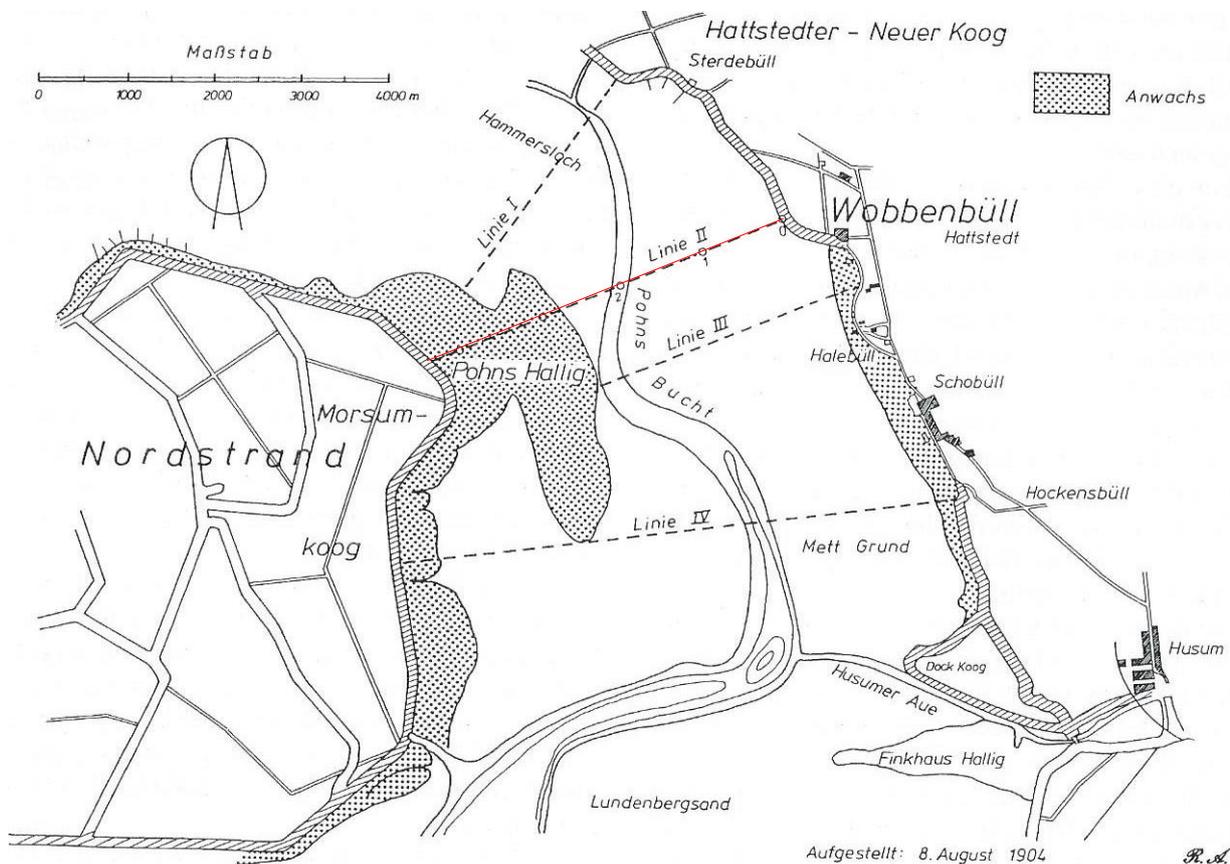


Ergänzung zu Info-Punkt 2 Nordstrander Damm

Schon 1553 gab es einen Plan, Alt-Nordstrand durch einen Damm wieder mit dem Festland zu verbinden. 1500 war der „Neue Koog“ in der Hattstedtermarsch eingedeicht und ragte wie eine Halbinsel ins Meer, der Insel „Strand“ entgegen. Der Damm sollte über zwei Halligen hinweg angelegt werden, die später Sturmfluten zum Opfer fielen. Politische und wirtschaftliche Interessen, Kriege, Intrigen, Materialmangel, Technik und immer wieder die Sturmfluten verhinderten die Verwirklichung der Pläne weitere 500 Jahre.

1894 erfolgte eine Zusammenfassung von Schutzmaßnahmen zur Erhaltung der Halligen als Bollwerke gegen die Angriffe des Meeres in einem Generalplan. Verbindungsdämme sollten die Landgewinnung begünstigen. War so gewonnenes Vorland eingedeicht, sollte zügig mit der Gewinnung von Land vor den neuen Deichen begonnen werden. In diesem Sinne und zu diesem Zweck entstand 1907 der Damm von Wobbenbüll nach Nordstrand. Vier verschiedene Verläufe wurden diskutiert. Man entschied sich für Linie II.



Die größte Schwierigkeit bestand darin, zwei Priele, die „Tiefs“, abzudämmen. Nach den Mandränken von 1362 und 1634 (s. Info-Punkt 1) hatte sich die Norderhever mit ihren Armen tief in das Watt zwischen Nordstrand und Pellworm und zwischen Nordstrand und Wobbenbüll gegraben. Um diese „Tiefs“ abzudämmen und die Strömung zu unterbrechen, waren viel Muskelkraft, Erfahrung und Kreativität nötig. „Das Ponleytief wird mit sogenannten Buschsenkstücken durchquert: Auf der Pohns Hallig fabrizieren Arbeiter zwölf Meter lange, sechs Meter breite und 1,20 Meter dicke Buschpakete. Sie werden bei Flut per Drahtseil zu Wasser gelassen, versenkt, verankert und beschwert. So entsteht auf Höhe der Flutscheide eine

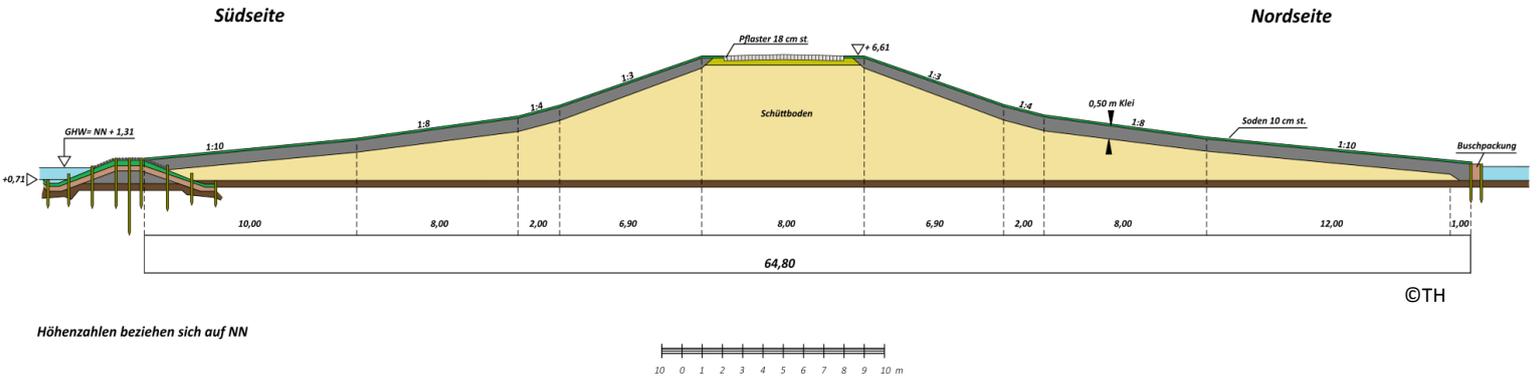
Doppelreihe aus Buschwerk und Felsstücken, die mit unendlich vielen Pfählen und einem Gewirr von Draht befestigt sind. Zwischen diese acht Meter auseinanderliegenden Dammflanken werden mittels Kippwagen gewaltige Mengen von Kleiboden eingebracht. Jedoch spülen die Wassermassen einen Großteil gleich wieder fort.“¹

Mit einem halben Meter über dem gewöhnlichem Hochwasser und einer Krone von 1,05 Metern war der Damm zu Fuß zu bewältigen und wurde auch für Ausflüge rege genutzt. Alljährlich waren aber Schäden zu reparieren oder ganze Strecken wieder zu erneuern. Mooriger Untergrund und Wellengang von Nord- und Südwest machten die Überplanungen zum Dauerthema. Lahnungen² wurden angelegt, um die Flanken durch Landgewinnung zu schützen. (s. auch Ergänzungen zu Info-Punkt 1) Dennoch verteilte sich die Pflege des Dammes während des 1. Weltkrieges auf nur wenige Arbeiter, so dass er bei Kriegsende fast völlig zerstört war. Finanzielle Probleme durch Inflation verzögerten den Wiederaufbau, den eine Sturmflut 1921 mit 2,17 m über dem gewöhnlichen Hochwasser gleich wieder fast völlig zerstörte. Der Entwurf eines sturmflutsicheren, zweispurigen Dammes von 1926 blieb bis 1932 unangetastet, aber der Ruf der Nordstrander nach einer wirklichen Verkehrsanbindung wurde immer lauter.

Lange und harte Verhandlungen über Zuständigkeiten für den zukünftigen Damm und die Straße, geeignete Stellen für die Entnahme der großen Mengen an Sand und natürlich die Kosten für Land, Material, Maschinen und Arbeit zögerten den Baubeginn des neuen Dammes hinaus. Die Parzellen auf der Geestkuppe zwischen Wobbenbüll und Hattstedt, die man wegen ihres geringen Ertrages auch „Schietacker“ nannte, wurden von ihren Besitzern nicht ganz freiwillig an das Land übertragen. Baubeginn war schließlich der 25. Juni 1933. (s. Info-Punkt 4 und 5). Die Einweihung im Juli 1935 stand unübersehbar unter dem Zeichen der nationalsozialistischen Propaganda.



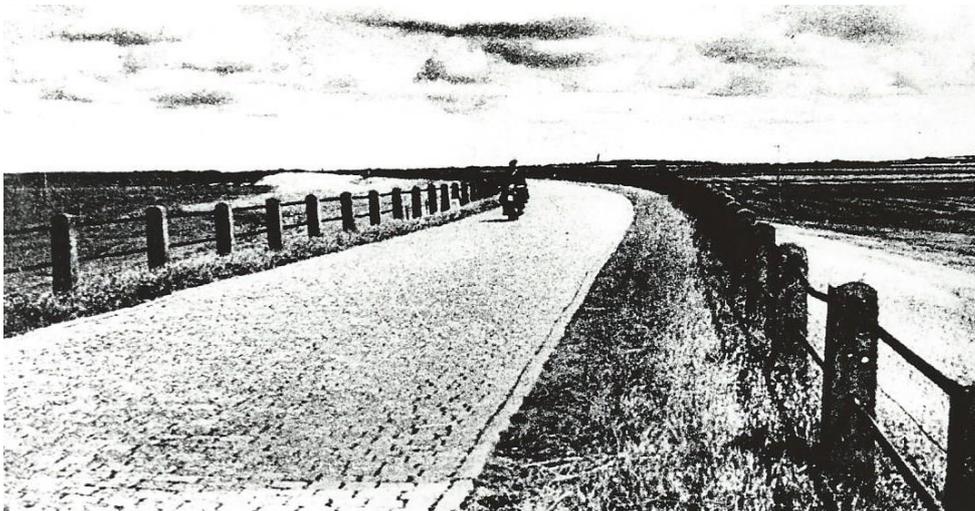
Eröffnung des Nordstrander Dammes am Samstag, den 14. Juli 1935



Querschnitt durch den alten Damm von 1907 (links) und den neuen von 1935.

Der alte Damm lag südlich des neuen. Man hatte ihn mit zusätzlichen Pfählen und Spundwand erweitert, um Gleisschwellen für die Lorenzüge darauf verlegen zu können.

Wie schon am alten Damm zuvor, machten Rückschläge durch Sturmfluten auch vor dem neuen Damm nicht halt, der schon 1936 die Nordseite stark beschädigt. Auch führen in den Folgejahren Sackungen und Brüchigkeit der Erdschichten zu Schäden. Eine Bombe zerstört 1940 den Fuß der Zufahrt nach Nordstrand.



Jede neue schlechte Erfahrung führte zu Verbesserungen, Erweiterungen und 1952 zur Erhöhung des Damms, sowie die Finanzierung es zuließ. Die große Flut 1962 zerstörte dennoch den Damm an so vielen Stellen, das die Verbindung unterbrochen war. Wieder wurde repariert und verbessert, der Damm auf der Festlandhälfte auf 8 Meter üNN erhöht, die Krone auf 9 Meter verbreitert, die Böschungen flacher auslaufend gestaltet und schließlich 1968 mit einer Asphaltdecke versehen. 1986 kam der Fahrradweg auf der Nordseite dazu.

Seitdem der Beltringharder Koog 1987 eingedeicht ist, hat der Damm das Meer nur noch von der Südseite her zu fürchten. Die vorgelagerten Marschen werden bei Höchstwasserständen nach wie vor manchmal bis an die Dammkrone heran überflutet.

Auch, wenn in Wobbenbüll vereinzelt steinzeitliches Werkzeug gefunden wurde, so begann die eigentliche Besiedlung erst nach der Sturmflut von 1362. Über 6000 Menschen waren in den Fluten ertrunken. Diejenigen, die sich retten konnten, baten den Herzog um Erlaubnis zu siedeln. Die Gegend des heutigen Nordfrieslands war in Harden aufgeteilt. Die Beltringharde gehörte zu den Uthanden, den Marschen draußen vor der Geest, die nur dem Kaiser unterstanden, die Südergoesharde, zu der Wobbenbüll gehört, zur herzoglichen Geest. Die Friesen in den Uthlanden waren nach altem Recht freie Bauern und konnten sich kaum mit den herzoglichen Rechten und Pflichten anfreunden. Dennoch wurde ihnen erlaubt sich am Geestrand niederzulassen, direkt am Geestrand und keinen Meter weiter.

Urkunden und alte Karten lassen die Annahme zu, dass die Ur-Wobbenbüller zu der Zeit zum Kirchspiel Morsum gehörten. Morsum hatte noch bis zur „Großen Mandränke“ von 1634 Bestand und die Menschen hatten ein Interesse, weiterhin zur Kirchengemeinde Morsum zu gehören. Es gab Fährverbindungen von der Hattstedtermarsch aus, die sich bis 1542 zurückverfolgen lassen. Später verlagerte sich die kirchliche Zugehörigkeit schließlich nach Hattstedt.

¹ Chronik von Wobbenbüll Bd. 2 S. 25

² Doppelreihige Pfosten mit eingebundenem Buschwerk, um die angeschwemmten Sedimente festhalten und zur Aufschlickung zu führen (s. Ergänzung zu Info-Punkt 1)