

Nordschleswig

Apenrade – Tingleff – Tondern – Hadersleben

Auftakt mit Güterverkehr – später auch wieder Personenzüge Tondern-Tingleff

Projektleiter Søren Rødgaard Henriksen hat Kontakte zum Transportministerium geknüpft / Vorschlag: Nahverkehrsbahn bis nach Sonderburg

TÖNDERN/TÖNDER – Während des Seminars zum Thema Zukunft der Eisenbahnstrecke Tondern-Tingleff am vergangenen Dienstag im historischen früheren Kreistagssaal in Tondern hatten mehrere Referenten auf die steigende Bedeutung von Bahngüterverkehrsstrecken angesichts der prognostizierten Steigerung des Frachtverkehrs, vor allem auch zwischen Dänemark und Deutschland, hingewiesen. Der Projektleiter der Gruppe, die sich die Wiederinbetriebnahme des 26 Kilometer langen Schienenstrangs quer durch Nordschleswig auf die Fahnen geschrieben hat, Søren Rødgaard Henriksen, hatte über Kontakte zum Transportministerium in Kopenhagen berichtet, um dort Interesse für das Vorhaben zu wecken. „Departementchef Jacob Heinsen wurde auf die Tatsache hingewiesen, dass mit einer Wiederinbetriebnahme der Strecke in Tondern vorhandene Industriearbeitsplätze gesichert werden können. Auch die Ansiedlung neuer Unter-

nehmen kann mit Instandsetzung der Bahn gefördert werden“, so Rødgaard Henriksen. Er berichtete, dass es seriöse Interessenten unter Güterbahnunternehmen gebe, die bei einer Wiedereröffnung

gebe es auch für Verknüpfung der Bahn in Scherrebek mit dem Hafen auf Röm und die Routen nach Flensburg und Niebüll. Rødgaard Henriksen kündigte an, dass er bei den für den Herbst vor-

zwischen Vemb und Thyborøn durchführt.

Die Bahn Tondern-Tingleff würde die gesamte Westküste Jütlands besser an den Güterverkehr anbinden.“



Rund 600 Bunker waren während des Zweiten Weltkriegs von der deutschen Besatzungsmacht entlang der jütischen Westküste errichtet worden. KYSTIDIREKTORATET

Beton und Metall aus Bunkern wird verwertet

LEMVIG – Wie kürzlich berichtet sind im Auftrag des dänischen Küstendirektorates die 120 gefährlichsten Bunker im Bereich der jütischen Westküste entfernt worden. Sie stammten aus dem Zweiten Weltkrieg, als die deutschen Besatzungstruppen rund 600 Bunker entlang der Westküste als Teil des Atlantikwalls zur Abwehr einer möglichen Invasion der Westalliierten errichten ließen. Die riesigen Bunker wurden zwischen der französisch-spanischen Grenze bis ins nördlichste Norwegen gebaut. Einzelne Befestigungsanlagen waren – wie bei Hansholm – mit riesigen Geschützen ausgestattet worden, die Kriegsschiffe bereits weit vor der Küste versenken sollten. Es konnte über 50 Kilometer hinaus auf die See geschossen werden.

Die Bunker, die vor allem wegen herausragender spitzer Eisenteile eine Gefahr für Strandbesucher darstellten, werden fast nur hydraulischen Maschinen bearbeitet. Nur in seltenen Fällen wird Sprengstoff eingesetzt.

Der Beton wird ebenso wie die Metallteile aus den Bunkern der Wiederverwertung zugeführt. Große Mengen des Metalls sind bereits geborgen und als Schrott verkauft worden, um dann nach dem Einschmelzen wieder verwendet zu werden.

Die Bunker, an denen jetzt noch gearbeitet wird, liegen im Bereich Fjand in der Kommune Holstebro. Dort ist die Zerlegung der Hinterlassenschaft aus dem Zweiten Weltkrieg besonders schwer zu beseitigen, weil die Bauwerke, die einst in den Dünen verborgen lagen, infolge Küstenabbruchs jetzt im Bereich der Brandung teilweise unterhalb der Wasserlinie liegen. Einzelne dieser Bunker werden mit Sprengladungen zerlegt, um dann mit Hilfe von Baggern und Rammen pulverisiert zu werden.

Die Beseitigung der gefährlichsten Bunker war im vergangenen Jahr angelaufen. Trotz dieser Maßnahmen werden Bestandteile des Atlantikwalls als historische Zeugnisse bewahrt.

Z. B. in Thyborøn können sich Interessierte in einem Bunkermuseum über die Verteidigungsanlagen der Wehrmacht informieren. In Hansholm ist ein Festungsmuseum im Bereich der originalen Betonbunker eingerichtet worden. In Nordschleswig können Bunker auf der Insel Röm mit Führung besichtigt werden.

hee

Spruch des Tages

„Es besteht überhaupt kein Bedarf für eine feste Verbindung dort, die in erster Linie deutschen und schwedischen Lasterfahrern zugute kommen soll.“

Der dänische Verkehrsforscher Uffe Jacobsen nach neuen Zweifeln an der Wirtschaftlichkeit des Fehmarn-Projektes, die der frühere Chef der dänischen Verkehrsbehörde, Knud Erik Andersen, in einem Buch zusammenfasst.

Todesfälle im Grenzland

Annelise Jensen, Wollerup, 75 Jahre;
Henry Jensen, Sonderburg, 87 Jahre;
Connie Sørensen, Tondern;
Peter Christian Jepsen, Holm, 87 Jahre.



Søren Rødgaard Henriksen
Projektleiter Styregruppen STTS

„Auch die Ansiedlung neuer Unternehmen kann mit der Instandsetzung der Bahn gefördert werden.“



Martha Vrist
Direktorin Midtjyske Jernbaner

„Die Bahn Tondern-Tingleff würde die gesamte Westküste Jütlands besser im Güterverkehr anbinden.“



Kim Beier Koordinator der Lenkungsgruppe für den Neustart Tingleff-Tondern.

„Die Linie Tingleff-Tondern muss Teil einer Nahverkehrsbahn Sonderburg-Tingleff werden.“



Ein Foto aus vergangenen Zeit: Eine Reisezug in Bülderup-Bau unterwegs zwischen Tingleff und Tondern. Die Strecke könnte reaktiviert werden, so die Gruppe STTS. ARCHIV DN

nehmung der Strecke dort Güterzüge verkehren lassen wollen. Vorteil wäre, dass die Züge aus Tondern an die bestehenden Fernverbindungen von und nach Pattburg anknüpfen könnten. Der Wirtschaftsstandort Nordschleswig würde davon profitieren, wenn auch der Hafen Apenrade über die Stichbahn Rothenkrug-Apenrade wieder an das Schienennetz angeschlossen wird. Perspektiven

gesehen Verhandlungen mit dem Transportministerium für eine „Discountlösung“ bei der Wiederinbetriebnahme der Strecke unter Einsatz von gebrauchten Schienen und Schwellen bei der Reparatur plädieren werde. Mit einem Betrag von rund 30 Millionen Kronen könnte die Strecke bereits 2015 wieder genutzt werden. Er bedauerte, dass in den vergangenen Jahren stets mit zu hohen Beträgen, was eine Reparatur kosten würde, argumentiert worden sei.

Jesper Steenholt von der Firma Hartmann in Tondern hatte, wie berichtet, erklärt, dass die Industrie in Tondern die Bahn nach Tingleff nutzen würde.

Die Direktorin der Privatbahn Midtjyske Jernbaner, Martha Vrist, hatte in ihrem Vortrag berichtet, wie die ihr unterstehende Bahnlinie Vemb-Thyborøn an der jütischen Westküste erfolgreich den Bahngüterverkehr stärke, indem z. B. die Hafenanbindung in Thyborøn verbessert werde. „Die Bahn Tondern-Tingleff würde die gesamte Westküste Jütlands besser im Güterverkehr anbinden“, so die Chefin des Bahnunternehmens, das auch den Reisezugverkehr

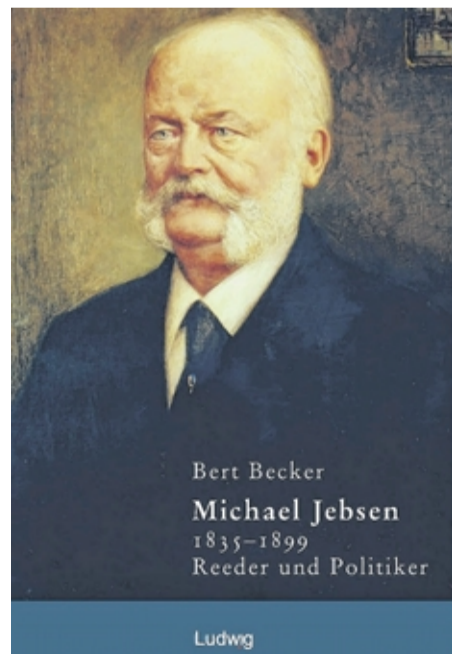
Während des Seminars in Tondern erläuterte der für den Ostbereich des angestrebten Bahnverkehrs Tondern-Tingleff mit Verlängerung nach Sonderburg zuständige Projektkoordinator der Gruppe STTS, Kim Beier, dass die aktuellen Pendlerzahlen für den Bereich der Kommunen Tondern und Sonderburg zeigten, dass es eine Grundlage für eine Wiederaufnahme des Bahnverkehrs zwischen Sonderburg und Tondern gebe. „Die Linie Tingleff-Tondern muss Teil einer Nahverkehrsbahn Sonderburg-Tingleff werden“, so Kim Beier und verwies darauf, dass per Bahn die Reisezeit zwischen Westküste und Sonderburg bei einer Stunde liegen würde. Die Busse seien wesentlich länger unterwegs. Er wies darauf hin, dass bei Schaffung eines Zugverkehrs mit Stundentakt auch die Verbindung Flensburg-Tingleff-Sonderburg deutlich verbessert werden könne. Derzeit gebe es durchweg eine Stunde Zwangspause in Tingleff, weshalb der Bahnverkehr von Sonderburg nach Tondern überhaupt keine Rolle spielen könne.

V. Heesch

Auszeichnung für Michael-Jepsen-Biografie

Preis der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte für den Autor des Werkes über Apenrader Reeder, Prof. Bert Becker, Hongkong

APENRADE/KIEL – Die Biografie des Apenrader Reeders Michael Jepsen (1835-1899), verfasst von Prof. Bert Becker Hongkong, ist mit dem Preis der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte ausgezeichnet worden.



Das preisgekrönte Buch über Michael Jepsen ist im Kieler Verlag Ludwig erschienen.

Alljährlich verleiht die Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte (GSHG) einen mit 3.000 Euro dotierten Preis für herausragende Leistungen auf dem Gebiet der Erforschung der schleswig-holsteinischen Geschichte. Im Rahmen der Mitgliederversammlung in der Schleswig-Holsteinischen Landesbibliothek konnte der Vorsitzende der Gesellschaft, Jörg-Dietrich Kamischke, den Preis an Prof. Dr. Bert Becker, der an

der University of Hong Kong tätig ist, verleihen.

Prof. Dr. Becker wurde 1960 in Witten an der Ruhr geboren. Er studierte Geschichte, Germanistik und Politikwissenschaften. Nach der Promotion war Becker für mehr als ein Jahrzehnt Mitarbeiter der Konrad-Adenauer-Stiftung und zugleich Lehrbeauftragter an mehreren Universitäten. Er habilitierte sich in Rostock, um anschließend ab 2007 seine Lehr- und Forschungstätigkeit am Department of History der University of Hong Kong aufzunehmen.

Mit seiner mehr als 850 Seiten umfassenden Biografie des aus Apenrade stammenden Reeders und Politikers Michael Jepsen hat Becker einen weiten Bogen gespannt. Er reicht von den seefahrenden Vorfahren Michael Jepsens über seine Anfänge in der Segelschiffahrt, wo er es vom Schiffsjungen bis zum Kapitän brachte, und seine Tätigkeit als Flottenmanager für die Firma Krupp in den Niederlanden zu seiner eigenen Reederei führt, wie der Vorsitzende der Geschichtsgesellschaft in seiner Laudatio hervorhob. Eine Reederei, die von Jepsen in intensiven Briefwechsel aus Apenrade gesteuert, in der Frachtschiffahrt in Südostasien mit Standort Hongkong tätig war.

Hamburg und vor allem Kiel rücken in dieser Biografie besonders in den Mittelpunkt, da über familiäre und freundschaftliche Beziehungen Geldgeber für den Aufbau der Flotte in Hamburg und mit Georg Howaldt in Kiel ein Werftbesitzer mit Jepsen in einem engen Beziehungsgeflecht standen. Politisch trat Jepsen für Freihandel und die Flottenpolitik des Kaiserreiches ein. Als Abge-



Prof. Bert Becker, Hongkong, (l.) nahm aus den Händen von Jörg-Dietrich Kamischke den Preis der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte entgegen FRANK LUBOWITZ

ordneter der Nationalliberalen war er von 1890-1898 Mitglied des Reichstages und für eine kurze Zeit bis zu seinem Tod Mitglied des Preußischen Landtages. Obgleich er damit im Gegensatz zu den landwirtschaftlich geprägten Interessen der Konservativen stand, auf die sich Bismarck stützte, war Jepsen aufgrund seiner ausgeprägten deutschen Haltung ein entschiedener Förderer eines Bismarck-Denkmal auf dem Knivsberg zwischen Apenrade und Hadersleben.

Der Vorsitzende der Geschichtsgesellschaft hob in seiner Laudatio insbesondere die Weite des Blicks hervor. Bert Becker hat Literatur und Quellen aus deutschen, dänischen, niederländi-

schen, französischen, englischen und chinesischen Bibliotheken und Archiven herangezogen. Entstanden ist ein Werk, das aus der regionalen, schleswig-holsteinischen Geschichte in geradezu globale Dimensionen vorstößt. Mit einer Biografie des Sohnes Michael Jepsens, Jacob Jepsen, setzt Bert Becker seine wissenschaftliche Beschäftigung mit dieser für Apenrade so bedeutsamen Familie fort, wie er in seinem Festvortrag, der die Preisverleihung abschloss, mitteilte.

Das preisgekrönte Buch Michael Jepsen (1835-1899). Reeder und Politiker ist im Kieler Verlag Ludwig erschienen.

Frank Lubowitz