der Fahrgäste fort. Beide Reedereien fuhren für fünfzig Pfennige von Wyk nach Dagebüll oder umgekehrt. Die Hamburger Reederei Morris hatte für die laufende Saison mit allen drei Reedereien Verträge geschlossen, weil sie eine Verbesserung des Anschlussverkehrs von Wyk nach Munkmarsch auf Sylt wünschte. Die drei Wyker Reedereien sollten mit ihren Dampfern einen regelmäßigen Dienst anbieten und sich untereinander abstimmen, damit alle gleichermaßen von diesem Vertrag profitieren konnten. Die Bauern-Reederei hielt sich mehrfach nicht daran, woraufhin die Wyker Rhederei-Gesellschaft und die Direction des Dampfschiffes Wyck-Föhr den Vertrag mit Morris & Co. kündigten. Die damit beabsichtigte Wirkung stellte sich bald ein: Für das Jahr 1888 schlossen Morris & Co. nur noch mit diesen beiden Reedereien Verträge ab, die Bauern-Reederei blieb unberücksichtigt. Die sah nun, dass man den Wettbewerb mit den gewählten Mitteln und dem noch vorhandenen Kapital

nicht für sich gewinnen konnte und bot der Wyker Rhederei-Gesellschaft Übernahmeverhandlungen an. Zuvor war noch der Dampfer „Victoria“ verkauft worden, so dass es nur noch um die Übernahme der „Nordsee“ ging. Die Preisvorstellungen wichen allerdings erheblich voneinander ab. Während die Föhrer Dampfschiffahrts-Gesellschaft den Wert des 1883 gebauten und schon ein Jahr später verlängerten Schiffes mit 54 300 Mark ansetzte, bezifferte ihn die Wyker Rhederei-Gesellschaft mit 40 000 Mark. Eine Einigung kam nicht zustande, so dass der Bauern-Reederei nichts anderes übrig blieb, als den Dampfer nach Ende der Saison anderweitig zu verkaufen. Die „Nordsee“ gelangte in den Stettiner Raum, wechselte dort mehrfach den Eigner und wurde 1906 als „Grossherzog Friedrich Franz“ zum Einsatz auf dem Schweriner See verkauft. 1931 wurde sie als mittlerweile dänische „Dronning Alexandrine“ in Svendborg abgebrochen.

*Der Raddampfer „Wyck-Föhr“
vor dem Wyker Südstrand. Im
Hintergrund die Hallig Langeneß*





Auf der am 3. April 1889 abgehaltenen Generalversammlung wurde die Liquidation der Föhrer Dampfschiffahrts-Gesellschaft beschlossen. Damit lag der Fährverkehr nur noch in den Händen der Wyker Rhederei-Gesellschaft und der Direction des Dampfschiffes Wyck-Föhr.

1890, nur fünf Jahre nach der Indienstellung, wurde beschlossen, den Dampfer „Nordfriesland“ zu verkaufen und ihn durch ein Ankaufschiff zu ersetzen. Am 20. Juni wurde der Kaufvertrag für den Lauenburger Raddampfer „Hamburg“ unterzeichnet. Fünf Wyker Bürger, unter ihnen der stellvertretende W.D.R.-Geschäftsführer Boetius, zeichneden jeweils einen Part von 1/25, die Vorbesitzer Gebr. Burmester behielten zusammen 10/25 und die restlichen 10/25 teilten sich zwei Hamburger, unter ihnen der Kaufmann Georg Rohde, ein früherer „Wyk-Fan“. Er kam regelmäßig nach Föhr und seine Hamburger Wohnung wurde später ein regelmäßiger Treffpunkt für Föhrer Seeleute, die nach Hamburg kamen. Das 1864 bei Janssen & Schmilinsky in Hamburg erbaute Schiff wurde nicht umbenannt. Man fand den Namen „Hamburg“ wohl sehr passend, weil der Dampfer nämlich als Anschlussschiff nach Munkmarsch für die Hamburger Dampfer, die Wyk anliefen, eingesetzt wurde.

1899 kauften die Gebrüder Burmester den Raddampfer zurück, die Geschäftsbeziehungen zu den Lauenburgern blieben aber bestehen. 1907 kauften sie die „Wyck-Föhr“ und 1908 charterten sie den Burmester-Dampfer „Germania“ für eine Saison. Erstaunlich an der „Hamburg“ ist eigentlich nur, dass sie in bisherigen Veröffentlichungen der W.D.R. nicht erwähnt wurde, das Wyker Schiffsregister belegt die Zugehörigkeit des Schiffes zur Insel jedoch eindeutig. 1894 lieferte die Werft Janssen & Schmilinsky in Hamburg eine neue „Nordfriesland“, die mit 121 BRT erheblich größer und mit rund einem Meter Tiefgang für die Gewässer zwischen Föhr und dem Festland gut geeignet war.

Der Fährdampfer „Nordfriesland“ – bereits das zweite Schiff dieses Namens – wurde 1894 in Hamburg gebaut. Diese Aufnahme entstand 1904. Die hölzerne Mole, an der das Schiff festgemacht hat, bestimmte noch Jahrzehnte später als „Mittelbrücke“ das Bild des Wyker Fährhafens

1894 – 1905

■ *Aus der Partenreederei wird eine GmbH*

Im Jahre 1892 lernten die Gesellschafter der Wyker Rhederei-Gesellschaft die Nachteile einer Partenreederei eindrucksvoll kennen: Der Dampfer „Nordfriesland“ konnte nicht im Schiffsregister gelöscht werden, weil die Zustimmung dazu nicht von allen Parteninhabern vorlag. Diese Pflicht für Partenreedereien konnte die Gesellschaft auch gar nicht erfüllen. Zum einen wohnten nicht alle Partenreeder in Wyk und zum anderen waren etliche mit unbekanntem Ziel nach Nordamerika ausgewandert und konnten nicht mehr ermittelt werden. Der Dampfer musste auf einer öffentlichen Versteigerung verkauft werden.

Die Satzung wurde so geändert, dass die Generalversammlung mit Zweidrittelmehrheit der jeweils Anwesenden den Verkauf eines Schiffes beschließen konnte. Da es zudem rechtlich nicht möglich war, die Partenanteile des verkauften Dampfers „Nordfriesland“ auf den jüngeren Dampfer „Stephan“ zu übertragen, beschloss die Generalversammlung am 5. Februar 1894, die bisherige Partengesellschaft in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umzuwandeln. Diese neue Firma wurde am 12. Mai 1894 als „Wyker Dampfschiffs-Rhederei-Gesellschaft, Gesellschaft mit beschränkter Haftung“ und einem Stammkapital von 102 500 Mark in das Gesellschaftsregister beim Amtsgericht in Wyk eingetragen. Geschäftsführer blieben Sievert Broder Volquardsen und Steffen-Heinrich Boetius. Den Aufsichtsrat bildeten Baron von Biela, Kaufmann J. Martens, Kapitän J. B. Maart, Landbesitzer M. Tantau, Badbesitzer G. Weigelt und Apotheker M. Haupt. Kaufmann John Heymann und Hauptlehrer C. J. Christiansen waren die ersten Revisoren.

Zu jener Zeit verfügte Wyk natürlich schon über einen „richtigen“ Hafen, den insgesamt vierten in seiner Geschichte. Die Passagierdampfer legten jedoch – außer, wenn größere Frachtmengen zu laden oder zu löschen waren und der Wasserstand es erlaubte – an der Dampferbrücke, der heutigen Mittelbrücke, vor dem Sandwall an. Sie entstand in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts und war noch weit bis in das vergangene Jahrhundert hinein in Gebrauch. Bei niedrigem Wasserstand kam es damals gar nicht so selten vor, dass die Passagiere ausgebootet werden mussten, weil das Schiff nicht bis an die Brücke herankam.

1892 wurde die erste lange Pier aus Holz dort gebaut, wo sich heute das großzügig ausgebaute Fährterminal befindet. Diese war knapp einhundert Meter lang und fünf Meter breit, wurde aber nicht ständig von den Liniendampfern benutzt.

1892 kamen auch eine Reihe von Hamburgern aus der von Cholera verseuchten Stadt nach Wyk. Die Behörden ordneten eine Untersuchung der per Schiff anreisenden Gäste an, deutlich war die gelbe Quarantäne-Flagge zu sehen. Der Wyker Arzt Dr. August Gerber, von 1872 bis 1902 in Wyk tätig, ließ sich als Quarantänearzt an der Reling entlang rudern und von den dort drängelnden „Verdächtigen“ neugierig empfangen. Dr. Gerber kommandierte vom Boot aus: „Alle Passagiere Zunge rausstrecken!“ Der ruderte dann die „Zungenfront“ ab, befahl dann „Zunge ‚rein!“ und befand: „alles gesund“. Das Schiff konnte seine Fahrgäste in Wyk anlanden. Auf der gesamten Insel wurde nicht ein einziger Fall von Cholera bekannt.

Die Eisenbahn erobert das Land

1894/95 war eines der Hauptthemen der nordfriesischen Inselbewohner die Errichtung eines Dammes zwischen dem Festland und den Halligen Oland und Langeneß. Der Plan nahm konkrete Formen an. Dieser Damm würde die Dampfer-Linie von Wyk nach Husum nachhaltig beeinflussen, denn der dann erforderliche längere Seeweg würde sicher manchen Badegast vom Besuch der grünen Insel abhalten. Um dies zu vermeiden, konzentrierte sich die W.D.R. fortan ganz auf die Linie nach Dagebüll, was sie auch heute noch tut. 1896 wurde der Damm nach Oland und 1899 die Verlängerung nach Langeneß fertig.

Seit 1887 war die sogenannte Marschbahn der Königlich-Preußischen Eisenbahn-Verwaltung zwischen Heide und Tondern in Betrieb. Zwischen Tondern und Hoyerschleuse war gleich eine Anschlussstrecke mitgebaut worden, so dass Sylt-Reisende mit dem Zug direkt zu den von Hoyerschleuse nach Munkmarsch fahrenden Dampfern gelangen konnten. Deshalb fürchtete man in Wyk sicher nicht zu Unrecht, dass die Mehrzahl der



MS „HILLIGENLEI“

Typ: Kombiniertes Auto- und Personenfährschiff

1070 BRZ, 227 tdw, 44,70 m lang, 12,20 m breit, Tiefgang 1,95 m, Seitenhöhe 3,27 m.
 gebaut 1991 auf der Husumer Schiffswerft GmbH & Co. KG, Husum. Baunummer 1516.
 Hauptantrieb durch zwei MWM-Dieselmotoren des Typs TBD 604 BL 6 mit je 616 kW.
 Zwei Festpropeller in Ruderdüsen. Zwei Flossenruder (Barkmeyer). Geschwindigkeit 12 kn.
 Bugstrahlruder: Schottel Pump-Jet mit 250 kW.
 Kapazität: 621 (Sommer) bzw. 341 (Winter) Passagiere, 30 Pkw.
 Auftraggeber: Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH, Wyk auf Föhr.

1991 am 26. April von der Bauwerft an die Auftraggeber abgeliefert.

Heimathafen: Wittdün/Amrum., U.S.: D J A Z

2002 am 21. September mit der Indienstellung der erworbenen Fähre „HILLIGENLEI I“ außer Dienst gestellt und aufgelegt im Hafen Husum.

2006 verkauft.

2009 in Fahrt als „GRONINGERLAND“



MS „RUNGHOLT“

Typ: Kombiniertes Auto- und Personenfährschiff

BRZ 1750 (999 BRT), 300 tdw, 67,84 m lang, 14,80 m breit, Tiefgang 1,95 m, Seitenhöhe 3,25 m. Gebaut 1992 auf der Husumer Schiffswerft GmbH & Co. KG, Husum. Baunummer 1520. Hauptantrieb durch zwei MaK-Dieselmotoren des Typs 6 332 mit je 960 kW. Zwei Lips-Verstellpropeller in Kort-Düsen. Zwei Flossenruder (Barkmeyer). Geschwindigkeit 12,5 kn. Bugstrahlruder: Schottel Pump-Jet, 415 kW, 3 t Schub. Kapazität: Sommer 1190, Winter 655 Passagiere, 55 Pkw. Auftraggeber: Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH, Wyk auf Föhr.

1992 am 22. Mai von der Bauwerft an die Auftraggeber abgeliefert.

Heimathafen: Wyk/Föhr., U.S.: D J E Y

2009 in Fahrt.

1995

MS „NORDFRIESLAND“

Typ: Kombiniertes Auto- und Personenfährschiff

BRZ 2290, 364 tdw, 67,80 m lang, 14,80 m breit, Tiefgang 1,96 m, Seitenhöhe 3,25 m.
Gebaut 1995 auf der Husumer Schiffswerft Inh. Gebr. Kröger GmbH & Co. KG, Husum.
Baunummer 1521. Hauptantrieb durch zwei MaK-Dieselmotoren des Typs 6M20 mit je 1020 kW.
Zwei Lips-Verstellpropeller in Kort-Düsen, zwei Becker-Flossenruder. Geschwindigkeit
12,2 kn. Zwei Brunvoll-Bugstrahlruder mit je 3,3 t Schub. Kapazität: 1190 Personen (Sommer)
bzw. 655 Personen (Winter), 55 Pkw.
Auftraggeber: Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH, Wyk/Föhr.

1995 am 28. März an die Auftraggeber abgeliefert. Heimathafen: Wyk/Föhr., U.S.: D J L K
Dagebüll–Wyk–Wittdün und zurück.
2009 in Fahrt.



1999



HSC „CAT NO. 1“ (Beteiligung)

Typ: Hochsee-Passagierkatamaran

Tragfähigkeit max. 58 Tonnen, 52,40 m lang, Länge in der WL 45,40, Breite auf Spanten 13,00 m, Seitenhöhe bis Hauptdeck 4,50 m, Tiefgang ca. 1,50 m. Gebaut 1999 auf der Werft Austal Ships, Henderson, Westaustralien, Baunummer 80. Typ „Austal 52“. Hauptantrieb durch vier schnelllaufende 16-Zylinder-MTU-Dieselmotoren des Typs 16V 4000 M 70 mit je 2320 kW (zusammen 9280 kW).

Geschwindigkeit (100 Prozent Leistung) 40 kn, maximal 42 kn. Brennstoffverbrauch (90 Prozent MCR) 1,74 t/h. Kapazitäten: 432 Passagiere (298 a.d. Hauptdeck, 134 a.d. Oberdeck), 12 Pers. Besatzung, 13 500 l Brennstoff. Vier Wasserstrahler Ka-MeWa-Waterjets 71 SII.

Evakuierung vom Oberdeck über vier aufblasbare, je vier Meter lange Gummirutschen in zehn 50-Personen- und einem 25-Personen Rettungsfloß.

Fahrt bis 2,50 m Wellenhöhe und Windstärke bis 7 Bft. uneingeschränkt möglich, ausgeprägte Wellenbrecher-Kufe zwischen den Außenrümpfen zur Abmilderung von Seegangsstößen.

Stabilisierungsflossen vorne (Austal Ocean Leveller Ride Control System).

Auftraggeber: Aktiengesellschaft Reederei Norden-Frisia, Norderney.

Betreibergesellschaft: Schiffahrtsgesellschaft AGRNF „Supercat“ & Co. KG, Norderney. Beteiligung: AG Reederei Norden-Frisia, Norderney (50 Prozent), Förde Reederei Seetouristik GmbH, Flensburg (20 Prozent), Aktiengesellschaft „Ems“ (20 Prozent) und Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH, Wyk/ Föhr, (10 Prozent). Baupreis rd. 20 Mio. DM.

Heimathafen: Norderney, U.S.: D C C J

1999 von der Bauwerft an die Auftraggeber abgeliefert und als Decksladung des SAL-Schwergutschiffes „LENA“ überführt nach Deutschland.

2006 verkauft.

2009 in Fahrt als „MERILIN“

2002



MS „HILLIGENLEI“

Kombiniertes Auto- und Personenfährschiff

BRZ 467, 115 tdw, 38,30 m lang, 10,00 m breit, Tiefgang 1,50 m, Seitenhöhe 3,10 m.
Gebaut 1985 auf der Husumer Schiffswerft Inh. Gebr. Kröger GmbH & Co. KG, Husum.
Baunummer 1494. Hauptantrieb durch zwei MWM-Dieselmotoren des Typs TBD 601-6K mit je 285 kW.
Zwei Untersetzungsgetriebe. Zwei Propeller. Geschwindigkeit 10 kn. Bugstrahlruder.
Auftraggeber: Neue Pellwormer Dampfschiffahrtsgesellschaft mbH, Pellworm. Heimathafen: Pellworm.
Kapazität: 200 Personen, 25 Pkw.

1985 am 24. März von der Bauwerft als „PELLWORM“ an die Auftraggeber abgeliefert., U.S.: D L X I

1997 verkauft an die Insel- und Halligreederei Sven Paulsen, Westerland/Sylt.

Umbenannt in „ADLER-POLONIA“ Heimathafen: Altwarp.

2002 verkauft an die Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH, Wyk/Föhr. Im Mai von Altwarp zur Nordsee überführt. Passage des NOK am 22. Mai. Auf der Husumer Dock- und Reparatur GmbH & Co. KG, Husum, für den Einsatz in der Halligfahrt hergerichtet. Umbenannt in „HILLIGENLEI I“ Rücklieferung an die W.D.R. am 10. Juli. Heimathafen: Wittdün/Amrum. Zunächst eingesetzt als Entlastung der großen Fährschiffe auf der Linie Dagebüll–Wyk. Am 21. September Aufnahme des Fährdienstes zwischen Wittdün/Amrum über Langeneß, Hooge nach Schlüttsiel v.v.

2010 im Februar umbenannt in „HILLIGENLEI“.

MS „UTHLANDE“

Typ: Kombiniertes Auto- und Personenfährschiff

320 tdw; 75,00 m lang, Tiefgang 1,75 m. Gebaut 2010 auf der Werft J.J. Sietas GmbH & Co. KG, Hamburg. Baunummer 1228. Antrieb durch vier Voith-Schneider-Propeller. Geschwindigkeit 12 kn. Kapazität: 75 Pkw, 1050 Fahrgäste. Auftraggeber: Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH, Wyk/Föhr.

2009 im April Auftragserteilung durch die W.D.R.



■ *Abbildungsnachweis*

Umschlag:

Obere Reihe:

Links: (M/S Nordfriesland vor W.D.R.-Gebäude im Binnenhafen): inselgrafik.de

Mitte: W.D.R.-Archiv

Rechts: (Luftbildaufnahme des Wyker Hafens): fotofixföhr, Peter Jensen

Mittlere Reihe:

Alle drei Bilder aus dem W.D.R.-Archiv (links: Kapitän Peter Christiansen 1878-1921, Mitte: Ausschnitt eines Fahrplanaushangs)

Untere Reihe:

Links: (M/S Hilligenlei I in Fahrt): Marc Bobka

Mitte: (Animation Schiffsneubau): Marigraph GmbH

Rechts: (Hafen Dagebüll mit Sommergast Dampfloot): Dieter Wrege

Vorsatz vorne: W.D.R.-Archiv

Vorsatz hinten: Jan Mordhorst

Meyer Werft, Papenburg: S. 150

Nova-Net-Design Holger Michael: S. 107

Jan Mordhorst: S. 120, 135, 142, 143, 152, 157, 160, 163, 170, 173, 176, 181, 183, 187, 189, 191, 193, 196, 199, 200, 201, 207, 213, 214, 219, 220, 222, 224, 226, 227, 228, 230/31, 256, 259, 260, 262, 267, 269, 270, 271, 271, 273, 275, 276.

Der Kartenausschnitt auf Seite 210/211 stammt aus der Seekarte Nr. 107, „Vortrappief, Norder- und Süderaue“, herausgegeben vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Hamburg und Rostock.

Die übrigen Fotos und grafischen Darstellungen stammen aus dem Archiv der Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH und aus einer Vielzahl von privaten Sammlungen. Deren Besitzern sei an dieser Stelle herzlich für die Bereitstellung gedankt.

Trotz sorgfältiger Recherche war es leider nicht in allen Fällen möglich, die Urheber der Bilder zu ermitteln. Sollten ohne Absicht Bilder in unerwünschter Weise veröffentlicht worden sein, teilen Sie dies bitte dem Verlag mit.

