

100 Jahre "Waterbuamt" in Tönning am 1. Mai 1984

- 2. Fortsetzung und Schluß -

Helmut Staeglich

I n h a l t s v e r z e i c h n i s

	Seite
Vorbemerkung	71
Teil C: Das Wasserbauamt zur Zeit der Militär- regierung	72
1. Die Auswirkungen der Militärregierung auf die Wasserstraßenverwaltung	72
2. Das WSA Tönning läßt sich nicht unter- kriegen	76
3. Das Seezeichenwesen auf der minenver- seuchten Nordsee	85
4. Helgoland	95
5. Die Eider	98
6. Die Landeshäfen	101
Nachwort	102
Anhang	103
Verzeichnis der Abbildungen	107
Quellenangaben	108

Vorbemerkung

Eigentlich hatte ich die Absicht, die Geschichte des WSA Tönning bis zum heutigen Tage aufzuschreiben. Ich bin aber von diesem Gedanken wieder abgekommen, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die Aufgabenerledigung zur Zeit der Militärregierung ist schon heute schwer nachzuvollziehen. Akten und Fotos aus dieser schwierigen Zeit sind sehr spärlich, und die früheren Mitarbeiter, welche die Besatzungszeit noch selbst mit-erlebt haben, werden immer weniger. Aber auch das Erinnerungsvermögen läßt nach, wie ich beim Befragen alter Zeit-genossen leider feststellen mußte. Wenn überhaupt, so be-stand jetzt die letztmalige Möglichkeit, diesen Zeitabschnitt noch einigermaßen vollständig aufzuarbeiten.

2. Die Zeit nach 1951 ließ wieder geordnetes Verwaltungshandeln zu. Hierüber gibt es eine Fülle von Unterlagen. Es ist m.E. eine der wichtigsten Aufgaben der Verwaltung, diese Unterlagen zu sammeln, zu ordnen und einer späteren objektiven Auswertung zugänglich zu machen.
3. Seit 1952 gehöre ich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung an. In dieser Zeit war ich auch über 12 Jahre Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Tönning, mit dem ich mich auch heute noch besonders stark verbunden fühle. Wenn ich aus historischer Zeit des Amtes berichtet habe, so glaube ich, dies mit der nötigen Objektivität getan zu haben. Auf die Berichterstattung über die Jahre nach 1951 möchte ich aber doch verzichten, zumal ich zugeben muß, daß ich zu manchen Fragen aus meiner langjährigen subjektiven Erfahrung heraus keine rein objektiven Antworten geben kann, wie z.B.
 - War es nötig, die in Jahrzehnten gewachsene vorbildliche Organisation dieser Verwaltung völlig umzukrempeln?
 - War es nötig, durch Rückführung der Landesaufgaben an das Land die volkswirtschaftlich besonders günstige Zusammenfassung aller verkehrswasserbaulichen Aufgaben in einer Wasserbaubehörde zu zerschlagen?
 - War es nötig, den für die Seebetonnung so hervorragend geeigneten Tonnenleger "Kapitän Meyer" abzustoßen und durch zwei kleine Flußtonnenleger zu ersetzen?

Ich hoffe, daß spätere Berichte all diese Fragen sine ira et studio beantworten können.

Teil C: Das Wasserbauamt zur Zeit der Militärregierung

1. Die Auswirkungen der Militärregierung auf die Wasserstraßenverwaltung

Nach Beendigung des 2. Weltkrieges zerfiel das Deutsche Reich in 4 Besatzungszonen. Damit gab es auch kein einheitliches Verkehrsgebiet mehr. Die Funktionen des Reichsverkehrsministeriums übernahmen die zonalen Militärregierungen. Sehr bald erkannten aber die Alliierten, daß ohne Koordinierung innerhalb der einzelnen Verkehrszweige und ohne deutsche Zentralstellen nichts lief.

In der US-Besatzungszone wurde durch die Amerikaner schon ab 6.7.1945 für das Stromgebiet des Rheins eine Dienststelle "Direktor der Wasserstraßen" in Wiesbaden (später Eltville) eingerichtet. Die britische Besatzungsmacht baute für die Wasserstraßen ihres Bereiches erst am 1. Juli 1946 zentrale Instanzen auf (siehe Anhang Nr. 1 "Verordnung Nr. 50 der Militärregierung Deutschland - britisches Kontrollgebiet - vom 1.7.46: Überwachung der Seehäfen, Flußmündungen und Küstengewässer des britischen Kontrollgebietes "Es wurde eine "General-direktion für Wasserstraßen und Binnenschifffahrt" eingerichtet und gleichzeitig - was für unseren Bereich besonders wichtig war - in Hamburg eine "Seehafen-General-direktion" ¹⁾, der alle Wasserstraßen - Dienststellen im Küstenbereich (Zentral-, Landes-, Provinzial- und Lokalbehörden) unterstellt wurden. Das Personal wurde durch die Militärregierung ernannt.

Am 10. September 1946 schlossen die Verkehrsminister der Länder in der Amerikanischen und Britischen Zone ein "Vorläufiges Abkommen über die Bildung einer deutschen Verkehrsverwaltung" ²⁾; die Verkehrsminister selbst bildeten den "Verwaltungsrat", dessen Sitz Bielefeld wurde. Für die einzelnen Verkehrszweige wurden Hauptverwaltungen gebildet. Die Hauptverwaltung der Binnenschifffahrt (HVB) befand sich in Windelsbleiche bei Bielefeld, die des Seeverkehrs (HVSee) in Hamburg.

Durch die Bildung des "Wirtschaftsrates" als gesetzgebende Körperschaft änderte sich hinsichtlich der Hauptverwaltungen des Verkehrs vorläufig nichts; ihre sachlichen Zuständigkeiten blieben bestehen. Sitz des Direktors der Verwaltung für Verkehr wurde Offenbach/Main. Erst durch das "Gesetz über den Aufbau der Verwaltung für Verkehr" vom 12.9.1948 ³⁾ wurden aus den Hauptverwaltungen des Seeverkehrs und der Binnenschifffahrt die Abteilungen Seeverkehr, Binnenschifffahrt und Wasserstraßen gebildet.

¹⁾ AB1. der Britischen Militärregierung Nr. 14, Seite 317

²⁾ VkB1 Nr. 1/2 vom 31.1.1947, Seite 2 (siehe Anhang Nr. 2)

³⁾ GB1 1948, S. 95

In Schleswig-Holstein war, wie wir gesehen haben ⁴⁾, am 1.4.1939 die "Wasserstraßendirektion Kiel" (WSD Kiel) gebildet worden. Nach dem Zusammenbruch war sie zunächst dem Oberpräsidium, dann der Landesverwaltung Schleswig-Holstein, von der sie auch die Mittel für die Geschäftsführung erhielt, unterstellt. Kompetenzschwierigkeiten im Verhältnis zu anderen Ländern ergaben sich dadurch nicht, weil sich die geographischen Grenzen der WSD nahezu vollständig mit den Landesgrenzen deckten.

Die englische Besatzungsmacht hatte sich in die Organisation der WSD Kiel mit ihren Unterbehörden zwar kaum eingemischt, ohne die Besatzungsmacht jedoch lief nichts. Deren wichtigste Behörde war der I.W.T.C. (Inland-Water-Transport-Controller) in Hamburg. Ihm mußten sämtliche Bestellzettel der Wasserbauämter, geordnet nach der Dringlichkeit, vorgelegt werden. Mit Genehmigungen war diese Dienststelle äußerst zurückhaltend. Alles wurde bewirtschaftet und zu jeder Materialart gab es besondere Wirtschaftsankordnungen. Jeder Bestellzettel mußte in mehreren Durchschlägen mit Begleitbericht dem I.W.T.C. vorgelegt werden. Lediglich für Werkzeugbeschaffungen unter 100 Reichsmark/Monat genügte die Genehmigung durch das Landeswirtschaftsamt. Erst nach der Währungsreform am 20.6.1948 wurde die Bewirtschaftung allmählich aufgehoben.

Von den weiteren für die WSD Kiel wichtigen Kontrollbehörden seien noch erwähnt: der für Baumaßnahmen zuständige "Regional-Controller, Building-Industries Section" in Kiel sowie die in jeden großen Hafen eingerichtete Dienststelle des "Port Controllers". Allerdings wurden die vielen Port Controllers ab Juni 1948 für die gesamte britische Besatzungszone bei der Dienststelle "Ports And Shipping Inspectorate" in Hamburg zusammengefaßt.

Amtssprache für den Verkehr mit den britischen Kontrollbehörden war Englisch. Für Dolmetscher hatten die deutschen Behörden selbst zu sorgen.

⁴⁾ Mitt.Bl. der GTSG, Heft 4, 1984, S. 61

Nach dem Zusammenbruch des Reiches hing die WSD Kiel zwar nicht in der Luft, dazu war die Organisation dieser Behörde zu gut fundiert, sie mußte sich aber den neuen Gegebenheiten anpassen. Bereits am 9.6.1945 verfügte der Oberpräsident in Kiel auf Anordnung der Militärregierung:

Oberste Staats- und Aufsichtsbehörde in der Provinz Schleswig-Holstein ist der Oberpräsident in Kiel. Er hat die Aufsicht über das Oberfinanzpräsidium, die Reichsbankhauptstelle Kiel als Zentralbank, das Landesarbeitsamt, die Reichspost, die Wasserstraßenverwaltung, die Justizverwaltung und die Universität.

Der Oberpräsident verfügte über alle Staatssteuern und Einkünfte des Landes. Alle Behörden wurden zu größter Sparsamkeit verpflichtet. Vom 1.4.1946 ab übernimmt der Oberpräsident auch die Aufgaben der Provinzialverwaltung. Am 12.6.1946 wird die "Vorläufige Verfassung des Landes Schleswig-Holstein" verabschiedet. Diese Entwicklung zeichnet sich auch auf den Briefköpfen der WSD Kiel ab:

- etwa bis 31.3.1946:
"Der Oberpräsident, Wasserstraßendirektion"
- etwa ab 1.4.1946:
"Der Oberpräsident, Amt für Inneres, Wasserstraßendirektion"
- etwa ab 1.7.1946:
"Landesverwaltung Schleswig-Holstein, Amt für Inneres, Wasserstraßendirektion"
- ab 1.3.1947:
"Seewasserstraßendirektion Kiel". Hierzu gehörten die Seewasserstraßenämter Tönning, Glückstadt, Lübeck, Kiel - Ostsee, Kiel-Holtenau (NOK), Brunsbüttelkoog (NOK), sowie das Seewasserstraßen-Maschinenamt Rendsburg-Saatsee und das Seewasserstraßen-Verkehrsamt Kiel-Holtenau. Am 10.6.1947 kam dann noch das Seezeichenamt Brunsbüttelkoog hinzu.
- ab 1.1.1949:
"Wasserstraßendirektion Kiel"
- ab 1.11.1949:
"Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel".

2. Das WSA Tönning läßt sich nicht unterkriegen

Von den Kampfhandlungen des 2. Weltkrieges wurde der Bezirk des WSA Tönning nur am Rande berührt. Abgesehen von der Insel Helgoland, die insbesondere durch den schweren englischen Luftangriff am 18. April 1945 große Schäden aufzuweisen hatte, blieben die vom WSA betreuten wasserbaulichen Anlagen intakt. Schwere Verluste an Menschen und Material waren aber bei der Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht auf hoher See zu verzeichnen.⁵⁾ Viele Bedienstete des Amtes waren zum Wehrdienst einberufen worden oder mußten sich noch Ende des Krieges dem Volkssturm zur Verfügung stellen; die folgenden kamen nicht mehr zurück, ihre Namen sind auf einer Ehrentafel im Amtsgebäude festgehalten:

Hans	B ä t j e r	Wilhelm	R i e k e r t
Wilhelm	S t ö v e r	Wilhelm	J ü r g e n s
Hans	H a r t m a n n	Carsten	C h r i s t i a n s e n
Georg	P o h l m a n n	Georg	G e r r e t s
Georg	B l e n k	Emil	E l v e r s
Peter	C o r n i l s	Andreas	A l b r e c h t
Hermann	L a n d b e r g	Christian	Q u e d e n s

Der Amtsvorstand, Oberregierungsbaurat Dr.-Ing. B a h r , bemühte sich, mit einer verkleinerten personellen Besetzung die kriegsbedingten Aufgaben des Amtes zu erfüllen. Ein Teil seiner damaligen Mitarbeiter ist auf dem Foto, Abb.1, zu erkennen.

Hunderttausende von Flüchtlingen strömten seit dem Winter 1944/45 nach Schleswig-Holstein, dazu kamen die vielen Heimatvertriebenen aus den deutschen Ostgebieten. Beim WSA Tönning meldeten sich viele Kollegen, die mit ihren Familien aus ihren Dienstorten im Osten fliehen mußten und hier Fürsorge und vielleicht auch wieder einen Arbeitsplatz erhofften. Fast allen konnte geholfen werden, und es muß im nachhinein den unermüdlichen Anstrengungen der Amtsleitung und des Personals gedankt werden, die die Sorge für diese unglücklichen Menschen zu ihrer eigenen Sorge machten. Jeder verfügbare Raum wurde für

⁵⁾ Mitt.Bl. der GTSG, Heft 4, 1984, S. 80 ff.: Tonnenleger "Triton" und "Wik"

das sprichwörtliche "Dach über dem Kopf" ausgenutzt, selbst im Keller des Amtsgebäudes wurden Heimatvertriebene untergebracht.



Abb. 1: Mitarbeiter in den Büros des WSA 1941/42 (von links nach rechts)

Vordere Reihe: Annemarie Hansen (Rechnungsbüro), Anneliese Bruhn (Lohnbüro), Joh. Hinrichs (Registratur), Herta Dölz (Kanzlei), Herr Kiehn (Dienstst.leiter Friedrichstadt), Helmut Martinen (Insp.Anwärter), Gertrud Rönnebeck (Rechnungsbüro), Ludwig Biemann sen. (Bürobote)

Hintere Reihe: Baurat Siemens (Vertreter des Amtsvorstandes), Karl Martens (Registratur), Werner Hans (Zeichnerlehrling), Herr Liebe (Masch.-Ing.), Georg Dau (Büroangestellter), Herr Stöver (Zeichnerlehrling), Rudolf Richter (Bauing.), Boy Peters (Kraftfahrer), Inspektor Koopsingraven (Büroleiter)

Noch heute spricht man in Tönning von der großzügigen Torfaktion des WSA, die bereits kurz nach Kriegsende begonnen wurde und vielen Mitarbeitern zu warmen Stuben verholfen hat. Organisator war der damals im WSA als Vertreter des Amtsvorstandes tätige Regierungsbaurat Gerd

V o g e l . Der in Mooregebieten zwischen Lexfähre und dem NOK gewonnene Torf wurde mit kleinen Schuten nach Tönning transportiert und in der Nähe des Spülfeldes auf der "Thoms'schen Fenne" gelagert. Sobald die Dienstzeit beendet war, trafen sich die Mitarbeiter aus den Büros, vom Tonnenhof und von den Fahrzeugen auf der Fenne, um den Torf zu formen. Das geschah zunächst von Hand, später mit Hilfe einer Formmaschine. Die Soden wurden dann auf Bretter gelegt und zum Trocknen abtransportiert. Bald benutzte man für diesen Transport einen Handwagen. Dann mußten die Soden gewendet werden. Jeder Haushalt erhielt eine Fuhre gegen eine ganz geringe Gebühr. Diese zusätzliche Brennstoffversorgung fand erst mit der Währungsreform ihr Ende.



Abb. 2: Die Bauräte Smolla und Vogel begeben sich zum Spülfeld

Im Januar 1946 wurde Oberregierungsbaurat Dr. Ing. Bahr, der immer für seine Mitarbeiter da war, an seinem Arbeitsplatz von der Besatzungsmacht verhaftet und zu-

nächst in die Arrestzelle des Rathauses gesperrt. Als seine Frau ihm dorthin eine Matratze und eine Decke bringen wollte, wurde sie von der Polizei abgewiesen. Nach einigen Tagen kam Dr. Bahr in ein Lager bei Hamburg. Erst im Juni 1948 wurde er wieder als Amtsvorstand eingesetzt. Seine vornehmste Aufgabe sah er darin, Wohnungen für die Amtsangehörigen, insbesondere die Flüchtlinge, zu schaffen. Schon 1948/49 gelang es ihm, in der Osterstraße ein geeignetes Gelände zu beschaffen und die Ostseite mit 5 Doppelhäusern und einem Einzelhaus zu bebauen. Damit waren zunächst die Mitarbeiter Graeff, Mußmann, Pflücke, Böge, Henke, Jüstel, Walter Martens, Schöne, Wirtz, Saemann und Mey untergebracht. Die Bauaufsicht hatte Hannes Voigt. Vieles wurde in Eigenarbeit geschaffen. Es gelang Dr. Bahr, eine außerordentliche Finanzierung aus Zuschüssen und Darlehen zu erwirken, wobei Grundlage die Ausweisung der Gebäude als Nebenerwerbssiedlungen war. 1950 entstanden weitere 3 Doppelhäuser und ein Einzelhaus an der Westseite der Osterstraße für die Mitarbeiter Gatke, Wulff, Peters, Timmermann, Schwerdt, Fiedler und Wiezorkowski.

Außerordentliches Geschick bewies der Amtsvorstand in Haushaltsfragen. Es lag natürlich auch im Interesse der Engländer, mit ihren Fahrzeugen sicher die deutschen Häfen anzulaufen. Sehr schnell hatte Dr. Bahr herausgefunden, daß daher die an sich äußerst "pingelige" Militärregierung beim Titel Seezeichenwesen immer sehr großzügig war. Dadurch entstanden sogar Haushaltsreste, die der Amtschef 1948/49 dazu nutzte, auf dem Tonnenhof ein dringend benötigtes "Wirtschaftsgebäude" zu errichten. Es ist wohl ein einmaliger Fall in der Wasserstraßenverwaltung, daß ein so großes Gebäude ohne Kostenanschlag und Genehmigung hergestellt wurde. Damit verfügte das Amt endlich über die notwendigen Werkstätten sowie über einen "Sozialraum" mit Wasch- und sogar Bademöglichkeit. Von letzterer wurde von den Tönninger Mitarbeitern, die daheim über keine Badewanne verfügten, und von deren Familien eifrig Gebrauch gemacht.



Abb. 3: Richten des Wirtschaftsgebäudes
Im Vordergrund links Dr.-Ing. Bahr

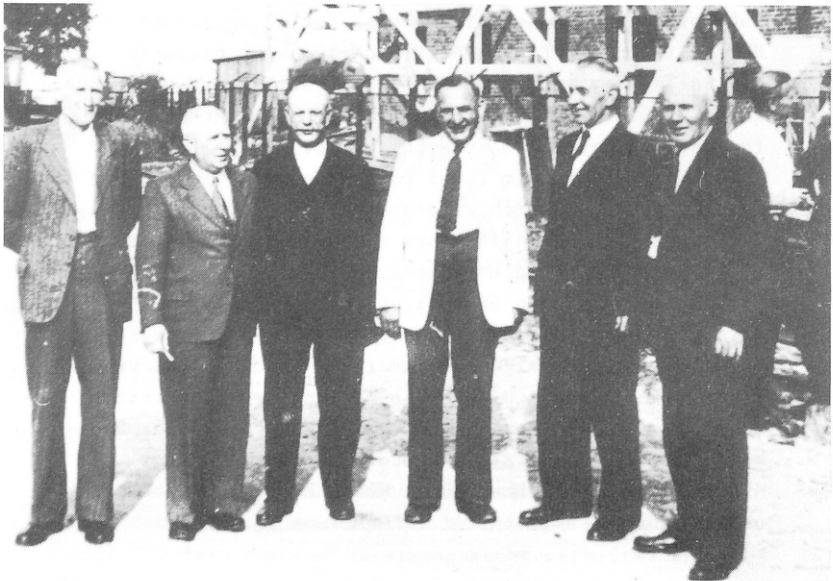


Abb. 4: Vor dem Neubau von links: Stadtbaumeister Karl
Hinrichs, Bernhard Siemer, Vorarb. Willi Stolley,
Baurat Vogel, Bauing. Voigt, Baumeister Trapp

Durch die Unterbringung der Flüchtlinge gab es in der Leitung des Amtes erhebliche Fluktuationen. So waren 1945 - meist kurzzeitig - unter dem Amtsvorstand Dr. Ing. Bahr die Bauräte A l b r e c h t , R u o f f , T r e p l i n und L o r e n z e n hier tätig. In der Zeit der Abwesenheit von Dr. Ing. Bahr wurde das Amt von Baurat S m o l l a geleitet. Besonders Baurat Vogel, der 1946 zum WSA versetzt wurde und mehrere Jahre hier tätig war, hat durch sein hervorragendes Organisationstalent in dieser sehr schwierigen Zeit viel für seine Mitarbeiter erreichen können.

Eine große Hilfe für die heimische Küche war der "Devisenbonus B". Da von den Schiffen, die den NOK befuhren, keine Devisen angenommen werden durften, wurden die Kanalgebühren mit einem Devisenbonus, d.h. mit Naturalien, verrechnet. Hiervon durfte die WSD Kiel einen bestimmten Anteil an die Wasserstraßenämter verteilen. Davon profitierten auch die Familien der beim WSA Tönning Beschäftigten. Abb. 5 zeigt den Transport der Lebensmittel von Kiel nach Tönning Ganz so war's allerdings nicht, aber mit den Dienstkraftwagen haperte es damals natürlich sehr, zumal kaum Ersatzteile zu bekommen waren. Trotzdem war es ein Glück, daß der Uralt-LKW unter seinem tüchtigen Fahrer Pflücke noch lief. Leider verunglückte Herr Pflücke einige Jahre später tödlich mit dem inzwischen neuen LKW.

Die Qualität des Dienst-PKW's war auch nicht besser. Es war ein ganz alter Wanderer, groß und geräumig, und von dem Kraftfahrer Werner Radünz liebevoll gepflegt. Kaum eine Dienstreise verlief ohne Reifenpannen. Ersatz für abgelaufene Reifen gab es nicht. Es dauerte Jahre, bis dieses Vehikel von einem VW-Käfer abgelöst wurde. Dagegen wurde dem Amt schon im Sommer 1946 ein Dienstmotorrad zur Verfügung gestellt, das besonders von dem technischen Personal genutzt wurde. Dem Einsatz der Dienstfahrzeuge waren ohnehin enge Grenzen gesetzt, da es Benzin nur in ganz geringen Mengen und natürlich nur auf Bezugsschein gab.

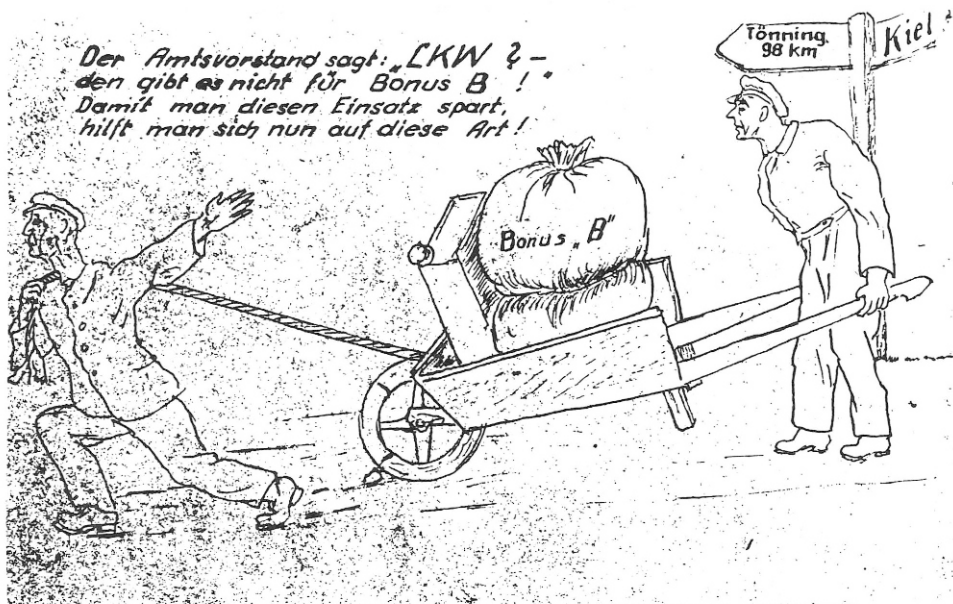


Abb. 5: "Bonus B-Transport" von Kiel nach Tönning

Als besonders erwähnenswerte größere schwimmende Fahrzeuge standen dem WSA nach Kriegsende zur Verfügung:

- Tonnenleger "Eider" mit Kapitän C o r n i l s
- Tonnenleger "Coldewey" mit Kapitän L ü t j e
- Feuerschiff "Amrumbank" mit den Kapitänen W e i s e und P e t e r s e n
- Feuerschiff "Außeneider" mit den Kapitänen P a k l e p p a und L e n s c h
- Schlepper "Möwe" mit Kapitän R ö n n a .

Das WSA Tönning hatte keine unmittelbaren Kontakte zu englischen Kontrollbehörden; alles lief über die WSD Kiel. Bis zum 15. eines jeden Monats mußten die Bedarfsmeldungen in 3-facher Ausfertigung bei der WSD sein.

Und der Bedarf war riesig. Die Bestände des WSA-Magazins waren fast gänzlich aufgebraucht. Nur wenige Beschaffungen wurden durch die Engländer genehmigt. So waren z.B. Ledertücher, Feudel, Besen und Streichhölzer überhaupt nicht beschaffbar. Ein ganz großer Engpaß war die Versorgung mit Glühbirnen. Leergut, z.B. leere Ölfässer, mußten umgehend zurückgegeben werden; nur dadurch war es möglich, wieder gefüllte Fässer zu erhalten. Selbst Papier war kaum zu erhalten. Die Akten der damaligen Zeit zeigen daher ein sehr trauriges äußeres Bild. Man schrieb auf allem möglichen leeren Papier, gleichgültig, ob das Papier weiß oder farbig war.

Besonders wichtig war in den ersten Nachkriegsjahren die Kohlenbeschaffung für die kohlenbefeuerten Bagger und Schlepper. In den monatlichen Bedarfsmeldungen wurden auch die Kohlenmengen bei der Besatzungsmacht angefordert und - jedenfalls für das WSA Tönning - meist anstandslos in Waggonen geliefert. Einer allgemeinen Zeiterscheinung, insbesondere des 1. Nachkriegswinters, konnte sich auch das WSA Tönning nicht entziehen: Die Kohlenbestände schrumpften jeweils auch ohne betrieblichen Bedarf in kürzester Zeit wieder zusammen.....

Wegen der schwierigen Materiallage war es kaum möglich, größere Wasserbauvorhaben zu beenden oder neue zu beginnen. Jede Maßnahme über 10.000 Reichsmark mußte durch den britischen Baukontrolleur genehmigt werden. Fast alle Baumaterialien unterlagen der Bewirtschaftung. Für jeden Kreis waren sogenannte "Leithändler" festgelegt. Für den Kreis Eiderstedt waren dies:

Heinrich Thoms, Inhaber Johsef Müter, Tönning,
P. Cornils, Garding, und
J.M. Vollquartz, Garding.

Für Bauanträge und -freigaben war das "Distrikt-Baukontrollamt Schleswig" zuständig. Im Dezember 1946 waren schon wieder 248 Arbeiter vom WSA Tönning mit Bauarbeiten beschäftigt.

Am Rande sei vermerkt, daß die englische Besatzungsmacht im Juli 1945 die WSÄ Tönning und Glückstadt der WSD Hamburg unterstellen wollte. Begründet wurde dies damit, daß Hamburg ja für die Elbe zuständig sei. Es gelang aber der WSD Kiel, den "Inland-Water-Transport-Controller" in Hamburg davon zu überzeugen, daß die Aufgaben dieser Ämter auf dem Gebiet des Wasserwesens so eng mit der allgemeinen Wirtschaft der Provinz Schleswig-Holstein verbunden sind, daß eine solche organisatorische Änderung nur von Nachteil sein würde.

Anfang 1949 wurde der Aufsichtsbezirk Husum aufgelöst. Danach gab es nur noch die Aufsichtsbezirke:

A 1: Amrum

A 2: Büsum

A 3: Friedrichstadt

Der Aufsichtsbezirk Helgoland kam erst nach der Freigabe der Insel (1.3.1952) hinzu.

Trotz der schweren Zeiten fand am 12. November 1948 ein Betriebsfest des Amtes statt, das unter der Bezeichnung "Ankerball" gefeiert wurde. Daß die Mitarbeiter des Amtes es nicht verlernt hatten, Feste zu feiern, beweist die "Festzeitung", aus der nachstehend eine Kostprobe gegeben wird:

"Vom Bordfest zum Ankerball"

Hochauf schlugen die Wogen der Begeisterung, als am Morgen des 4. März ein großartig gelungenes Betriebsfest des Seewasserstraßenamtes zu Ende ging.

Ganz Unentwegte wollten gleich das Datum des nächsten Festes festlegen. Wochenlang war dieses Fest noch das Tagesgespräch in Tönning. Die denkwürdige Fahrt des Luxusdampfers "Frohsinn" war Gegenstand lebhafter Diskussionen und heiterer Erinnerungen. Der Ruf nach einem weiteren Betriebsfest wurde immer lauter. Jede Arbeit wurde Vorwand und als Grund angesehen, ein solches Fest zu feiern. Tonnen-Hofball,

Torfball, Bonus "B"-Ball, Helgoland-Aktionsball, so schwirrten die Vorschläge durcheinander. Allen schwebte ein schönes Betriebsfest vor.

Und heute ist es nun endlich soweit!

In vielen schlaflosen Bürostunden hat sich der Festausschuß über die Gestaltung dieses Festes Gedanken gemacht. Keine Mühe wurde gescheut, alles aufzubieten, um den Betriebsangehörigen ein paar frohe und gemütliche Stunden zu bereiten. Bekannte Künstler aus dem Tönninger Musik- und Theaterleben haben ihre Mitwirkung zugesagt.

Auch dieses Fest wird Tönning begeistern!

Nörgler und Zweifler werden in Alkohol ersäuft!

Und nun hinein ins Vergnügen!

V O N Ü B E R A L L Z U M A N K E R B A L L "

3. Das Seezeichenwesen auf der minenverseuchten Nordsee

Durch den Verlust der Tonnenleger "Triton" und "Wik" verfügte das WSA Tönning nach Kriegsende nur noch über den Tonnenleger "Eider". Damit allein war es natürlich nicht möglich, die Betonung im Bereich des Amtes wieder friedensmäßig herzurichten. Besonders erschwert und gefährvoll waren die Betonungsarbeiten durch die Verminung der Nordsee. Zwar waren schon während des Krieges die Küstengewässer von "Hilfsräumverbänden" (Fischkutter) nach Minen abgesucht worden; dieser Räumdienst wurde aber nach Kriegsende eingestellt. Wichtigste Aufgabe nach Ende der Kampfhandlungen war es daher, minenfreie Wege zu schaffen, die allerdings auch nicht völlig ungefährlich waren, da sie nicht mit letzter Sicherheit geräumt werden konnten und Treibminen durch die Strömung in die Fahrwasser hineintrieben.

Das bisher beim WSA Kiel - Ostsee beheimatete "Amt für Seezeichen" wurde Mitte Juli 1946⁶⁾ von diesem Amt abgetrennt und nach Rendsburg-Saatsee verlegt. Es war für die zusammenfassende Bearbeitung des Seezeichenwesens im gesamten britischen Besatzungsgebiet nach Weisungen

⁶⁾ Erl. Landesverw. Schl.-Holst. - Amt f. Inneres - WSD, T2.T1 VIII/1 vom 16.7.1946

der maßgebenden britischen Dienststellen zuständig.

Damit das WSA Tönning diese schwierigen Betonungsarbeiten wenigstens halbwegs abwickeln konnte, wurde ihm am 28.7.1945 ein behelfsmäßig zum Tonnenleger hergerichtete Frachtmotorschiff, die "Wangerooe", zur Verfügung gestellt. Wer könnte diesen Zeitabschnitt besser beschreiben als Seeoberkapitän a.D. Heinrich L ü t j e :

"Mit 2 Besatzungen wurden wir in Marsch gesetzt, um zwei halbfertige in Amsterdam gebaute Tonnenleger nach Deutschland zu überführen, die "Nordsee" und die "Coldewey". Die "Coldewey" war inzwischen bis Borkum-Reede gebracht worden, von wo wir sie dann nach Wilhelmshaven und noch vor Weihnachten in die Werft Nobiskrug (Rendsburg) brachten, wo sie fertiggestellt werden sollte. Aber bald hieß es auf der Werft "nur noch Frontschiffe werden bearbeitet", man verholte uns in die "Borgstätter Enge", wo wir dann im Mai 1945 das Kriegsende erlebten. Inzwischen war das ganze Lotsenkommando und Seezeichenamt von Wilhelmshaven nach Rendsburg ausgewichen, einschließlich des Schiffsparks. So lagen dort auch unsere Feuerschiffe "Außeneider" und "Amrumbank". Nach der Entlassung aus dem Kriegsdienst meldete ich mich telefonisch beim Vorstand des WSA Tönning. "Ja, gehen Sie auf "Amrumbank", das ist ja Ihre Planstelle und warten weitere Order ab". Wenig später erschien Oberbaurat W i e d e m a n n : "Ich soll die noch vorhandenen Feuerschiffe zusammensuchen (im Auftrage der Militärregierung) und auf Einsatzfähigkeit hin überprüfen". "Ja, wir sind bis auf kleinere Reparaturen klar zum Einsatz!" "Lassen Sie die Reparaturen auf der Werft Saatsee durchführen - Sie werden zur Bezeichnung des minenfreien "Pit-Weges" (England - Deutschland) eingesetzt werden!" Die Besatzung wurde vervollständigt und es kam auch Kapitän W e i s e an Bord, der normalerweise die Überführung durchführt, so daß ich erst einmal auf "Landgang" nach Haus fahren konnte. Mitte Juli 1945 Anruf von Tönning:

"Sie müssen nach Tönning kommen und den Tonnenleger "Wangerooze" übernehmen." Die "Wangerooze", ein requiriertes holländisches Kümo "Ozean", war provisorisch zum Tonnenleger umgerüstet, mit M.E.S. (Mineneigenschutz) und Kreiselkompaß versehen. Ich glaube, am 28.7.45 machten wir die erste Fahrt zur Feuerschiffsablösung. F.S. "Amrumbank" lag auf "P 15" (12 sm südlich Helgoland) und F.S. "Außeneider" auf "P 11" (80 sm westlich Helgoland). Wir hatten weder genaue Seekarten noch genaue Positionsangaben, wir mußten die Schiffe regelrecht suchen. Es war ja aber Sommer und wir hatten gute Sicht. So waren dem WSA Tönning gleich nach Kriegsende wieder 2 Feuerschiffe und 1 Tonnenleger zugeteilt.

Dem WSA Tönning war von der Militärregierung der Auftrag erteilt, die Betonnung und Befeuerung der Westküste Schleswig-Holsteins friedensmäßig wiederherzustellen. Dazu stand für den Nordbezirk

Lister Tief: der Vertragstonnenleger
 S o b i e l a

VortrappTief bis Hever: Vertragstonnenleger
 R i c k l e f s , Amrum

Hever: Vertragstonnenleger
 R e i n h o l d

für die Eider: der Tonnenleger "E i d e r"

für die Kleinbetonnung zur Verfügung, während die Großtonnen und die gesamte Betonnung im Südbezirk von der "Wangerooze" bearbeitet werden mußte. Es gab also Arbeit in Hülle und Fülle!

Im Oktober 1946 wurden wir nach Hamburg beordert zur "Identifikation" des Schiffes. Eine Kommission, bestehend aus amerikanischen, britischen, holländischen, französischen und russischen Offizieren, kam an Bord. Es befand sich aber der holländische Meßbrief an Bord und anhand der eingeschlagenen Nummer wurde das Schiff als holländisches identifiziert. Wir wurden angewiesen, das Schiff am nächsten Tag zu verlassen. Wir lagen an der "Überseebrücke" an einem Ponton. Bei Dunkelwerden haben wir einen Mannlochdeckel des Pontons geöffnet

und darin alles verstaut, was wir zum Tonnenlegen gebrauchten: Stropps, Ketten usw., usw. Ich wurde nun gefragt, ob sich die inzwischen als Tonnenleger fertiggebaute "Coldewey" für den Bezirk eignen würde. Ausschlaggebend war der Tiefgang des Schiffes. Er betrug vorne ca. 3,50 m und hinten ca. 4,50 m. "Wenn der im Vorschiff liegende Munitionsraum (ca. 30 m³) sich zum Tank ausbauen läßt und dadurch das Schiff auf ebenen Kiel auf rd. 4,0 m gebracht werden kann, wird es gehen!" "Ja, dann fahren Sie nach Rendsburg, Werft "Nobiskrug", und übernehmen die "Coldewey". Wir, unsere Sachen aus dem Ponton auf LKW verladen und ab nach Rendsburg. Wir hatten wieder ein Schiff! (gleichzeitig war auch die "Nordsee" fertiggestellt und dem Seezeichenamt, das sich inzwischen in Brunsbüttelkoog etabliert hatte, übergeben). Der Umbau war schnell bewältigt, wir konnten innerhalb 8 Minuten das Schiff ungefähr auf ebenen Kiel trimmen. Während die "Wangerooze" ein Motorschiff war, hatte die "Coldewey" eine 3-fach Expansionsdampfmaschine mit Abdampfturbine, Flammenrohrkessel mit Kohlefeuerung. Vom Typ her ein 5000 Korb-Island-Hochseefischdampfer, während des Krieges in Holland aus deutschem Material gebaut und abgezweigt von einer Serie, die als Vorpostenboote konzipiert war.

Mit der "Coldewey" sind wir gut zurecht gekommen in unserem Bezirk, mußten aber 1948, zusammen mit der "Nordsee", nach Den Helder (Holland) wegen der Restitutionsansprüche der Holländer. Nach längeren Verhandlungen konnten wir aber wieder an Bord gehen, wir bekamen die Schiffe in Charter zurück.

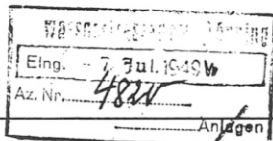
Am 5. Juli 1949 bekamen wir dann in der Norderelbe einen Minentreffer. Es kamen uns 3 Bergungsschiffe zur Hilfe. Als alle drei Bergungspumpen liefen, konnten wir das Schiff in letzter Minute vor dem Sinken bewahren und es nach Cuxhaven bringen. Als Ersatz bekamen wir die "Karlsburg", ein Schiff gleichen Typs, das in

Telegramm

Deutsche Post

aus abschrift

Aufgenommen		Übermittelt	
Tag: Monat: Jahr: Zeit:	sem - elbe 2 1 15/14 5 1000	Tag:	Zeit: 1035
5.7. 49 lolo	sem - wasserstrassenamt toenning	an: Tönning	durch: Bd
von: Elbe 2 durch: Pa		393	
Amt	Abschrift.		



coldewey auf mine gelaufen im lucchterloch drei verletzte
keine toten' = Elbe 2 .
elbe 2

Für dienstliche Rückfragen

Heß, C.G.F. 152, Braunschweig. PSS/HQ/RP/512/500 000/6. 47.

X C 157

Abb. 6: Ein Telegramm der Küstenfunkstelle "Elbe Weser Radio" vom 5.7.1949 meldet den Minentreffer an das WSA Tönning

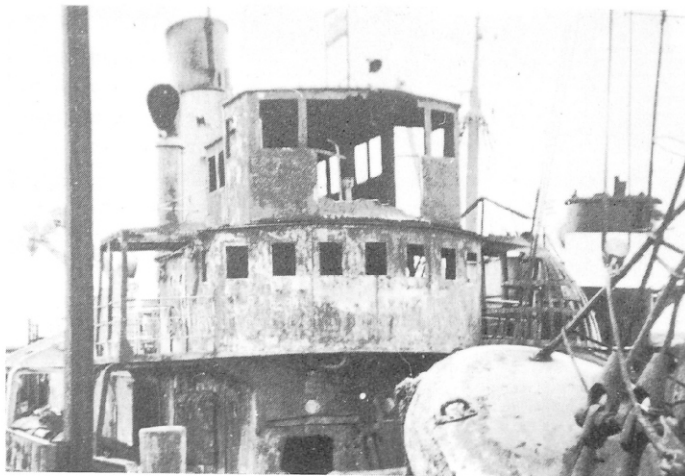


Abb. 7: Tonnenleger "Coldewey" nach dem Minentreffer

Bremerhaven zum Tonnenleger ausgerüstet und eigentlich für Brunsbüttel bestimmt war, denn es bestand die Absicht, für die gecharterten Schiffe "Nordsee" und "Coldewey" wieder eigene Tonnenleger zu bauen.

In Tönning lag noch ein Plan "Ersatz Triton", ein dieselelektrisch angetriebener Tonnenleger, vor. Von der Militärregierung waren aber Beschränkungen im Schiffbau erlassen, danach waren dieselelektrische Antriebe verboten, Geschwindigkeit nicht über 12 Knoten und vieles mehr. Der Plan mußte also gründlich überarbeitet werden. In Frankreich hatten wir einen mit Kran ausgerüsteten Tonnenleger kennengelernt, der uns sehr gefiel. Auf Anregung von Oberbaurat Wiedemann sollte der neue Tonnenleger auch mit Kran bestückt werden. So entstand dann der Plan für den "Kapitän Meyer", der bei der Seebeck-Werft Bremerhaven in Auftrag gegeben wurde. Der Kran wurde bei der Firma Kamp-

nagel in Hamburg nach dem Muster der auf den Flugzeugbergungsschiffen verwendeten Kräne entwickelt. Die Werft hatte noch 2 je 375 PSi - 3-fach Expansionsdampfmaschinen stehen, die ursprünglich für ein Minensuchschiff vorgesehen waren und kostengünstig für "Kapitän



Abb. 8: Besuch bei der Seebeckwerft Bremerhaven
Vordere Reihe von links:
Baurat Gedamke, Oberbaurat Dr. Bahr, Kpt.
Lütje

Einlaufen des TL "Kpt. Meyer" am 5.3.1950 in Tönning

Abb. 9:
Der Tonnenle-
ger erscheint
am Horizont

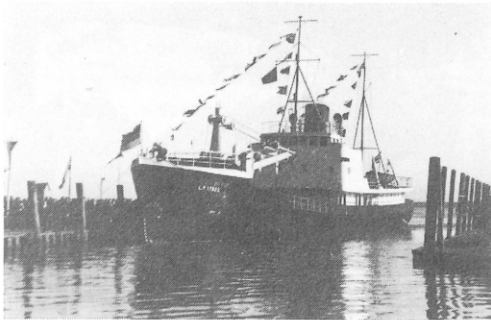
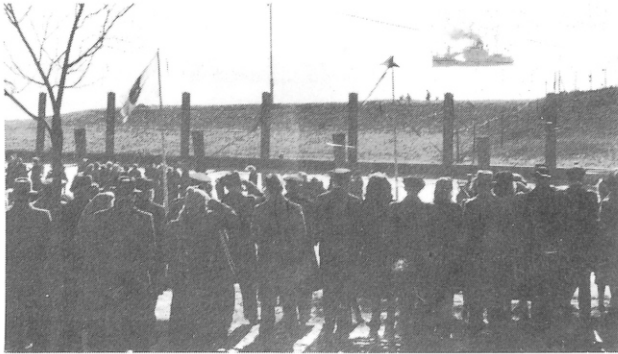


Abb. 10:
"Kpt. Meyer" hat im
Hafen festgemacht und
wird von einer großen
Menschenmenge begrüßt

Abb. 11:
Die "Kapitän-
Meyer-Brücke",
der ständige
Liegeplatz
des Tonnen-
legers



Einige Mitglieder der ersten Tonnenlegerbesatzung



Abb. 12:
Kapitän Lütje an Bord des
Tonnenlegers "Kpt. Meyer"
mit dem Bild des Namens-
gebers

Abb. 13:
Das Maschinen-
personal von
links:
Ltd.Ing. Günter
Schaft
2. Ing. Fritz
Bergert
Heizer Willi
Weidemann
Heizer Alfred
Behm
Heizer Hans
Gahrens

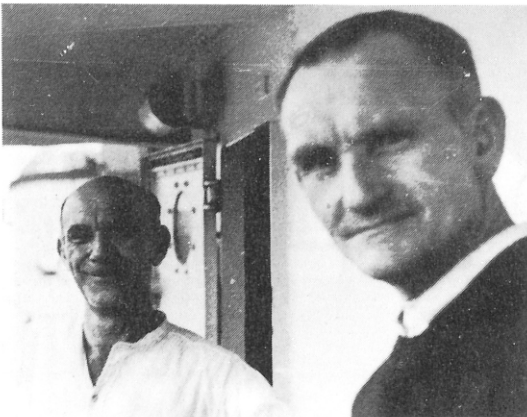


Abb. 14:
Koch Hermann Jensen
Stewart Rudolf Jensen

Meyer" angeboten wurden. Die Kosten für das Schiff beliefen sich m.W. auf 3,2 Mio DM. Am 1.3.1950 wurde das Schiff von der Tochter des Kapitäns Meyer getauft und anschließend in Dienst gestellt. Der Konstrukteur war der für gute Fischdampferkonstruktionen bekannte Schiffbauer Schläuffe, der alle von uns gestellten Anforderungen, wie weiches Schiff, Eisbrechsteven bei beschränktem Tiefgang (3,5 m) vortrefflich gelöst hat."

Diesem Bericht ist kaum etwas hinzuzufügen. Abbildung 7 zeigt den schwer beschädigten Tonnenleger "Coldewey". Das Telegramm in Abbildung 6 war die erste Nachricht, die das WSA über den Minentreffer am 5. Juli 1949 erhielt. Die "Coldewey" wurde zwar wieder instandgesetzt, mußte aber dann an die Niederlande abgegeben werden.

Als der Tonnenleger "Kapitän Meyer" am 5.3.1950 in Tönning einlief, gestaltete sich dieses Ereignis zu einem Volksfest (siehe Abbildung 10). Das Schiff erhielt seinen Liegeplatz an einer alten Ladebrücke an der Eider, die von nun an "Kpt.-Meyer-Brücke" genannt wurde. Das für den Betonungsbetrieb auf hoher See hervorragend geeignete Dampfschiff konnte seine Aufgaben, wie Auslegen und Aufnehmen der großen Seetonnen, Versorgen der Leuchttonnen mit Gas, Verziehen von Tonnen infolge Fahrwasseränderungen, Ablöse- und Versorgungsfahrten zum Feuerschiff "Amrumbank" usw. sofort wahrnehmen.

Das neue Werkstattgebäude auf dem Tönninger Tonnenhof und der neue Tonnenleger schafften die Voraussetzungen dafür, daß eine gute zeitliche Zusammenarbeit zwischen der Tonnenwartung auf dem Tonnenhof und dem Auslegen bzw. Wiedereinziehen der Tonnen möglich war. Zusammen mit den bereits erwähnten kleineren Tonnenhöfen List/Sylt, Wittdün/Amrum, Husum und dem Tonnenhof Büsum (Vertragstonnenleger G. Kohnert) hatte das WSA Tönning nach 1950

rd. 340 sm Fahrwasser mit 578 Tonnen, davon 50 Leuchttonnen und rd. 160 sm sog. "Zwangswegen" mit 13 Tonnen, davon 12 Leuchttonnen

zu betreuen. Einschließlich der Reservetonnen verfügte

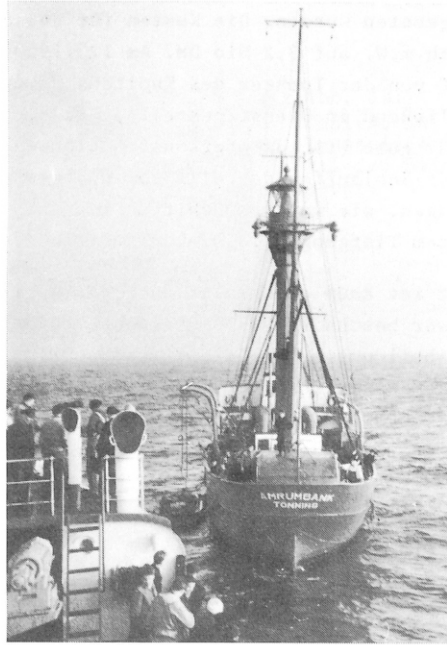


Abb. 15: "Kpt. Meyer" versorgt das Feuerschiff "Amrumbank"

das Amt damals über 1296 Tonnen, davon waren 104 Leuchtonnen, wovon sämtliche Leuchttonnen sowie die Großbetonung und die Eidertonnen auf dem Tönninger Tonnenhof bearbeitet wurden.

Friedensmäßig hergerichtet konnten nach der Kapitulation recht schnell fast alle festen Feuer an unsere Küsten werden. Abgesehen vom Leuchtturm Helgoland, der am 15.4.1945 bei einem der schweren Luftangriffe zerstört wurde, und der Süderoogsand-Bake, deren Laterne 1944 einem Luftangriff zum Opfer fiel, konnten alle Leuchfeuer wieder angezündet werden. Die Küste wurde wieder "hell"! 1948 wurde die Laterne der Süderoogsand-Bake durch eine neue ersetzt.

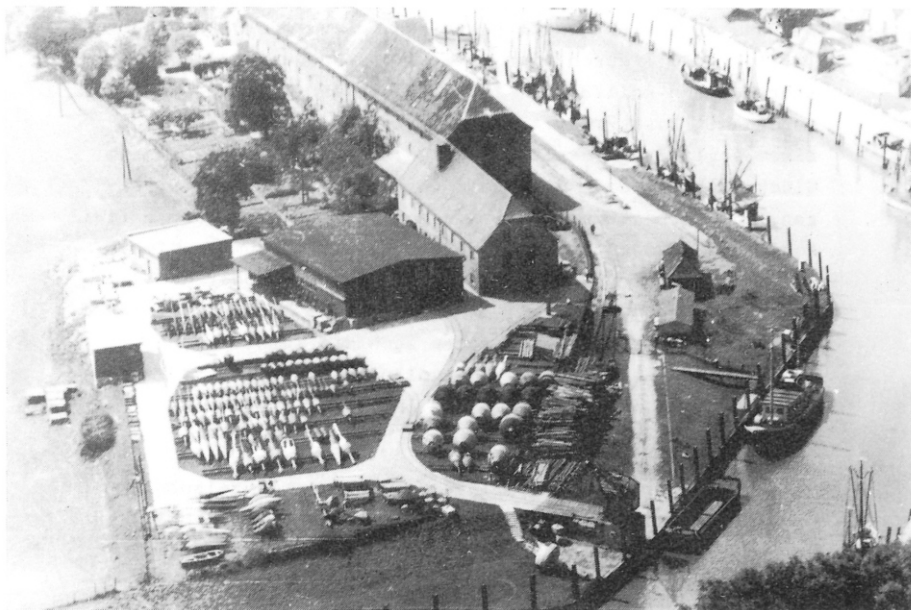


Abb. 16: Der Tonnenhof Tönning um 1950

4. Helgoland

Der Großangriff von ca. 1000 englischen Bombern am 16. April 1945 hatte zwar reichlich ein Drittel der Wohnhäuser und auch den Leuchtturm zerstört, aber unter der Zivilbevölkerung nur geringe Verluste zur Folge. Der Hafen und auch die Treppe zum Oberland blieben voll funktionsfähig. Den Bewohnern wäre es durchaus möglich gewesen, nach Kriegsende weiter auf der Insel zu leben und die Kriegsschäden zu beseitigen, wenn die Insel nicht 1946 auf Veranlassung der englischen Besatzungsmacht hätte geräumt werden müssen. Seitdem diente die Insel als Bombenziel der englischen Luftwaffe. Von der Evakuierung wurden auch die auf der Insel tätigen Mitarbeiter des Amtes betroffen. Die meisten von ihnen, wie Trapp, Bebber, Franz, Rahlf, Köhn und Heidenreich wurden dann im Büro des Amtes oder auf dem Tonnenhof beschäftigt.

Niemand aber wird jemals begreifen, warum dieses Eiland am 18. April 1947 durch eine gewaltige Sprengung völlig zerstört werden sollte. Die im Fels weit verzweigten Stollen wurden mit fast 7.000 t Sprengmaterial gefüllt und von einem englischen Zerstörer aus gezündet. Wenn es auch zum Glück nicht gelang, die ganze Insel in die Luft zu sprengen, so glich sie nach der Sprengung doch einer gespenstischen Mondlandschaft. Alle Häuser lagen in Trümmer. Im Oktober desselben Jahres wurde dann auch noch der damalige U-Bootbunker im Südhafengelände mit 260 t Sprengstoff in die Luft gesprengt; damit waren auch die letzten noch funktionsfähigen Teile des Helgoländer Hafens zerstört. Dann wurde das Bombardieren der Insel fast pausenlos bis zur Freigabe am 1. März 1952 fortgesetzt.

Das WSA Tönning mußte hilflos zusehen, wie jahrelange fruchtbare Arbeit sinnlos vernichtet wurde. Viele Millionen Mark waren seit 1918 für die Sicherung der Insel und der Düne aufgewandt worden; für den Vorstand des WSA, Dr. Ing. Bahr, war sein Lebenswerk zerstört. Auf dem Helgoländer Tonnenhof befand sich noch viel Material und Werkzeug, das bei der allgemeinen Materialknappheit im Tönninger Tonnenhof dringend gebraucht werden konnte. Es zeugt von der Unbeugsamkeit des Amtsvorstandes, daß er es wagte, in den Bombardierungspausen Schiffe des WSA nach Helgoland zu entsenden, um dort Tonnen, Ankerketten und sonstiges Betonungsmaterial aus den Trümmern herauszuholen und nach Tönning transportieren zu lassen. Ein Mitarbeiter des Amtes hat den Abtransport einer schweren Tonnenkette im Bilde festgehalten (siehe Abb. 17).

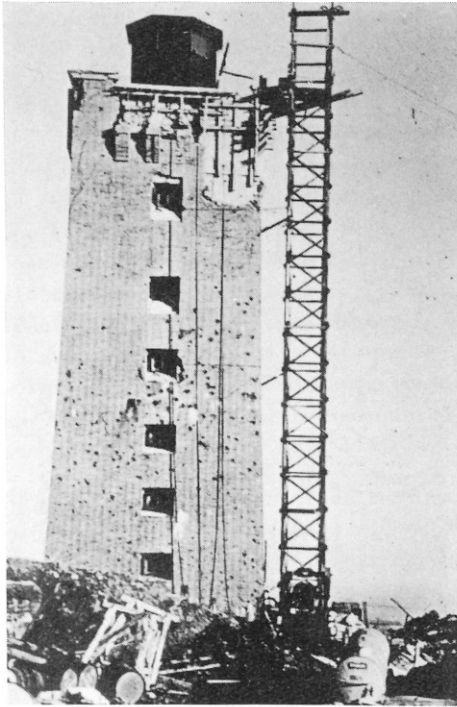
Der Leuchtturm Helgoland, das stärkste Feuer im Bereich der Deutschen Bucht, war völlig zerstört. Aus den Trümmern der Inselbauten ragte lediglich noch ein Bauwerk heraus, der 1941 auf dem Oberland errichtete Flak-Leitstand. Er war zwar auch beschädigt, hatte aber aufgrund seiner schweren Bauweise genügend Stabilität, um ihn für ein provisorisches Leuchtfeuer nutzen zu können. Das war allerdings erst nach Freigabe der Insel (1.3.1952) möglich, bis dahin war die Insel für die Schifffahrt "dunkel".



*Ein Bild, fast wie am Wolgaststrand
das hier jedoch ist Helgoland!*

*Bergungsaktion Helgoland
September 1948*

Abb. 17: Bergungsaktion Helgoland, Sept. 1948



Aber mit den ersten Fahrzeugen, die Helgoland anliefen, wurde eine provisorische Laterne geliefert und sofort montiert. Am 24. Mai 1952 erstrahlten sie zum ersten Mal, die Schifffahrt in der Deutschen Bucht konnte aufatmen.

Abb. 18: Provisorisches Leuchtfeuer Helgoland

5. Die Eider

Als Folge der Abdämmung der Eider bei Nordfeld im Jahre 1936 ⁷⁾ wurde auf der Strecke Nordfeld - Vollerwiek (Tideeider) eine von Jahr zu Jahr zunehmende Versandung festgestellt. Der mit der Flut von See her eingetriebene Sand wurde bei Tidehochwasser abgelagert. Der durch die Reflektion an der Abdämmungsstelle geschwächte Ebbstrom konnte den Sand nicht wieder aufnehmen und zurücktransportieren. Der Wasserraum in der Tideeider wurde dadurch von Jahr zu Jahr geringer. Betrug das Volumen bei MThw 1935 noch rd. 100 Mio m³, so waren es 1945 nur noch 80 Mio und 1950 noch 70 Mio m³ (1965 waren es nur noch 50 Mio m³).

⁷⁾ Mitt.Bl. der GTSG, Heft 4, 1984, S. 85

Die starke Sandablagerung führte zu einer enormen Einschränkung der Flußquerschnitte, damit zu einem Anstieg des MTnw und zur Vorflutverschlechterung. Es kam zu großen Entwässerungsschwierigkeiten. Baggerungen und auch der Bau von Buhnen brachten keine spürbare Besserung. Nach eingehenden Berechnungen von Dr. Ing. B a h r und Ministerialrat a.D. G a y e wurde 1948 versucht, durch künstliche Spülungen mit dem Siel Nordfeld zumindest die Flußstrecke zwischen Nordfeld und Reimersbude auszuräumen. Dies wurde dann auch im geringen Umfange erreicht, eine wesentliche Verbesserung der Vorflut und der Fahrwasserverhältnisse konnte damit jedoch nicht erwirkt werden.⁸⁾



Abb. 19: Sturmflut in Tönning vor Abdämmung der Eider

Die Eiderfähren kamen auch wieder in Gang. Die Autofähre von Tönning nach Karolinenkoog verkehrte drei- später viermal täglich in Abhängigkeit von der Tideströmung. Ab

⁸⁾ Anmerkung: 1957 wurde das WSA Tönning beauftragt, durch eine Vorarbeitenstelle Lösungsmöglichkeiten zu untersuchen. Die Ergebnisse führten zu der Entscheidung, die Eidermündung in der Linie Vollerwiek - Hundeknöll sturmflutsicher abzdämmen. Damit wurde auch die Stadt Tönning sturmflutsicher.

Fahrplan Fähre Tönning-Karolinenkoog

ab 1. Juli 1949

Werktag: ab Tönning 6⁰⁰ mit Omnibusanfluß nach Seide (6.30 Uhr)

10⁰⁰

14⁰⁰ mit Omnibusanfluß nach Seide (14.15 Uhr)

18⁰⁰ mit Omnibusanfluß von Seide

Sonntags: ab Tönning 9⁰⁰

17⁰⁰

Abfahrt von Karolinenkoog jeweils 15 Minuten später.

Viehtransport u. Extradfahrten nach Vereinbarung unter vorheriger Anmeldung b. d. Stadtverwaltung Tönning, Ruf 207.

Stadtverwaltung Tönning

z. Buxteh, Tönning 26 56 563 120 8 49 Kl. B

Abb. 20: Fahrplan Fähre Tönning - Karolinenkoog

1) KdM. - 304.17

70.1.1949

15.3.1951 wurden allerdings keine Autos mehr mitgenommen. Am 31.5.1951 wurde das Fährschiff "Eiderstedt" außer Dienst gestellt.

Kurzzeitig wurde 1948 mit dem Motorboot "Schwalbe" auch eine Linie Tönning - Wollersum - Friedrichstadt eingerichtet. Zwischen Breiholz und Rendsburg verkehrte 1946 schon wieder ein Motorboot der Reederei Knut Knudsen nach festem Fahrplan. Eine "Eiderlinie" entstand von Rendsburg nach Süderstapel - Fahrzeit mit MS "Ostmark" rd. 5 1/2 Stunden - mit Anschluß nach Friedrichstadt. Schiffsmakler Otto Duve richtete 1948 eine Schiffsverbindung auf der Treene von Friedrichstadt nach Schwabstedt ein. Fahrzeit mit MS "Renate" ca. 45 Minuten.

6. Die Landeshäfen

Bis zum Ende des 2. Weltkrieges wurden vom WSA Tönning die preußischen Häfen Dagebüll, Husum, Tönning, Büsum, Friedrichskoog und der Obereiderhafen Rendsburg betreut. Zum Bezirk des Amtes gehörte auch der Hafen in Friedrichstadt, der aber in der Mittelinstanz nicht zur WSD Kiel, sondern zur Wasserwirtschaftsverwaltung gehörte. Da das Land Preußen nach der Kapitulation aufgehört hatte zu existieren, unterstanden diese Häfen zunächst dem Oberpräsident in Kiel und dann der Landesverwaltung Schleswig-Holstein, von der das WSA auch die Mittel für die Geschäftsführung erhielt. In Verwaltungsvereinbarungen vom 7.7. und 30.7.1948 übertrug das Land diese Häfen sowie die technische Überwachung der baulichen Anlagen in den Gemeindehäfen der zonalen Hauptverwaltung des Seeverkehrs (HVSee) in Hamburg. Dadurch konnte die volkswirtschaftlich unrentable Bildung einer dritten Wasserbauverwaltung (Landeshafenverwaltung) neben der -späteren- Bundeswasserstraßenverwaltung und der Landes-Wasserwirtschaftsverwaltung vermieden werden. In diese Auftragsverwaltung wurde später auch die Betreuung der Strandämter und Seemannsämter einbezogen (Verwaltungsvereinbarung vom 3.3. 1952 zwischen dem Land Schleswig-Holstein - Minister für Wirtschaft und Verkehr - und dem Bund - Abteilung Seeverkehr, Hamburg).

Die knappen Haushaltsmittel ließen große Instandsetzungsmaßnahmen oder gar Neubauvorhaben in den Landeshäfen vorerst nicht zu. Zunächst galt es, die Infrastruktur der Häfen notdürftig zu erhalten und den Hafenbetrieb wieder friedensmäßig in Gang zu bringen. Lediglich im Fischereihafen Büsum, wo die Bauarbeiten für die großzügige Erweiterung des Hafens seit 1941 ruhten, wurden in den Jahren 1947 bis 1951 rd. 1,3 Mio Reichsmark/DM verbaut, um die fast fertiggestellten Deiche und die Hafeneinfahrt sturmflutsicher zu erhalten.

Nachwort

Ohne Zugang zu den für die Darstellung eines Zeitablaufes benötigten Unterlagen ist eine einigermaßen vollständige Berichterstattung nicht möglich. Ich möchte daher allen danken, die mir dazu verholffen haben. Mein besonderer Dank gilt der Leitung und den Mitarbeitern des Wasser- und Schifffahrtsamtes Tönning, bei denen ich jederzeit Akten, Archivmaterial und Fotos einsehen durfte. Aber auch von Rentnern und Pensionären des Amtes, von denen ich stellvertretend für alle Herrn Seeoberkapitän a.D. Heinrich Lütje und Herrn Georg Dau besonders nennen möchte, erhielt ich wertvolle Anregungen. Dank gebührt auch Herrn Karl-Heinz Handke für seine stets bereitwillige Unterstützung bei der Herstellung der fotografischen Unterlagen.

Dem Wasser- und Schifffahrtsamt wünsche ich, daß es auch weiterhin seine historische Aufgabe, die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs an der Westküste von Schleswig-Holstein zu überwachen, von Tönning aus wahrnehmen darf.

MILITARY GOVERNMENT - GERMANY

British Zone of Control

VERORDNUNG NR. 50

Überwachung der Seehäfen, Flußmündungen und Küstengewässer des
Britischen Kontrollgebiets.

Zur Vereinfachung der Überwachung der Seehäfen-, Flußmündungs-
und Küstenverwaltungen im Britischen Kontrollgebiet durch
eine zuständige deutsche Behörde wird hiermit folgendes be-
stimmt:

ARTIKEL I

Behörde für das Kontrollgebiet

1. Für das Britische Kontrollgebiet wird zwecks Erleichterung
der Überwachung aller Seehäfen-, Flußmündungs- und Küsten-
verwaltungen eine Seehäfen-Generaldirektion eingerichtet.
2. Die vorhandenen Dienststellen und Einrichtungen sowie
das im Wasserstraßenwesen beschäftigte Personal aller mit
Häfen-, Flußmündungs- und Küstenverwaltung befaßten deut-
schen Dienststellen werden der Seehäfen-Generaldirektion
unterstellt.

ARTIKEL II

Behördensitz

3. Die Hauptstelle der Seehäfen-Generaldirektion wird in Ham-
burg oder einem anderen von der Militärregierung zu bestim-
menden Orte liegen.

ARTIKEL III

Personalien

4. Das Personal der Seehäfen-Generaldirektion und der ihr
nachgeordneten Dienststellen wird durch die Militärregierung
ernannt und unter noch von der Militärregierung festzu-
setzenden Bedingungen und Verhältnissen dienen.

ARTIKEL IV

Befugnisse und Pflichtenkreis

5. Der Seehäfen-Generaldirektion werden folgende Befugnisse und Aufgaben, soweit sie nicht mit Gesetzesbestimmungen, Anordnungen und Erlassen der Militärregierung im Widerspruch stehen, obliegen:
 - a) vorbehaltlich der Ausnahmen unter Absatz d) die dem Generalinspektor für Wasser und Energie durch die Verordnung über die Befugnisse des Generalinspektors für Wasser und Energie und des Reichsverkehrsministers vom 23. Sept. 1941 (veröffentlicht im Reichsministerialblatt ... Nr. 33, lfd. Nr. 69, vom 27. Sept. 1941) in Bezug auf die Seehäfen-, Flußmündungs- und Küstenverwaltung übertragenen Befugnisse;
 - b) die in der vorstehend angeführten Verordnung dem Reichsverkehrsminister hinsichtlich der Seehäfen-, Flußmündungs- und Küstenverwaltung vorbehaltenen Befugnisse;
 - c) weitere von der Militärregierung im Laufe der Zeit zu übertragende Befugnisse;
 - d) Von der Übertragung ausgenommen sind die in der angeführten Verordnung unter IIIId) aufgezählten Befugnisse der Strom- und Schifffahrtspolizei.

ARTIKEL V

Durchführungsvorschriften

6. Vorbehaltlich der Genehmigung der Militärregierung darf die Seehäfen-Generaldirektion innerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs Verordnungen und Verwaltungsvorschriften erlassen.

ARTIKEL VI

Kostenaufbringung

7. Für den Erlaß von Anweisungen über die Beschaffung der zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Gelder bleibt die Militärregierung zuständig.

ARTIKEL VII

Zeitpunkt des Inkrafttretens

8. Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1946 in Kraft.

IM AUFTRAGE DER MILITÄRREGIERUNG

Verkehrsblatt des amerik. und brit. Besatzungsgebietes

Nr. 1/2 vom 31.1.1947

Verwaltungsrat für Verkehr**Nr. 1 Gemeinsame Verkehrsverwaltung
des amerikanischen und britischen
Besatzungsgebiets**

Der für die beiden westlichen Zonen zur Verwirklichung einer gemeinsamen Verkehrsverwaltung gebildete Verwaltungsrat für Verkehr (VRV) hat folgende Anschrift:

**Verwaltungsrat für Verkehr
des amerikanischen und britischen Besatzungsgebiets**

(21a) Bielefeld, Herforder Straße 10
Postförsprechanschlüsse: Bielefeld 2360—2365
sowie Basa Bielefeld 280 (Bürodirektor).

Vorsitzender des Verwaltungsrats:

Dr. Friedrich Schiller

— Hausanschluß Basa Bielefeld 270 —

Stellvertretender Vorsitzender des Verwaltungsrats:

Prof. Dr. Theodor Kittel

— Hausanschluß Basa Bielefeld 271 —

Für die einzelnen Verkehrszweige beider Zonen wurde je eine Hauptverwaltung errichtet:

Hauptverwaltung der Eisenbahnen (HVE)

(21a) Bielefeld, Ravensberger Straße 117
Postförsprechanschlüsse: Bielefeld 2360—2365
sowie Basa Bielefeld 428 (Bürodirektor)

Leiter: Dr. Fritz Busch

— Hausanschluß Basa Bielefeld 200 —

Hauptverwaltung der Straßen (HVS)

(21a) Bielefeld, Herforder Straße 8
Postförsprechanschlüsse: Bielefeld 2342, 2393, 2493, 2494
sowie Basa Bielefeld 1071

stellv. Leiter: Dr. Gerhard Schulz-Wittuhn

— Hausanschluß über Basa Bielefeld 1071 —

Hauptverwaltung der Binnenschifffahrt (HVB)

(21a) Windelsbleiche bei Bielefeld, Postfach 75
Postförsprechanschluß: Bielefeld 2500
sowie Basa Bielefeld 1017

Leiter: Ernst v. Freeden

— Hausanschluß Basa Bielefeld 1281 —

Hauptverwaltung des Seeverkehrs (HVSee)

(24) Hamburg, Alster-Ufer 1
Postförsprechanschlüsse: Hamburg 44 42 63—44 42 66
(Abt. Seeschiffahrtsamt auch Basa Hamburg 1240)

Leiter: Emil Offen

**Nr. 2 Vorläufiges Abkommen über die Bildung
einer deutschen Verkehrsverwaltung**

Vom 10. September 1946

Zwischen den Verkehrsministern der Länder: Bayern, Württemberg-Baden und Großhessen in Vertretung der drei Ministerpräsidenten einerseits und den von den Behörden der britischen Militärregierung für die britische Zone ernannten deutschen Vertretern andererseits wird das folgende vorläufige Abkommen über die Bildung einer deutschen Verkehrsverwaltung in der amerikanischen und der britischen Besatzungszone getroffen, das bis zur Herstellung der deutschen Wirtschaftseinheit in Kraft sein wird. Dieses Abkommen wird mit Zustimmung der Militärregierungen der amerikanischen und britischen Zone abgeschlossen. Es steht den anderen Zonen frei, dem Abkommen beizutreten.

Artikel 1

(1) Um den Plan einer gemeinsamen Verkehrsverwaltung zu verwirklichen, wird ein

Verwaltungsrat für Verkehr

gebildet.

(2) In Zusammenarbeit mit den vertragsschließenden Parteien kann ein Beirat gebildet werden, der den Verwaltungsrat für Verkehr berät.

(3) Zur Verwaltung der einzelnen Verkehrszweige wird je eine Hauptverwaltung der Eisenbahnen, der Straßen, der Binnenschifffahrt sowie des Seeverkehrs errichtet.

(4) Der Sitz der gemeinsamen Verkehrsverwaltung ist Bielefeld, mit Ausnahme der Hauptverwaltung des Seeverkehrs, deren Sitz Hamburg ist.

Artikel 2

Der Verwaltungsrat für Verkehr besteht aus den drei Verkehrsministern der drei Länder der amerikanischen Zone und aus drei Vertretern der britischen Zone, die vorläufig von der britischen Militärregierung ernannt werden. Für jedes Mitglied ist ebenfalls ein Stellvertreter vorzusehen.

Artikel 3

Der Verwaltungsrat für Verkehr soll Weisungen erteilen, die für alle beteiligten Länder und Verwaltungseinheiten maßgebend sind, und zwar für die folgenden Gebiete:

1. die Grundlagen der Verkehrspolitik,
2. Änderungen und Ergänzungen des allgemeinen deutschen Verkehrsrechts,
3. die einheitliche Gestaltung der Tarifpolitik für sämtliche Verkehrszweige,
4. die Aufteilung der für den Gesamtverkehr zur Verfügung stehenden Kontingente an Wirtschaftsgütern,
5. einheitliche Handhabung aller Personalfragen innerhalb des Bereichs des Verkehrs,
6. Reichsbahn sowie Kleinbahnen und Privatbahnen, soweit letztere dem allgemeinen Verkehr dienen,
7. Wasserstraßen, die dem Interländer- interzonalen sowie dem internationalen Verkehr dienen,
8. Binnenschifffahrt,
9. einheitliche Vorschriften für den Bau- und die Erhaltung von Straßen, die für den Interländer-, interzonalen und internationalen Verkehr erforderlich sind,
10. Interländer-, interzonaler sowie internationaler Straßenverkehr,
11. Seeschifffahrt, Seewasserstraßen, Seezehnen und Lotsenwesen mit Ausnahme des Hafenlotsenwesens.

Artikel 4

Der Verwaltungsrat für Verkehr wird

(1) dem Kontrollrat vorliegende Gesetzentwürfe prüfen, soweit sie an den Verwaltungsrat für Verkehr verwiesen werden.

(2) Ausführungsbestimmungen für diejenigen Gesetze und Verordnungen des Kontrollrats erlassen, die ihm zu diesem Zweck überwiesen werden.

Artikel 5

(1) Beschlüsse des Verwaltungsrats für Verkehr werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen getroffen.

(2) Die Minderheit hat das Recht, ihre abweichende Meinung den Militärregierungen bekanntzugeben; in diesem Falle werden ohne Zustimmung der Militärregierungen keine weiteren Schritte unternommen. Bei Stimmengleichheit gilt dieselbe Regelung.

Artikel 6

(1) Der Verwaltungsrat für Verkehr wählt einen Vorsitzenden und einen stellvertretenden Vorsitzenden. Fällt die Wahl auf ein Mitglied des Verwaltungsrats, so beruft die Stelle, welche das Mitglied ernannt hat, einen neuen Vertreter in den Verwaltungsrat.

(2) Sowohl der Vorsitzende als auch sein Stellvertreter können durch Mehrheitsbeschluß des Verwaltungsrats abberufen werden.

(3) Weder der Vorsitzende noch sein Stellvertreter haben Stimmrecht.

(4) Der Verwaltungsrat kann dem Vorsitzenden alle zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlichen Befugnisse übertragen. Hierüber ist den Militärregierungen Bericht zu erstatten.

Artikel 7

(1) Der Verwaltungsrat für Verkehr gibt sich seine Geschäftsordnung und bildet seine eigene Verwaltung.

(2) Er ernennt die Leiter der vier Hauptverwaltungen und deren Vertreter sowie die Abteilungsleiter dieser Verwaltungen, wobei für eine angemessene Vertretung des Gesamtgebiets soweit wie möglich Sorge zu tragen ist.

(3) Die anderen Beamten und Angestellten werden vom Vorsitzenden nach vorherigem Benehmen mit dem Verwaltungsrat ernannt.

(4) Die Beamten und Angestellten der Verwaltung des Verwaltungsrats für Verkehr unterstehen der Dienstaufsicht des Vorsitzenden.

Artikel 8

Sämtliche Veröffentlichungen der gemeinsamen Verkehrsverwaltung ergehen im Namen des Verwaltungsrats für Verkehr.

Artikel 9

(1) Die Länder der US Zone und die Verwaltungsbehörden der britischen Zone sind zur Ausführung der Beschlüsse des Verwaltungsrats für Verkehr verpflichtet. Die Beschlüsse werden von den betreffenden Verkehrsbehörden der Länder in der amerikanischen Zone den entsprechenden Behörden in der britischen Zone ausgeführt.

(2) Gesetze und Rechtsverordnungen werden in der amerikanischen Zone durch die Länder und in der britischen Zone in der dort vorgeschriebenen Art und Weise erlassen.

(3) Der Verwaltungsrat für Verkehr überwacht die Ausführung der von ihm erlassenen Beschlüsse und Vorschriften durch seine Verwaltung.

(4) Die Beschlüsse und Anordnungen des Verwaltungsrats führen auf ihren Sachgebieten durch

a) unmittelbar

1. die Hauptverwaltung der Eisenbahnen,
2. die Hauptverwaltung des Seeverkehrs,
3. die Hauptverwaltung der Binnenschifffahrt für die dem Interländer-, interzonalen und internationalen Verkehr dienenden Wasserstraßen und für die Binnenschifffahrt;

b) durch die Länder in der US Zone und durch die Verwaltungsbehörden in der britischen Zone:

1. die Hauptverwaltung der Binnenschifffahrt für Wasserstraßen, welche nicht dem Interländer-, interzonalen und internationalen Verkehr dienen,
2. die Hauptverwaltung der Straßen.

(5) Bis zur endgültigen Entscheidung über die Finanzierung der deutschen Zentralbehörden werden die Autobahnen und Reichsstraßen unter Leitung der Hauptverwaltung der Straßen in der amerikanischen Zone durch die Länder und in der britischen Zone durch die zu bestimmenden Behörden erhalten und finanziert.

Artikel 10

(1) Im Rahmen ihrer Zuständigkeit verkehren der Verwaltungsrat für Verkehr und die Leiter der Hauptverwaltungen unmittelbar mit den obersten Behörden der Landesverwaltungen in der amerikanischen Zone und der Verwaltungseinheiten in der britischen Zone.

(2) Der Verwaltungsrat hat das Recht, zwecks Nachprüfung der Ausführung seiner Beschlüsse Beauftragte zu bestellen. Diese Beauftragten haben nicht das Recht, von sich aus Anweisungen zu erteilen. Die Verordnung vom 13. Juli 1923 über Auskunftspflicht (RGBl I S. 723) ist bei der Ausübung des Aufsichtsrechts des Verwaltungsrats anzuwenden.

(3) Die Prüfungsberichte werden dem Verwaltungsrat vorgelegt, der über die danach erforderlich erscheinenden Maßnahmen entscheidet.

Artikel 11

(1) Der Vorsitzende legt dem Verwaltungsrat den Haushaltsplan und Stellenplan vor dem Beginn jedes Haushaltsjahres vor und legt nach Beendigung des Haushaltsjahres an einem noch zu bestimmenden Termin Rechnung ab.

(2) Bis zum Erlaß allgemeiner Vorschriften über die Aufbringung der Kosten für die deutschen Zentralbehörden werden die Kosten der gemeinsamen Verkehrsverwaltung zu gleichen Teilen von der amerikanischen und britischen Zone getragen.

Frankfurt (Main), den 10. September 1946.

Helmerich
Steinmayer
Dr. Strauß

Dr. Busch
von Freeden
Offen

Nr. 3 Bekanntmachung des Verwaltungsrats für Verkehr über die Befugnisse des Vorsitzenden des Verwaltungsrats

Vom 1. Oktober 1946

„I. Gemäß Artikel 6 Abs. 4 des „Vorläufigen Abkommens über die Bildung einer deutschen Verkehrsverwaltung vom 10. September 1946“ wird der Vorsitzende des Verwaltungsrats für Verkehr ermächtigt, namens des Verwaltungsrats

1. die Beschlüsse des Verwaltungsrats vorzubereiten und durchzuführen,

2. die Aufsicht über die Hauptverwaltungen zu führen, soweit ihre Tätigkeit gemäß Artikel 3 des „Vorläufigen Abkommens über die Bildung einer deutschen Verkehrsverwaltung vom 10. September 1946“ den Weisungen des Verwaltungsrats für Verkehr unterstellt ist,

3. das Anordnungs- und Auskunftsrecht des Verwaltungsrats nach § 10 der „Vorläufigen Geschäftsordnung des Verwaltungsrats für Verkehr“ auszuüben,

4. in dringenden Fällen Weisungen gemäß Artikel 3 des „Vorläufigen Abkommens über die Bildung einer deutschen Verkehrsverwaltung vom 10. September 1946“ zu erlassen.

Der Vorsitzende hat den Verwaltungsrat unverzüglich über alle von ihm getroffenen Maßnahmen zu unterrichten, bei denen er das Interesse des Verwaltungsrats an der Maßnahme voraussetzen kann. In den Fällen der Ziffer 4 hat er die Entscheidung des Verwaltungsrats in seiner nächsten Sitzung herbeizuführen, um die Angelegenheit endgültig zu regeln.

II Die Aufgaben und Befugnisse, die dem Vorsitzenden nach dem „Vorläufigen Abkommen über die Bildung einer deutschen Verkehrsverwaltung vom 10. September 1946“ zustehen, werden hierdurch nicht berührt.

Für den Verwaltungsrat für Verkehr

Dr. Strauß

Nr. 4 Anordnung über die Gebietsverkehrsleitung Süd

Bielefeld, den 2. Januar 1947

— 1 Og 14 —

Die bisher unter der Oberaufsicht des Generaldirektors des Verkehrswesens für die amerikanische Zone arbeitende Zonenverkehrsleitung in Frankfurt (Main) wird in „Gebietsverkehrsleitung Süd“ umbenannt. Von dem Zeitpunkt ab, an dem das Verkehrsdirektorium seine Tätigkeit einstellt, wird die Gebietsverkehrsleitung Süd in sachlicher Hinsicht dem Verwaltungsrat für Verkehr unterstellt.

Ihr Sitz bleibt Frankfurt (Main).

Für den Verwaltungsrat für Verkehr

Der Vorsitzende
Dr. Schiller

Verzeichnis der Abbildungen

- 1 Mitarbeiter in den Büros des WSA 1941/42, Foto Georg Dau, Tönning
- 2 Die Bauräte Smolla und Vogel begeben sich zum Spül-
feld, Festzeitung vom 12.11.1948
- 3 Richten des Wirtschaftsgebäudes, Fotoarchiv WSA Tönning
- 4 Vor dem Neubau, Fotoarchiv WSA Tönning
- 5 "Bonus B-Transport" von Kiel nach Tönning, Festzeitung
vom 12.11.1948
- 6 Telegramm vom 5.7.1949, Stadtarchiv Tönning
- 7 Tonnenleger "Coldewey" nach dem Minentreffer, Foto-
archiv WSA Tönning
- 8 Besuch bei der Seebeckwerft Bremerhaven, Fotoarchiv
WSA Tönning
- 9 Der Tonnenleger erscheint am Horizont, Fotoarchiv
WSA Tönning
- 10 "Kpt. Meyer" hat im Hafen festgemacht, Fotoarchiv
WSA Tönning
- 11 Die "Kapitän-Meyer-Brücke", Fotoarchiv WSA Tönning
- 12 Kapitän Lütje an Bord des Tonnenlegers "Kpt. Meyer"
mit dem Bild seines Namensgebers
- 13 Das Maschinenpersonal
- 14 Koch Hermann Jensen, Stewart Rudolf Jensen, Fotoarchiv
WSA Tönning
- 15 "Kpt. Meyer" versorgt das Feuerschiff "Amrumbank"
Fotoarchiv WSA Tönning
- 16 Der Tonnenhof Tönning um 1950
- 17 Bergungsaktion Helgoland, Sept. 1948, Festschrift
vom 12.11.1948
- 18 Provisorisches Leuchtfeuer Helgoland, Fotoarchiv
WSA Tönning
- 19 Sturmflut in Tönning vor Abdämmung der Eider, Foto-
archiv WSA Tönning
- 20 Fahrplan Fähre Tönning - Karolinenkoog, Stadtarchiv
Tönning