

WOLFGANG KIEBERT, Berlin

Niebüll–Westerland: Der neue Weg

Am 1. Juni 2017 begeht der Hindenburgdamm, der das schleswig-holsteinische Festland mit der Insel Sylt verbindet, sein 90jähriges Betriebsjubiläum. Unzählige Reisende haben ihn auf ihrer Fahrt in die Sommerfrische nach Westerland, Wenningstedt, Kampen oder Rantum seit dem 1. Juni 1927 überquert. Gut vier Jahre benötigten Wasserbauer, Architekten und Ingenieure, um der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) den Wattenmeerdamm samt der Inselstrecke betriebsfähig zu übergeben.

Benötigt man heute für eine Fahrt mit dem IC von Berlin Südkreuz nach Westerland knapp sechs Stunden, so mussten Reisende Anfang des letzten Jahrhunderts gut doppelt soviel Zeit aufwenden, zweimaliges Umsteigen und Schiffspassage durch das Wattenmeer nach Munkmarsch inklusive. Von dort ging es mit der 1888 eröffneten meterspurigen „Dampfspurbahn“ ins Seebad Westerland. Bei ungünstigen Wetterverhältnissen wie Sturmfluten oder anhaltendem Ostwind musste gar ein längerer Aufenthalt in Hoyer-Schleuse einkalkuliert werden, da die Wattschiffe dann nicht verkehren konnten. Erschwerend kam noch hinzu, dass der Fahrplan der Schnell- und Eilzüge ab Altona tideabhängig war; er wurde von der Königlichen Eisenbahndirektion (KED) Altona in Zeitabschnitten von drei bis acht Tagen den Gezeiten angepasst. [1]

Um „endlich per Bahn an den großartigsten Strand der Welt“ zu gelangen, griffen der erste Sylter Badearzt Dr. Marcus sowie der im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts in Niebüll gegründete Bürgerverein die bereits 1861 von C. P. Hansen angeregte Idee vom Bau eines Dammes zwischen Insel und Festland auf. [2] Mit einer Skizze zur Linienführung trat der Niebüller Bürgerverein an die Berliner Regierung heran. Das für den Bahnbau benötigte Land wollte man der KED Altona unentgeltlich zur Verfügung stellen. Während der Sylter Badearzt bei der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft mit seinem Plan auf wenig Gegenliebe stieß, scheiterte der Bürgerverein 1911 am Votum der Rodenäser Gemeindevertretung. Sie war nicht bereit, Land zum Bahnbau abzutreten. [3]

Nachdem der Vorschlag in Berlin angekommen war, griff der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten, Paul von Breitenbach, das Thema „Bahnbau nach Sylt“ auf, zumal auch das Militär anlässlich eines 1910 vor Sylt abgehaltenen Flottenmanövers aus strategischen wie taktischen Gründen Interesse an einer Bahnverbindung zur Insel hatte. Im Zuge der Beratung eines Entwurfs zum Eisenbahnanleihegesetz stellte er im März 1913 die Bedeutung einer Nebenbahn von Niebüll nach Westerland zur Verkehrsförderung und Landgewinnung besonders heraus. Ihren Niederschlag fanden seine Worte in der nachfolgenden Denkschrift.

Denkschrift zur Herstellung der Eisenbahnlinie Niebüll–Westerland

Die Denkschrift zur Herstellung der Eisenbahnlinie Niebüll–Westerland für Rechnung des Staates, veröffentlicht in der Drucksache Nr. 1241 A des Hauses der Abgeordneten, V. Session 1912/13, ging zunächst auf die ungünstigen Verkehrsverhältnisse und das Verkehrsgebiet ein. Die geplante Bahn sollte ein Gebiet von ca. 190 km² mit gutem Marschboden im Kreis Tondern erschließen und den Reiseverkehr zu den Seebädern erheblich verbessern. „Sie wird die schnellere und billigere Heranschaffung der Baumaterialien ermöglichen und die Bautätigkeit anregen. Dadurch wird auf die weitere Entwicklung der Bäder eine belebende Wirkung ausgeübt werden. Gleichzeitig wird die Bahn die

gesamten wirtschaftlichen Verhältnisse des von ihr berührten Gebietes wohltätig beeinflussen. Durch die Erleichterung des Bezuges von Saatgut, von künstlichen Dünge- und Futtermitteln wie des Absatzes der gewonnenen Erzeugnisse und des Mastviehs wird sie die landwirtschaftlichen Betriebe und die Viehzucht fördern. Auch die Fischerei wird durch die Möglichkeit, Fänge schneller und billiger an den Markt zu bringen, lohnender werden.

Die Herstellung eines sturmflutfreien Dammes wird in hervorragendem Maße dazu beitragen, dem Wattenmeere neue Landstreifen abzugewinnen. Nach den an der schleswig-holsteinischen Küste und auf den Inseln und Halligen des Wattenmeeres gemachten Erfahrungen ist mit Sicherheit zu erwarten, daß auf beiden Seiten des Dammes starke Anlandungen entstehen werden und daß schon bald zwischen Insel und Festland sich grünes Vorland bilden wird. Dadurch wird wertvolles Gelände gewonnen, das allmählich für Landwirtschaft und Viehzucht nutzbar gemacht werden kann.“ [4] Die Baukosten wurden auf 9 653 000 M veranschlagt, wovon ca. 4 410 000 M auf die Herstellung eines hochwasserfreien Eisenbahndammes entfallen sollten. Zusätzlich war die Eindeichung des Wiedingharder Deichvorlandes durch die preußische Domänenverwaltung mit einem geschätzten Kostenaufwand von 1 090 000 M vorgesehen. Darüber hinaus wollte der preußische Staat dem Kreis Tondern einen Zuschuss von 350 000 M zu den anfallenden Grunderwerbskosten gewähren. Die von Preußen aufzuwendenden Mittel beliefen sich damit auf 10 003 000 M. [4]

Nach kontroverser Diskussion beschloss das Haus der Abgeordneten auf seiner 177. Sitzung am 28. April 1913 den „Bau eines großen Dammes von 12 km Länge über das Wattenmeer“, nachdem die Budgetkommission Anfang des Monats die Mittel für den Bau bewilligt hatte. Mit der Verkündung in der Preußischen Gesetzsammlung Nr. 26 vom 28. Mai 1913 wurde das Eisenbahnanleihegesetz rechtsgültig. Im Januar 1914 lagen die Pläne des damaligen Wasserbauamts Husum und ein Kosten-Überschlag zum Dammbau vor, 1917 sollte er fertiggestellt sein. Kriegsbedingt verzögerte sich der Baubeginn für das Projekt „Dammbau Sylt–Festland“ um neun Jahre; im Frühjahr 1923 wurden die Arbeiten unter der Leitung der Reichswasserstraßenverwaltung aufgenommen.

Die Folgen des Ersten Weltkriegs

Nach Ende des von Deutschland verlorenen Ersten Weltkriegs traten die Entente-Länder am 18. Januar 1919 in Paris zur Friedenskonferenz zusammen. In gut fünfmonatigen Verhandlungen, die weitgehend geheim und ohne Beteiligung der besiegten Nationen stattfanden, wurde der Versailler Vertrag ausgehandelt und am 28. Juni des Jahres unterzeichnet. Am 10. Januar des darauf folgenden Jahres trat er in Kraft. In diesem Vertrag waren u. a. Gebietsverluste sowie Abstimmungsgebiete festgeschrieben. Die Bevölkerung der ehemals preußischen Provinz Schleswig-Holstein sollte im nördlichen Teil in zwei festgelegten Zonen über die staatliche Zugehörigkeit abstimmen. Während 80 % der Bevölkerung Mittelschleswigs (Zone II) einschließlich der Insel Sylt am 14. März 1920 für einen Verbleib im Deutschen Reich votierten, hatten die Bewohner von Nordschleswig zuvor für einen Anschluss an Dänemark gestimmt. Damit lag der Streckenabschnitt zwischen Tondern und Hoyer Schleuse auf dänischem Hoheitsgebiet. Fortan mussten die nach Sylt reisenden Badegäste das dänische Festland in plombierten Waggons passieren. Auch die für die Insel bestimm-

ten Güter wurden in Wagen unter Zollverschluss von Süderlügum nach Hoyer Schleuse transportiert. Personen- und Güterzüge verkehrten bis Tondern mit deutschen Personalen. Dort wurden die Züge neu gebildet und mit dänischem Personal besetzt. Ausgenommen von dieser Regelung waren die Bäderschnellzüge von und nach Hoyer Schleuse sowie einzelne Personen- und Gepäckwagen der Personenzüge, die verplombt durch den dänischen Korridor verkehrten.

Der anfangs nur an bestimmten Tagen durchgeführte pass- und zollfreie Verkehr änderte sich 1922, nachdem Deutschland und Dänemark ein Gesetz zur Regelung verschiedener verkehrstechnischer Fragen in Kopenhagen paraphiert hatten. Die Insel Sylt betreffend, wurden unter Punkt 2 folgende Regelungen getroffen:

- a) „Die Deutsche Regierung wird bald tunlichst den Bau eines Dammes zwischen dem deutschen Festlande und der Insel Sylt in Angriff nehmen, die Arbeiten nach Möglichkeit beschleunigen und bestrebt sein, sie innerhalb von drei Jahren, gerechnet vom 1. Juni 1922, zu beendigen.
- b) Die Königlich Dänische Regierung wird für die Dauer dieser drei Jahre den zoll- und passfreien Verkehr von Reisenden sowie die zollfreie Beförderung von Reisegepäck und Gütern zwischen Süderlügum und Sylt über Tondern und Hoyer in einem für die praktischen Bedürfnisse ausreichenden Masse sicherstellen. Neben einer regelmässigen täglichen Verbindung nach jeder Richtung wird während der Badesaison täglich einmal je ein Bäderschnellzug in jeder Richtung mit günstigem Schiffsanschluss unmittelbar durchgeführt werden. ...
- c) Sollte der Damm infolge höherer Gewalt innerhalb der drei Jahre nicht fertiggestellt werden können, so werden Deutschland und Dänemark über eine entsprechende Verlängerung des oben erwähnten zoll- und passfreien Durchgangsverkehrs neue Vereinbarungen treffen.“ [5]

Erste Baumaßnahmen

Noch vor der Volksabstimmung hatten die Insulaner das Projekt „Dammbau Sylt“ wieder aufgegriffen. Mehrfach fuhr 1919 eine Abordnung unter Leitung des Westerländer Bürgermeisters Lackner und des Stadtbaumeisters Johannsen nach Berlin und wurde beim Reichsverkehrsminister Oeser, dem Preußischen Landwirtschaftsminister Braun und bei Finanzminister Südekum in Sachen Arbeitsbeschaffung vorstellig. Immer wieder mit der Kostenfrage des Dammbaus und der Finanzlage des Reiches konfrontiert, wurde der Abordnung nach halbjährigem Bemühen die ersten Mittel für den Beginn der Vorarbeiten bewilligt. Vorrangig waren diese Mittel für den Bau der Nebenbahn Niebüll–Klanxbüll einzusetzen, da der größte Teil des für den Dammbau benötigten Materials über diese Strecke transportiert werden sollte.

Am 7. November 1919 wurden die Arbeiten zum Bahnbau auf dem Festland aufgenommen. Im Spätsommer 1922 waren die Bauarbeiten auf dem 13,245 km langen eingleisigen Streckenabschnitt so weit fortgeschritten, dass der Betrieb für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr vorbehaltlich der landespolizeilichen und eisenbahntechnischen Abnahme mit Beginn des Winterfahrplans am 9. Oktober aufgenommen werden konnte. [6] Erste Erdarbeiten für den Trassenbau auf der Insel erfolgten 1920, die vom Stadtbaumeister Johannsen initiiert worden waren. Fehlende staatliche Mittel hatten ihn veranlasst mit erwerbslosen Arbeitern eine Genossenschaft zu gründen. Beim Stadtverordneten-Kollegium erbat er sich die finanziellen Mittel, um unter städtischer Regie erste Vorarbeiten im Einschnitt von Tinnum vornehmen zu können. Im Herbst nahmen 20 Männer die Arbeiten auf, mit Beginn des Winters mussten sie wegen fehlender Mittel wieder eingestellt werden. [7]



Bild 1 In einer Arbeitspause haben sich die beim Bau der Inseltrasse Beschäftigten im Sommer 1920 vor einer Feldbahnlore zum Foto versammelt. (Bildarchiv Sylter Archiv)

Sein oder Nichtsein

Neben dem Wunsch nach einem „dänenfreien“ Zugang war auch eine tideunabhängige Verbindung zum Festland von existenzieller Bedeutung für die Insulaner, insbesondere in strengen Wintern. In zwei Schreiben vom 28. Januar und 2. März 1922 machte der Westerländer Bürgermeister Kapp Vertreter der Reichs- und Staatsregierung sowie den Generaldirektor der Reichseisenbahnen Wolff-Zitelmann auf die Notlage der Inselbewohner aufmerksam. „Seit 7 Wochen ist der Verkehr nach Hoyerschleuse vollständig eingestellt. Das Schiff steckt seitdem im Eise zwischen Munkmarsch und Hoyerschleuse. Während dieser Zeit sind wir so gut wie von jedem Verkehr abgeschnitten, denn auch den Dampfern der Hamburg-Amerika-Linie ist es während der langen Zeit nur dreimal möglich gewesen, nach Sylt zu gelangen, nachdem sie jedesmal 3-4 Tage unterwegs waren. Die Landung in Hörnum war derart schwierig, dass die Passagiere mit ihrem Gepäck noch 1 km mit Lebensgefahr auf dem Eise zurücklegen mussten. Die Verkehrsschwierigkeiten haben unhaltbare Zustände geschaffen, die zum Teil durch die Presse bekannt geworden sein dürften. Ich will nur bemerken, dass wir ohne Lebensmittel und Heizmaterial sind, sodass auch die dienstlichen Gebäude wie Rathaus, Amtsgericht schliessen mussten. Während der Abstimmungszeit hat man den Syltern eine Besserung ihrer Verkehrsverhältnisse versprochen, insbesondere baldige Ausführung des Dammes nach dem Festlande. Tatsächlich kann nur der Damm dauernde Hilfe für uns bringen und weil alle anderen Projekte versagen, hat auch der Reichsverkehrsminister sich für den Damm ausgesprochen. Augenblicklich liegt das Dammbauprojekt dem Reichsfinanzminister vor und es soll sich nun entscheiden, ob die Kosten für den Damm in den Etat eingestellt werden. Wenn das nicht geschieht, sind die Sylter ruiniert.“ [5]

Linienführung der Bahnstrecke Niebüll–Westerland

Nach Eindeichung des Wiedingharder Vorlandes und dem von Niebüll aus in nordwestlicher Richtung dorthin vorgestreckten Bau der eingleisigen Nebenstrecke waren erste Voraussetzungen zum Bau des Wattenmeerdammes geschaffen. Die durch das Watt zu bauende Dammstrecke entsprach dabei in ihrer Linienführung dem Entwurf vom 8. Januar 1914. Sie beginnt gemäß den Vereinbarungen der zuständigen Behörden bei km 0 + 625 an der vorspringenden Ecke des neuen Wiedingharder Seedeichs und endet bei km 11 + 400 an der Spitze der Halbinsel Nösse. Die kürzeste Strecke vom Munkehoi auf Nösse zur Mühle Rodenäs auf dem Festland kam nicht zur Ausführung, da das Watt hier zu tief lag. Da

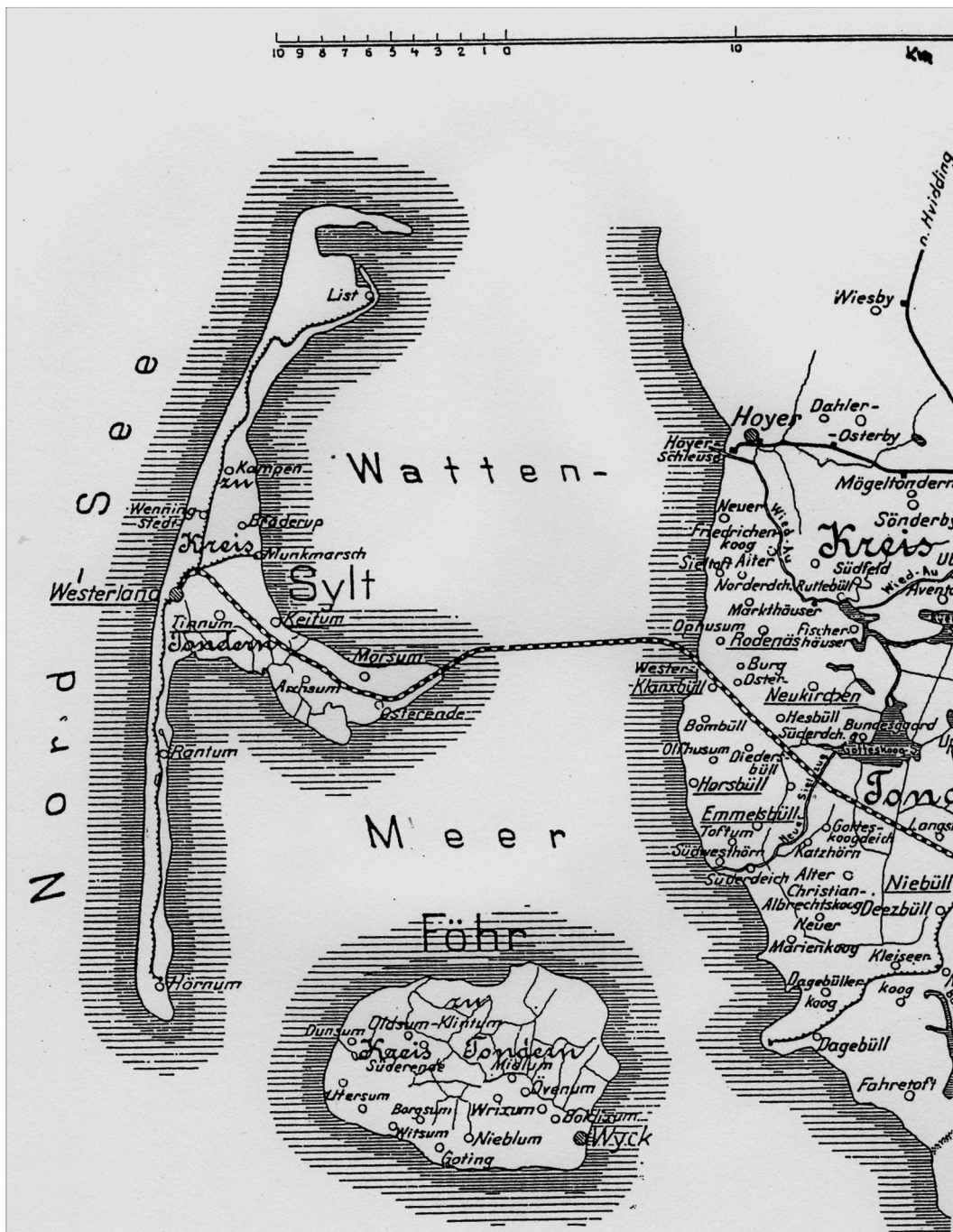


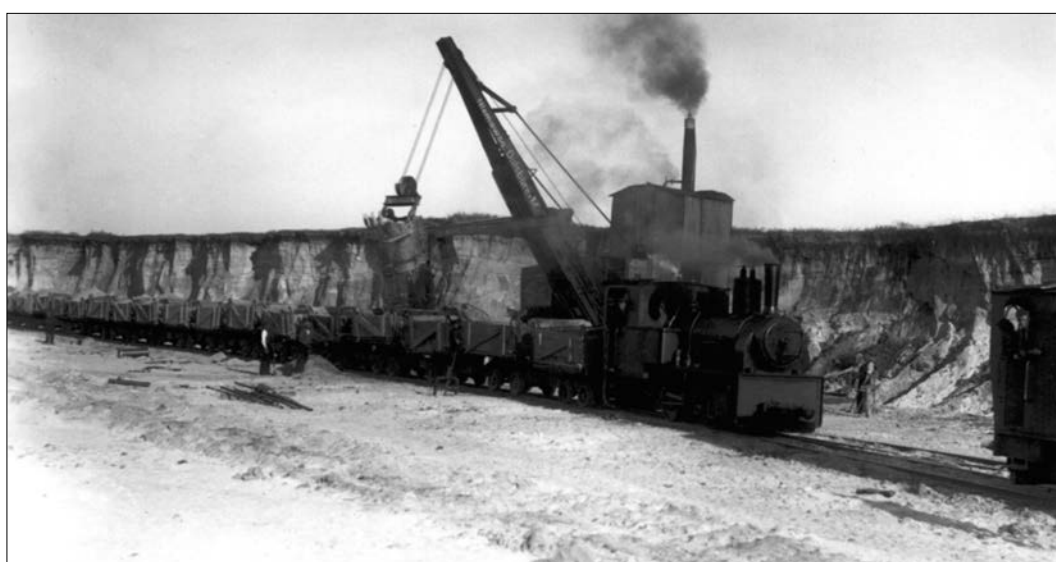
Bild 2 Plan zur Linienführung der Nebenbahn Niebüll–Westerland (Sylt)

(Sammlung Morsumer Kulturfreunde)

Bild 3 (unten) Um die Bahntrasse nach Großmorsum führen zu können (Nordlinie), musste ein Teil des Morsumer Höhenrückens abgebaggert werden. Die Bodenmassen wurden zum Aufschütten des Eisenbahndammes verwendet.

(Foto Fotohaus Pfortner, Sammlung Sylter Archiv)

sich die höher liegenden Wattflächen in einer Entfernung von etwa 1 km nördlich der kürzesten Linie befanden, wurde die Dammstrecke 700 m weiter nördlich parallel dazu geführt. Mit Bögen von 2500 m Halbmesser wurde die Strecke in jeweils südlicher Richtung auf das Festland bzw. die Insel durchgeführt. Auf der Insel durchschneidet die Bahnlinie westlich der Nösse den Geestkern des Morsumer Höhenrückens bis zum Bahnhof des Ortes. Von dort verläuft die Strecke höhen- gleich auf einem Damm bis zum Bahnhof Keitum, ehe sie über Tinum bis zum Bahnhof Westerland auf Geländehöhe abfällt. [5] Auf Wunsch der Sylter Landwirte aus Morsum, Archsum, Keitum und Tinum wurde die Höhe des Eisenbahndammes so gewählt, dass er einen Deich gegen die von Norden oder Süden kommenden Sturmfluten bildet. [4]



Die Linienführung des Bahnplanums im Sylter Osten war bis weit in das Jahr 1923 ungeklärt. Ursprünglich wollte die Reichsbahndirektion (RBD) Altona das Bahnplanum südlich um die Gemeinden Klein- und Großmorsum herumführen. In Anbetracht der Tatsache, dass mit dieser Linienführung das ohnehin nur in geringem Maße vorhandene wertvolle