02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 45



Florian Ahmer, Sebastian Lehmann:

# Der Hindenburgdamm: Sylt feiert seine Anbindung an das Festland.

## Eine Fotodokumentation

Mit der Eröffnung des „Hindenburg-Damms“ und der Bahnstrecke zwischen Klanxbüll auf dem Festland und Westerland auf Sylt traten die Inselwirtschaft und die Inselgesellschaft in ein neues Zeitalter ein. Die Bahnanbindung bedeutete steigende Besucherzahlen für die Seebäder und damit einen enormen Modernisierungsschub. Grund genug für die Menschen auf der Insel, sich ihrer Identität zu vergewissern und sich auf Traditionslinien zu besinnen. Auf Sylt geschah dies anhand eines „historischen Festzugs“ anlässlich der Einweihung des Damms. Der Festzug als Höhepunkt der Festveranstaltung ist dokumentiert in der Fotosammlung von Erna Danker, Westerland (Sylt) und soll im vorliegenden Beitrag eingeordnet werden.

**Der Damm.** Seit der Eröffnung am 1. Juni 1927 bildet der Hindenburgdamm annähernd 80 Jahre lang die Verbindung zwischen dem Festland und der Insel Sylt, genau so lang trotzt er nun bereits dem „Blanken Hans“.

Heute ist der Hindenburgdamm „untrennbar“ mit der Insel Sylt verbunden und bildet eine ihrer Lebensadern. Dies war jedoch nicht immer der Fall. In früheren Jahren war eine Überfahrt mit Schiffen notwendig, die bei schlechtem Wetter - nichts Ungewöhnliches an der Nordsee - durchaus mehrere Tage dauern konnte. Auf diesem Weg kamen Touristen und Güter auf die Insel. Heute gelangen diese über den Hindenburgdamm auf die Nordseeinsel, durchschnittlich 650 000 Besucher pro Jahr[1] .

Einer der ersten offiziellen Gäste, die den Bahndamm nach Sylt überquerten, war Reichspräsident Paul von Hindenburg. Westerland war an diesem Tag festlich geschmückt: Fahnen, Girlanden und Blumen zierten das Stadtbild. Die Insel hatte sich lange auf diesen Moment vorbereitet.[2] Es war wärmer als an den Vortagen, aber es herrschte wahrlich kein „Kaiserwetter“[3], als der Zug am 1. Juni 1927 um kurz nach elf Uhr in den neu erbauten Westerländer Bahnhof II. Klasse einlief und der Reichspräsident von einer Delegation auf Sylt willkommen geheißen wurde, der gekommen war, um „seinen“ Damm einzuweihen – den „Hindenburgdamm“. Hindenburg selbst schien sich allerdings nicht all zu viel aus dem Damm zu machen, reiste er doch bereits wenige Stunden später schon wieder ab. Es sollte sein erster und letzter Besuch auf der Insel sein.

Mit der Fertigstellung des Eisenbahndammes war Sylt an das Festland angeschlossen. Lange Zeit führte die Insel ein selbstständiges Dasein, da sie für die Obrigkeit ein schwer zu erreichendes Eiland darstellte. Doch den Vorteil der Selbstständigkeit bezahlte man mit der Güterabhängigkeit vom Festland.[4]

Es existierte zwar seit 1854 eine regelmäßige Fährverbindung zwischen Hoyer (dänisch: Høyer) und Munkmarsch, doch zum einen war dieser Seeweg mühsam, da die Schiffe im Wattenmeer ankern mussten und Gepäck und Waren mit Fuhrwerken durch das

**1** http://www.westerland.de/fileroot/service/download/pressemappe_0207.pdf, S.49 (Stand: 24.02.2007)
**2** Vgl. Harald Voigt: 50 Jahre Hindenburgdamm. Itzehoe 1977, S.7.
**3** Vgl. Gerhard Eckert / Hans Jürgen Stöver: Auf Schienen durchs Watt. Der Damm, der Sylt veränderte. Hamburg 1977, S. 7.
**4** Vgl. Voigt 1977, S. 5.

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 46



Watt befördert wurden, und zum anderen unzuverlässig, da das Wetter häufig einen Strich durch den Fahrplan machte. Das Wasser der Nordsee überflutete bei Sturm regelmäßig die Anlegestellen, der Ostwind drängte das Wasser aus dem Wattenmeer oder Nebel machte die Orientierung unmöglich, so dass eine Reise sich um Stunden oder gar Tage verzögerte. Aufgrund der beschwerlichen Reiseumstände verwundert es nicht, dass schon früh über Dammprojekte nachgedacht wurde.[5] Es wurden verschiedene Varianten im Laufe der Zeit diskutiert. So schlug der Chronist C. P. Hansen im Jahr 1856 vor, zwischen Keitum und Hoyer und von Morsum oder Nösse nach Wiedingharde zwei parallel verlaufende Deiche zu bauen, um so eine große Fläche Marschland zu gewinnen und über diese eine Verbindung zwischen Sylt und dem Festland zu schaffen.[6]

Entscheidend für den Bau einer Verbindung sind wohl zum einen die Annexion Sylts durch Preußen im deutsch-dänischen Krieg und zum anderen die Eröffnung des Westerländer Seebades (1855) beziehungsweise die in den folgenden Jahrzehnten stattfindende „Entdeckung“ Sylts durch den Bädertourismus.

Aus diesem Grund wurde die Linie Hoyer-Munkmarsch ausgebaut. Die „Sylter Dampfschiffahrt-Gesellschaft“ verkehrte ab 1870 regelmäßig in den Sommermonaten von der neu gebauten Hoyer-Schleuse. Die Hapag richtete wegen der ständig steigenden Besucherzahlen eine weitere Linienverbindung zwischen Hörnum und Hamburg ein.[7] Die Besucherzahlen Sylts stiegen beständig – 1913 besuchten 32 201 Gäste Sylt[8] –, zudem erkannte die Marine in Sylt einen strategisch günstigen Vorposten und so begann man 1910 beim Wasserbauamt in Husum[9] mit der amtlichen Planung zum Bau eines Dammes. Die umliegenden Nordseeinseln – vor allem Amrum und Föhr – kritisierten den geplanten Dammbau, fürchteten sie doch den Verlust von Badegästen. Sie forderten Entschädigungen und den Ausbau der Fahrrinnen, um größere Schiffe und damit mehr Gäste anlanden zu können. Ihre Forderungen wurden abgewiesen.[10]

Doch der Erste Weltkrieg unterbrach den Strom der Reisenden und auch das 1913 verkündete Bauprojekt „Niebüll-Westerland“ jäh.

Nach dem Ersten Weltkrieg erhielten die Dammbaupläne neue Dynamik durch die Folgen des Abstimmungskampfs um die Grenzgebiete von 1920. Die Gebiete um Hoyer stimmten für Dänemark, Sylt fiel an „Deutschland“. Doch nun war die Verbindung Hoyer-Munkmarsch und damit eine Verbindung vom deutschen Festland zur Insel Sylt unterbrochen. Im Abstimmungskampf warb die deutsche Seite damit, den Dammbau voranzutreiben. Die schlechte wirtschaftliche Lage mit hoher Arbeitslosigkeit, steigender Inflation und hohen Reparationsforderungen machte dies jedoch zunächst unmöglich.[11] Die „Regierung spielte in den Augen der Betroffenen auf Zeit“[12] – auf Kosten der Inselbewohner.

Ein Grund für das Umdenken und Vorantreiben des Projekts mag eine Stärkedemonstration gegenüber Dänemark gewesen sein, denn zwar war es möglich über die Verbindung Süderlügum-Tondern-

**5** Vgl. Voigt 1977, S. 8 ff.
**6** Vgl. Rolf Stumpf: Die Eisenbahn nach Sylt. Die Geschichte des Hindenburgdammes und der Bahnstrecke Niebüll – Westerland/Sylt. Freiburg 2003, S. 22.
**7** Vgl. Voigt 1977, S. 12 ff.
**8** Vgl. Stumpf 2001, S. 29.
**9** Vgl. ebd., S. 15.
**10** Vgl. ebd., S. 26.
**11** Vgl. Voigt 1977, S. 18.
**12** Vgl. Stumpf 2001, S. 39.

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 47



Hoyerschleuse nach Sylt zu gelangen, doch machten hohe Zuschläge sowie strenge Pass- und Visavorschriften das Reisen schwer. Eines ist von entscheidender Bedeutung, man konnte Sylt, das heißt „deutsches“ Gebiet, nur über dänisches Territorium erreichen.[13] Der Dammbau scheint vor diesem Hintergrund ein Prestigeobjekt damaliger Zeit zu sein.

So begannen dann 1921 die Vorarbeiten und im Mai 1923 der Bau des Dammes unter der Leitung des Baurates Dr. Pfeiffer. Die Planungen sahen vor, den Damm bis 1925 fertig zu stellen. Die Verbindung sollte an der schmalsten Stelle zwischen Sylt und dem Festland gebaut werden, denn dort trafen die Tidenwellen von Norden durch das Lister-Tief und von Süden durch das Hörnum-Tief aufeinander. Hier entstand eine Wasserscheide, das heißt, hier lag das Watt höher als normal und man konnte bei Ebbe „trockenen Fußes“ übersetzen.[14]

Der Damm erhielt die Form eines zweiseitigen Seedeichs, um ihn vor den Norseewellen zu schützen. Seine Kronenbreite beträgt 11 Meter, dies sollte den Bahnkörper vor Auswaschung durch Spritzwasser schützen. Die Planer bewiesen Weitsicht, denn durch die gewählte Kronenbreite konnte der Damm ohne weitere Arbeiten um eine Eisenbahntrasse erweitert werden, dies geschah 1975. Die geplante Dammfußbreite betrug 50m und die Höhe 6,8 Meter, 2 Meter mehr als die bis dahin höchste Sturmflut.[15]

Eine solche Sturmflut machte am 30. August 1923 die bisherige Arbeit mit einem Mal zunichte. Das verwendete Material hielt den Wassermassen an diesem Tag nicht stand; zwei Schwimmbagger, 1200 Meter Spülrohrleitungen und circa 250 000 Kubikmeter aufgespülten Bodens gingen verloren.[16] Die Verantwortlichen schätzen den Schaden auf circa 300 000 Goldmark. Die Arbeiten wurden daraufhin und aufgrund des bevorstehenden Herbstes und Winters eingestellt. Im Frühjahr 1924 wurden die Arbeiten, bei denen zwischen 1000 und 1500 Arbeiter beschäftigt waren, wieder aufgenommen, doch diesmal wendete man eine andere Methode an. Im Gegensatz zum Vorjahr, in dem man Wattboden zwischen zwei Pfahlreihen spülte, die von Buschdämmen gehalten wurden, entschied man sich, auf der Südseite eine Spundwand entlang des gesamten Damms zu bauen. Es handelte sich dabei um eine „Palisadenwand“, diese überragte das normale Hochwasser zwischen 25 und 50 Zentimeter und wurde mit Granitsteinen gesichert. Allein der Bau der Wand dauerte bis September 1925. Das Material des Dammes entnahm man nicht mehr dem Wattenmeer, sondern brachte es mit Hilfe von Kipplastern aus dem Binnenland herbei. Ab 1925 begann man von Sylt her dem Festland-Trupp entgegen zu arbeiten. Die notwendigen Materialien wurden aus Husum geliefert. Den Transport übernahmen Schlepper, Segelschiffe und Schuten. Noch im selben Jahr wurden die beiden Teilstücke miteinander verbunden, der 15. September 1925 verband die Insel Sylt nun erstmals mit dem Festland. Im Herbst 1926 nahm der Damm seine heutige Gestalt an. Er wurde mit Sand (Spülboden) gefüllt und mit Tonboden des Morsumkliffs bedeckt, auf dem später

**13** Vgl. ebd., S. 36.
**14** Vgl. Voigt 1977, S. 36.
**15** Vgl. ebd., S.20.
**16** Vgl. Jan Kirschner: Auf Schienen durch die Nordsee. 75 Jahre Hindenburgdamm, Flensburg 2002, S. 20.

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 48



die Eisenbahnschienen angebracht wurden. Zudem erhielt der Damm eine Bepflasterung bis zur Krone.[17]

Die Kosten des Projekts beliefen sich zusammen mit der Eisenbahnstrecke Niebüll-Westerland auf rund 25 Millionen Reichsmark, die Bahn trug den Großteil der Investitionen, Preußen beteiligte sich mit einem Zuschuss in Höhe von 3,5 Millionen Reichsmark. Der Damm verschlang davon allein 18 Millionen.

Dem technischen Know-how von heute entspricht der Hindenburgdamm von damals nicht mehr. So sind ständige Reparatur- und Ausbesserungsarbeiten notwendig, um den Damm gegen die Nordsee zu sichern und einen reibungslosen Betrieb gewährleisten zu können.[18] Zudem sind bis heute nicht alle Inselbewohner mit der Namensgebung einverstanden, dennoch sind alle bisherigen Initiativen gescheitert den Damm umzubenennen.

**Der Festzug.** Auch wenn der Aufenthalt des Namenspatrons nur wenige Stunden dauerte, feierten die Sylter „ihren“ Damm und damit die Anbindung an das Festland zwei Tage lang ausgiebig. Die Vorbereitungen auf den Festtag waren lang gewesen und ihre Intensität spiegelte die Bedeutung der Verbindung zum Festland für die Inselgesellschaft wieder. Nach dem Empfang Hindenburgs am Westerländer Bahnhof, dem neben dem Bürgermeister Arno Kapp und anderen auch der Reichsbahndirektionspräsident Dr. Schneider und Reichsverkehrsminister Wilhelm Koch beiwohnten, ging es zu einem „Herrenfrühstück“ ins Westerländer Kurhaus. Den Höhepunkt des Festakts – zumindest aus Sicht der Organisatoren – bildete der historische Festumzug, der den Abschluss des Besuchsprogramms bildete.

Historische Festumzüge sind, zurückgehend auf die populäre mittelalterliche Festform des „Adventus“[19], eng verknüpft mit der selbstbewussten Herausbildung bürgerlicher Schichten, weshalb der Festzug vor allem im 19. Jahrhundert seine Blütezeit erlebte.[20] Besonders im wilhelminischen Kaiserreich entwickelte er sich zum festen Bestandteil öffentlicher Feierlichkeiten aus Anlass von Stadtjubiliäen oder Ähnlichem. Zumeist auf Wagen präsentierten die Organisatoren einzelne „Bilder“ der Geschichte der Stadt oder der Region: lokalhistorische Ereignisse wurden ergänzt durch Epochendarstellungen oder politische Zäsuren der deutschen Geschichte, lokale Mythen standen neben der Darstellung einzelner Herrscherfiguren oder epochemachender Entdeckungen beziehungsweise Erfindungen. Besonders beliebt waren die aus verschiedenen Kunstformen entlehnten Allegorien zur Darstellung politischer und ideeller Begriffe wie beispielsweise „Vaterland“ oder „Freiheit“.

Im historischen Festzug spiegelte sich das Selbstbewusstsein und Selbstverständnis der bürgerlichen Trägerschichten und vor allem deren Geschichtsbild, denn historische (Selbst-)Darstellung war Programm. Geschichte als chronologische Abfolge verschiedener Epochen dokumentierte vor allem die Inszenierung eines zumeist ebenso patriotischen wie optimistischen Fortschrittsglaubens und –

**17** Vgl. ebd., S. 20 ff.
**18** Vgl. ebd., S. 24.
**19** Vgl. Klaus Tenfelde: Adventus. Zur historischen Ikonologie des Festzuges. In: Historische Zeitschrift 235 (1982), S. 45-84.
**20** Vgl. hierzu und zu Folgendem Wolfgang Hartmann: Der historische Festzug. Seine Entstehung und Entwicklung im 19. und 20. Jahrhundert. München 1979.

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 49



zumindest in der Hochzeit der historischen Festzüge in den 1880er Jahren – eine Verherrlichung des Erreichten. Zumeist formulierten die Festzüge dabei ebenfalls einen volksbildungspolitischen Anspruch, nämlich den der Vermittlung des zunehmend nationalistisch orientierten Geschichtsbilds der bürgerlichen Trägergruppen der Festzüge an breite Bevölkerungsschichten.

Nach dem ersten Weltkrieg und den nunmehr ungeschminkt zu Tage tretenden gesellschaftlichen Verwerfungen ließen sich die Ansprüche eines geschlossenen Geschichtsbilds nur noch mit Mühe anhand historischer Festzüge inszenieren, so dass diese deutlich an Attraktivität verloren. Populäre Geschichtsvermittlung konnte zudem auf andere Medien, vor allem den Film, zurückgreifen. Eine „Renaissance“ erlebte der historische Festzug kurzzeitig nach 1933, als die Nationalsozialisten das Inszenierungspotential der Festzüge für sich entdeckten und diese propagandistisch überformten. Auch wenn sich weiterhin viele Elemente bürgerlicher Geschichtsbilder in den Festzügen wiederfanden, so dienten sie nunmehr zumeist der Darstellung von Geschichte als konsequentem Weg in den Nationalsozialismus und der Entwicklung der NSDAP mit lokalhistorischem Kolorit. Nach dem Zweiten Weltkrieg verloren Festzüge ihre Bedeutung als Geschichtsdarstellungen über rein folkloristische Veranstaltungen hinaus.

Der historische Festzug anlässlich der Einweihung des Hindenburgdamms am 1. Juni 1927, „veranstaltet von der Stadt Westerland und sämtlichen Landgemeinden der Insel Sylt“, bestand aus insgesamt 36 Gruppen. Die Anordnung der Gruppen hält sich (soweit als möglich) an eine Chronologie, die von kaum zu datierbaren Bildern aus der syltringischen beziehungsweise inselfriesischen Sagenwelt (Wagen 5 bis 9), der Frühgeschichte der Insel, Mittelalter, Frühe Neuzeit und Neuzeit bis zum 20. Jahrhundert und dem Dammbau reicht.

Sieben Wagen befassen sich mit Traditionsformen wie Fahnen, Bannern oder Trachten. Fünf stellen konkrete Personen dar, die für die Geschichte der Insel als von besonderer Bedeutung betrachtet wurden. Eine ganze Reihe von Wagen beziehungsweise Gruppen wirkt mehr oder weniger an den Haaren herbeigezogen und mit nur viel gutem Willen in eine historische Tradition der Insel integrierbar, so zum Beispiel Römer oder Wikinger.

Abgesehen von diesen zum Teil eher kuriosen Beiträgen zum Festzug sind die Dissonanzen, die den Dammbau durchaus begleiteten, in der Gestaltung der Gruppen kaum zu erahnen. Margarete Boie hat sie in dem Roman „Dammbau“, der nur wenige Jahre nach der Einweihung erschien, literarisch verarbeitet.[21] Im Zentrum des Romans stehen die Konflikte zwischen Befürwortern des Dammbaus, die sich vor allem wirtschaftliche Impulse durch die Anbindung an das Festland versprechen und den traditionalistisch orientierten Gegnern, die sich im landwirtschaftlich geprägten Ostteil der Insel um Morsum im Windschatten des ökonomischen Aufschwungs durch den Tourismus befanden und vor allem „Überfremdung“ und

**21** Margarete Boie: Dammbau. Sylter Roman aus der Gegenwart. Stuttgart 1930. Vgl. hierzu u.a. auch die Dokumentation von Manfred Wedemeyer (Hrsg.): Margarete Boie. Die Dichterin der Insel Sylt. München/Wien 1997.

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 50



**Die Wagen des historischen Festzugs zum Anlass der Einweihung des Hindenburgdamms in Westerland am 1. Juni 1927**

| Nr. | Wagen beziehungsweise Gruppe |
|---|---|
| 1 | Herold mit dem Banner der Insel Sylt |
| 2 | Fanfarenbläser |
| 3 | Fahnenschwinger mit der Sylter Flagge |
| 4 | Landsknechte |
| 5 | Der Sylter Narr Pua Modders |
| 6 | Die Inselerzählerin Mei Rinken |
| 7 | Der Zwergenkönig Fin |
| 8 | König Bröns und die Riesen |
| 9 | Meergeist Ekke Nekkepenn und seine Gemahlin Rhan |
| 10 | Römer |
| 11 | Wotanspriester |
| 12 | Germanen der Völkerwanderung |
| 13 | Wikinger |
| 14 | Sieg des Christentums auf Sylt |
| 15 | Der von den Dänen eingesetzte Zwingherr Claas Limbeck |
| 16 | Pidder Lüngg |
| 17 | Wallensteinische Dragoner |
| 18 | Das Jahr 1644 |
| 19 | Strandvogt Lorenz Petersen de Hahn |
| 20 | Brautfestzug in der Tracht des 18. Jahrhunderts |
| 21 | Zigeuner |
| 22 | Walfischfänger |
| 23 | Kirchentracht bei Rückkehr des Mannes |
| 24 | Uwe Jens Lornsen |
| 25 | Die Gründer des Nordseebades Westerland |
| 26 | Wagen mit Badegästen |
| 27 | Wattenjäger und Netzjäger |
| 28 | Landung des Steierischen Jägerregiments No. 9 in Munkmarsch |
| 29 | Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger |
| 30 | Sylterfriesische Mädchen- und Frauentracht (20. Jh.) |
| 31 | Das Eisboot |
| 32 | Das Ringreiterkorps |
| 33 | Besucher der auf Sylt befindlichen Erholungsstätten |
| 34 | Dammbauarbeiter |
| 35 | Fahnen sämtlicher Vereine der Insel Sylt |
| 36 | Festwagen |

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 51



die Zerstörung inselfriesischer Kultur fürchteten. Neben dem Fremdenverkehr bildete die Landwirtschaft auch noch in den 1920er Jahren die wichtigste ökonomische Grundlage der Inselbewohner. Interessanterweise war die Landwirtschaft im Festzug nicht explizit vertreten. Lediglich die drei traditionellen Trachtengruppen (Wagen 20, 23 und 30) boten für diese Bevölkerungsgruppe Identifikationsangebote, während der Bädertourismus ebenfalls in drei Wagen dargestellt wurde (25, 26 und 33). Finanziell getragen wurde der Festzug in erster Linie durch Betreiber von Tourismusbetrieben, allein sieben Hoteliers und Gaststättenbetreiber finden sich unter den Geldgebern.[22] Gleichwohl unterstützte die Gemeinde Morsum den Festzug, indem sie die Kosten für Gruppe 17 („Wallensteinische Dragoner") übernahm, wohl in Erinnerung an die Besetzung der Gemeinde durch Kaiserliche Truppen im Dreißigjährigen Krieg. In mehrfacher Hinsicht war es nicht „ihr" Festzug, sie gehörte nicht zu den Gewinnern der Modernisierung, erst recht nicht in den 1920er Jahren, als die Landwirtschaft nicht nur auf der Insel von Krisen geschüttelt war. Bürgerliche Schichten wie auf dem Festland existierten auf der Insel vor allem in Form von Hoteliers, Gaststättenbesitzern und ähnlichem. Dementsprechend wählten sie eine Feierform, die ihrem Geschichtsbild am ehesten entsprach: den „historischen Festzug".

Die Präsentationen friesischer Traditionen, wie sie in den Trachtengruppen oder den syltringischen und inselfriesischen Sagendarstellungen in dem Festzug dargestellt wurden bildeten gewissermaßen einen – im Verhältnis eher schwachen – Reflex auf den durch den Dammbau zu erwartenden Modernisierungsschub, der von der Mehrzahl der Inselbewohner offenbar begrüßt wurde. Zusätzlich gestützt wurde diese in erster Linie ökonomische Erwartung durch nationalistische Untertöne, die den Dammbau gewissermaßen auch als antidänisches Projekt auswiesen, wie der Festzugsorganisator, Fritz Lehmann, in der Broschüre zur Einweihung des Damms hervorkehrt: „Die Fahnen sämtlicher Vereine der Insel Sylt und der Festwagen schließen den Sylter Festzug. Er sei Ausdruck nicht nur dessen, was wir Insulaner heute denken, sondern dessen auch, was wir gefühlt haben an dem Tage, an dem sich nach dem Weltkriege das Schicksal der Insel entschied, am Abstimmungstage, dem 14. März 1920: Sylt bleibt deutsch!"[23]

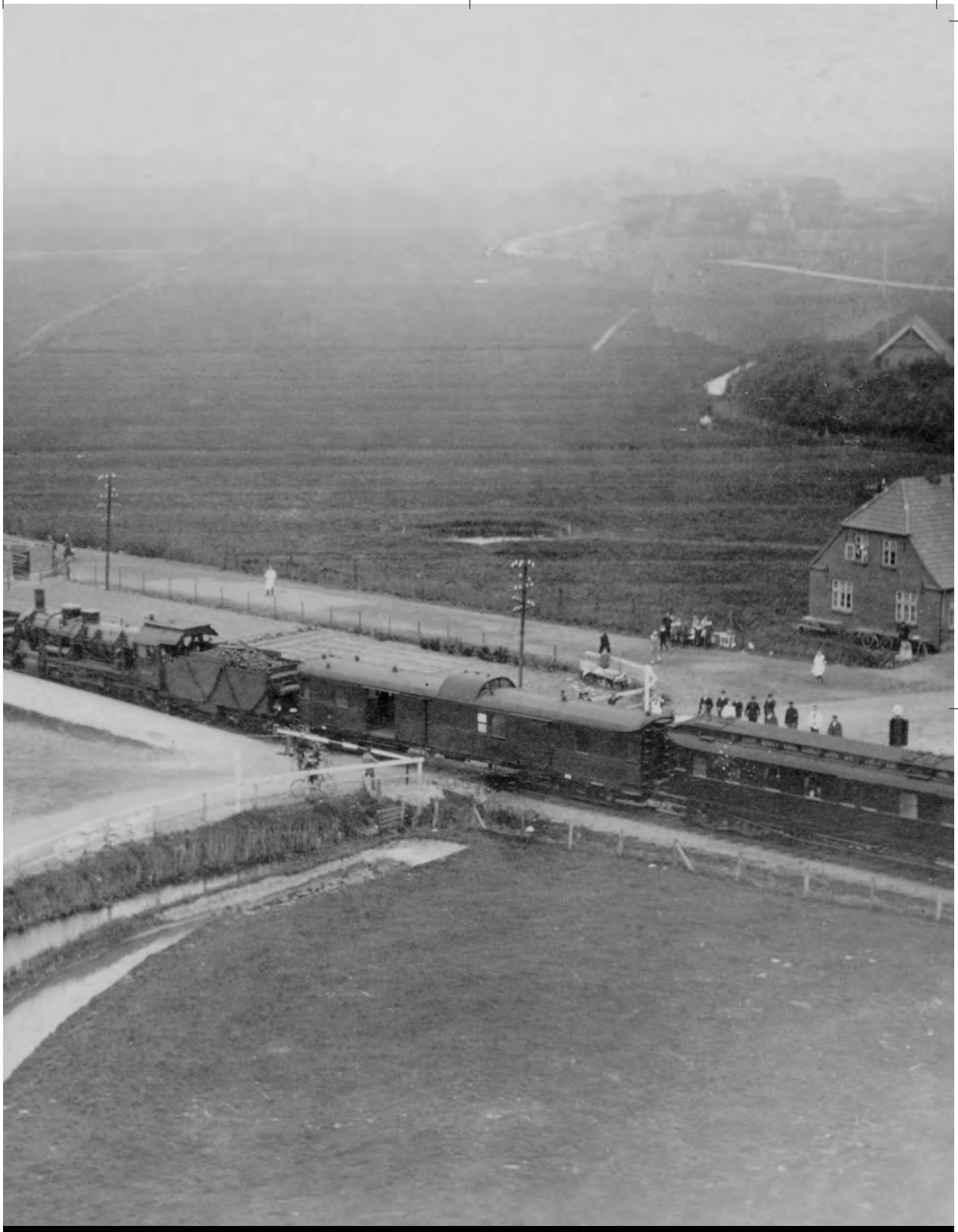
**22** Vgl. die Angaben in der Festbroschüre: Klanxbüll – Westerland (Sylt) 1. Juni 1927. Zur Einweihung der neuen Eisenbahnstrecke von Klanxbüll nach Westerland (Sylt) durch das Wattenmeer. Ohne Ort und Jahr, S. 23.

**23** Ebd., S. 22.

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 52

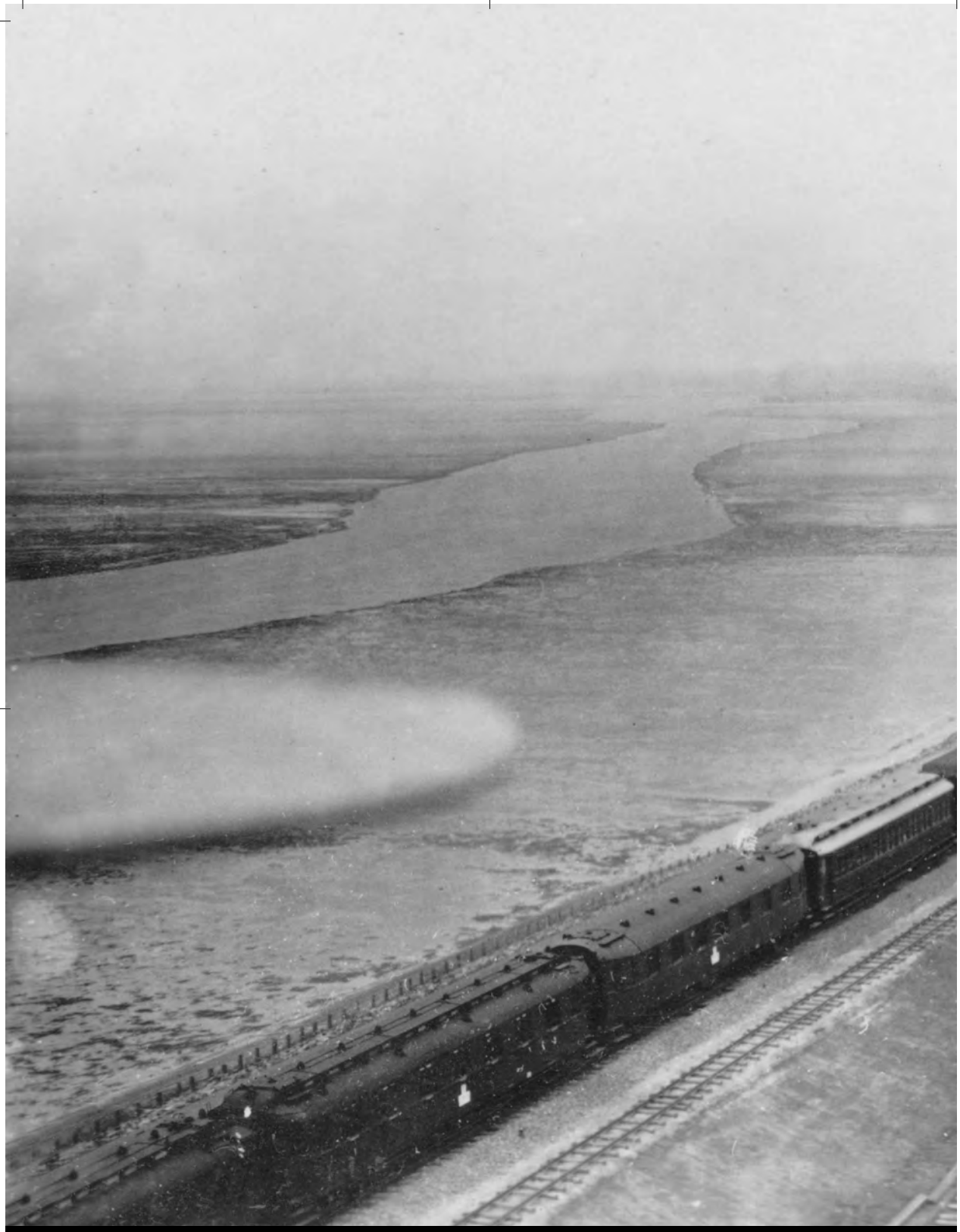
**Der erste offizielle Zug über den Damm mit Reichspräsident Hindenburg an Bord steht – noch nicht unter Dampf – im letzten „Festlands"-Bahnhof in Klanxbüll. Außer der eher bescheidenen Menschenmenge fällt die Verladerampe mit den bereit liegenden Auffahrtblechen für die Verladung der Automobile ins Auge.**

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 53

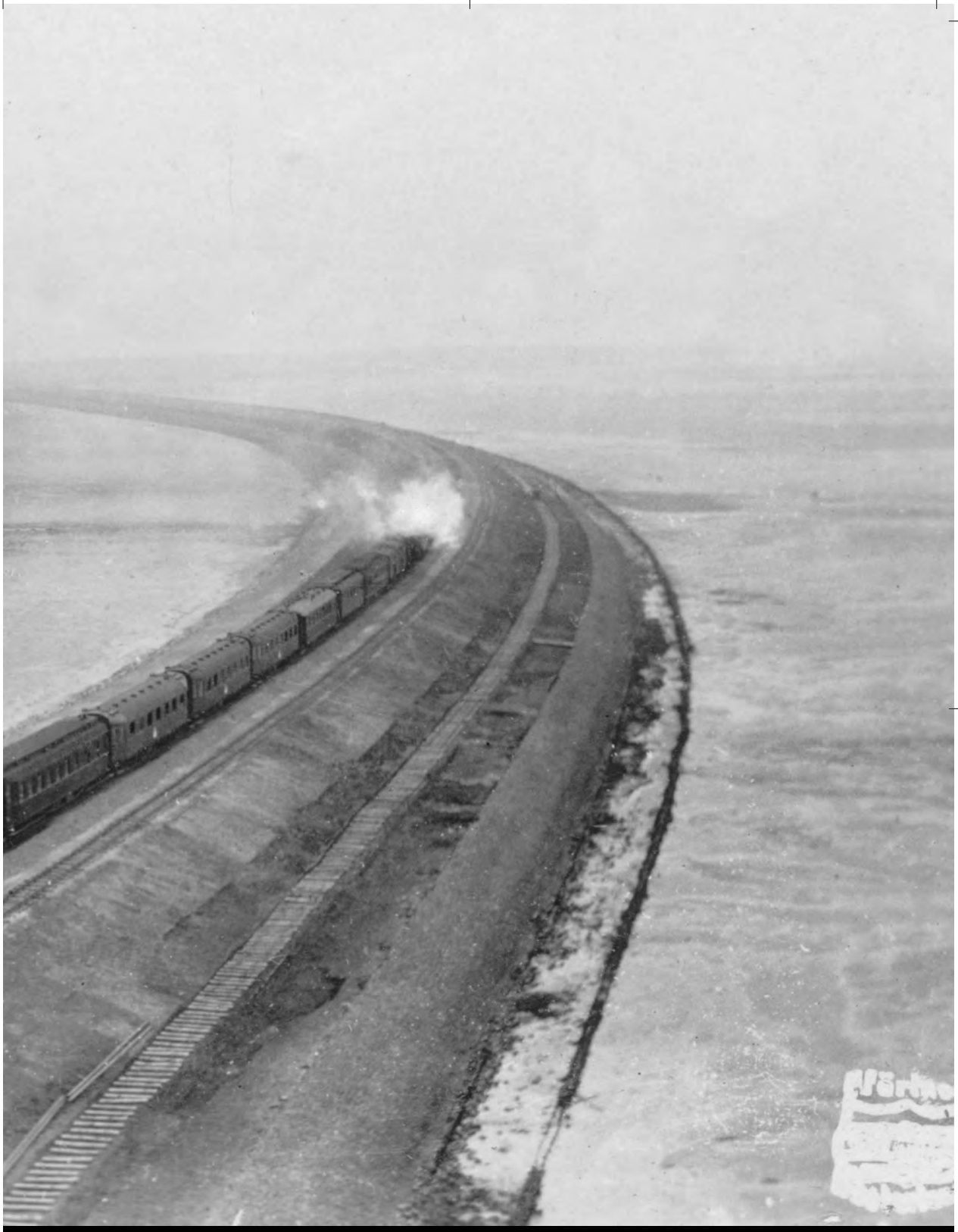


**Wie die folgenden Aufnahmen stammt auch dieses Luftbild aus der Kamera des Westerländer Fotografen Ferdinand Pförtner, der den Eröffnungszug in einem Flugzeug verfolgte.**

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 54



**Der Zug auf dem Damm, kurz nach Verlassen des Festlands.**



02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 56

**Der Eröffnungszug überquert den Hindenburgdamm. Im Hintergrund ist durch denn Nebel eine der „Ehrenpforten" zu erkennen, mit Tannenreisig geschmückte hölzerne Turmgerüste, die jeweils den Anfangs- und Endpunkt des Dammes markierten.**

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 58

**Zwischenstopp nach der Überquerung des Hindenburgdamms in Morsum. Der Reichspräsident verlässt den Waggon nicht, sondern nimmt durch das geöffnete Abteilfenster die Grußworte des Gemeindevorstehers sowie die**

**Ehrerbietungen der Dammarbeiter und Schaulustigen entgegen, und übergibt einem Patenkind einen Blumenstrauß.**

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 60

**Der Westerländer „Reichsbahnhof". Noch lange nach der Eröffnung der Strecke, zu deren Anlass das Gebäude reichlich geschmückt wurde, blieb der Bahnhofsvorplatz unbefestigt. Unbekanntes Aufnahmedatum.**

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 61

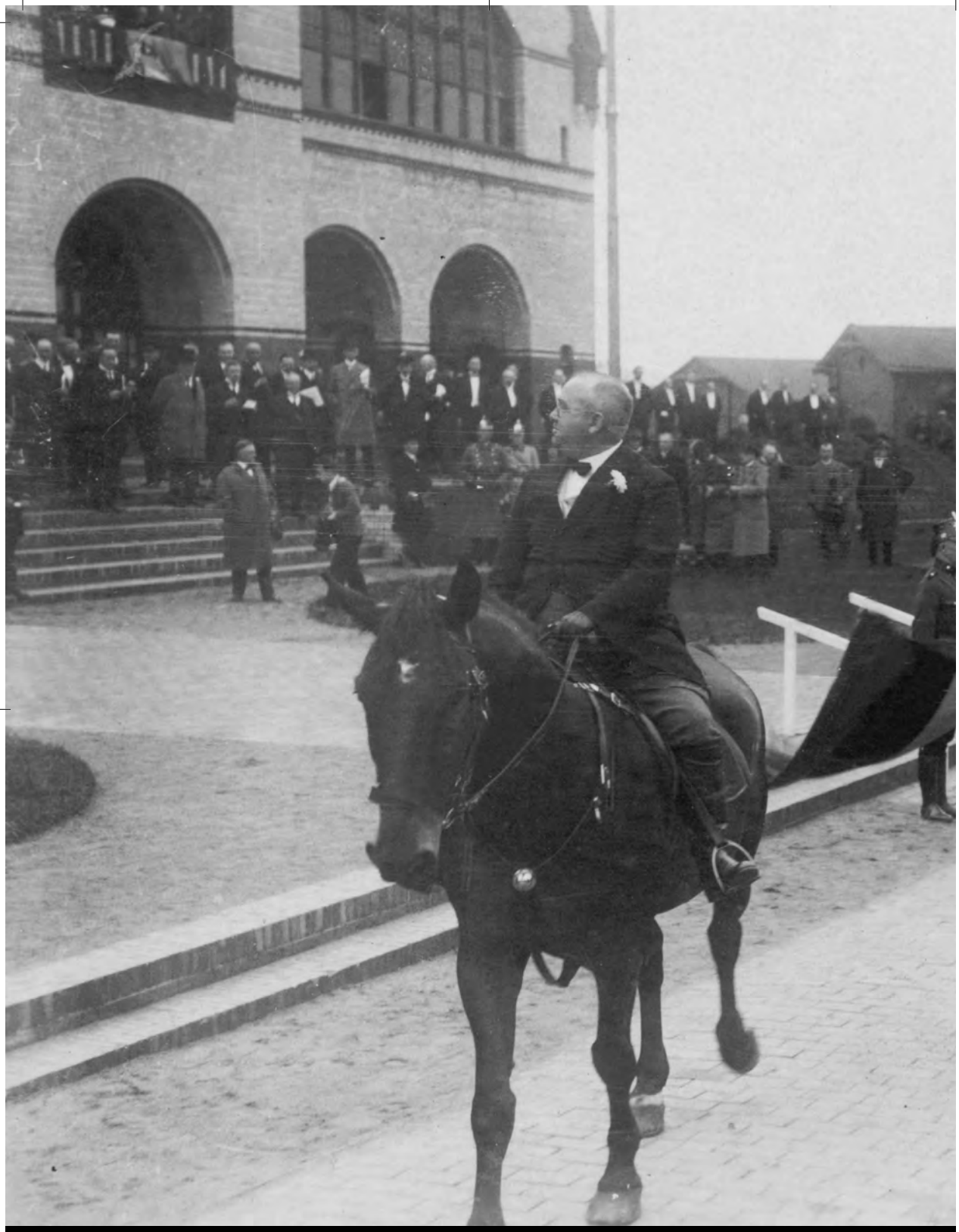
02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 62

**Der greise Reichspräsident ist eingetroffen. Hindenburg verlässt den Zug am neuen Westerländer Bahnhof.**

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 63

**Auf den Stufen des Westerländer Kurhauses nimmt der Namensgeber des Damms zusammen mit den Honoratioren den Festzug ab. Das weiße Geländer wurde eigens für den fast 80-jährigen Ehrengast installiert.**

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 66



**Die Spitze des Festzugs zieht an der Festgesellschaft vor dem Kurhaus vorbei. Im Hintergrund ist der Kleinbahnhof der Sylter Inselbahn zu erkennen.**

Gruppe
2

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 68

**Die ersten Wagen des Festzugs präsentieren Bilder aus der syltringischen und inselfriesischen Mythen- und Sagenwelt: Im Vordergrund Gruppe 6 mit der sagenumwobenen Inselerzählerin Mei Rinken, gefolgt von einer**

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 69

**Darstellung des „Zwergenkönigs Fin“, der der Sage zufolge mit seinem „Zwergenvolk“ im Norden der Inseln gelebt haben soll.**

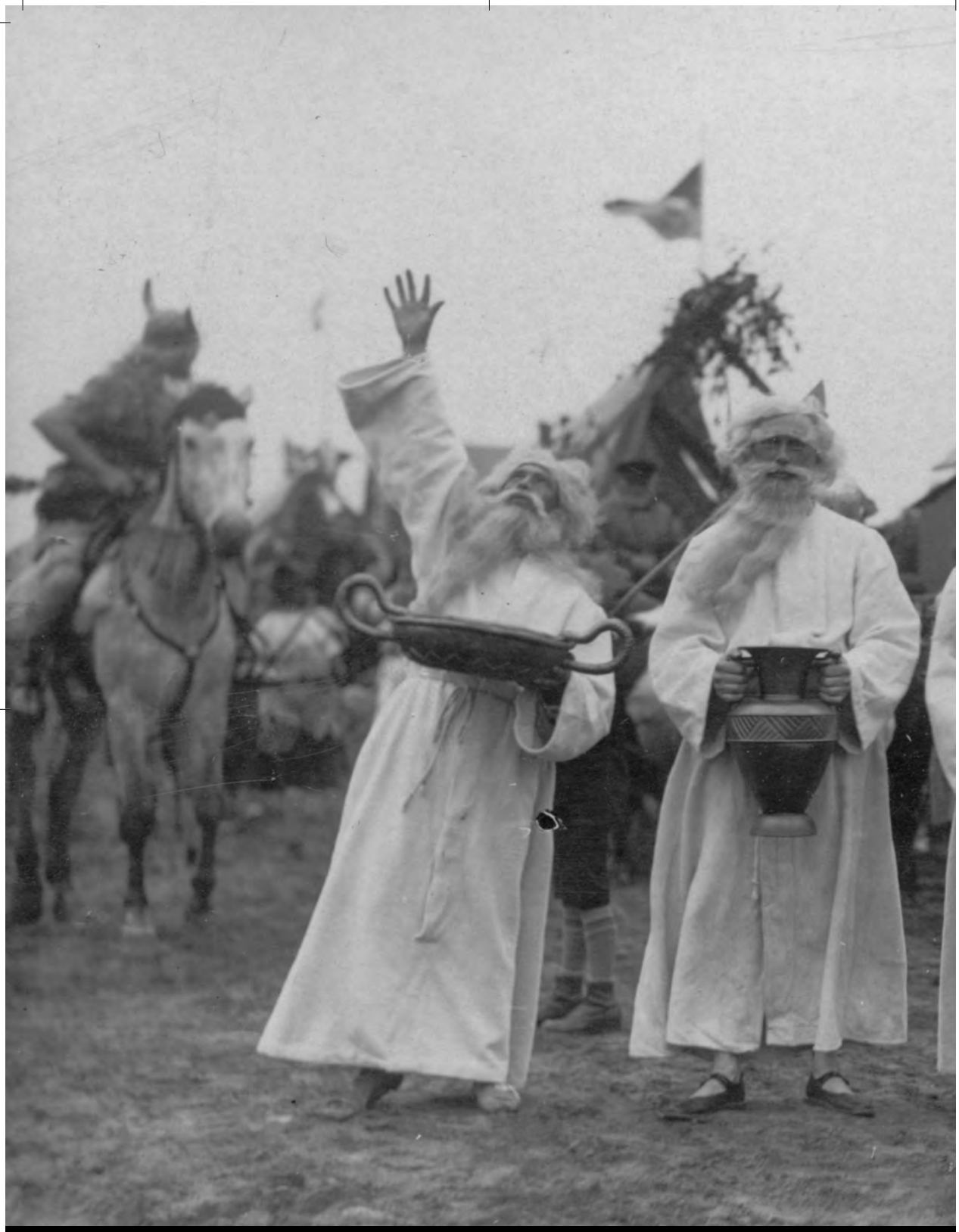
02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 70

**Ihre Berücksichtigung fand die Gruppe (10) der „Römer“ in der Vorstellung der „Inselgeschichte“ wohl kaum wegen tatsächlicher historischer Bezüge, auch wenn der Organisator des Festzugs einen solchen Zusammenhang an**

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 71

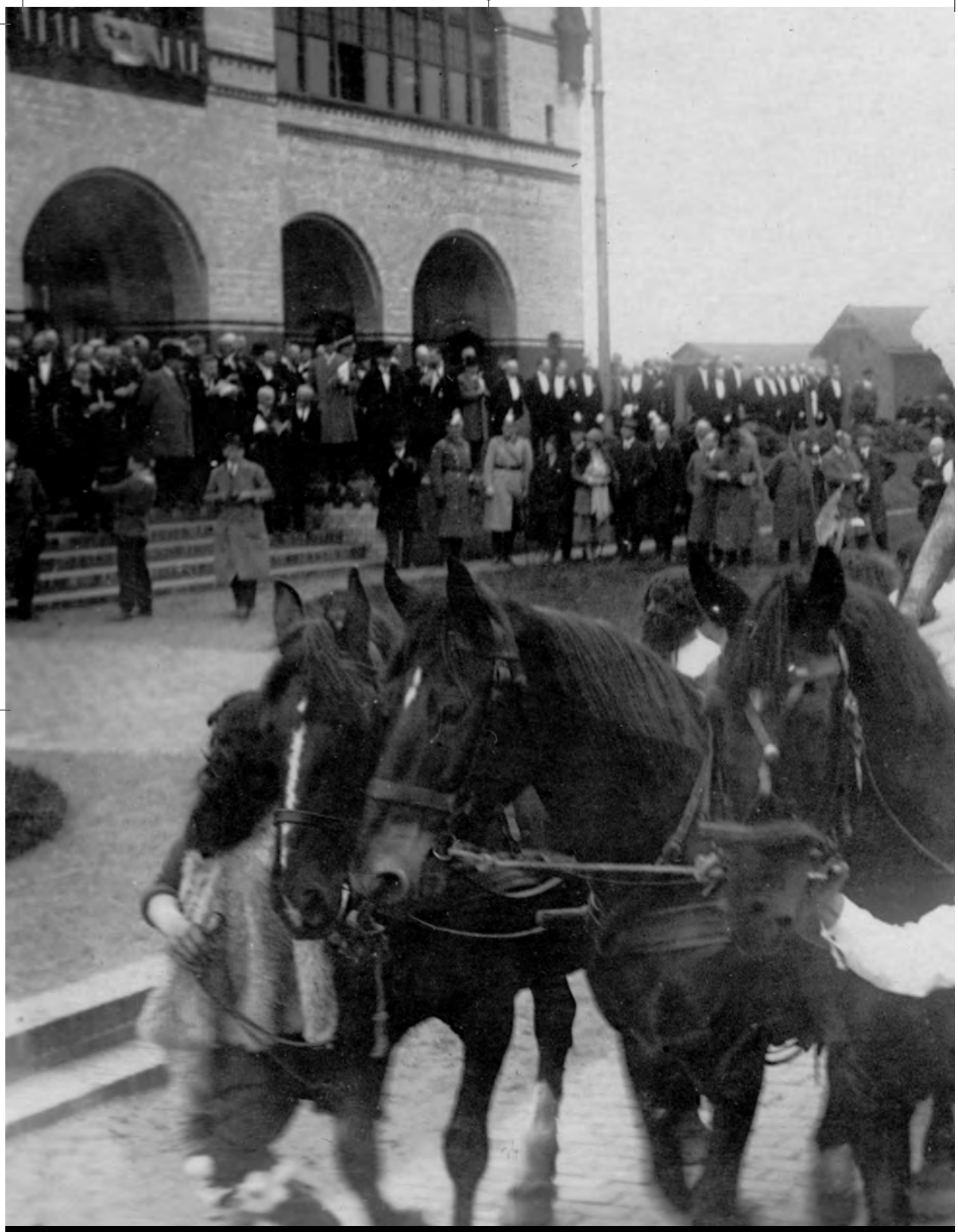
**den Haaren herbeizog: „Römer, die nach Tacitus und Livius weit gegen Norden an der cimbrischen Westküste vorstießen und dem Anschein nach auch auf Sylt gewesen sind."**

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 72



**Die Zeit vor der Christianisierung der Insel stellten die drei „Wotanspriester“ (Gruppe 11) dar. Im Hintergrund die Gruppe der „Völkerwanderung“ (Gruppe 12).**

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 74



**Auch wenn es für die Einbeziehung der „Völkerwanderung" (Gruppe 12) in die Tradition der Insel Sylt kaum sinnvolle historische Gründe gab, durfte eine solche Darstellung in einem Festzug des „deutschen Sylts" nicht fehlen.**

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 76

**Der Ort der „Wikinger“ (Gruppe 13) in der nordfriesischen Inseltradition ist – wie bei vielen der „historischen“ Gruppen – von eher untergeordneter Bedeutung.**

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 78

**20. Gruppe: Sylter Brautfestzug in der Tracht des 18. Jahrhunderts. Die Kopfbedeckung („Hüif“) blieb wesentlicher Bestandteil der syltringischen Tracht. Es folgen die Gruppen der „Zigeuner“ (Gruppe 21) und der „Walfischfänger (Gruppe 22).**

Gruppe
21
Gruppe
22

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 80

**Grupppe der Badegäste (Gruppe 26) auf einem Wagen, der für den Gästetransport nach Westerland von Munkmarsch verwendet wurde, wo in den Jahrzehnten zuvor die Gäste mit dem Schiff eintrafen.**

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 82

**Die Gruppe der Dammbauarbeiter (Gruppe 34), deren Anwesenheit auf der Insel nicht immer konfliktfrei war, bildete den inhaltlichen Abschluss des Festzugs.**

Besatzung

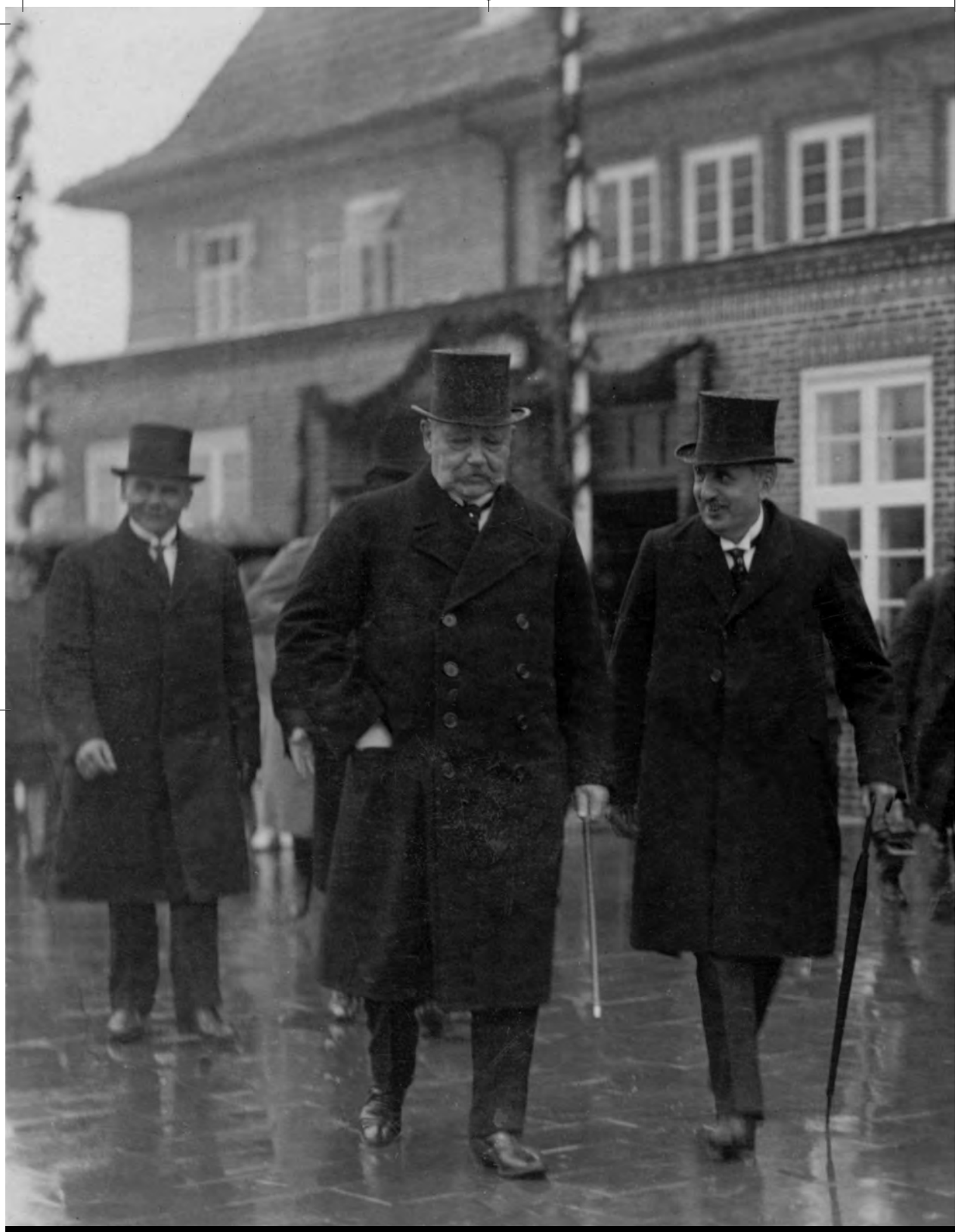
**Der „Festwagen“ (Gruppe 36) schloss den Festzug ab.**

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 86

Die Rückansicht des „Festwagens“ (Gruppe 36) am Schluss des Festzuges.

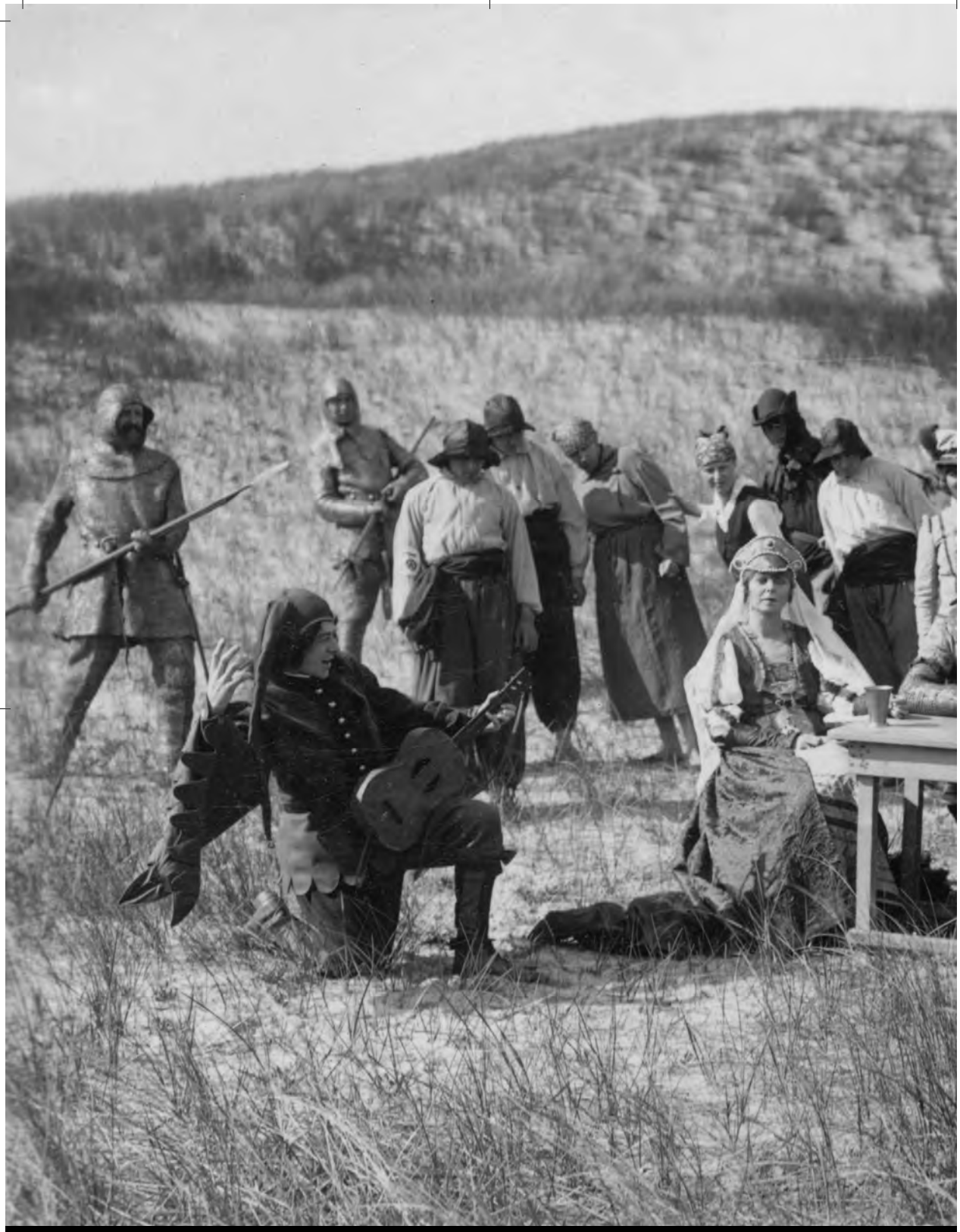
HAMBURG

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 88



**Zumindest zur Laune des Reichspräsidenten passte das überhaupt nicht sommerliche Wetter. Hindenburg im Regen auf dem Weg zum Zug, der ihn nach Ende der Feierlichkeiten wieder von der Insel brachte. Rechts daneben Reichsbahndirektionspräsident Schneider, links im Hintergrund der Westerländer Bürgermeister Arno Kapp**

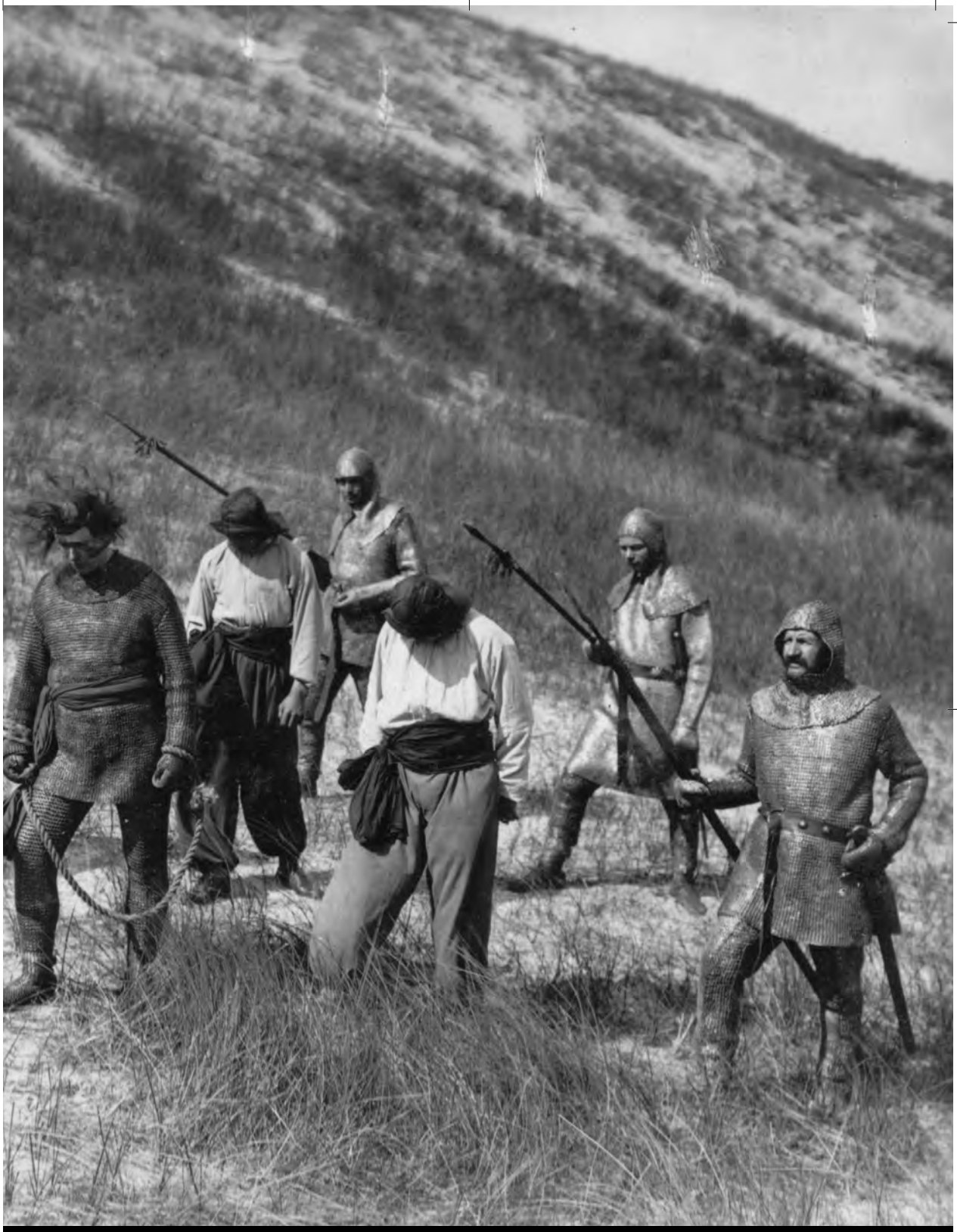
02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 90

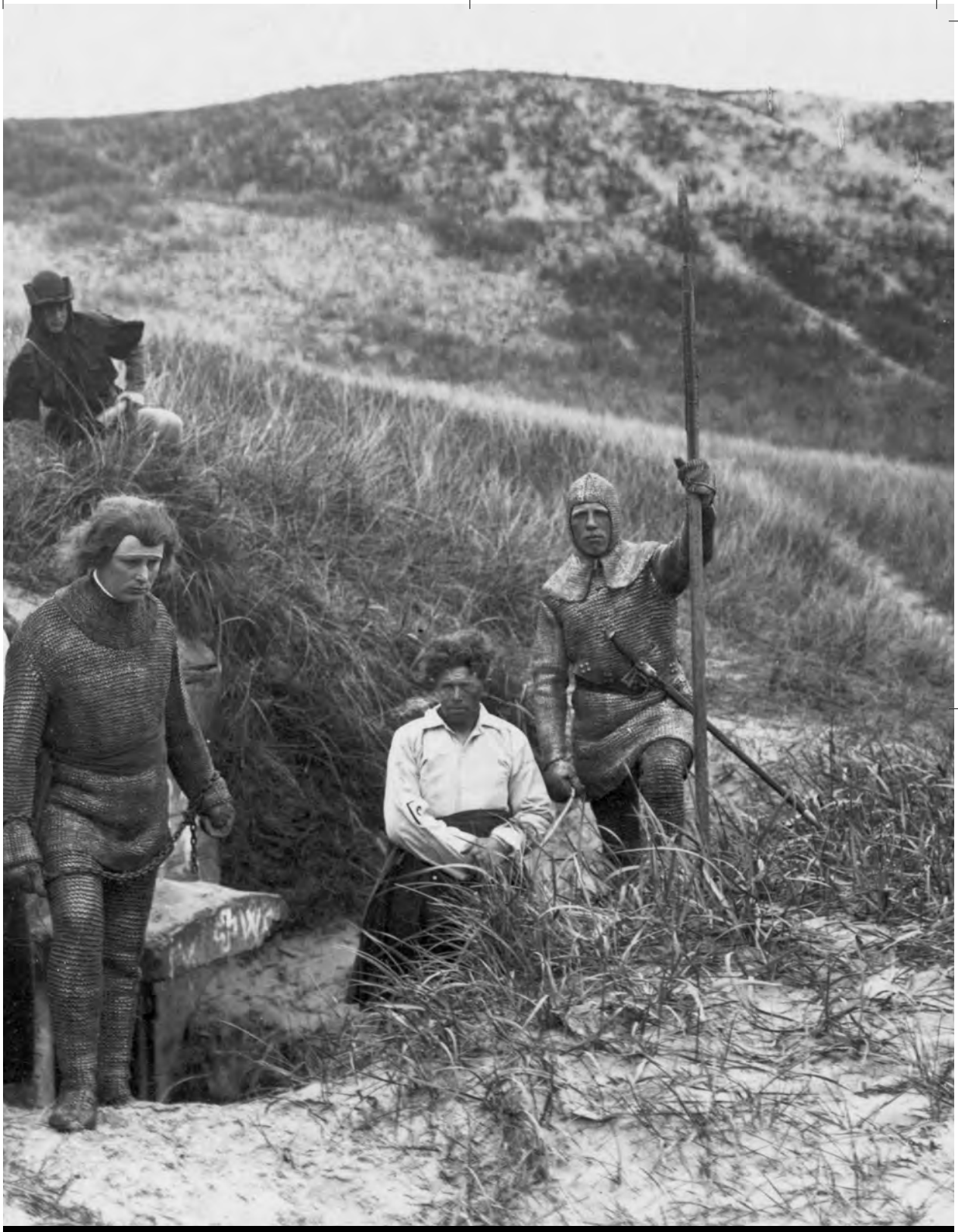


**Keineswegs fehlen durfte in einer Darstellung der „Inselgeschichte“ die Legende des Hörnumer „Pidder Lüng“ (im Festzug Gruppe 16), der den Amtmann von Tondern in einer Schüssel mit heißem Kohl erstickt haben soll. Mit seiner Ballade verewigte Detlev von Liliencron den friesischen Wahlspruch „Lewwer Da düs Slaav“ und prägte**

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 91

**damit gleichzeitig das (Selbst-)Bild der Friesen als freiheitsliebenden und widerständigen Menschenschlag. Die folgenden Bilder zeigen ein Freiluftspiel, das die Legende des „Pidder Lüng" darstellte und das im Rahmen der Feierlichkeiten zur Eröffnung des Damms aufgeführt wurde.**





02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 98

**Die Darsteller und Kostüme des Sylter Brautfestzugs (Gruppe 20) auf dem Weg aus der alten Westerländer Dorfkirche St. Niels.**

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 100

**Die Darstellerinnen der Gruppe 17, die das „Jahr 1644“ verarbeiteten, als der Legende nach mutige syltringische Frauen schwedische Truppen, welche die Nordspitze der Insel besetzt hatten, das Fürchten lehrten und sie in die Flucht schlugen.**

02 Hindenburg 20.06.2007 0:43 Uhr Seite 102