

# Erste Nachrichten vom Hafen- und Deichbau bei Husum

Uwe Iben

Die wahrscheinlich erste Nachricht über den Bereich des Husumer Hafens stammt vom Beginn des 15. Jahrhunderts. Am 11. Mai 1432 verspricht Bischof Nicolaus [Nicolaus III., Bischof von Schleswig 1429-1474, † 1487] den Deich zwischen Husum und Rödemis wieder zu durchstechen, wenn die Herzöge Adolf und Gerhard von Schleswig durch den Deich Schaden nehmen sollten<sup>3,1</sup>.

Leider fehlen weitere Urkunden über diesen Dammbau. Es gibt keine Nachrichten über den Beginn und die Vollendung dieses anscheinend in der Planung befindlichen Deichwerks. Die Folgerung von Otto Fischer, dem Mitverfasser des bedeutenden Standardwerkes über „Das Wasserwesen an der Schleswig-Holsteinischen Nordseeküste“, dass das östliche Marschgebiet zwischen

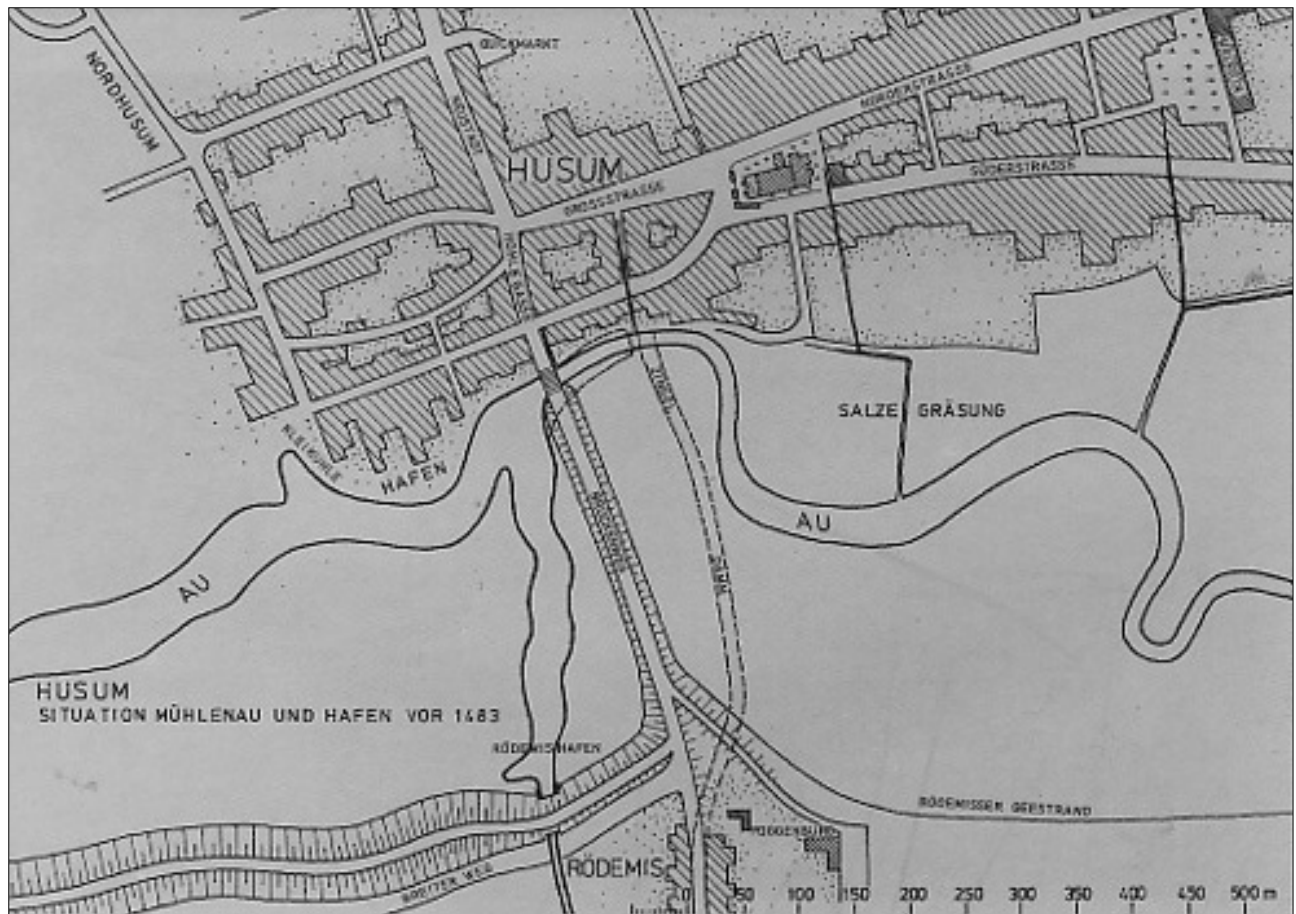


Abb. 4: Husum - Situation Mühlenau und Hafen vor 1483.

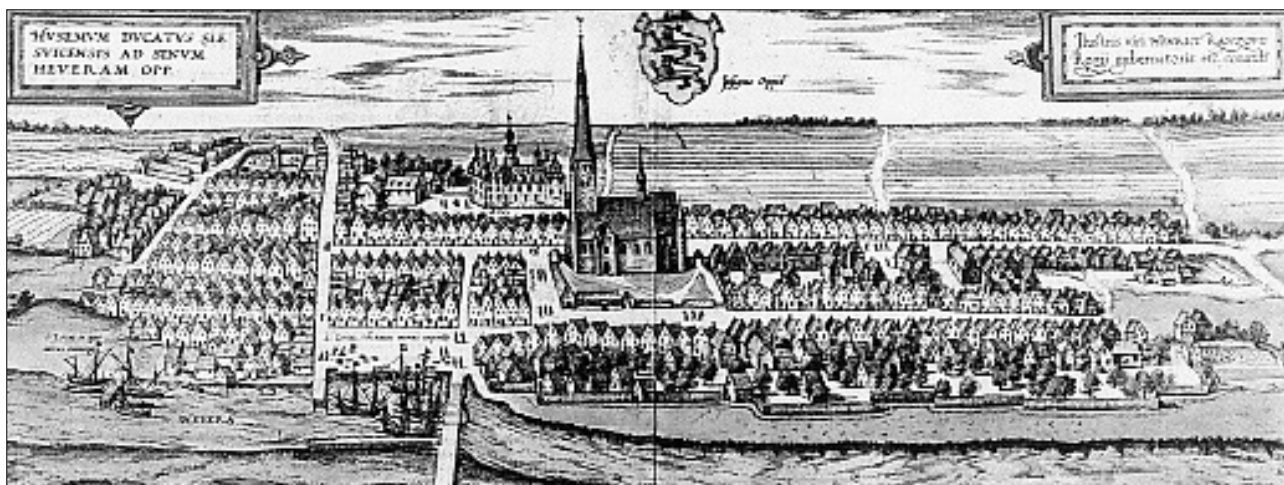


Abb. 5: „Husum ducatus Slesvicensis ad sinum Heveram oppidum“, Kupferstich, 17 x 45 cm.

Husum und Rödemis damals eingedeicht und die Au dabei abgeschleust wurde, ist nicht belegbar<sup>3.2</sup>. Aus einer Darstellung bei Laß<sup>3.3</sup> wird vielmehr deutlich, dass zu Beginn des 15. Jahrhunderts nur ein Weg von der Hohlen Gasse nach Rödemis führte: der so genannte „Brücken-Weg“ oder „Brück-Weg“. Dieser wurde in der schweren Sturmflut von 1483<sup>3.4</sup> zerstört. Danach wurde die Brücke über die Au und der Weg nach Rödemis (vermutlich wegen einer größeren Wehle in der alten Trasse) nach Osten, „nach der Rödemisser Vorgeest“ verlegt (Abb. 4). Auf diesem Damm verlaufen heute noch die Straßen Zingel und Damm. Es ist zu vermuten, dass der nach Osten verlegte Brückenweg bereits als verhältnismäßig hoher, jedoch nicht ganz hochwasserfreier Damm hergestellt wurde<sup>3.5</sup>, um eine möglichst ständige Begeh- und Befahrbarkeit zu erreichen sowie eine Sicherheit des Dammbauwerks bei Sturmfluten. [Die damals unmittelbare Lage des Damms im Hochwasserbereich der Nordsee dürfte häufiger zu größeren Schäden geführt haben, sodass später auch noch eine Böschungssicherung mit Steinen durchgeführt wurde, worauf der damals gebräuchliche Name „Rödemisser Steindamm“ hinweist.]<sup>3.6</sup>

Dass dieser Damm noch keine Deichfunktion besaß, wird aus einer frühen Darstellung Husums in dem bekannten Städteatlas von Braun und Hogenberg deutlich<sup>3.7</sup>. Auf diesem Kupferstich führt eine Brücke über die Au und verbindet Stadt und Damm (Abb. 5).

Diese Darstellung war übrigens zum Zeitpunkt der Herausgabe dieses Bandes im Jahr 1588 bereits überholt. Die kartographischen Vorarbeiten müssen bereits einige Zeit vor 1582 abgeschlossen gewesen sein, denn in diesem Jahr wurde die Brücke durch eine Spülschleuse ersetzt<sup>3.8</sup>. Die tief gelegene Marsch des Autals zwischen Husum und Rödemis konnte nun durch Aufstauen des bei hohen Fluten eingeströmten Wassers bei Ebbe als Spülbecken zur Schlickräumung für den Husumer Hafen genutzt werden<sup>3.9</sup>. Die Flächen des Staubeckens (Abb. 6) zwischen Husum und Rödemis, auf alten Karten als „Salze Gräsung“ bezeichnet, hatten also durch die Abdämmung keine besondere Verbesserung erfahren; allerdings konnte eine Überflutung durch etwaige Sommerhochwasser durch Absenken des „Schottes“ [= Schütz] von den zum Mähen oder Weiden genutzten Flächen abgehalten werden. Im Übrigen wird die Fläche nach dem Dammbau auch nicht mit der sonst üblichen Bezeichnung „Koog“ versehen, wodurch deutlich wird, dass der 1432 geplante Deichbau offensichtlich nicht zustande kam.

Im Übrigen zeigt die Errichtung der Spülschleuse im Jahr 1582, dass es damals bereits erhebliche Probleme mit der Verschlammung des Hafens gab.

Über den Hafen selbst gibt es im 15. Jahrhundert nur wenige, indirekte Nachrichten. Im April 1458 verpfändet ein Husumer sein Haus, „dat belegen ys by dem water uppe

dem orde<sup>43.10</sup>. Einen deutlicheren Hinweis auf den Hafen findet man in einem „Privilegium der van Amstelredame“ vom 8. Dezember 1461, erteilt durch den dänischen König Christian L, der es den Amsterdamern gestattet, Waren aus dem Bereich der Ostsee in Flensburg anzulanden, auf dem Landweg nach Husum zu befördern und dann von dort in die Niederlande zu verschiffen<sup>3.11</sup>. Eine andere Urkunde aus dem Jahr 1499 deutet darauf hin, dass Husum zu dieser Zeit schon eine Schiffbrücke besessen haben dürfte, denn in dieser Urkunde über einen Hausverkauf heißt es über den Standort des Gebäudes: „... westlich der Marienkirche an der Südseite nächst der Brücke ..“<sup>43.12</sup>.

An dieser Stelle ein Hinweis zu früheren Hafenanlagen: Holzspundwände waren selten und kamen meist erst im 17. Jahrhundert in Gebrauch. In der Regel lagen die Schiffe an so genannten „Schiffbrücken“ (Abb. 7). Dies waren hölzerne - häufig recht schmale - Brückenstege mit Reibehölzern am Rande des Fahrwassers. Dahinter lag eine Uferböschung, die zum Land hin mit Faschinen gegen Auswaschung gesichert wurde. Für den Transport der Schiffsfrachten war die Schiffbrücke in Abständen durch Querbrücken mit dem Land verbunden. [Eine hölzerne Schiffbrücke, ähnlich der Dampfschiffbrücke von 1859<sup>3.13</sup>, wie Fotos vom Anfang des 19. Jahrhunderts zeigen, gab es in

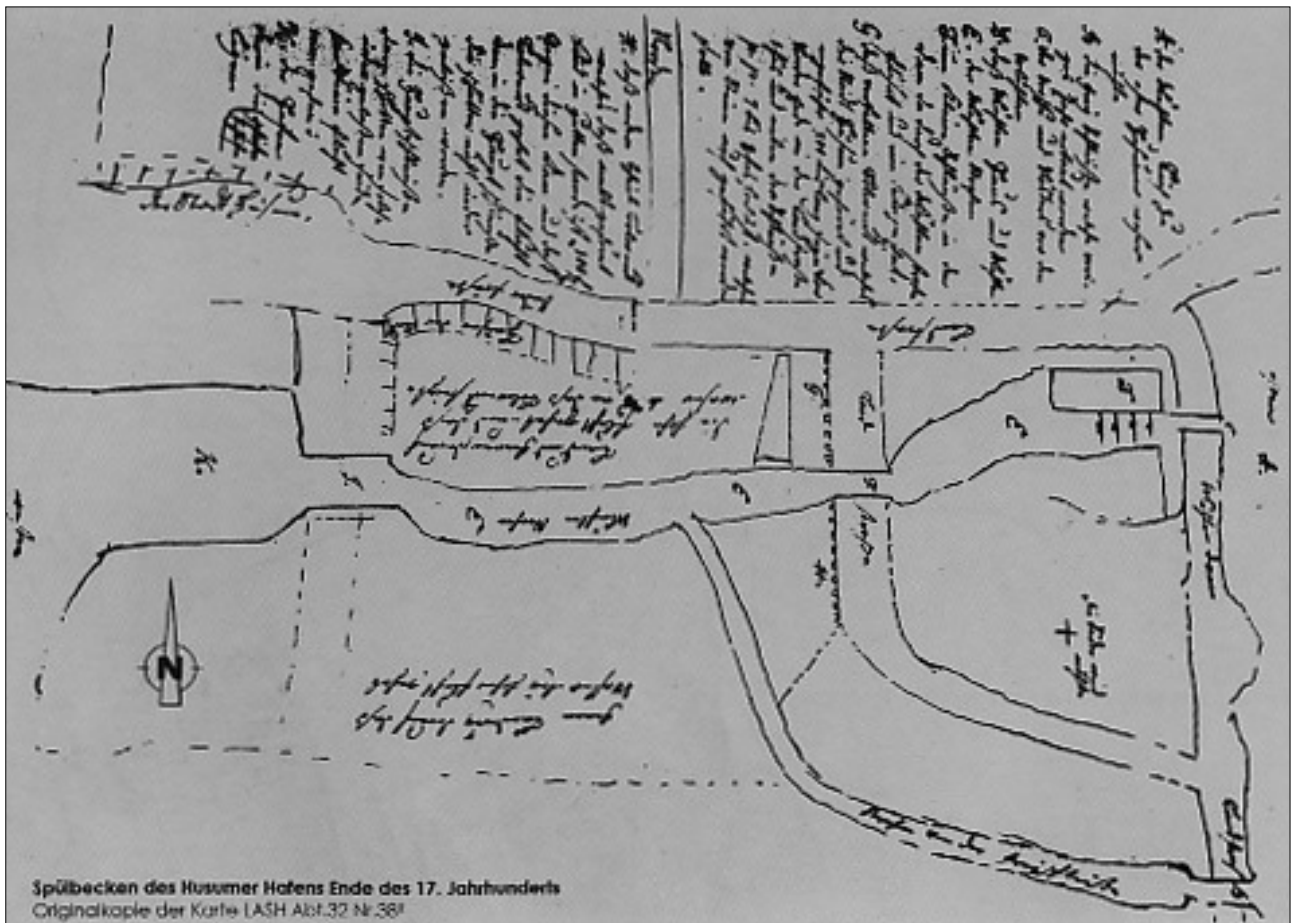


Abb. 6: Zeitgenössische Darstellung des Staubeckens „Salze Gräsung“.

Husum noch im Außenhafen hinter der Klappbrücke bis in die dreißiger Jahre des vorigen Jahrhunderts.] In der Ortsbezeichnung „Schiffbrücke“ ist diese Form einer Hafenanlage in Husum erhalten geblieben. Im Übrigen findet man Hinweise auf Schiffbrücken noch in vielen Siedlungsbezeichnungen an europäischen Küsten, z. B. die Stadt Brügge in Belgien, die Deutsche Brücke im norwegischen Bergen u.Ä.

Mit einer Verfügung von König Friedrich I. vom 11. April 1526 taucht zum ersten Mal eine Urkunde auf, in der erhebliche Hafenbaumaßnahmen in Husum geplant werden<sup>3,14</sup>. Der König befiehlt den Husumern den Ausbau des Hafens. Es heißt hier:

„... bevelhnen wy denn vann Huszum datt hovet [= Höft = Anlegestelle] by dem water tho buwennde, einen Krann effte wippenn unnd wage uptorichtennde und inn guden weszennde tho holdennde ...“

Damit auch entsprechend Platz zum Anlanden und Lagern von Gütern im Bereich der heutigen Schiffbrücke geschaffen werden konnte, heißt es weiter:

„... tho der behoff des rumes by dem hovede dar de krann wippenn unnd wage stann unnd de guder liggenn mögen, szollenn de Huser vor ann dem water herneget by dem hovede stannde, gebrakenn, dalgelecht unnd wechgenamenn werdenn wente de halenn ghate ...“

Für die damalige Zeit war das ein sehr aufwändiges Hafenbauprojekt (Abb. 8). Eine ganze Häuserzeile zwischen der Krämerstraße und der Hohlen Gasse wurde niedergelegt! Der Hafen wurde am Ufer in diesem Bereich mit einer Schiffbrücke versehen. [Sicher waren hier auch schon vorher einfachere Anlegestege vorhanden; da der Herzog in dieser Urkunde jedoch ausdrücklich den Ausbau des Hafens befiehlt, dürfte der Zustand des Hafens vor diesem Ausbau vermutlich ziemlich mangelhaft gewesen sein.]

In der Zwischenzeit waren auch zwei größere Deichbauprojekte im Bereich des Husumer Hafens durchgeführt worden:

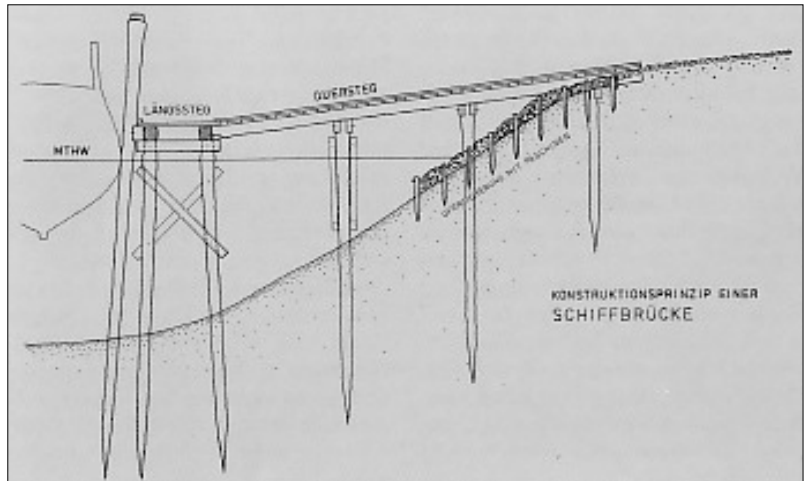


Abb. 7: Konstruktionsprinzip einer Schiffbrücke.

1. der Bau des nördlichen Südermarschdeiches [auch Rödemisser Deich genannt] nach Lundenberg 1468<sup>3,15</sup>
2. die Eindeichung des Porrenkooges, vermutlich vor 1529<sup>3,16</sup>.

Durch den Bau des nördlichen Südermarschdeiches wurde die Insel Lundenberg mit dem Festland verbunden, nachdem sie ursprünglich ein Teil des alten Nordstrandes war und erst nach mehreren Sturmfluten hiervon getrennt wurde. Gleichzeitig hatte die aus mehreren kleinen Kögen bestehende Südermarsch etwa ihre heutige Ausdehnung erreicht.

Bereits die Anlage des Brückweges oder Brückenweges von Husum nach Rödemis hatte das Volumen des Tidebeckens im Mündungsbereich der Husumer Au verkleinert und damit die Räumkraft vermindert. Hiermit begann vermutlich das Problem der Verschlickung des Husumer Hafens. Diese Situation dürfte sich durch die Anlage des nördlichen Südermarschdeiches von Rödemis nach Lundenberg und den 1484 errichteten höheren Damm von Husum nach Rödemis, als Ersatz für den 1483 zerstörten Brückweg, noch verstärkt haben. Der nördliche Südermarschdeich hatte jedoch auch eine positive Seite: Durch ihn wurde der Hafen vor dem direkten Wellenangriff bei südlichen bzw. südwestlichen Stürmen besser geschützt.

Wann der Porrenkoog gewonnen wurde, ist nicht schriftlich überliefert. Das geschah wahrscheinlich schon vor

1529. Eine Beliebung [entspricht heute etwa einer Verordnung] für den Nordhusumer Koog [= Porrenkoog, vgl. auch<sup>3,16</sup>] durch den Amtmann Detlef von Ahlefeldt vom 6. Mai 1529 beschreibt die Rechte und Pflichten der Landeigentümer des Kooges und deutet darauf hin, dass der Koog schon etwas länger bestand. Auch der südliche Porrenkoogdeich verkleinerte den Mündungstrichter und damit das Tidebecken der Au und verschärfte sicherlich die Probleme der Hafenschlickung.

Die neue Spülschleuse von 1582, die hier Abhilfe schaffen sollte, erfüllte anscheinend auch nicht die in sie gesetzten Erwartungen. So heißt es bei Boetius:

„Außerdem ist jenes Aubett selbst höchst seicht (Abb. 9), und würde sogar von selbst zuschlickern, wenn die Strömung des von der Geest herabfließenden Wassers fehlte. Daher ist auch die Au 1597 größtenteils in ein neugegrabenes Bett umgeleitet worden“<sup>43,17</sup>.

Dieses Problem blieb der Stadt auch weiterhin erhalten, denn in einer Karte der Stadt Husum von 1692 findet sich ein Vermerk im Hafen vor der Schiffbrücke: „Husumer aw so meiß zugeslikt“<sup>43,18</sup>. Da dieser Plan auch den Hinweis enthält: „Husumer große Schleuße [= Zingelschleuse] so reparirt werden sol“, so mag auch die mangelnde Funktion der beschädigten Schleuse dazu beigetragen haben,

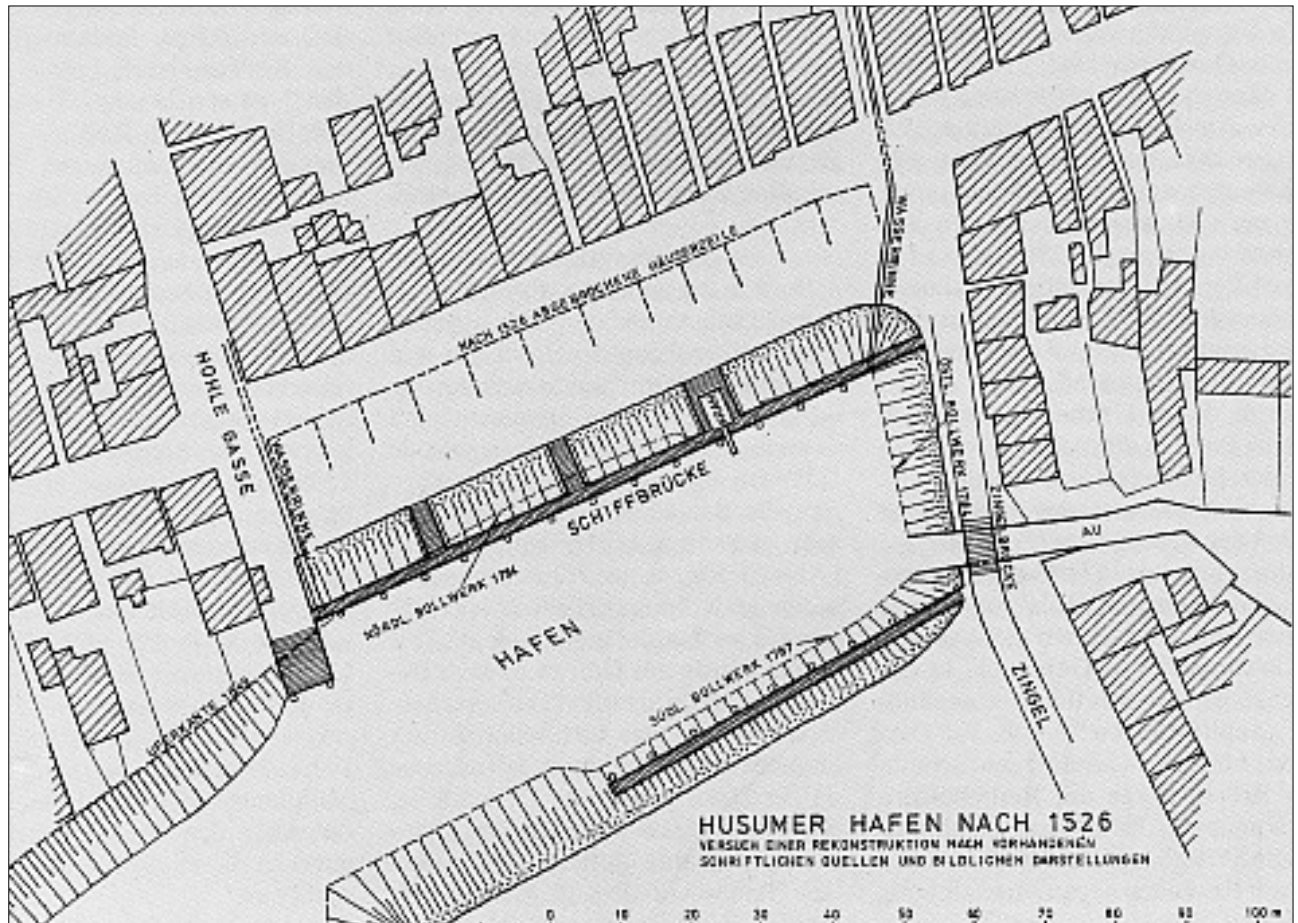


Abb. 8: Husumer Hafen nach 1526.

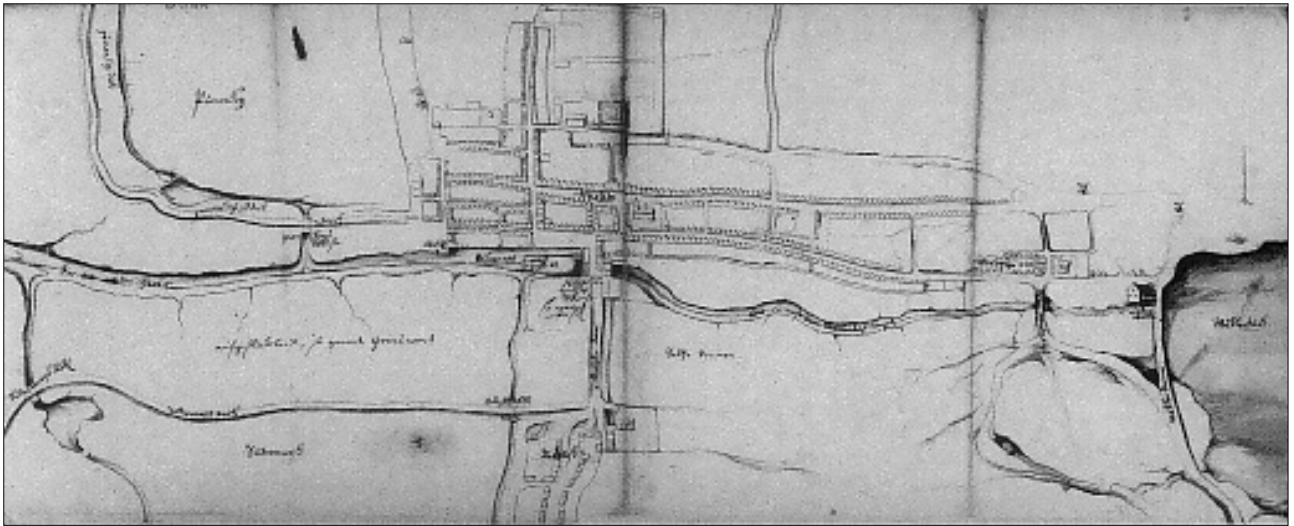


Abb. 9: Husum 1692, Originalzeichnung = 32 x 84 cm.

dass der Hafen nicht ordentlich vom Schlick befreit werden konnte. Auf das Verschlickungsproblem wird jedoch auch in späterer Zeit immer wieder hingewiesen. In einer Reisebeschreibung von 1770 heißt es: „Die Stadt ... hat an ihrer Aue für mittelmäßige und kleine Schiffe einen ziemlichen Hafen.“ Bemängelt wird hier jedoch, dass der im Hafen befindliche Schlamm nicht durch das Wasser der Stadtschleuse ausgespült werden, sondern nur mit Karren herausgebracht werden kann<sup>3.19</sup>. In seinen „Streifzügen durch Schleswig-Holstein“ beschreibt Theodor Mügge 1846:

„Auf der Hever schwimmen größere Schiffe bis auf eine Meile an die Stadt, allein nur kleinere Schiffe können zur Fluthzeit ganz hinein gelangen. In Folge dieses ungünstigen Verhältnisses hat Husum nie ein bedeutender Handelsplatz werden können ...“

Dass dies nicht immer so war, weiß Mügge auch, denn er berichtet weiter:

„... wohl aber ist zu verschiedenen Zeiten sein Verkehr zu einer temporären Wichtigkeit gelangt, wie z. B. im 15. Jahrhundert, wo Brabanter und Holländer seine Märkte besuchten ...“<sup>3.20</sup>.

Wie bereits dargestellt, hat sich das Verschlickungsproblem des Hafens sicherlich durch die verschiedenen Deichbaumaßnahmen verstärkt. Daher ist es sehr wahr-

scheinlich, dass noch im 15. Jahrhundert günstigere Wassertiefenverhältnisse herrschten, die auch das Anlaufen von größeren Schiffen aus den Niederlanden, wie es Mügge beschreibt, erlaubten. Es kann angenommen werden, dass der Ende des 16. Jahrhunderts einsetzende wirtschaftliche Niedergang der Stadt Husum u. a. auch ein Ergebnis der mangelnden Schiffbarkeit des Hafens war. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass, obwohl bereits manuell betriebene Räumgeräte im Wasserbau - besonders in den Niederlanden - seit dem 18. Jahrhundert eingesetzt wurden und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die ersten Dampfbagger aufkamen<sup>3.21</sup>, die Entfernung des Schlicks im Binnenhafen in Husum in den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts neben maschinellen Baggern teilweise auf archaische Weise durch Förderung des Schlicks auf Schuten von Hand vorgenommen wurde<sup>3.22</sup>.

#### Anmerkungen

- 3.1 MÖLL, S. 3, Nr. 5
- 3.2 FISCH II, S. 331 sowie FISCH III, S. 58f
- 3.3 LASS I, S.33
- 3.4 Falck, N. [Hrsg.]  
Heimreich, Anton, Nordfresische Chronik, Tondern 1819, Teil I, S. 260 Der Zeitpunkt der Zerstörung des Brückenweges

von Husum nach Rödemis wird von den verschiedenen Chronisten Nordfrieslands zeitlich unterschiedlich angegeben. Heimreich nennt das Jahr 1484 für den Neubau des Dammes nach Rödemis, schreibt aber auch, dass andere das Jahr 1488 setzen.

Eine Stützung für den genauen Zeitpunkt der Zerstörung der Verbindung von Husum nach Rödemis ergibt sich aus den Daten von Sturmfluten im 15. Jahrhundert bei Heimreich [S. 277]:

„... und abermals A.1483, so die erste Fluth ist, die gar gewiß und un zweifelhaftig [!] beschrieben gefunden wird, welche von dem Tage, an welchen sie am 16. Oct. ergangen, die fünfte Gallenfluth wird geheißten,...“

Dieser Hinweis deckt sich zeitlich mit dem Zeitpunkt der Zerstörung bei Laß [1.4, S. 33] und passt sehr gut zu den Angaben für die Errichtung des neuen Dammes 1484 bei Boetius ‚De Cataclysmo Nordstrandico.‘ [QUFGSH, Bd. 25, S. n 74]

Sax vermerkt [Werke zur Geschichte Nordfrieslands und Dithmarschens, Bd. 3 Nordstrand, St. Peter-Ording 1984, S. 110]:

„Eod. [1468] ist die Husumer Damm an den jetzigen Ort verleget worden.“

Diesem Zeitpunkt traut Sax offenbar selbst nicht ganz, denn er vermerkt:

„J.C. i.s.B.w.g. c.7.; [J. C. = Iven Cnutzen bzw. Iven Knutzen],

Boeth. [Matthias Boetius] in C.N. s. 99 setzet Ao. 1484.“

3.5 Die Dammhöhe liegt heute bei knapp 4,0 m NN.

In einem Brief an den Kanzleirat Lassen vom 4. April 1761 heißt es:

„Gleichwie aber die ordinaire und extraordinaire Fluth in die den Damm qu. zu westen liegende, die Saltze-Gräbung benahmte niedrige Gegend und bis an den Damm [Osterhusumer Steindamm, heute Beginn der Ostenfelder Straße in Osterhusum] selbstem darum einfließet,...“

[LASH Abt. 32 Nr. 38<sup>11</sup> Amt Husum]

Zu dieser Zeit lag der Damm noch im unmittelbaren Einflussbereich der Nordsee.

3.6 HWB Nr. 21 v. 20. Mai 1832:

„Am Montag, den 28sten Mai d. J. sollen die Frühjahrsarbeiten am Südermarschdeiche öffentlich verdungen werden; die Licitacion nimmt beim *Rödemisser Steindamm* ihren Anfang,...“

3.7 Braun, Georg / Hogenberg, Franziscus *Civitates orbis terrarum*, Bd. 4, S. 33 „Husenum ducatus Slesvicensis ad sinum Heveream opp.“, Köln 1588

3.8 FISCH II, S. 331

Otto Fischer berichtet, dass die im „Husumer Damm“ [= Rödemisser Damm bzw. Rödemisser Steindamm] vorhandene Schleuse 1582 durch eine Spülschleuse ersetzt wurde. Zu

dieser Zeit befand sich jedoch noch keine Schleuse im Damm. [Vgl. hierzu 1.4, S. 33.] Johannes Laß beschreibt hier den Damm als Brückenweg; dies bedeutet, dass 1582 die vorhandene *Brücke* durch ein Sielbauwerk ersetzt wurde.

[Vgl. auch die unter 3.7 genannte Stadtansicht, die die Brücke im Rodemisser Damm zeigt.] Leider nennt 4 Otto Fischer keine Quelle für den Schleusenbau von 1582. Die Kämmerrechnung der Stadt Husum für das Jahr 1582 weist keine besonderen Ausgaben im Bereich des Hafens aus. Jedoch sind im Rechnungsbuch der Kämmerei 1582 größere Ausgaben für das Bollwerk und auffallend viele Schutenbewegungen mit Kleiboden im Hafen verzeichnet, die auf ein umfangreiches Bauvorhaben hindeuten. [KANF D2-649, D2-650]

3.9 Das Gebiet des Spülbeckens geht sehr gut aus einer Karte der unteren Mühlenau aus dem 18. Jahrhundert hervor. Damit das zu Spülzwecken einströmende Wasser nicht den Standort der Osterhusumer Wassermühle gefährdet, sichert die zu einem Damm ausgebaute „Landstraße“ nach Mildstedt [= Osterhusumer Steindamm] den Mühlenbereich [LASH Abt.32<sup>11</sup>].

3.10 MÖLL, S. 7, Nr. 12

3.11 MÖLL, S.8, Nr. 13

3.12 MÖLL, S. 39, Nr. 115

3.13 KANF D2-433, Dampfschiffbrücke v. 1859 im Husumer Außenhafen

3.14 MÖLL, S. 89, Nr. 255

3.15 u.a. Sax, Peter  
Descriptio Hardae Südergosicae ... S. 110

„A.1468 ist deren zu Römbß Ihre Haf od See Teich über den Brügg Weg nach dem Simonsberg-Haf Teich u. also an den Fincken Teich zugeschlagen“.

In: Peter Sax Werke zur Geschichte Nordfrieslands und Dithmarschens, Bd. 3 St. Peter-Ording 1984, S. 110

3.16 MÖLL, S. 34, Nr. 103. Hinweis auf Nordhusumer Mark, vermutlich Porrenkoog.

3.17 Boetius, Matthias, *De Cataclysmo Nordstrandico*, herausgegeben und übersetzt von Uwe Hartz. In: *Quellen und Forschungen zur Geschichte Schleswig-Holsteins*, Bd. 25, S. 74, Neumünster 1940

3.18 LASH Abt.402 A20 Nr. 11

3.19 le.in: HN v. 19. 02. 1976

Auszug aus: Hansen, Johann Friedrich, *Staatsbeschreibung des Herzogthums Schleswig, Flensburg 1770*

3.20 Mügge, Theodor, *Streifzüge durch Schleswig-Holstein*, Frankfurt a. M. 1846, S. 273

3.21 Conradis, Heinz, *Die Naßbaggerung bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts*, Berlin 1940

3.22 Mündliche Mitteilung des ehemaligen Bauarbeiters Heinrich Carstensen, Berliner Str. 21, Husum, an den Verfasser 1990. Der Schlick wurde von Schlickbrettern [= floßähnliche Bohlenplatten] auf eine längsseit liegende Schute geschaufelt.

## Abbildungen

### Abb. 4

Husum - Situation Mühlenau und Hafen vor 1483. Zeichnung des Verfassers. -- Grundlagen der Rekonstruktion:

1. Blatt 298 Husum [Topographische Karte der Königl. Preuss. Landesaufnahme 1878. Herausgegeben 1880]  
Charte über die Feldmark der Stadt Husum von Landmesser J. Jensen, Winter 1849. KANF 4 WI/19. Maßstab = 1:2940
2. LASS I, S. 33  
„1484 ist der Damm zwischen *Husum* und *Rödemis* (t) samt der Brücken oder Schleuse/ da sie jetzt noch vorhanden/ gelegen worden. Vorhin sind sie über einer Brücke über die Aue gefahren/ welche recht Süden mittagwärts von der Hohlen Gasse nach *Rödemis* und dem breiten Wege zu/ gelegen war. Dieser Weg ist der Brückweg genennet/ und der *Rödemisser* Haupt- oder Haffteich ging zu Westen des Brücken-Weges stracks her. Als aber die *Rödemisser* und ihre Mit*Interesenten* 1468. einen neuen Siel legen lassen wollten/ haben sie das Land/ welches jetzo an der we sterseite des breiten Weges lieget/ eingeteicht und den Siel in den neuen Teich geleet/ durch welchen 1483. auf *Lucien* Tag das salze Wasser geflossen/ und eine große Wehle gemachet/ und viel Landes mit dem daraufkommenden Sande verdorben/ wie auch verursacht/ daß/ wein man sich des Brückenweges nicht wie vorhin bedienen können/ die Auwer-Brücke gegen Osten nach der *Rödemisser* Vor-Geest verleet worden.“
3. M. Anton Heimreichs nordfresische Chronik, herausgegeben von Dr. N. Falck. Nachdruck der Ausgabe Tondern 1819, Walluf bei Wiesbaden 1973  
Auf S. 277 Hinweis auf die o.g. Sturmflut von 1483:  
„... und abermals A. 1483, so die erste Fluth ist, die gar gewiß und unzweifelhaftig beschrieben gefunden wird [!], welche von dem Tage an, an welchem sie am 16. Oct. ergangen, die fünfte Gallenfluth wird geheißten,...“  
Danach wird auf eine fünf Wochen später folgende Sturmflut am Tage *Luciä* mit schweren Schäden auf Pellworm verwiesen. Hierdurch werden die zeitlichen Angaben bei Laß zur Zerstörung des Brückweges gestützt.
4. Bollwerksriß [= Bauplan] der Schiffbrücke von 1784 KANF D2/2135
5. FISCH II, S. 331  
„Neben Husum tritt auch das südlich gelegene ‚Rademise‘ (*Rödemis*) schon frühzeitig mit einem Hafen auf, der wahrscheinlich an einem Nebenarm der Husumer Au gebildet wurde.“
6. Schmeißer, Felix, Rund um den *Rödemisser* Hafen, in: Husumer Tageszeitung 1950 [Datum unbekannt] Hinweis auf den Namen Bootsfenne bei dem *Rödemisser* Hörn. Nach der Bedeichung 1486 [Irrtum des Verfassers; es muss 1468 heißen] von *Rödemis* an den Finken- bzw. Finkhausdeich, Verlegung des Hafens an die Nordseite des Deiches.

### Überlegungen zur Rekonstruktion:

Die kartographische Grundlage bildet das unter Ziff. 1 genannte Messtischblatt. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Straßenzüge, wie sie diese Karte zeigt, bereits vor 1483 vorhanden waren. Der damalige Gebäudebestand ist nicht bekannt. Da die Grundstücke zu dieser Zeit im Stadtkern jedoch weitgehend bebaut waren, dürften die Abweichungen zur der genannten Topographischen Karte, die als Grundlage benutzt wurde, nicht sehr einschneidend gewesen sein. Durch die späteren Veränderungen im Hafenbereich [heutige Schiffbrücke/Hafenstraße] ist die damalige Bebauung völlig unbekannt. Die Darstellung wurde nach einer gewissen Wahrscheinlichkeit gewählt. Die Ausmündungen der Wasserrinnen aus dem Innenstadtbereich von der Hohlen Gasse und von der Twiete finden sich im Bollwerksriß [s. Ziff. 5] der Schiffbrücke. Sie dürften ebenso wie die Rinnen hinter dem Kirchhof und die so genannte Fule Rinne [Plan/Süderstraße] zur Entwässerung der höher gelegenen Stadtteile gedient haben, aber vermutlich auch als Vorläufer einer Schmutzwasserkanalisation. Zum Verlauf des Brückenweges sei auf den Text von Johannes Laß verwiesen [Ziff. 3]. Über den *Rödemisser* Hafen ist nichts Genaues bekannt. Seine dargestellte Lage vor dem Lagedeichszielzug ist jedoch sehr gut denkbar, da hier der Außendeichspriel [Ausmündung des Lagedeichszielzuges] im *Rödemisser* Vorland [früher Grönswort] eine beachtliche Breite besitzt [vgl. dazu Ziff. 6 und 7], sodass eine Nutzung für kleinere Fischerei- und Transportfahrzeuge nahe liegt. Als Hinweis auf eine Anlegestelle in *Rödemis* kann auch ein Vermerk bei Laß anlässlich von Schäden durch den Bruch des Mühlendamms am 4. März 1610 angesehen werden: „... das Plankwerk und Brück-Gerüst auf Poggenberg [= Poggenburg],... wurden gänzlich weggerissen/...“ [LASS I, S. 84]. Der Hof Poggenburg wird bereits vor 1483 erwähnt [z. B. bei Kambeck, W., Die Husumer Südermarsch, Bredstedt 1973, S. 7: Aggi Bodesen erwirbt 1467 Land in *Rödemis* „genomet Poggenburg geest“]. Die übrige im Plan dargestellte Bebauung von *Rödemis* ist frei gestaltet.

Der 1484 gebaute Damm nach *Rödemis* [später auch *Rödemisser* Steindamm genannt] ist in dem Plan eingestrichelt eingezeichnet [Zingel/Damm]. Auffallend ist, dass der zerstörte Brückenweg von der Hohlen Gasse nach *Rödemis* im Gegensatz zum heutigen Damm eine sehr gradlinige Nord-Süd-Trasse aufweist, wodurch auch die Angaben von Laß [Ziff. 1] wie auch anderer Chronisten [Heimreich, Sax, Boetius] gestützt werden.

### Abb. 5

*Husum ducatus Slesvicensis ad sinum Heveram oppidum*. Kupferstich 17 x 45 cm.

aus: Braun, Georg/Hogenberg, Franciscus, Civitates orbis terrarum, Bd. 4, Köln 1588 Vgl. Klose, Olaf/Martius, Lilli, Ortsansichten und Stadtpläne der Herzogtümer Schleswig, Holstein und Lauenburg, Neumünster 1962, Textband S. 165, Nr. 1, und Bildband S. 88

Abb. 6

Zeitgenössische Darstellung des Staubeckens „Salze Gräsung“  
LASH Abt. 32 NR. 38<sup>11</sup>

Abb. 7

Konstruktionsprinzip einer Schiffbrücke. Zeichnung des Verfassers

Abb. 8

Husumer Hafen nach 1526. Zeichnung des Verfassers  
Grundlagen der Rekonstruktion:

1. Kupferstich vgl. Abb. 5
2. Kupferstich *Grundriß der Stadt und des Schloßes Husum ao 1651*. Matthias u. Nicolas Peters Goldschmide gebr. Husum sculp. 17,5 x 27,3 cm  
Aus: Dankwerth, Caspar, *Neue Landesbeschreibung der zwey Herzogthümer Schleswich und Holstein, ... Husum 1652*, nach S. 78, zusammen mit Hadersleben, Ripen und Tondern
3. Karte von Husum 1692  
LASH Abt. 402 A 20 Nr.11
4. Grundriß der Stadt Husum des Landmessers Ingwer Jakobsen 1775  
KANF 4 W/19, Maßstab ca. 1:4400
5. Charte über die Feldmark der Stadt Husum von Landmesser J. Jansen, Winter 1849  
KANF 4 W/8, Maßstab ca. 1:2940
- 5a. Stadt und Feldmark Husum copirt von C. Fr. Hansen, Husum 1872  
KANF 4 W/8, [entspricht praktisch 4 W/19], Maßstab ca. 1:2940
6. Karte über das Husumer Stadtfeld zusammengetragen nach alten Karten durch Schmitz, Kataster-Supernummerar, Husum im März 1873, Maßstab 1:6400  
KANF 4 W/13
7. Übersichtskarte über die Stadtlage von Husum  
Entworfen und zusammengetragen nach den Gemarkungskarten im März und April 1892, Maßstab 1 :1500. [Enthält die Quartiereinteilungen der Stadt und die Quartiersnummern der Gebäude]. KANF 4 W/15
8. Blatt 298 Husum [Topographische Karte der Königl. Preuss. Landesaufnahme 1878. Herausgegeben 1880, M1:25 000. Die nachfolgenden Topographischen Karten tragen die Nummer 1520 Husum]
9. Bollwerksriß [= Bauplan] der Schiffbrücke 1784  
KANF D2/2135
10. Bollwerksriß Hafensüdseite 1787  
KANF wie vor
11. 1499. Hausverkauf eines Hauses „westlich der Marienkirche, an der Süderseite nächst der *Brücke*“. [Hervorhebung durch den Verfasser]  
MÖLL, S. 39, Nr. 115

12. 1526. Erteilung von Privilegien durch König Friedrich I. von Dänemark an die Stadt Husum. [MÖLL, S. 89, Nr. 255f]

Unter Punkt 6. wird der Ausbau des Hafens angeordnet:

„Thom Sosstenn Gunnen und tolathehn und bevelhehn wy denn van huszum dat hove by dem water tho buwennde, einen Krann effte wippen und wage uptorichtende unnd inn guden weszende tho holdende ...“

Weiter heißt es:

„... tho der behoff des rumes by dem hove de dar de krann wippen und wage stann und guder lighenn mögen, szollenn de Husumer vor ann dem water hernegeest by dem hove stannde, gebrakenn dalgelecht unnd weg genamenn werden wente de halenn ghate ...“

Nach der Zerstörung des Brückenweges von der Hohlen Gasse nach Rödemis [vgl. Hinweise zu Abb. 4, Nr. 3] und der Errichtung des Rödemisser Dammes 1484 ergab sich für Schiffe die Möglichkeit, weiter östlich im Bereich der heutigen Schiffbrücke anzulegen. Der unter Ziff. 1 genannte Kupferstich von Braun und Hogenberg aus dem Jahr 1588 zeigt diese Situation. Dieser Stich gibt die wesentlichen Merkmale der Stadt gut wieder, enthält aber - wie in dieser Zeit üblich - auch einige Darstellungen, die stark von der Wirklichkeit abweichen: Das Schloss wird durch eine Drehung um ca. 90° von seiner architektonisch interessanteren Seite dargestellt und die Kirche, als optischer Mittelpunkt der Stadt, wird stark vergrößert. Die Straßenzüge sind ziemlich real, jedoch nicht der Gebäudebestand, dieser soll nur einen ungefähren Eindruck von der Bebauung vermitteln. Die Brücke über die Au war schon 1582 durch eine Spülschleuse ersetzt, die kartographischen Vorarbeiten zu diesem Stich sind vermutlich schon vor 1582 abgeschlossen gewesen. Der Hafen ist bei Braun und Hogenberg scheinbar mit einem Bollwerk versehen. Dies war m. E. jedoch noch nicht vorhanden. Vielmehr deutet die auch heute noch vorhandene Bezeichnung *Schiffbrücke* darauf hin, dass der von König Friedrich I. befohlene Hafenausbau [vgl. Ziff. 12] in Form einer Brückenkonstruktion erfolgte. Der Begriff „Brücke“ in der unter Ziff. 11 genannten Urkunde deutet im Übrigen darauf hin, dass es bereits vor dieser Anordnung des Königs in diesem Bereich des Hafens eine ähnliche Anlegemöglichkeit gab, die aber wegen der noch vorhandenen dichten Bebauung bis ans Ufer Be- und Entladevorgänge nur mit Schwierigkeiten zuließ, ebenso war kein Platz für eine Zwischenlagerung der Frachtgüter vorhanden.

Die Lage der Schiffbrücken auf der Nord- und Südseite lässt sich im Wesentlichen nur vermuten. Doch die unter Ziff. 5 genannte Karte gibt einige spärliche Hinweise:

- Der Standort des Krans ragt aus der Uferwand hervor. Dies zeigt auch der Bollwerksentwurf von 1784 [vgl. Ziff. 9]. Vorsprünge in einer Uferwand werden i. d. R. bei der Planung und Herstellung von Kajen vermieden, da sie für das Anlegen der Schiffe ungünstig sind. Es scheint, dass der Kranstandort ursprünglich ist und dass das Bollwerk vor dem Kran die Lage der alten Schiffbrücke angibt. Dass das Bollwerk 1784 etwas zurückgenommen wurde,

ist technisch einleuchtend, da sich im Bereich einer alten Pfahlgründung sowohl durch im Boden verbliebene Pfahlstümpfe wie auch durch die starke Verdichtung durch die Vorkonstruktion in diesem Bereich erhebliche Schwierigkeiten bei einer Neuräumung ergeben können.

- Im Süden des Hafenbeckens derselben Karte ist im Bereich der alten Schiffwerft [heute Standort des Rathauses] eine markante Rücknahme des Hafenufers erkennbar, die ungefähr der Lage des südlichen Bollwerks von 1784 [vgl. Ziff. 10] entsprechen dürfte.

Die Stadtansicht von Braun und Hogenberg [vgl. Ziff. 1] zeigt hier bereits eine Anlegestelle, die wahrscheinlich auch als Brücke konstruiert war, zumal das südliche Hafenufer zu dieser Zeit als Marschland des Rödemişser Vorlandes [Grönsort] noch sehr tief lag und wegen seiner Bodenbeschaffenheit sehr unwegsam war.

Die Wasserrinnen von der Hohlen Gasse und der Twiete sind im Ansatz aus der Zeichnung des nördlichen Bollwerks von 1784 [vgl. Ziff. 9] entnommen. Es kann davon ausgegangen werden, dass sie zur Ableitung des Oberflächen- und Schmutzwassers der höher gelegenen Innenstadt [Neustadt, Großstraße, Schloßstraße und südlicher Marktplatz] gedient haben. Die abzubrechenden Häuser [vgl. Ziff. 5] befanden sich mit großer Wahrscheinlichkeit zwischen den Gebäudefluchten der Südseite der Wasserreihe und der Südseite der Krämerstraße.

*Abb. 9*

Husum 1692, Originalzeichnung = 32 x 84 cm  
LASH Abt. 402 A20 Nr. 11 [vorm. Abt. 7 Nr. 3213]

*Aus: Uwe Iben: Der Husumer Hafen. Husum Druck- und Verlagsgesellschaft, Husum 2004.*

# Der Hafenbau im 19. Jahrhundert

Uwe Iben

In den Jahren 1831 und 1832 wurde noch einmal die Erneuerung der hölzernen Bollwerke auf der Südseite und der Nordseite der Schiffbrücke ausgeschrieben<sup>5.01</sup>. Der Hafen befand sich jedoch zu Anfang des 19. Jahrhunderts bereits in einem sehr mangelhaften Zustand, wie Otto Fischer in seinem Werk „Nordfriesland“, Band 2 über das Wasserwesen an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste, Teil 3, beschreibt:<sup>5.02</sup>

„weil seit dem Ende der Blütezeit im Ausgang des 16. Jahrhunderts an ihm fast nichts mehr geschehen war:

Die damals in den Hafen hineingebauten, abgängig gewordenen Löschrücken waren im 17. Jahrhundert durch Bohlwerke [= Bollwerke] ersetzt, aber noch immer war der Abschnitt der Aue zwischen der Schiffbrücke und dem Löschrücken an der Kleikuhle entlang der heutigen Hafenstraße nicht als Kaje [= Kai] ausgebaut. Die Gärten der Hausgrundstücke der Wasserreihe stießen dort ans Ufer.“

Die Aue machte hier eine starke Ausbuchtung nach Süden und wird u. a. in einem Plan der Stadt Husum des Land-

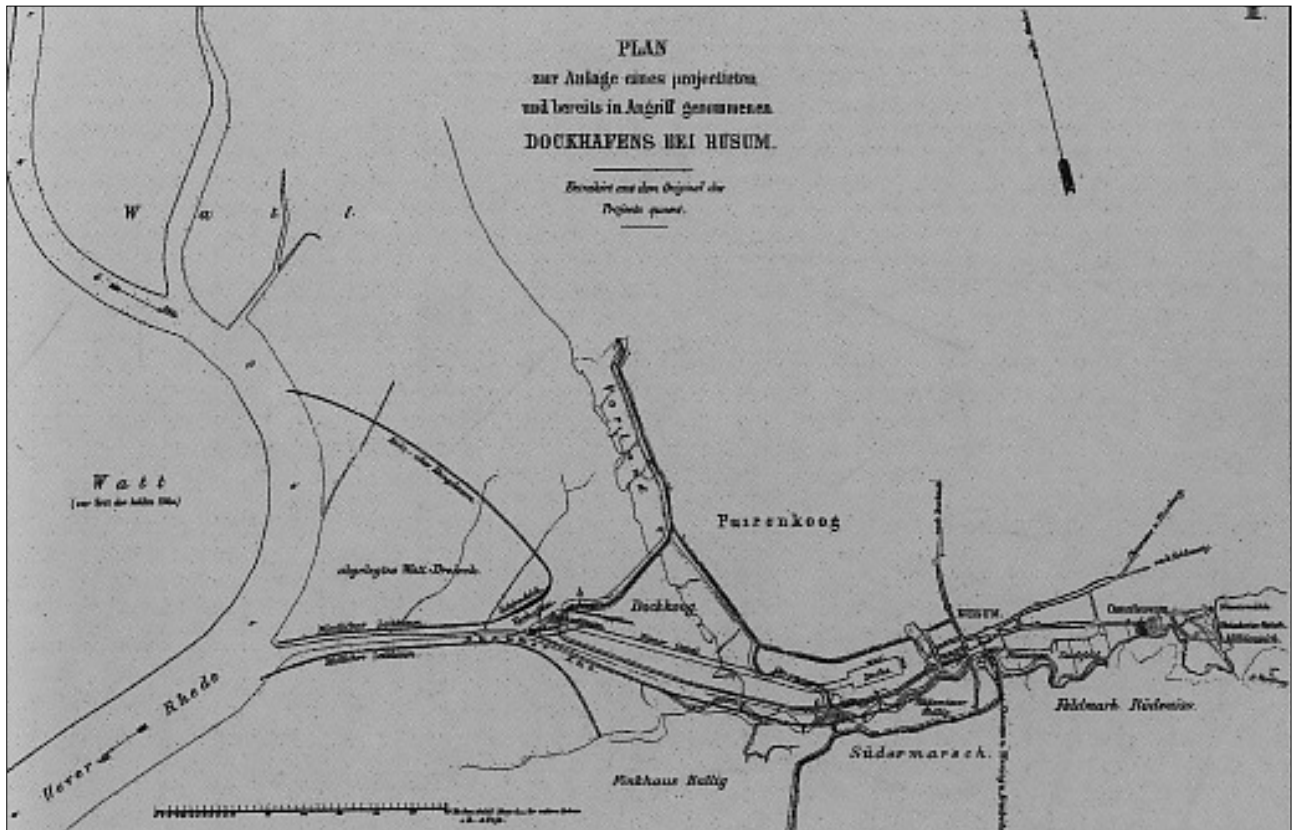


Abb. 22: „Plan zur Anlage eines projecirten und bereits in Angriff genommenen Dockhafens bei Husum“

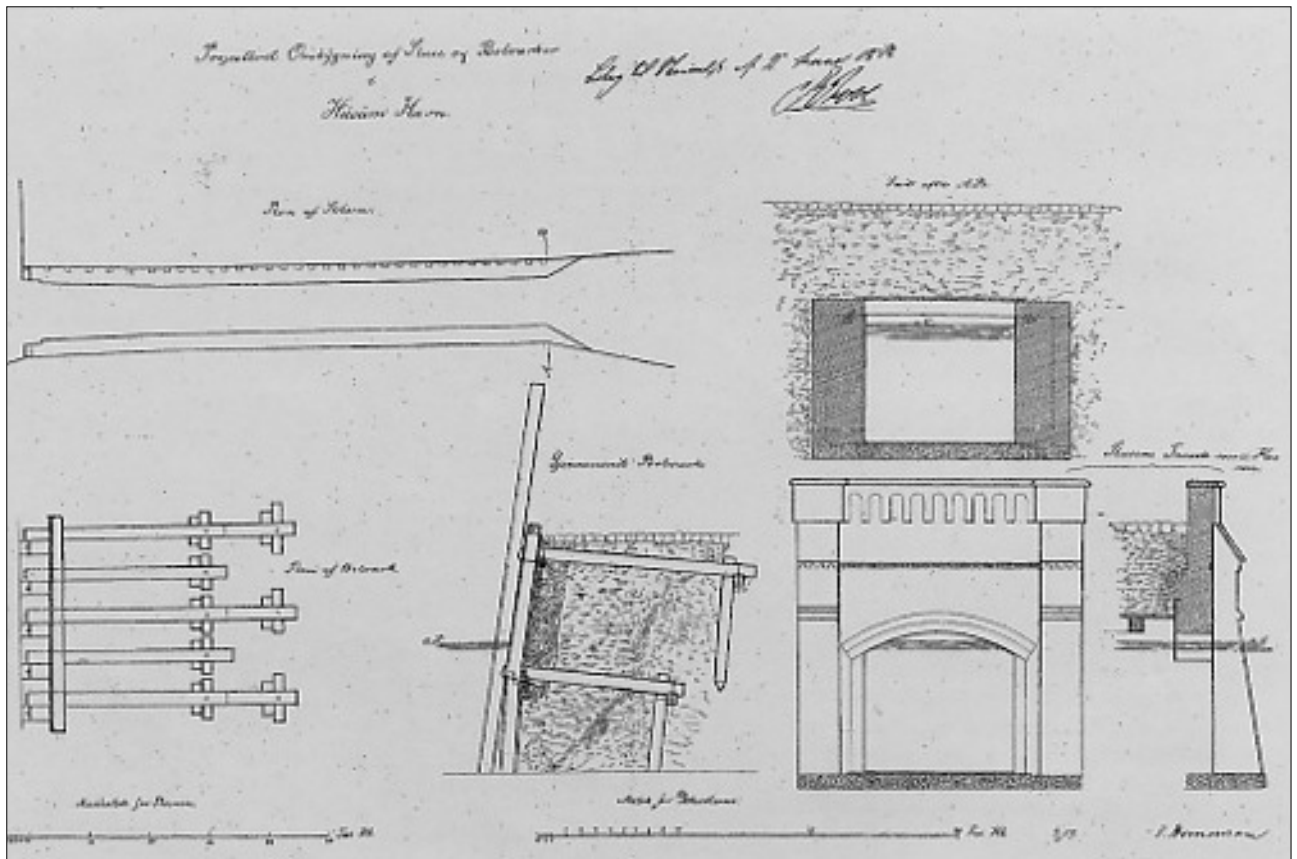


Abb. 23: Plan der Zingelschleuse von 1858

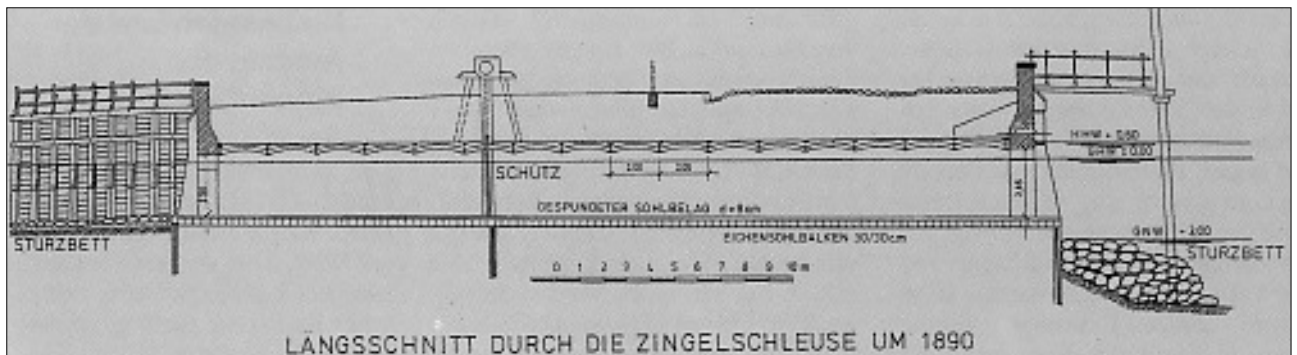


Abb. 24: Längsschnitt der Zingelschleuse

messers Ingwer Jakobsen von 1775 als „Sandaué“ bezeichnet.<sup>5.03</sup>

Weiter berichtet Fischer:

„Die Bohlwerke waren nur notdürftig unterhalten oder verfallen, der einzige Kran seit Jahren nicht mehr benutzbar. Noch schlimmer war der Zustand der Aue, deren Begradigung bereits im Jahre 1799 geplant, aber nicht verwirklicht worden<sup>5.04\*</sup>.

(Hierzu ist allerdings anzumerken, dass der an dieser Stelle besonders angesprochene Durchstich des Mettgrundes bereits vor der nachfolgend beschriebenen Hafenanplanung im Jahr 1841 durchgeführt worden war<sup>5.05</sup>.)

Im Jahre 1842 wurde durch den Deichkommissar Petersen auf Pellworm eine Planung für einen umfassenden Ausbau des Husumer Hafens vorgelegt (Abb. 22). Der Hauptansatz dieser Planung war der Ausbau eines Dockhafens westlich des Porrenkooges<sup>5.06</sup>. Weiter waren eine Vertiefung des Hafens sowie ein Umbau der Spülschleuse [= Zingelschleuse] geplant.

Die Pläne wurden von der dänischen Regierung im Grundsatz gebilligt, durch ein Gutachten von niederländischen Ingenieuren der Waterstaaten geprüft und mit einigen Anmerkungen und u. a. mit dem Hinweis auf den erforderlichen Bau einer zweiten Seeschleuse versehen. Am 1. Juli 1847 trat die Stadt Husum den Hafen an die dänische Staatsbauverwaltung ab und leistete für den Ausbau einen Zuschuss von 40.000 Rtl. Kurant<sup>5.07</sup>.

### *5.1 Eindeichung des Dockkooges und Umbau der Zingelschleuse*

Als erster Bauabschnitt war die Eindeichung des Dockkooges für die Jahre 1847 bis 1850 geplant. Hiermit verbunden war die Einrichtung eines Kehrdammes auf der Südseite der Aumündung bis zur Hever, um die Verschlickung des Hafens zu verringern. Gleichzeitig sollte die Au bis an die Stadt begradigt und mit Buhnen gesichert werden, wie es aus einer Karte des Deichkommissars Petersen hervorgeht<sup>5.11</sup>.

Zu diesem Bauabschnitt gehörte auch der Umbau der Zingelschleuse von 1858 (Abb. 23/24). Diese Schleuse, die nach verschiedenen Sanierungsarbeiten im Kern noch heute vorhanden ist, wurde auf einer Pfahlgründung mit ei-

nem Bohlenrost und einer Bodenplatte aus Ziegelmauerwerk errichtet.

Die Deckenkonstruktion der neuen Schleuse bestand aus so genannten „preußischen Kappen“. Zwischen Stahlträgern [NP 47<sup>1</sup>/<sub>2</sub> = Normalprofil, H = 47,5 cm] wurden Felder aus gewölbtem, bewehrtem Beton geschüttet und danach mit einer unbewehrten Deckbetonschicht als Korrosionsschutz versehen.

Diese für damalige Zeiten recht moderne Konstruktion hat sich trotz der ziemlich ungeschützten Deckenträgerkonstruktion an sich recht gut gehalten. Es gab zwar Reparaturen 1906 und 1931 sowie 1961 eine umfassendere Sanierung mit einem neuen Einlaufbauwerk aus Beton, die ursprüngliche Schleusenkonstruktion ist im Wesentlichen jedoch immer noch vorhanden und hat mit einer Lebensdauer von fast 150 Jahren ein für ein Wasserbauwerk beachtliches Alter erreicht<sup>5.12</sup>.

2002 wurde der Zustand der Schleuse erneut untersucht und es wird überlegt, in welcher Form eine umfassende Sanierung durchgeführt werden soll<sup>5.13</sup>. (Ein Punkt dürfte den heutigen Wasserbauern sicherlich dabei noch einiges Kopfzerbrechen bereiten: Das alte Notsiel durch den Rödemisser Damm zu dem heute nicht mehr vorhandenen Lagedeichaußenpriel [heute Parkplatz hinter den Stadtwerken], das für alle älteren Schleusenbauten immer wieder aktiviert werden konnte, ist nicht mehr vorhanden [vgl. Abb. 45, Buchstabe G] und die dichte Bebauung am Zingel dürfte für eine Umleitung der Au während der Bauzeit sicherlich sehr hohe Aufwendungen erfordern.)

Zu diesem so genannten „kleinen Projekt“ gehörte auch die Anlage eines Spülbeckens, das im östlichen Bereich der Dankwerth-Straße lag, erst in den 50er Jahren bei einer größeren Auregulierung verfüllt wurde und heute als Parkplatz vor dem Finanzamt genutzt wird<sup>5.14</sup>. Die Spülwirkung der Zingelschleuse, für die früher die gesamte Marschfläche zwischen Husum und Rödemis, die so genannte „Salze Gräsung“, genutzt wurde, wurde durch diese verhältnismäßig kleine Auverbreiterung jedoch nicht wesentlich verbessert, sodass neben einer Aubegradigung 1873 ab 1874 eine mehr oder weniger ständige Baggerung mit Eimerkettenbaggern erforderlich wurde<sup>5.15</sup>.

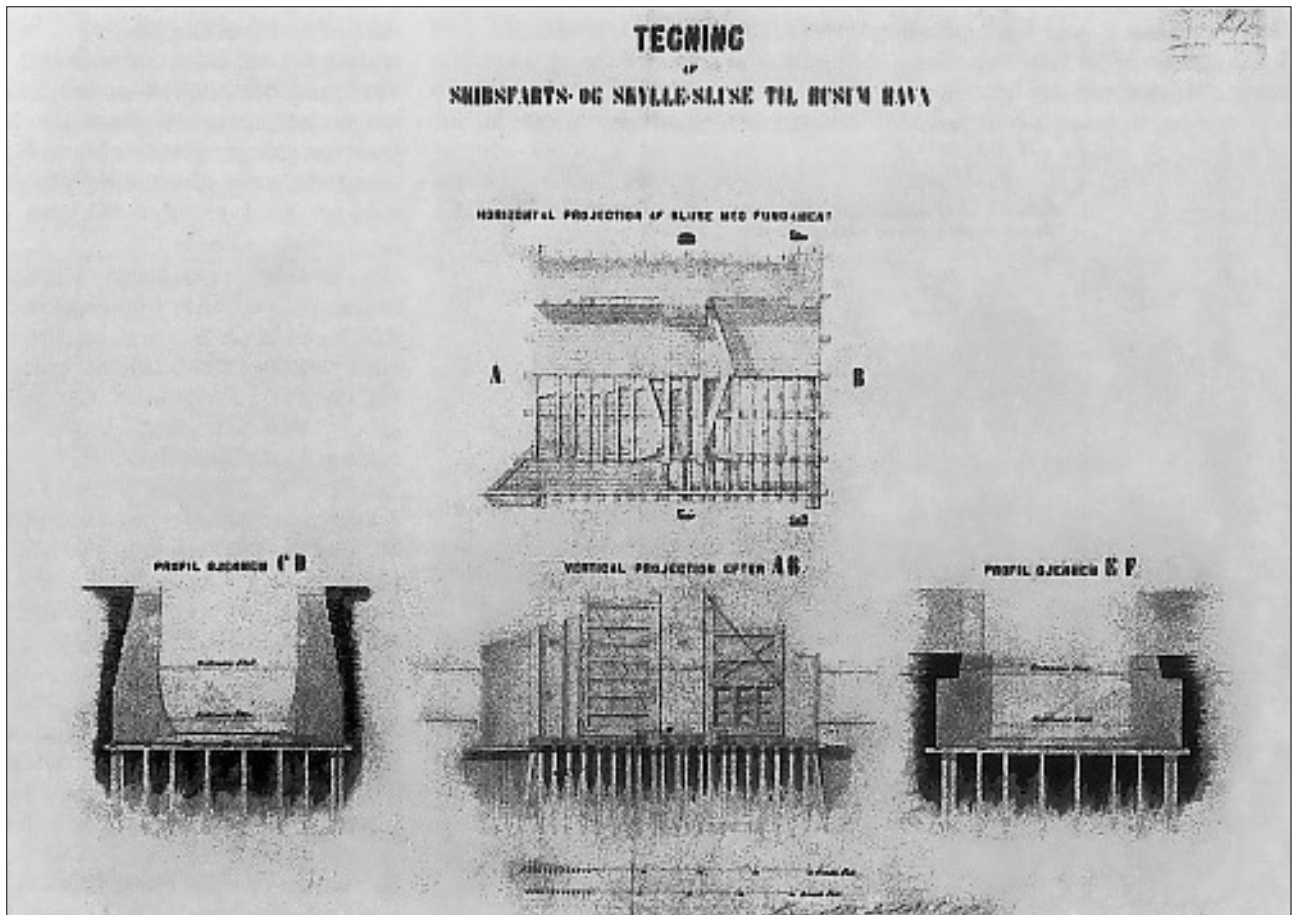


Abb. 25: Plan der Seeschleuse von 1858

### 5.2 Der Bau der ersten Seeschleuse

Zu dem sog. „kleinen Projekt“ des Hafenausbaus nach den Plänen von 1847 gehörte auch der Bau einer Seeschleuse. Bis dahin war der niedrig gelegene Teil der Stadt Husum schutzlos größeren Fluten ausgeliefert. Durch den Bau dieser Seeschleuse zwischen dem Rödemişser Seedeich und dem Porrenkoogdeich, unmittelbar hinter dem jetzt noch bestehenden Trockendock des Amts für ländliche Räume wurde die Stadt von nun an vor Überflutungen gesichert. Diese Schleuse war noch recht einfach konstruiert. Sie erhielt nur ein einfaches zweiflügeliges Sturmfluttor und ein ebenfalls nur einfaches zweiflügeliges Ebbetor. In der Was-

serlinie hatte die Schleuse eine Breite von 8,00 m und die Drempehöhe [Drempe = Schwelle bzw. Sohle] lag nur 20 cm unter MTNW [Mitteltideniedrigwasser]<sup>5.21</sup> (Abb. 25). Da bei höheren Wasserständen die Fluttore der Schleuse geschlossen bleiben mussten, wurde seewärts auf der Porrenkoogseite ein hölzernes Bollwerk erbaut, um auch in diesem Fall einlaufenden Schiffen eine sichere Anlegemöglichkeit zu bieten<sup>5.22</sup>.

Wegen der geringen Abmessungen dieser Schleuse wurde allerdings bereits 1904/05 der Neubau einer Seeschleuse erforderlich<sup>5.23</sup> (Abb.26).

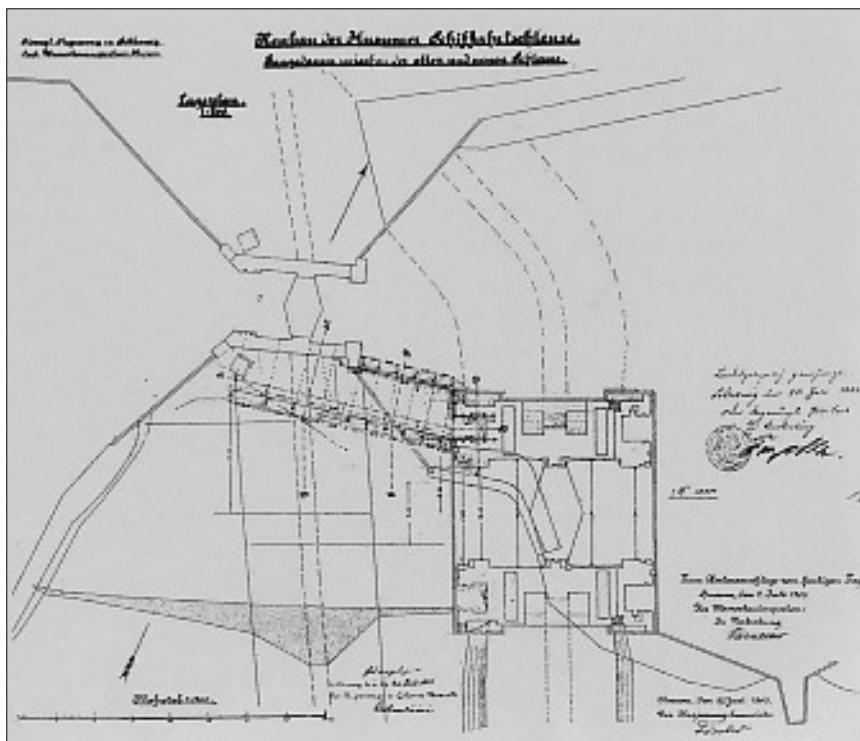


Abb. 26: Übersichtsplan „Neubau der Husumer Schiffschleuse“

### 5.3 Die Erneuerung der Kaianlagen und der Ausbau des Binnenhafens

Die schleswig-holsteinische Erhebung 1848-1850 hatte die Arbeiten am Husumer Hafen zeitweilig ins Stocken gebracht. Die vorgesehene Erneuerung der Kaianlagen kam unter dänischer Regierung nicht mehr zur Ausführung<sup>5.31</sup>.

Nach dem von Dänemark verlorenen Krieg fiel Schleswig-Holstein 1864 an die verbündeten Gegner Preußen und Österreich. Es kam jedoch bald darauf zum Bruch zwischen den ehemaligen Alliierten und in einem „beispiellos kurzen Feldzug“ wurde Österreich 1866 besiegt; nachdem es seine Rechte an Schleswig-Holstein im Friedensvertrag vom 23. August 1866 aufgeben musste und die Erbansprüche des Großherzogs Peter II von Oldenburg finanziell abgefunden worden waren, wurde Schleswig-Holstein 1867 durch Wilhelm I. annektiert und zur preußischen Provinz erklärt<sup>5.32</sup>.

Nachdem der im Staatsvertrag von 1847 mit der dänischen Regierung vorgesehene Ausbau eines Dockhafens von der preußischen Verwaltung sehr bald aufgegeben wurde, begann man ab 1874 mit dem Ausbau des Binnenhafens (Abb. 27).

Die ziemlich verfallenen hölzernen Bollwerke wurden in mehreren Bauabschnitten durch Schwergewichtsmauern<sup>5.33</sup> ersetzt (Abb. 28/29). Man begann mit dieser Maßnahme an der Schiffsbrücke. Vor dem alten Holzbollwerk wurden Holzpfähle mit einer leichten Neigung zur Landseite in den Grund gerammt und durch ein Balkenrost verbunden. Auf dieser Unterkonstruktion wurde eine hölzerne Bohlenlage als Fundament für Schwergewichtsmauern aus Hartbrandsteinen gelegt. Die Mauerkrone wurde anschließend mit starken Granitplatten abgedeckt. Zur Sicherung der Mauer gegen Schiffsstöße wurden

in ungefähr 6 m Abständen hölzerne Reibepfähle vor die Mauer gerammt und durch Sattelhölzer mit der Mauer verbunden.

Die einzelnen Bauabschnitte sind aus der Aufstellung auf S. 34 ersichtlich. Im Bereich der Hafenstraße wurde der Hafen erheblich verbreitert. Hierzu wurden die bis ans Ufer führenden Grundstücke der Wasserreihe erheblich verkleinert. Der große Bogen der hier verlaufenden sog. „Sandau“ wurde beträchtlich durch eine Abbaggerung abgeflacht, und parallel zu den Arbeiten an den neuen Kaianlagen wurde auch noch ein bedeutender Teil der Wasserreihengrundstücke für den Ausbau der bis dahin noch nicht bestehenden Hafenstraße verwendet<sup>5.34</sup>.

Im Bereich der westlichen Hafenstraße und der Kleikuhle wurde für die Kaianlagen eine andere Schwergewichtskonstruktion gewählt. Anstelle der bis dahin gehenden massiven Schwergewichtsmauer wurde hier eine Schwergewichtsgewölbemauer errichtet (Abb. 30/31). Es wurden hier in Abständen auf einer im Prinzip gleichen Unter-

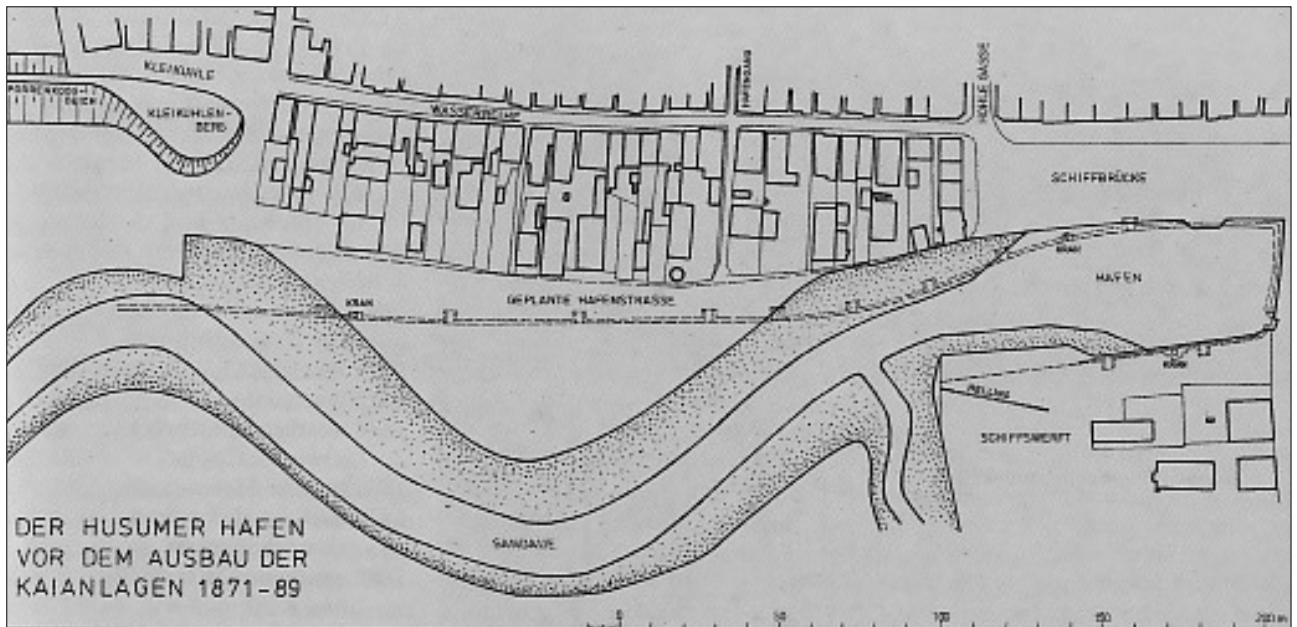


Abb. 27: Der Husumer Hafen vor dem Ausbau der Kaianlagen 1871-89

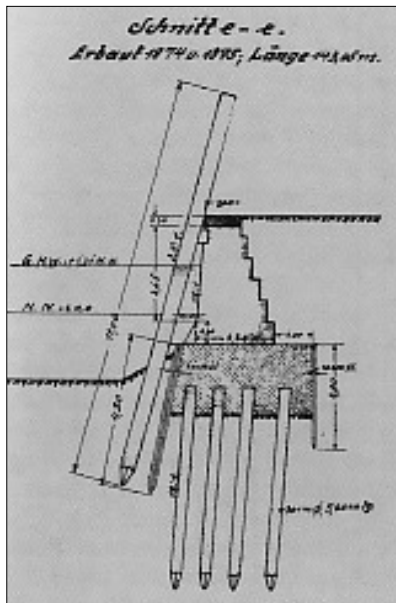


Abb. 28: Schnitt durch die Kaimauer im Bereich der Schiffbrücke

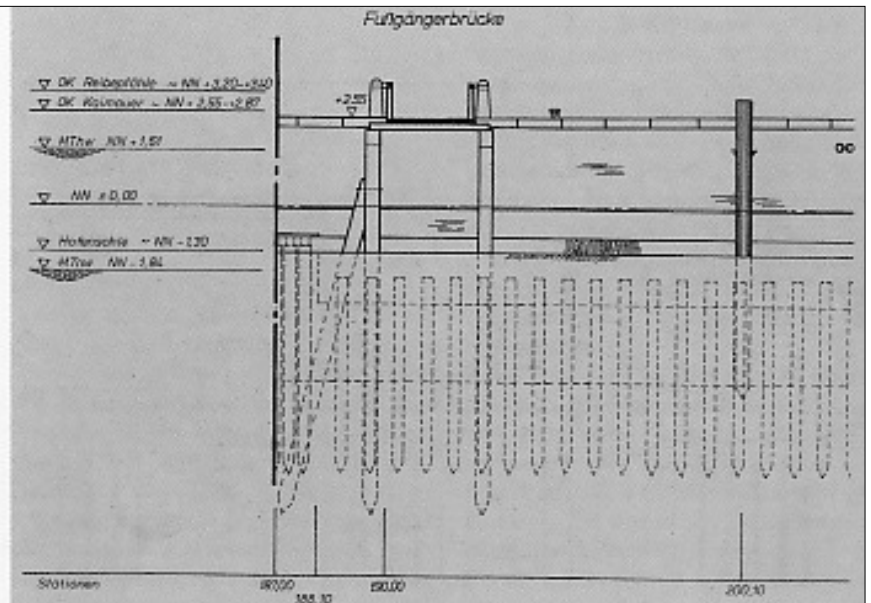


Abb. 29: Teilansicht der Kaimauer der Abb. 26





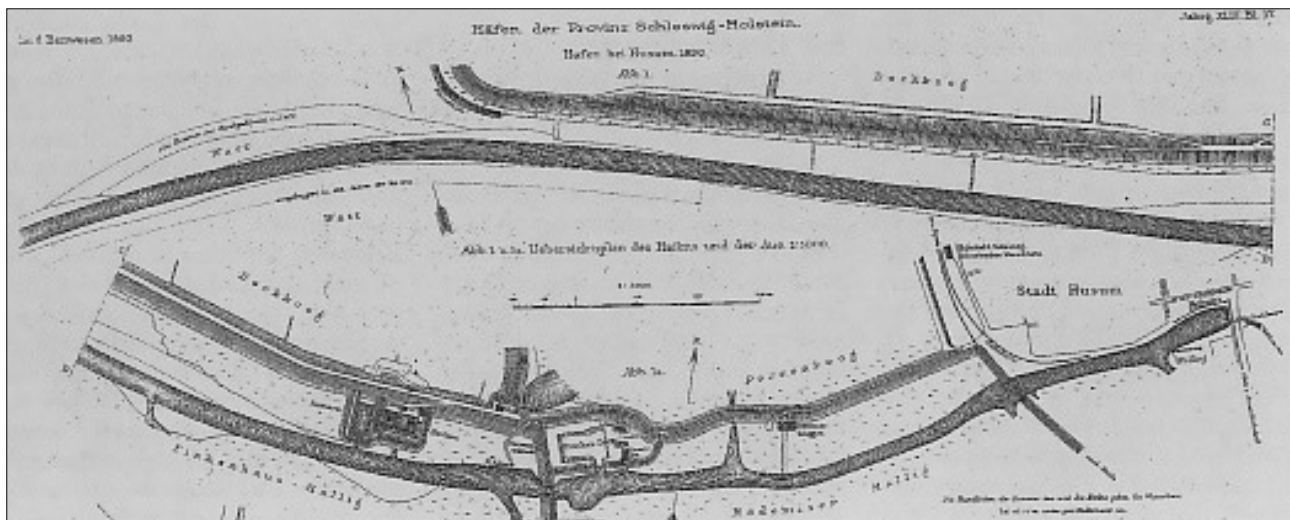


Abb. 34: Ausschnitt aus der Karte „Häfen der Provinz Schleswig-Holstein, Hafen Husum 1890“

Gleichzeitig wurde von hier aus ein Anschlussgleis zur Marschbahn errichtet. 1899 pachtete die Köhn-Compagnie von der Husumer Lagerhausgesellschaft ein Grundstück südlich des Speichers auf der Südseite des Hafens, um hier eine Möbelfabrik zu errichten<sup>5.394</sup>.

#### 5.4 Der Beginn des Ausbaus im Bereich des Außenhafens

Die baulichen Aktivitäten im Husumer Hafen führten Mitte des 19. Jahrhunderts zur ersten Errichtung eines Bauhofes der Wasserbauinspektion Husum auf der Nordseite des Außenhafens vor der neuen Schifffahrtsschleuse von 1858. Es entstanden Werkstattgebäude und ein Lagerplatz für Seetonnen. Das heute noch existierende Trockendock des Amtes für ländliche Räume wurde von 1874 bis 1877 erbaut. Ebenso wurden zu dieser Zeit die ersten Liegeplätze für den Dampfbagger „Herkules“ [= Eimerkettenbagger], den Dampf Schlepper „Delphin“ [mit Radkastenantrieb] und die dazugehörigen Prähme [damals Stahlschuten mit Holzboden] geschaffen<sup>5.41</sup>.

Östlich vom Auslauf des Porrenkoogsiels wurde als erste private Anlage im Außenhafen ein Petroleumschuppen erbaut<sup>5.42</sup>. 1879 wurde das Schwojeloch vor dem Porrenkoogsiel hergestellt, um das Wenden der Viehtransporter im Hafen zu erleichtern<sup>5.43</sup> (Abb. 33).

Auch wurden gegen Ende des 19. Jahrhunderts die ersten Anlegeplätze im Außenhafen geschaffen (Abb. 34). Sie wurden erforderlich, weil durch den Bau der Eisenbahndrehbrücke mit ihren an starre Fahrpläne gebundenen Öffnungszeiten der Schiffsverkehr zum Binnenhafen stark behindert wurde. Auf der Nordseite des Außenhafens westlich der Eisenbahndrehbrücke wurde 1894/95 eine 202 m lange Gordungswand hergestellt. Hierbei handelt es sich, wie ältere Fotos zeigen, um eine hölzerne Schiffbrückenkonstruktion, die noch bis Anfang der 30er Jahre des 20. Jahrhunderts genutzt wurde<sup>5.44</sup>.

Beim Bau der Marschbahn 1887 wurde auch der Rödemisser Priel [Ausmündung des Lagedeichszielzuges] verändert. Der Wasserlauf wurde auf die Westseite des Bahndamms zum Außenhafen hin verlegt. Die im Bereich des Binnenhafens verbleibende Fläche hieß nun die kleine Rödemisser Hallig. Der Altarm des Rödemisser Priels wurde einige Jahre später verfüllt und zur Hafenseite mit einem kleinen Deich versehen. Im Husumer Wochenblatt vom 8. Januar 1891 heißt es hierzu:

„Wie wir vernehmen, hat die Vertretung der Dorfschaft Rödemis[!] den Beschluß gefaßt, den innerhalb des Bahndamms gelegenen Theil der Rödemisser Hallig durch einen Deich am Ufer der Aue vom genannten Bahndamm bis hinter die Schiffswerfte gegen

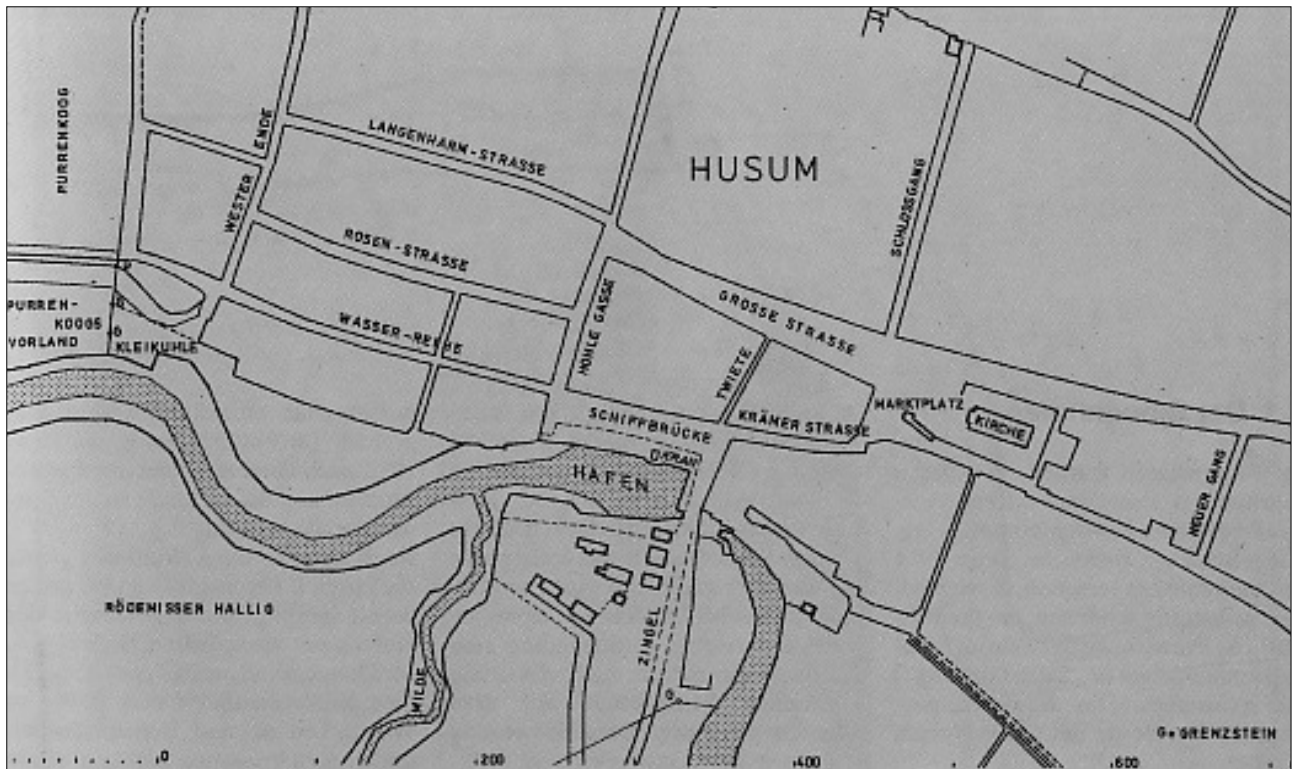


Abb. 35: „Charte über die Feldmark der Stadt Husum“

Überflutung zu schützen. Der tote Arm, die sog. ‚alte Aue‘ wird alsdann zugeworfen werden und somit ein werthvoller kleiner Koog geschaffen werden.“ (Abb. 35)

### 5.5 Baumaßnahmen im und am Außenfahrwasser

Am Ende des 19. Jahrhunderts wurden auch Veränderungen am Außenfahrwasser vorgenommen. 1873 wurde die Fahrrinne begradigt, auf 30 m verbreitert und auf 4 m Tiefe unter GHW [= gewöhnliches Hochwasser] ausgebagert<sup>5.51</sup>.

Als Maßnahme von privater Seite wurden an der Dockkoogspitze nach 1876 etwa in Höhe der 1962 zerstörten Gaststätte „Erholung“ zwei Ladebrücken zur Fahrrinne hin eingerichtet. Von hier aus wurde dann Vieh nach England exportiert. Nachdem jedoch das eine der beiden hierfür eingesetzten Dampfschiffe verloren ging und auch die Erträge nicht den Erwartungen der Betreiber entsprachen, wurde

der Viehversand von Husum nach England eingestellt und nach Tönning verlagert<sup>5.52</sup>.

Der Steindeich, wie die Dockkoogspitze noch bis vor kurzer Zeit genannt wurde, war offenbar bald nach der Erbauung des Kooges ein beliebtes Ausflugsziel der Husumer. Aus diesem Grund wurde auf der Rückseite des Dockkoogdeiches 1898 ein Ausflugslokal errichtet<sup>5.53</sup>, das bald großen Zuspruch, besonders in den Sommertagen, erlangte und bis zu seiner Zerstörung durch die große Sturmflut im Februar 1962 in Betrieb war.

Eine der vorgenannten Brücken wurde dann noch einige Jahre für Passagierverkehr mit einer Barkasse vom Binnenhafen zur „Erholung“ benutzt. Im Stadtarchiv gibt es Unterlagen über diese Motorbootverbindung für den Zeitraum von 1902 bis 1906<sup>5.54</sup>. Ein Foto aus dem Jahr 1923 zeigt die wahrscheinlich in der Sturmflut vom 30. August 1923 am Kopf zerstörte Brücke<sup>5.55</sup>.

## Anmerkungen

- 5.01 HWB vom 15. Mai 1831, S. 51 und vom 20. Juli 1832
- 5.02 FISCH II, S. 335
- 5.03 KANF 4W/9 „Grund-Riß ... der Stadt Husum“ aufgestellt 1775 durch den Landmesser Ingwer Jakobsen
- 5.04 FISCH II, S. 335
- 5.05 HWB vom 04. April 1841
- 5.06 FISCH II, S. 337
- 5.07 FISCH II, S. 337
- 5.11 FISCH II, Tafel 55
- 5.12 STBHU, „Sonderentwurf Sanierung Zingelschleuse (Schnitte)“, Ing.-Büro Kambeck, 6. 1. 1960 Zeichnung Nr. 60 000, M 1:100, 1:50
- 5.13 Angaben des Stadtbauamtes Husum
- 5.14 FISCH II, S. 338 und pers. Kenntnis des Verfassers
- 5.15 ZFB 1893, Sp. 69
- 5.21 Staeglich, Helmut, Der Hafen Husum und seine Schleusen, in: Heimatkalendar „Zwischen Eider und Wiedau“, Heft 1974, S. 30f, Husum [1973]
- 5.22 ZFB 1893, Sp. 70
- 5.23 wie 5.21, S. 31 „ Schon kurz nach ihrer Fertigstellung erwies sich die Schleuse als zu schmal [Hervorhebung durch den Verfasser], es mußte daher auf der Nordseite eine Schiffsanlegebrücke gebaut werden.“ Im Stadtarchiv gibt es entsprechende Pläne von 1859, die jedoch auf eine „Verlängerung der Dampfschiffbrücke in Husum“ hinweisen [KANF D2-433].  
Es ist zu vermuten, dass bereits beim Bau der Schleuse eine, wenn auch nur unzureichende, Brücke vorhanden war. Diese Brücke war jedoch hauptsächlich als Anlegeplatz für Fahrzeuge erforderlich, die wegen der bei Hochwasser geschlossenen Schleuse nicht in den Hafen einlaufen konnten. Warum die ZTF [vgl. auch Ziff. 5.22] die Anlage als „Bollwerk“ bezeichnet, ist unklar. Alle nachfolgenden Schleusenanlagen waren bzw. sind im Übrigen mit einem Anlegesteg für bei Hochwasser einlaufende Schiffe ausgerüstet.
- 5.31 FISCH II, S. 338
- 5.32 Brandt, Otto, Geschichte Schleswig-Holsteins, sechste Auflage, überarbeitet von Wilhelm Krüger, Kiel 1966, S. 237ff
- 5.33 FISCH II, S. 340, bzw. ZTV 1893, Sp. 70
- 5.34 ZFB 1893, Atlas Blatt 17  
„Häfen der Provinz Schleswig-Holstein. Hafen bei Husum 1890“ Aus dem Plan wird deutlich, dass das Nordufer des Hafens erheblich nach Norden zurückgelegt wurde und gleichzeitig die Hafenstraße mit der Bezeichnung „Chausurter Hafenweg“ eingerichtet wurde.
- 5.35 FISCH II, S. 340, bzw. ZTV 1893, Sp.70
- 5.36 ZFB 1893, Sp. 70 sowie Atlas Bl. 17
- 5.37 ZFB 1893, Sp. 71

- 5.38 Bertram, Frenz, Die Husumer Pferdebahn, in: Heimatkalendar „Zwischen Eider und Wiedau“ 1969, Husum [1968], S.99f
- 5.39 wie 5.38 sowie ZTV 1893, Sp. 71
- 5.391 Die blaue Mütze, Mitteilungsblatt der ehemaligen Rektor-Möller-Schüler Heft 15, Husum 1969, S. 34
- 5.392 ZFB 1893, Sp. 71
- 5.392 FISCH II, S. 342
- 5.393 Archiv der Firma P Peters, Husum
- 5.394 Wie vor
- 5.41 ZFB 1893, Sp.71f
- 5.42 ZFB 1893, Sp.70, FISCH II, S. 342
- 5.43 HWB, Nr. 71, v. 6. September 1871
- 5.44 Ansichtskarte der hölzernen Brückenkonstruktion mit dem Dampfer Thetis  
Verlag: Schlesische Lichtdruck- und graph. Kunstanstalt Breslau II (Tivoli), [vgl. Abb. 145]  
Aufnahme mit der Eisenbahndrehbrücke, die 1910 durch Klappbrücken ersetzt wurde.
- 5.51 ZFB 1893, Sp. 68
- 5.52 ZFB 1893, Sp. 69, bei FISCH II, S. 340 wird nur von einer Ladebrücke berichtet
- 5.53 Carstens, Goslar, Der Dockkoog bei Husum, in: Jahrbuch des Nordfriesischen Vereins, Heft 18, 1931
- 5.54 KANF D2-4233
- 5.55 Foto Hermann Iben 1923

## Abbildungen

### Abb. 22

„Plan zur Anlage eines projectirten und bereits in Angriff genommenen Dockhafens bei Husum“. Aus: v. Kaup / H. Petersen, Der Husumer Hafenbau, Husum 1848, Karte III.  
Graphische Bearbeitung Rainer Kühnast [wegen der Linienschwäche im Original]

### Abb. 23

KANF D2-2774, Plan der Zingelschleuse von 1858  
Bezeichnungen im Plan: Projekteret Ombygning af Sluse og Bollwærker i Husum Havn - Geplanter Umbau von Schleuse und Bollwerken im Hafen Husum  
Plan af Slusen = Plan der Schleuse [Draufsicht]  
Schnitt efter AB = Schnitt A-B  
Gjennemsnit Bolwærk = Querschnitt Bollwerk  
Slusens Facade mod Havnen = Schleusenansicht zur Hafenseite  
Plan af Bolwærk = Plan des Bollwerks [Schnitt in der Draufsicht]  
Maalestok for Planen - Maßstab des Plans (in Hamburger Fuß)  
Maalestok for Detaillerne = Maßstab der Details (in Hamburger Fuß)

O. F. = Ordinaer Flod = Gewöhnliches Hochwasser [heute Mittelhochwasser] Handschriftlicher Vermerk des Wasserbaudirektors, Kammerrat Growe  
Bilag til... Januar 1858 = Anlage zu ... Januar 1858

**Abb. 24**

Längsschnitt der Zingelschleuse. Zeigt die Deckenkonstruktion in Form sog. „Preußischer Kappen“ sowie die Sohlkonstruktion. Verkleinerte Nachzeichnung des Verfassers nach einer nur noch schwer erkennbaren Bestandszeichnung der Preußischen Wasserbauinspektion Tönning, Tönning 1924. Kopie des Planes vom Stadtbauamt Husum

**Abb. 25**

Plan der Seeschleuse von 1858. Der Originalplan, der sich vormalig in der Plankammer des Wasser- und Schifffahrtamts in Tönning befand und in einem Aufsatz von Helmut Staeglich, Tönning, in dem Heimatkalender für Nordfriesland 1974, „Zwischen Eider und Wiedau“, auf S. 30 unter der Bezeichnung „Tegning af Skibfarts- og Skillesluse til Husum Havn“ veröffentlicht wurde, ist leider verschollen. Weder das Wasser- und Schifffahrtamt in Tönning noch die Gesellschaft für Tönninger Stadtgeschichte konnten etwas über den Verbleib des Planes berichten. Auch das LASH, das den Bestand alter Pläne vom WSA Tönning übernommen hatte, war nicht im Besitz der Zeichnung. Ebenso vergeblich blieben Nachfragen bei Det Køngelige Bibliotek, København, dem Rigsarkivet in København sowie dem Handels- og Søfartsmuseet auf Schloss Kronborg. Der dargestellte Plan fand sich schließlich als fotografische Ablichtung auf einem Archivblatt des Wasser- und Schifffahrtamtes Tönning beim AIR in Husum unter der Bezeichnung Neg.Nr. 75/4, Projekt 1857. Die leider nicht sehr gute Qualität der Plankopie enthält folgende Einzelheiten:

- oben: Horizontal projection af sluse med fundament [= Draufsicht der Schleuse mit dem Fundament]
- links: Profil gjennem CD [= Querschnitt CD (in der Kammermitte)]
- Mitte: Vertical projektion efter AB [= Längsschnitt AB]
- rechts: Profil gjennem EF [= Querschnitt EF (Auslaufseite)]

**Abb. 26**

Übersichtsplan „Neubau der Husumer Schifffahrtsschleuse. Fangedamm zwischen der alten und neuen Schleuse.“ [Fangedamm = ein Erdamm zwischen zwei gegeneinander verankerten Spundwänden zur vorübergehenden Sicherung von baulichen Anlagen im Wasserbau].

Zeichnung der Königl. Regierung Schleswig, Kgl. Wasserbauinspektion Husum.

Zum Kostenanschlag vom heutigen Tage, Husum, den 8. Juli 1903

Der Wasserbauinspektor: In Vertretung *Varneseur* [?]

Fotografische Darstellung auf dem gleichen Archivblatt wie Abb. 25. Neg. Nr. 75/5, Projekt 1903

**Abb. 27**

Der Husumer Hafen vor dem Ausbau der Kaianlagen 1871-89. Zeichnung des Verfassers. Grundlagen der Rekonstruktion:

- Charte über die Feldmark der Stadt Husum, zusammen getragen und gezeichnet im Winter 1849 von J. Jansen, bestellter Vermesser. KANF 4W1/19
- Städtebauliche Situation am Husumer Innenhafen 1890  
Auszug aus einem Entwurf für die Gleisarbeiten am Innenhafen des Technischen Eisenbüros, Berlin Kgl. Eisenbahn-Betriebs-Inspektion in Husum, M 1:500

**Abb. 28**

Schnitt durch die Kaimauer im Bereich der Schifffbrücke. Ausschnitt aus dem Plan „Husumer Innenhafen“ vom Wasserbauamt Husum.  
Kopie des Planes vom Amt für ländliche Räume, Husum

**Abb. 29**

Teilansicht der Kaimauer der Abb. 26. Auszug aus dem Plan „Husumer Innenhafen, Sanierung der Kaimauer, Blatt 4“. Landesregierung Schleswig-Holstein, Amt für Land- und Wasserwirtschaft Husum, Abteilung Wasserwirtschaft, Husum 15. 03. 1989. Kopie des Planes vom Amt für ländliche Räume, Husum

**Abb. 30**

Schnitt durch die Kaimauer im Bereich der Hafenstrasse. Planausschnitt und Kopie wie in Ziff. 26

**Abb. 31**

Teilansicht der Kaimauer der Abb. 29.  
Planausschnitt und Kopie wie in Ziff. 26

**Abb. 32**

Ausschnitt aus der Karte: „Häfen der Provinz Schleswig-Holstein, Hafen Husum 1890“, hier Abb. 2 „Der innerste Hafen“. Aus ZFB Atlas Jahrgang XLIII [1893], B1. 17

**Abb. 33**

Ausschnitt aus: „Inventarienzzeichnung [= Bestandszeichnung] Husumer Schifffahrtsschleuse, Blatt 1“  
Königliche Regierung zu Schleswig, Königliche Wasserbauinspektion Husum, Husum 6. März 1905, zeigt das Schwojeloeh [Kopie im Privatbesitz des Verfassers]. Die Zeichnung wurde vom Verfasser um die Spundwand aus dem Jahr 1905/06, das Silo von 1911 [vgl. Anmerkungen Ziff. 6.28] um eine nicht mehr bekannte Badeanstalt sowie um die Gleisanlagen ergänzt. [Grundlage Ergänzung aus KANF D2-3484, „Lageplan der Hafenanlagen“ vom 8. Februar 1911]

*Abb. 34*

Ausschnitt aus der Karte: „Häfen der Provinz Schleswig-Holstein, Hafen bei Husum 1890“

Abb. 1 und la. „Übersichtsplan des Hafens und der Aue“. Aus ZFB Atlas Jahrgang XLIII [1893], B1. 17

*Abb. 35*

KANF 4W1/19, Charte über die Feldmark der Stadt Husum zusammen getragen und gezeichnet im Winter 1849 von J. Jansen, bestallter Landmesser.

Der Kartenausschnitt zeigt die Rödemişser Hallig [früher Grönsort] mit dem Rödemişser Außenpriel [hier als Milde bezeichnet] sowie die starke Ausbuchtung der Au nach Süden im Bereich der heutigen Hafenstraße, die so genannte Sandaue. Maßstäbliche Nachzeichnung des Verfassers

Aus: Uwe Iben: *Der Husumer Hafen. Husum Druck- und Verlagsgesellschaft, Husum 2004.*



1902 wurden die Arbeiten an der neuen (zweiten) Seeschleuse begonnen

# Der Hafenausbau im 20. Jahrhundert

Uwe Iben

## 6.1 Der Binnenhafen

Im Binnenhafen wurden im vorigen Jahrhundert keine besonderen Ausbauarbeiten mehr vorgenommen. Die Zingelschleuse wurde im Jahre 1914 mit Stemmtoren versehen, die sich bei Flut selbsttätig schließen, um die willkürliche Einwirkung der Tide im Lämmerfennengebiet [= „Salze Gräsung“] zu verhindern. Das Bauwerk ging dann in den Besitz der Stadt Husum über<sup>6.11</sup>.

Der Hafen wurde nur noch von wenigen Schiffen genutzt, da die starren Öffnungszeiten der Eisenbahnbrücke das zügige Anlaufen dieses Teils des Hafens erschwerten und auch die mangelnde Wassertiefe, trotz der zu Anfang des Jahrhunderts immer noch durchgeführten Spülungen, das Anlaufen größerer Schiffe behinderten<sup>6.12</sup>.

Genutzt wurde der Hafen bis in die 60er Jahre hauptsächlich noch von Muschelfischern, die eine Reinigungs- und Umschlaganlage an der Kleikuhle nahe der Eisenbahnbrücke betrieben, sowie von Schiffen mit Holz aus Skandinavien, solange die beiden Holzlager von Hansen & Detlefsen und C. G. Christiansen [bis Ende der 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts] noch in der Innenstadt existierten. Wegen der seltenen Nutzung wurden auch die drei Stahlkräne nach 1950 im Laufe der Zeit entfernt. In der Zwischenzeit wurde die sog. „Kleine Rödemisser Hallig“ weiter ausgebaut. Die Husumer Holzbearbeitungsfabrik H. F. Köhn & Co. auf der Südseite des Binnenhafens beantragte in einem Schreiben an die Stadt Husum vom 28.11.1901 (Abb. 36) den Ausbau einer Zuwegung zu ihrem Betrieb vom Schweinemarkt [Zingel 8] über den „Blechberg“<sup>6.13</sup> [ein Ort etwa links von dem Auslauf der südl. Helling der Schiffswerft]. Der gesamte Platz der Schiffswerft war früher eine Müllhalde<sup>6.14</sup> (Abb. 36). Auf der Südseite dieses Müllhügels gab es im 18. Jahrhundert eine Schiffshellung zum Kalfatern der Schiffe, hierbei wurden vermutlich Eisenabfälle auf dem Blechberg entsorgt. Diese Zuwegung war die spätere Gaswerkstraße. Die Fabrik wurde 1903 in die „Husumer Möbelfabrik, Aktiengesellschaft“ umgewandelt. Sie ist vor dem Zweiten Weltkrieg [um 1935] erloschen, nachdem Möbelfabrik,

Sägewerk und Holzhandlung keine Dividenden mehr abwarfen<sup>6.15</sup>.

Bereits 1908/09 wurde ungefähr von der Bahnüberführung in Rödemis aus ein Gleisanschluss zur Möbelfabrik und zum Speicher der Lagerhausgesellschaft verlegt und 1907/11 im Bahndamm der Marschbahn eine Unterführung in der Nähe des Lagedeichs zur Verbindung der „Kleinen und Großen Rödemisser Hallig“ gebaut [vgl. Abb. 40]<sup>6.16</sup>. Neben ihrer Funktion als Durchgang diente sie hauptsächlich zur Durchleitung der Auslaufrohre der ehemaligen Kläranlage. Der Durchlass wurde um 1986 nach Aufgabe der Kläranlage bei den Stadtwerken in einer nächtlichen Zugpause nach Entfernung eines Gleisstoßes von der Firma Erichsen, Osterhusum, abgebrochen und sofort wieder verfüllt, sodass im Zugbetrieb keine Störungen eintraten<sup>6.17</sup>. Die ehemalige Möbelfabrik wurde 1938 von der Schleswig-Holsteinischen landwirtschaftlichen Hauptgenossenschaft aufgekauft und als Lagerhalle für Futtermittel genutzt und 1982, nach längerem Leerstand, abgebrochen und das Gelände an der Gaswerkstraße verkauft<sup>6.18</sup>. Nach dem Zweiten Weltkrieg baute die Firma P. Peters ihr Gelände hinter dem Lagerhaus auf der Südseite des Hafens mit zusätzlichen Hallen, u. a. für Düngemittel, weiter aus (Abb. 37). Der Kohlenhandel nahm rasch an Wichtigkeit ab und Benzin, Diesel- und Heizöl erlangten immer größere Bedeutung. Bereits 1956 wurden eine größere unterirdische Tankanlage und ein Umschlaglager für Heizöl ausgebaut. 1968 wurde ein Öltank von 14 m Höhe und einem Durchmesser von 12,20 m auf dem Firmengelände mit einem Fassungsvermögen von 1500 t errichtet. Öl- und Benzin wurde zu dieser Zeit noch mit Küstentankschiffen am Anlegeplatz an der Lagerhalle auf der Südseite angeliefert<sup>6.19</sup>. 1963 entfernte die Bahn den östlichen Klappbrückenteil über den Husumer Hafen und reduzierte die Bahnstrecke von Husum nach Westerland in diesem Bereich auf ein Gleis. Der verbliebene Klappbrückenteil wurde 1979 durch eine Waagebalkenbrücke ersetzt<sup>6.191</sup>.

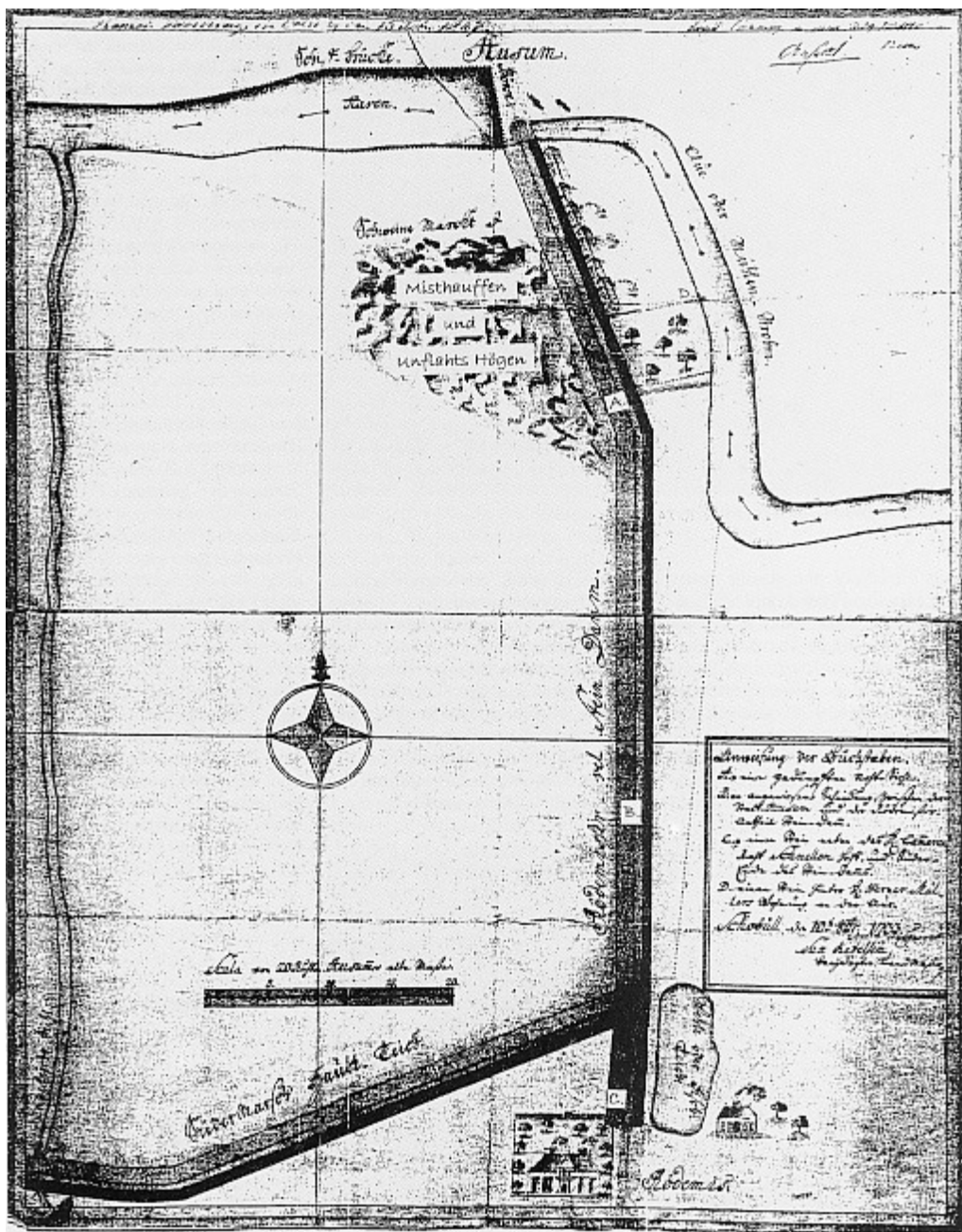


Abb. 36: Karte des Husumer Stadtgebietes von 1733 zwischen Schiffbrücke und dem Südermarschdeich mit der kleinen Rödemiş Hallig

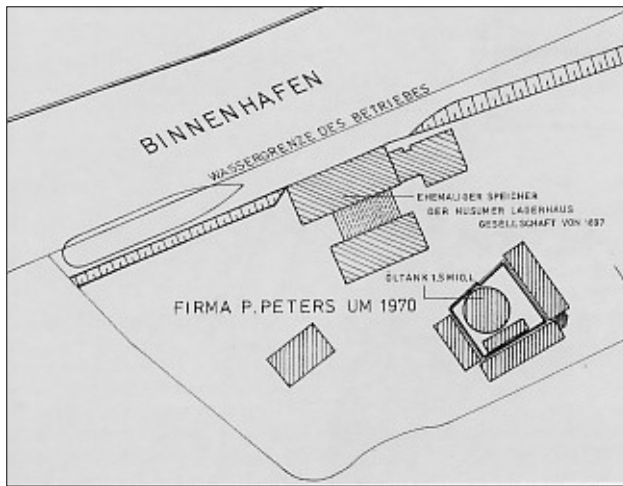


Abb. 37: Übersichtsplan der Firma P. Peters am Binnenhafen

Wichtigster Nutzer des Binnenhafens blieb bis 1977 die Werft, die jedoch wegen der immer größeren Schiffe, die in Auftrag gegeben wurden, danach auf die Rödemişser Seite des Außenhafens, westlich des Thordsen-Silos, verlagert wurde<sup>6.192</sup> (Abb. 38). 1974 wurde die Husumer Sportbootvereinigung gegründet. Sie fand ihren Liegeplatz am Schiffbrückenkai und baute dort einen eigenen Anlegesteg. Am Ende dieser Anlage liegt seit 1976 der aus Flensburg stammende, außer Dienst gestellte Fördedampfer „Nordtor“. Das Schiff dient heute als schwimmendes Restaurant und bietet gleichzeitig einen kleinen maritimen Blickpunkt in

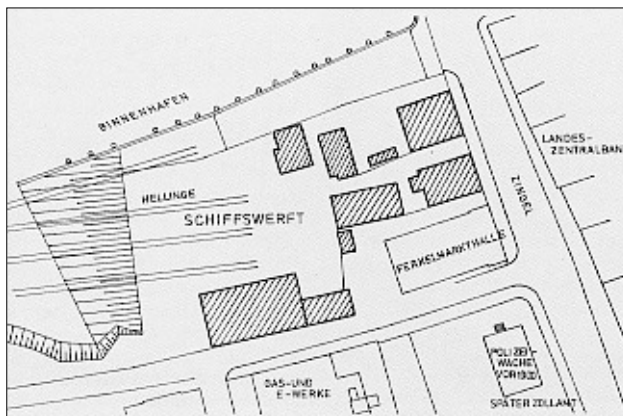


Abb. 38: Übersichtsplan der Husumer Schiffswerft am Binnenhafen

dem seit einigen Jahrzehnten ziemlich leer gewordenen Binnenhafen.

Ab 1985 wurde auf der Südseite des Hafens mit einer Wohnbebauung unmittelbar am Ufer begonnen und bald danach zu einer besseren Erschließung dieser Bebauung eine Fußgängerbrücke mit teilweise privaten Mitteln über den Hafen gebaut<sup>6.193</sup>. Die aufklappbare Durchfahrtsöffnung der Brücke dient hauptsächlich den Booten der Husumer Sportbootvereinigung von 1974 zur Durchfahrt. Seine Bedeutung für den Seehandel hat der Binnenhafen seit den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts verloren.

Die bisher letzte Wohnbebauung wurde 1996 beendet, nachdem die Firma P. Peters ihren Betrieb ins Gewerbegebiet verlagert hatte<sup>6.194</sup>. Auf dem aufgegebenen Werftgelände entstand 1988 das neue Husumer Rathaus, nachdem es um diesen Standort teilweise sehr umfangreiche Proteste von einem nicht unerheblichen Teil der Bevölkerung der Stadt Husum gegeben hatte<sup>6.195</sup>.

Die mittlerweile etwa 100 Jahre alten Kaimauern bedurften ab Ende der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts einer umfassenden Sanierung. Diese Arbeit wurde vom Amt für Land- und Wasserwirtschaft, dem späteren Amt für ländliche Räume, ab 1989 durchgeführt<sup>6.196</sup>.

Die Kleikuhle wurde im Zusammenhang mit dem Bau der Westtangente ab dem Jahr 2000 umgestaltet. Auf den Plätzen der früheren Fischverkaufsstände entstand ein großräumiges Fischrestaurant, das den Blick auf den Hafen fast ganz verstellt. Die ehemals sehr reizvolle und hafen-geschichtlich nicht unbedeutende Situation der Kleikuhle ist für den heutigen Betrachter nicht mehr nachvollziehbar<sup>6.197</sup>.

Für die Autotrasse der so genannten Westtangente wurde 1998/2000 eine neue Waagebalkenbrücke über den Binnenhafen unmittelbar neben der Eisenbahnwaagebalkenbrücke errichtet<sup>6.198</sup>, wodurch ein Teilabschnitt dieser Straße von der Deichstraße zur Eisenbahnunterführung in Rödemiş für den Verkehr freigegeben werden konnte.

## 6.2 Der Ausbau des Außenhafens

1904 wurde der Ausbau des Außenhafens beschlossen, um weitere Löschgelegenheiten zu schaffen. Zunächst wurde eine 185 m lange Kaje neben einer 25 m langen Flügelwand am Auslauf des Porrenkoogsiels, dem Schwoje-

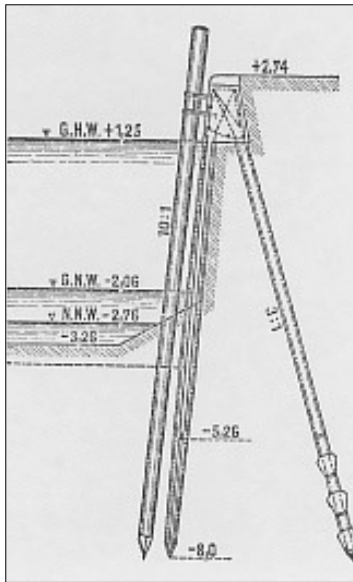


Abb. 39: Stahlbetonspundwand von 1905/06

loch, errichtet. Der Ausbau der Spundwand war für eine Wassertiefe von -5,00 m NN geplant. Ein bauliches Novum war die Spundwandkonstruktion, die aus Stahlbetonelementen bestand<sup>6.21</sup> (Abb. 39). Gleichzeitig wurden zwei Kajegleise gelegt und zum Be- und Entladen zwei Portal Kräne mit einer Tragkraft von 1,1 bzw. 1,51 angeschafft. Für die ein- und auszuführenden Güter wurde ein Stückgutschuppen gebaut<sup>6.22</sup>. Ein Plan des Hafens zeigt auch eine

Badeanstalt westlich des Schwojeloches [Vgl. Abb. 33]<sup>6.23</sup>. Wie lange diese existiert hat, ist nicht bekannt. In den 30er und 40er Jahren des vorigen Jahrhunderts war das Schwojeloche selbst trotz des schmutzigen Hafenwassers eine beliebte Badestelle für Jugendliche. Ein Sprung von der „Kommandobrücke“, über die das Hafengleis zum Bauhof des Marschenbauamtes führte, galt als besonderer Nervenzitzel dieses eigentlich nicht legalen Badevergnügens.

Etwa zur gleichen Zeit entstand gegenüber der Kaje ein Kohlenlager. Über diesem Lagerplatz befand sich in etwa 5 m Höhe ein Gleis senkrecht zum Hafen, auf dem sich ein Muldenkipper befand, der von den Portalkränen beladen wurde. Der Muldenkipper wurde dann von Arbeitern von Hand verschoben und abgekippt, um eine gleichmäßige Befüllung des Lagers zu erreichen<sup>6.24</sup>. Dieses Lager wurde von der Firma Johannes Nachtigall bis Anfang der 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts betrieben<sup>6.25</sup>. Die Stahlbetonkaje erwies sich bald als zu schwach und musste 1929 durch eine vorgerammte und rückwärtig verankerte Spundwand gesichert werden<sup>6.26</sup>.

1909 wurde die Marschbahn zweigleisig ausgebaut und die Drehbrücke durch zwei Klappbrücken mit 17,2 m

Durchfahrtsbreite ersetzt<sup>6.27</sup>. 1911 wurde von der Husumer Speditions- und Handelsgesellschaft [nicht identisch mit der Husumer Lagerhausgesellschaft] das erste Getreidesilo des Husumer Außenhafens am Schwojeloche errichtet [vgl. Abb. 32]<sup>6.28</sup>. Die hölzerne Gordingwand wurde 1933/35 durch eine Stahlspundwand ersetzt, die Anlegemöglichkeiten für die stark angewachsene Krabbenkutterflotte und für die Dampfer nach Nordstrand und Pellworm bot<sup>6.29</sup>. An der Südseite des Hafens entstand auf der Rödemişser Hallig 1939 der erste Getreidespeicher mit einem Fassungsvermögen von 5400 t [später Firma Thordsen] und auf der Nordseite war 1936 der Getreidespeicher der Schleswig-Holsteinischen landwirtschaftlichen Hauptgenossenschaft am Schwojeloche durch einen Speicher von 2400 t ergänzt worden<sup>6.291</sup>. Westlich des damaligen Silos auf der Südseite befand sich zu dieser Zeit der Tonnenhof des Wasser- und Schifffahrtsamtes<sup>6.292</sup>. 1968 erwarb die Husumer Schiffswerft dieses Gelände und der Tonnenhof wurde auf die Nordseite des Außenhafens in die Nähe des Schöpfwerks verlagert. Durch den Zweiten Weltkrieg trat dann in der Entwicklung des Außenhafens eine langjährige Pause ein. Es wurden in dieser Zeit weder von öffentlicher Hand noch von privater Seite nennenswerte Arbeiten am Außenhafen ausgeführt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden 1956 die Ausbauarbeiten im Außenhafen mit der Einrichtung eines Fischereiliegeplatzes am Rödemişser Außenpriel wieder aufgenommen<sup>6.293</sup>. Der Rödemişser Außenpriel wurde von seiner Hafenumündung an ungefähr auf halber Länge erheblich verbreitert und mit einer Spundwand versehen. Dieser Ausbau war erforderlich geworden, da die Fischereiflotte erheblich angewachsen war und die Plätze auf der Nordseite des Außenhafens nicht mehr ausreichten (Abb. 40). Etwa zur selben Zeit wurde innen-deichs westlich des Hörns in Rödemis mit dem Ausbau der Fischersiedlung begonnen.

Während des „Kalten Krieges“ befestigte die Bundesmarine das Nordufer der Rödemişser Hallig mit einer Spundwandkaje und einer dahinter liegenden Uferstraße<sup>6.294</sup>. Dieser so genannte „Notstandskai“ sollte der Bundesmarine für Katastrophenfälle zur Verfügung stehen. Die Verfügbarkeit des Kais für die Bundesmarine wurde nach nur wenigen Jahren aufgegeben und die Anlage bot nun Platz für

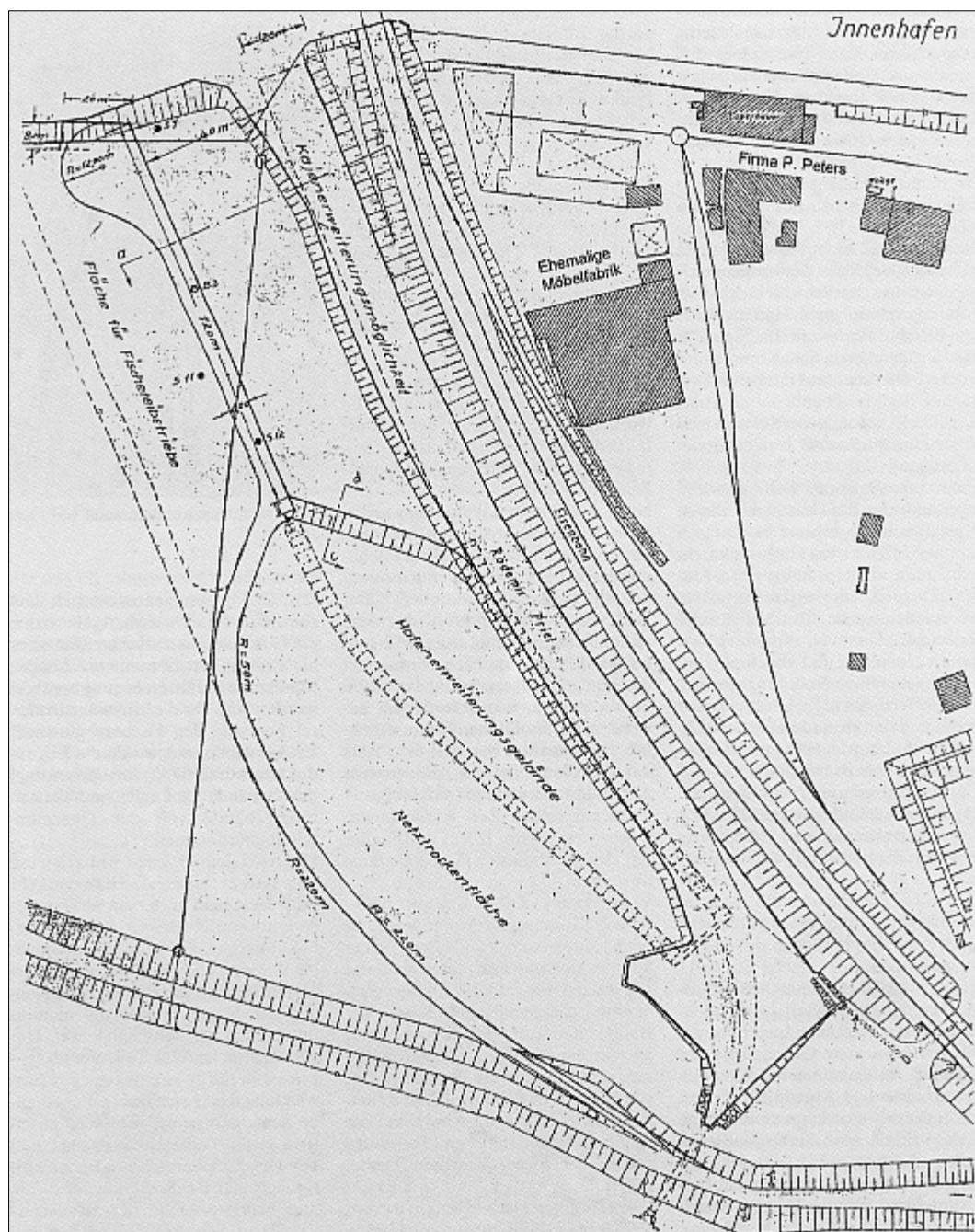


Abb. 40: Bau einer Liegekaje für Fischkutter im Außenhafen Husum

Fischereifahrzeuge und Transportschiffe der Firma Thordsen [später ATR].

Die Husumer Fischer hatten bereits 1928 einen Fischereiverein gegründet<sup>6.295</sup>. Am 11.11.1948 bildeten sie zur besseren Wahrnehmung ihrer Interessen die Fischereigenossenschaft Husum. Die Genossenschaft übernahm ein Gebäude, das nur kurze Zeit zuvor als Eishaus mit den entsprechenden Maschinen zur Eiszerzeugung errichtet worden war. Da die Husumer Brauerei Fuglsang den Fischern günstiger Eis liefern konnte, wurde die Eisproduktion kurzerhand aufgegeben und das Gebäude als Lager- und Verwaltungsgebäude von der Genossenschaft übernommen<sup>6.296</sup>. Der nach dem Zweiten Weltkrieg immer stärker werdende Hafenverkehr erforderte bald auch eine bessere Organisation auf diesem Gebiet. Deshalb übernahm 1955 der Schiffsmakler Wilhelm E. F. Schmidt von Jakob Jessen die in einem alten Schuppen auf der Südseite des Außenhafens untergebrachte Schiffsmaklerei. Der wirtschaftliche Aufschwung der Nachkriegszeit führte zu einer raschen

Entwicklung des Geschäfts. Der ehemalige Schuppen wurde sehr bald zu einem festen Gebäude ausgebaut und der Geschäftsbereich erweiterte sich rasch. Neben der Spedition mit Inseln und Halligen baute der Schwiegersohn Horst Schultz 1956 nach dem Tod des Firmengründers den Fährverkehr zu den Inseln und Halligen aus. Die Firma übernahm immer weitere Aufgaben. Neben der Schiffsmaklerei wurde jetzt auch der Hafenumschlagbetrieb sowie der Import und die Lieferung von skandinavischem Granit u. Ä. von der Firma Schmidt übernommen<sup>6.297</sup>.

In dieser Zeit erweiterte auch die Schleswig-Holsteinische landwirtschaftliche Hauptgenossenschaft ihren Betrieb auf der Nordseite des Außenhafens (Abb. 41). 1956 wurde gegenüber dem Silo am Porrenkoogdeich ein Lager-schuppen für Dünger, Pflanzenschutzmittel und Kartoffeln gebaut. 1963 entstand zwischen den beiden älteren Silogebäuden ein neues Silo. Hier wurde zum ersten Mal ein mehrzelliges Betonbauwerk in Gleitbauweise [= Betonierverfahren, bei dem die Schalung mit dem wachsenden

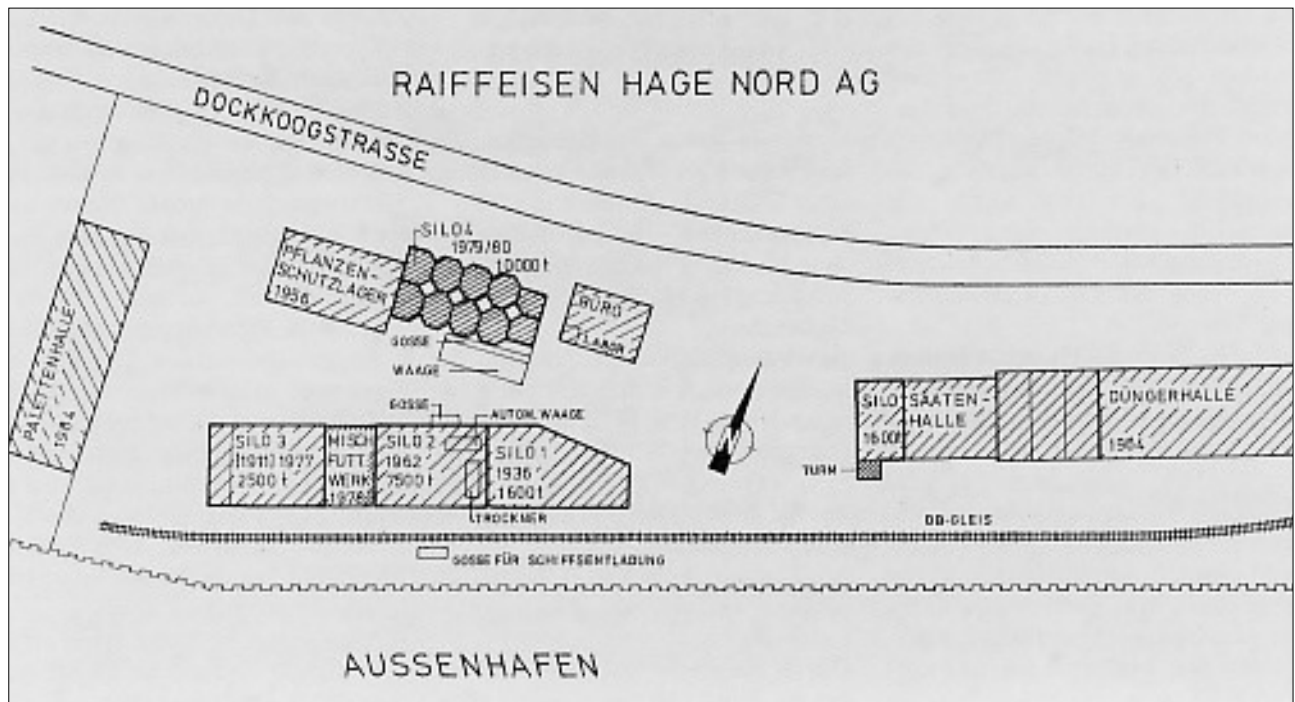


Abb. 41: Übersichtsplan der Raiffeisen HaGe Nord AG

Bauwerk hochgezogen wird] erstellt. Das weithin sichtbare Gebäude erreichte eine Höhe von 55 m, mit einem aufgesetzten Turm sogar 70 m und fasste 10 000 t Getreide<sup>6,298</sup>. 1970 wurde am Außenhafen eine neue Mehrzweckhalle gebaut. 1976 wurde eine weitere Mehrzweckhalle von 50 m Länge errichtet und 1978 zwischen dem alten Silo am mittlerweile verfüllten Schwojeloeh und dem Silo von 1963 ein Mischfutterwerk erbaut.

1980 erfolgte die Errichtung eines weiteren Betonsilos in Gleitbauweise unmittelbar an der Straße zum Porrenkoog mit ebenfalls 10000 t Fassungsvermögen; hierbei musste die 1956 am Porrenkoogdeich errichtete Lagerhalle zu einem großen Teil wieder beseitigt werden. 1984 wurde an der Grenze zum Bauhof des Marschenbauamts eine neue Lagerhalle von 50 m Länge erbaut. Nach mehreren Über-

nahmen anderer Genossenschaften und die Umwandlung in eine AG nennt sich der Betrieb seit Juli 1991 „Raiffeisen HaGe Nord AG“<sup>46,299</sup>.

Eine ähnlich rasante Entwicklung zeichnete sich auch bei dem auf der Südseite des Hafens gelegenen Betrieb der Firma Thordsen ab (Abb. 42). Sie hatte bereits 1939 das Backsteinsilo (Fassungsvermögen 5000 t) erworben und begann dann in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts mit der kontinuierlichen Erweiterung des Betriebes. 1963 und 1969 entstanden zwei größere Hallen zwischen den späteren Standorten des Silos 8 und dem Krafftfutterwerk I. 1969 errichtete man das Silo 2 westlich des Backsteinsilos (4800 t), und 1971 wurde Silo 3 (8200 t) an der westlichen Grundstücksgrenze des Betriebes hergestellt, es folgte 1973 Silo 4 (7 000 t) in Verlängerung des Silos 3.

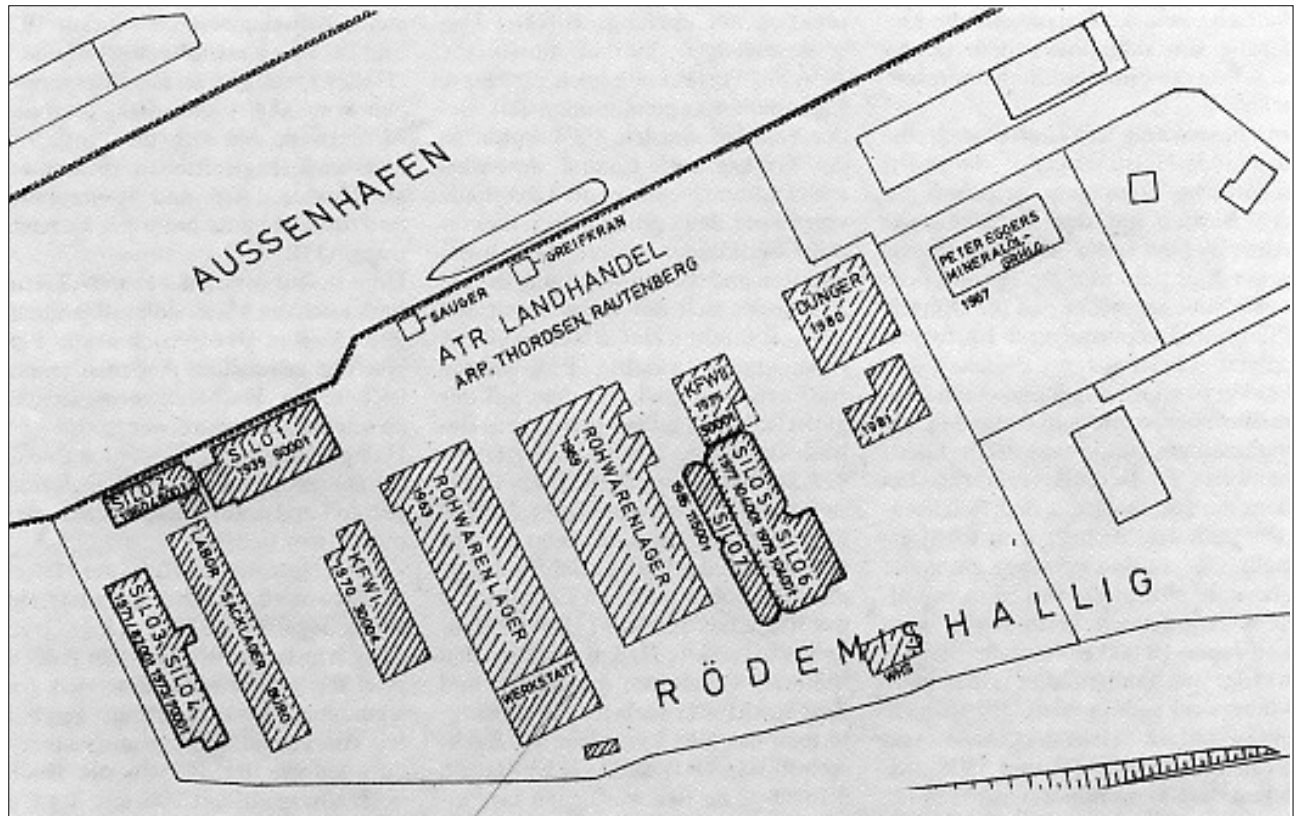


Abb. 42: Übersichtsplan der ATR Landhandelsgesellschaft Arp, Thordsen, Rautenberg

Dann wurden 1977, 1979 und 1986 drei größere Silos (10400 t, 10400 t, 11500 t) erstellt. Zwischenzeitlich wurden 1970 und 1975 die Kraftfutterwerke I und II (Hallen) mit einem Fassungsvermögen von 3000 t und 5000 t erbaut. Mittlerweile hat sich die Firma mit zwei anderen Betrieben zusammengeschlossen (Arp und Rautenberg) und firmiert heute unter der Bezeichnung ATR<sup>6.2991</sup>.

Unmittelbar östlich der Firma ATR befindet sich die Mineralölgroßhandlung Peter Eggers. Der Betrieb wurde 1967 von der nördlichen Außenhafenseite (neben der Fischereigenossenschaft) an seinen Standort auf der Rödemisser Hallig verlagert<sup>6.2992</sup>. Es werden sowohl die Fahrzeuge im Hafen als auch Kunden an Land mit Treibstoffen, Schmiermitteln usw. beliefert. Zu den Nutzern des Husu-

mer Hafens gehört auch der 1928 gegründete Husumer Segelverein. Nach seiner Gründung wurden im Rödemisser Außenpriel die ersten schwimmenden Anlegmöglichkeiten für Boote geschaffen. Aus eigener Erinnerung weiß ich, dass jedoch um 1935/36 die Boote noch häufig auf der Südseite des Husumer Hafens bei der Werft lagen. [Siehe auch Abb. 252.] Anfang der 50er Jahre wurde der Liegeplatz auf die Rödemisser Hallig nördlich der Thordensilos verlagert. Dies hing vermutlich mit dem Ausbau des Rödemisser Priels als Fischereiliegeplatz zusammen. Dies hat jedoch nicht lange gedauert, um 1960 wurde der Standort des Husumer Seglervereins endgültig der Rödemisser Außenpriel in der Nähe der Lagedeichausmündung<sup>6.2993</sup>.

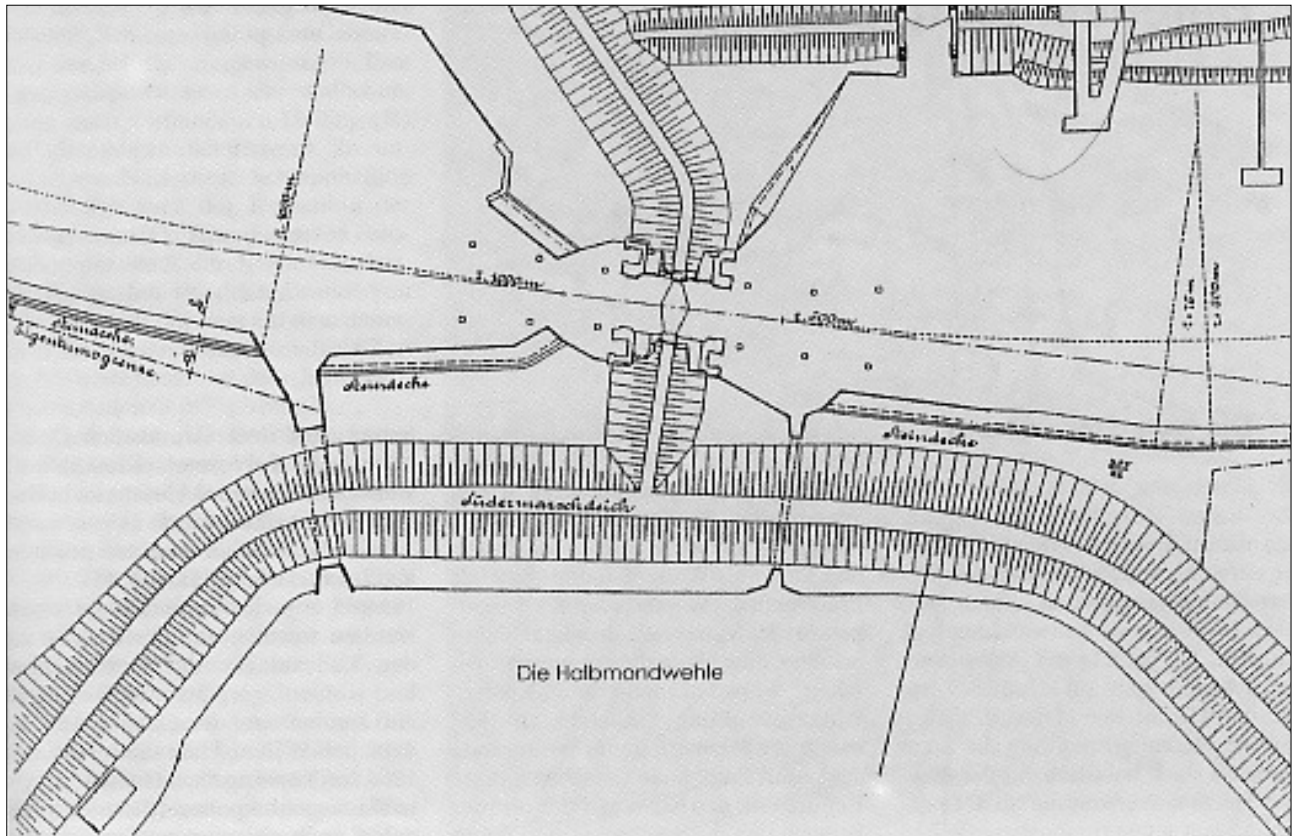


Abb. 43: Ausschnitt aus einem Übersichtsplan der Seeschleuse von 1902/04

Auf der Südseite des Husumer Hafens wurde 1985 noch eine beträchtliche Anliegemöglichkeit geschaffen. Vor dieser Kaje sind etwas entfernt vom Ufer Dalben angeordnet und eine Uferstraße kann mittels in kurzen Abständen eingerichteter Querstege erreicht werden. Diese Anlage wurde bisher noch nicht genutzt und kann, falls es erforderlich sein sollte, jederzeit für den Hafenbetrieb aktiviert werden<sup>6.2994</sup>.

### 6.3 Seeschleusenbauten 1904, 1960 und 1973

Die erste noch aus dänischer Zeit stammende Seeschleuse von 1858 mit einer Durchfahrtsbreite von 8,00 m [in Sohlhöhe nur 5,86 m] mit einem einfachen Flut- und einem Ebbetor erwies sich schon bald für den Schiffsverkehr als zu schmal.

1904 wurde deshalb an derselben Stelle eine neue Schleuse mit einer Öffnungsbreite von 12,0 m und einer Drempeltiefe von 5,00 m unter GHW [= Gewöhnliches Hochwasser] errichtet. Sie besaß zwei Fluttore und ein Ebbetor<sup>6.31</sup>. Diese Schleuse war für den Hafenverkehr der nächsten Jahrzehnte ausreichend dimensioniert (Abb. 43).

Durch die immer größeren Neubauten der Husumer Schiffswerft in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde bald der Neubau einer Seeschleuse für den Husumer Hafen erforderlich. Dieser wurde, um den Hafenverkehr nicht zu stören, etwa 300 m westlich der Schleuse von 1904 ausgeführt<sup>6.32</sup>. Hierbei ergab sich das Problem, dass das bis dahin vor der alten Schleuse unmittelbar in das Außenfahrwasser gepumpte Wasser des Südermarschschöpfwerks nun in den Außenhafen geleitet werden musste. Aus diesem Grunde musste die Schleuse auch mit einem Schöpfwerk ausgestattet werden. Der Bau wurde in zwei Abschnitten durchgeführt: Zuerst wurde die Schleuse erbaut und der Schiffsverkehr südlich an der Baustelle vorbeigeleitet, danach wurde direkt neben der Schleuse das Hafenschöpfwerk erbaut. Die 1960 fertig gestellte Schleuse hatte eine Durchfahrtsbreite von 13,20 m<sup>6.33</sup>. Auch diese Schleuse erwies für den Werftbetrieb bald als zu schmal. Es erscheint im Nachhinein verwunderlich, dass die Planer der Seeschleuse von 1960 die nur minimale Verbreiterung der Schleuse von 1904 von 1,20 m vorgesehen hatten, zumal sich abzeichnete, dass die Neubauten der Schiffswerft immer größer wurden. So musste schließlich ab 1973 ein

weiteres Mal die Seeschleuse verändert werden. Es handelte sich hierbei jedoch nicht um einen kompletten Neubau. Die Standorte der Schleuse und des Schöpfwerks wurden „lediglich“ getauscht. Das südlich gelegene Hafenschöpfwerk wurde demontiert und hier eine neue Seeschleuse errichtet. In dieser Zeit konnte der Schiffsverkehr in der Schleuse von 1960 aufrechterhalten werden. Für die neue Schleuse mit einer Durchfahrtsbreite von 22 m wurde die Fahrrinne nach Süden zur Finkhausseite verlegt. Sie erhielt zwei Fluttore und ein Ebbetor. Nachdem die neue Schleuse betriebsklar war, wurde in dem Korpus der Schleuse von 1960 das neue Hafenschöpfwerk eingebaut<sup>6.34</sup>.

Mit der Schleusenanlage von 1973 dürfte der Husumer Hafen auf längere Zeit optimal bestückt sein, zumal die Schiffswerft erloschen ist und in den Docks der ehemaligen Werft jetzt nur noch ein Reparaturbetrieb aufrechterhalten wird. Außerdem setzt die vorhandene Wassertiefe des Hafens dem Ein- und Auslaufen größerer Schiffe Grenzen. [Zum Begriff Schleuse vgl. Anmerkungen<sup>6.35</sup>.]

### Anmerkungen

6.11 FISCH II, S. 344

6.12 FISCH II, S. 344f hierzu heißt es: „Ihre Spülkraft [der Zingschleuse] ließ [durch den Einbau der Stemmtore] stark nach. Der Innenhafen wurde 1912 zum letzten Male auf die Solltiefe von 3 m unter GHW gebracht. Seitdem ist er nur noch zweimal ausgebaggert worden, jedoch nicht des Verkehrs wegen, sondern um die von den Notauslässen der Stadtkanalisation und sonstigen Einleitungen herrührenden Schlammablagerungen aus hygienischen Gründen zu beseitigen. Der Speicher der Lagerhausgesellschaft wird nicht mehr für den Hafenumschlag genutzt.“

6.13 KANF D2-5307

6.14 KANF 4W/9 Plan der Stadt Husum des Landmessers Ingwer Jakobsen April/Mai 1775

Unter Pkt. P. heißt es: „Der Hügel welcher größtenteils von dem aus der Stadt dahin gebrachten Unrath entstanden...“  
Unter Pkt. R. „Der Platz auf Stadts-Grund, woselbst zur Callfaterung der Schiffe ein Schlepp-Helling angeleget ist.“  
Auch die Karte des Husumer Hafens und des Rödemisser Steindamms des beydigten Landmessers Sax Ketelsen, Schobüll den 10<sup>o</sup>. Okbr.1733 [KANF 4W1/2], enthält einen Hinweis über die Nutzung des Bereiches der ehemaligen Schiffswerft als Müllhalde, mit dem Vermerk „Schweine-

- markt/Misthaufen und Unflathshöhen“ gekennzeichnet (Abb. 36, Seite 39).
- 6.15 KANF A H-20
- 6.16 D2-3843
- 6.17 Auskunft von Herrn Martin Petersen, Stadtbauamt
- 6.18 RAIFF,S.I
- 6.19 Archiv der Firma P. Peters, Husum
- 6.191 Bock, Hans, Die Marschbahn von Altona nach Westerland, Heide 1989, S. 96, S. 100
- 6.192 HOFF, S. 49
- 6.193 Archiv der Firma P. Peters, Husum
- 6.194 HN 03.April 1995
- 6.195 HN versch. Zeitungsberichte 1988
- 6.196 Nach Daten des Amtes für ländliche Räume, Husum
- 6.197 Z. B. Darstellung als Bucht in einem Plan der Stadt Husum von 1775 [KANF 4W/9]  
in der Legende unter C. benannt: „... der Hafen bey der sogenannten Kley-Kuhle,...“
- 6.198 Nach Auskunft von Herrn Martin Petersen, Stadtbauamt
- 6.21 Zentralblatt der Bauverwaltung, Hrsg. Sararzin, O./Schultze, F., 3. Dez. 1910, S. 634 bzw. FISCH II, S. 344 und Abb. 49
- 6.22 FISCH II, S. 344
- 6.23 KANF D2-3484, „Lageplan der Husumer Hafenanlagen“, Kgl. Wasserbauinspektion, 8. Febr. 1911
- 6.24 Aus eigener Kenntnis des Verfassers
- 6.25 Nach Auskunft des Geschäftsführers der Schiffsmaklerei Wilhelm E. F. Schmidt, Husum, Herrn Saupe
- 6.26 FISCH II wie 6.21
- 6.27 FISCH II, S. 344
- 6.28 Jürgen Dietrich, Getreidesilo am Schwocheloch [richtig „Schwojeloch“], in HN v. 31. Januar 1996 sowie Südschleswigsches-Adreßbuch 1924, Werbung der Spedition- und Handelsgesellschaft auf dem Vorsatz
- 6.29 FISCH II, S. 345
- 6.291 FISCH II, S. 345
- 6.292 HOFF, S. 27
- 6.293 HOFF,S. 14 sowie KANF D2-4228
- 6.294 HOFF, S. 15
- 6.295 HOFF, S. 91
- 6.296 Auskunft des Fischers Herrn Claus Lass, Husum
- 6.297 Firmenarchiv Wilhelm E. Schmidt, Husum
- 6.298 HOFF, S. 39 sowie RAIFF-Firmen-chronologie
- 6.299 RAIFF-Firmenchronologie
- 6.2991 Unterlagen der ART (Arp/Thorsen/Rautenberg), Husum
- 6.2992 Auskunft der Firma Peter Eggers, Husum
- 6.2993 U. a. Festschrift des VE: „1928-1978 - 50 Jahre Husumer Seglerverein“, Husum
- 6.2994 HOFF,S. 20
- 6.31 FISCH II, S. 342
- 6.32 HOFF, S. 84

- 6.33 HOFF, S. 84 sowie eigene Kenntnis des Verfassers über den Bauvorgang
- 6.34 HOFF, S. 87 sowie eigene Kenntnis des Verfassers über den Bauvorgang
- 6.35 Bei dem Begriff Seeschleuse hatte sich in den letzten Jahrzehnten ein Bedeutungswandel vollzogen. Die Seeschleusen waren im wasserbautechnischen Sinne ursprünglich so genannte Sperrschleusen. Als Sperrwerke wurden nur die mit Horizontalschützen versehenen Hochwasserschutzbauwerke, wie z. B. das Eidersperrwerk, bezeichnet. Heute werden jedoch auch die ehemals als Seeschleusen bezeichneten Wasserbauwerke amtlich als Sperrwerke bezeichnet. Dieser Begriff hat sich jedoch außerhalb der Amtstuben allerdings noch kaum durchgesetzt.

### Abbildungen

#### Abb. 36

KANF 4W1/2, Karte des Husumer Stadtgebietes von 1733 zwischen Schiffbrücke und dem Südermarschdeich  
Legende:

- A. einen gedämpften Noht- Siehle.
- B. angewiesener Scheidung, zwischen der Stadt Husum und der Rödemeißer Antheil Stein Damm.
- C. einen Stein neben des H. Cämmerei Raht Schnellen Hof, und Süderende des Stein-Damms.
- D. einen Stein hinter H. Werner Müllers Wohnung an der Aue.

Schobüll den 10.8br. [Oktober] 1733 P Sax Ketelsen, Beeydigter Landmesser.

Die unleserlichen Bezeichnungen „Mist-hauffen und Unflathshöhen“ sowie die Planbuchstaben wurden vom Verfasser zur Verbesserung der Lesbarkeit durch andere Schriftzeichen ersetzt.

#### Abb. 37

Übersichtsplan der Firma P. Peters am Binnenhafen. Zeichnung des Verfassers nach Unterlagen der Firma P. Peters

#### Abb. 38

Übersichtsplan der Husumer Schiffswerft am Binnenhafen. Zeichnung des Verfassers nach einem Plan der Stadt Husum zum Ausbau der Rödemisser Hallig vom 13. Mai 1960. Zeichnung des Verfassers, nach einer Kopie vom Stadtbauamt Husum.

#### Abb. 39

Stahlbetonspundwand von 1905/06. Aus: Zentralblatt der Bau Verwaltung, XXX. Jahrgang, Hrsg. Sarazin, Otto, Schultze, Friedrich, Berlin 3. Dezember 1910, S. 634

*Abb. 40*

KANF D2-4228, Bau einer Liegekaje für Fischkutter im Außenhafen Husum.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel, Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning

Tönning, 9. Februar 1955. Wiedergabe in verkleinertem Maßstab

*Abb. 41*

Übersichtsplan der Raiffeisen Nord HaGe AG an der Nordseite des Außenhafens. Zeichnung des Verfassers nach Unterlagen und einem Übersichtsplan der HaGe.

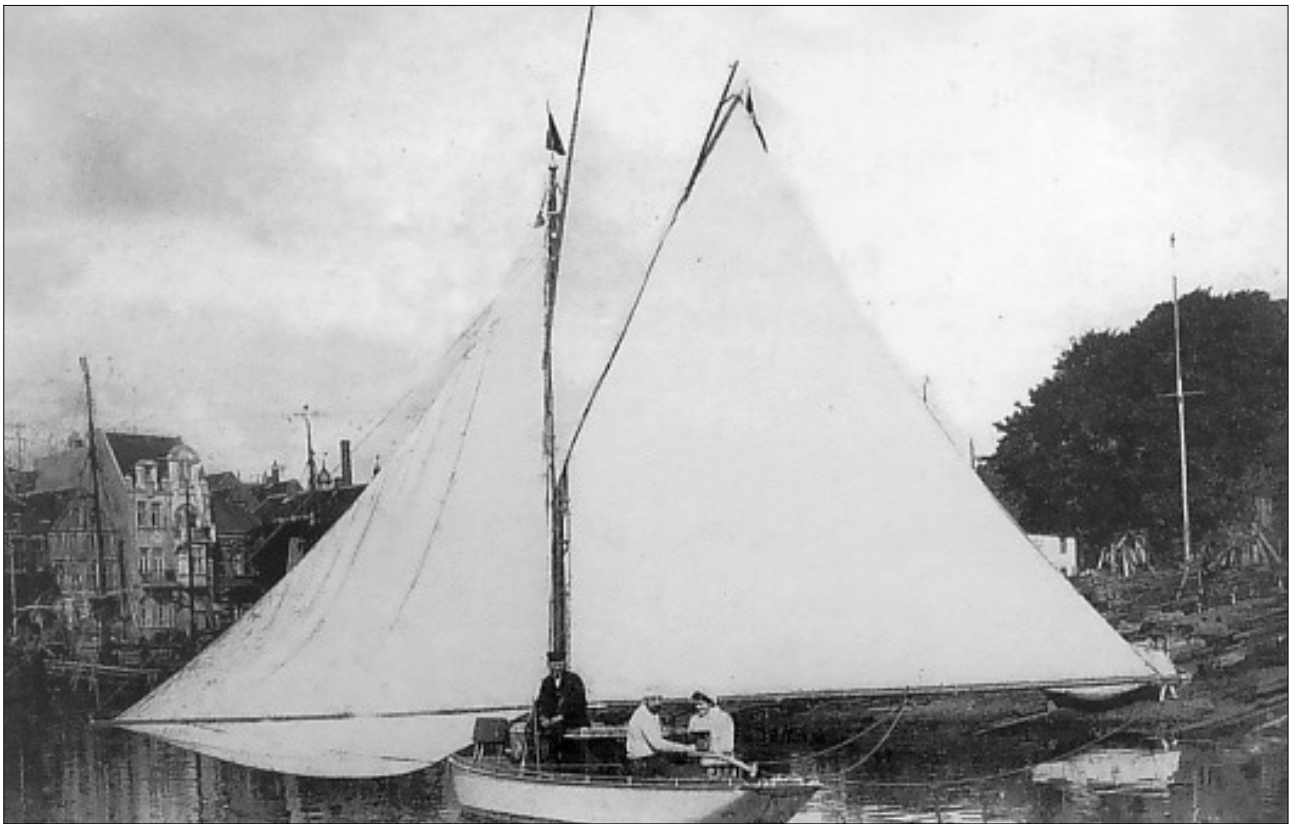
*Abb. 42*

Übersichtsplan der ATR Landhandelsgesellschaft Arp, Thordsen, Rautenberg an der Südseite des Außenhafens. Zeichnung des Verfassers, nach Angaben und Unterlagen der ATR

*Abb. 43*

Ausschnitt aus einem Übersichtsplan der Seeschleuse von 1902/04, aus: „Inventarienzzeichnung. Husumer Schifffahrtsschleuse“, Blatt 1

Königliche Regierung zu Schleswig, Königliche Wasserbauinspektion Husum, Husum, den 6. März 1905 [Kopie im Privatbesitz des Verfassers]



*Ein Segler mit Kurs auf den Wertkai, um 1900 (vermutlich Hermann Homfeldt) (N.N.). Bis 1928 gab es noch keinen Seglerverein in Husum. Dennoch waren bereits Segelboote und Motorboote [amtl. „Lustkutter“ bezeichnet] in Husum. Diese Boote lagen in der Regel am Wertkai, da im Außenhafen noch keine Liegeplätze vorhanden waren.*

# Hafeneinrichtungen

Uwe Iben

## 7.1 Die Hafenverwaltung

Der Hafen war, wie aus den ersten schriftlichen Zeugnissen zu entnehmen ist, im Besitz der Stadt Husum. Die dänische und später die Gottorfer Herrschaft beeinflussten jedoch stets durch Erlasse seine Entwicklung [vgl. u. a. Ziff. 3.11 u. 3.14 der Anmerkungen]. Erst sehr spät, am 1. Juli 1847, trat die Stadt Husum den Hafen, u. a. auch weil die Hafenerhaltung die Stadt finanziell stark belastete, an die dänische Staatsbauverwaltung ab. Der dänische Staat setzte für Ausbauarbeiten [vgl. Abschnitt 5] nach den Plänen des Pellwormer Deichkommissars Petersen seinen Kammerrat Growe ein.

Nach der Übernahme Schleswig-Holsteins 1867 durch Preußen wurde auch der Hafen unter eine preußische Wasserbauverwaltung gestellt, sie oblag dem [Kgl.-] Wasserbauinspektor<sup>7.11</sup>. Zuständig für den Hafen war wahrscheinlich die Königliche Preußische Staatsbauverwaltung, später die Königliche Wasserinspektion, die ihren Sitz im Westerende 42 hatte<sup>7.12</sup>. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde es an derselben Stelle als Wasserbauamt bzw. als Preußisches Wasserbauamt weitergeführt<sup>7.13</sup>. Mitte der dreißiger Jahre erfolgte eine Aufgabentrennung zwischen Wasserstraßen- und Küstenschutzverwaltung. Ungefähr ab 1937

wurde die Dienststelle im Westerende zum Marschenbauamt als zuständiger Behörde für den Küstenschutz, und der Bereich der Wasserstraßen und damit auch die Verwaltung des Husumer Hafens wurden von Tönning aus beaufsichtigt<sup>7.14</sup>. Nach dem Krieg blieb diese Aufteilung erhalten. Der Husumer Hafen wurde vom Wasser- und Schiffsahrtsamt Tönning verwaltet<sup>7.15</sup>. Für die örtliche Beaufsichtigung des Hafens wurde von den jeweiligen Ämtern in Husum ein Hafenamt unterhalten. Auf dem Grundstück Dockkoogstraße 2 [vormals Kleikuhle 9] wurde 1892 das erste Hafenamt in Husum gebaut [2003 wurde es vom Land Schleswig-Holstein an einen privaten Käufer veräußert<sup>7.16</sup>] (Abb. 44). 1934/35 zog das Hafenamt in einen Neubau westlich von der Zufahrt zu den Ladeanlagen der Getreidesilos und Kohlenlagerplätze. 1987 erfolgte ein Neubau an derselben Stelle, in dem neben dem Hafenamt auch die 1964 von Tönning nach Husum verlegte Wasserschutzpolizei (diese hatte bis dahin noch ein eigenes Gebäude am Fußgängertunnel an der Kleikuhle) sowie das Fischereiamt ihre Dienststellen haben<sup>7.17</sup>.

Die Verwaltung des Husumer Hafens war im Herbst 1980 vom Bund an das Land Schleswig-Holstein übertragen worden. Zuständig war jetzt das Amt für Land- und Wasserwirtschaft in Husum (vormals Marschenbauamt). Ab 1998 hat diese Aufgabe das Amt für ländliche Räume in Husum übernommen, das auch eine Nebenstelle im Hafenamt, besonders für die Durchführung der Sanierung der Kaianlagen, einrichtete<sup>7.18</sup>.

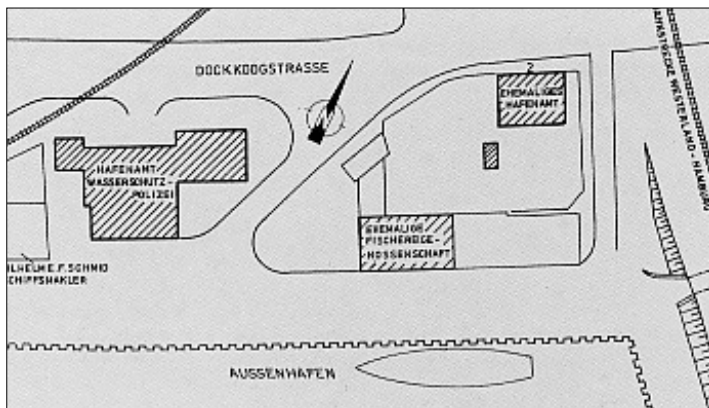


Abb. 44: Übersichtsplan des Hafens im Bereich des Hafenamts

## 7.2 Die Husumer Schiffswerft

Obwohl Husum schon sehr früh einen eigenen Hafen besaß, datiert der geschichtliche Nachweis über eine Werft der Stadt relativ spät. In einem Plan der Stadt Husum des „beedyigten Land-Meßers“ Ingwer Jakobsen aus dem Jahre 1775 wird zum ersten Mal auf eine „Schlepp-Helling zur Callfaterung der Schiffe“ hingewiesen<sup>7.21</sup>. Ihre Lage

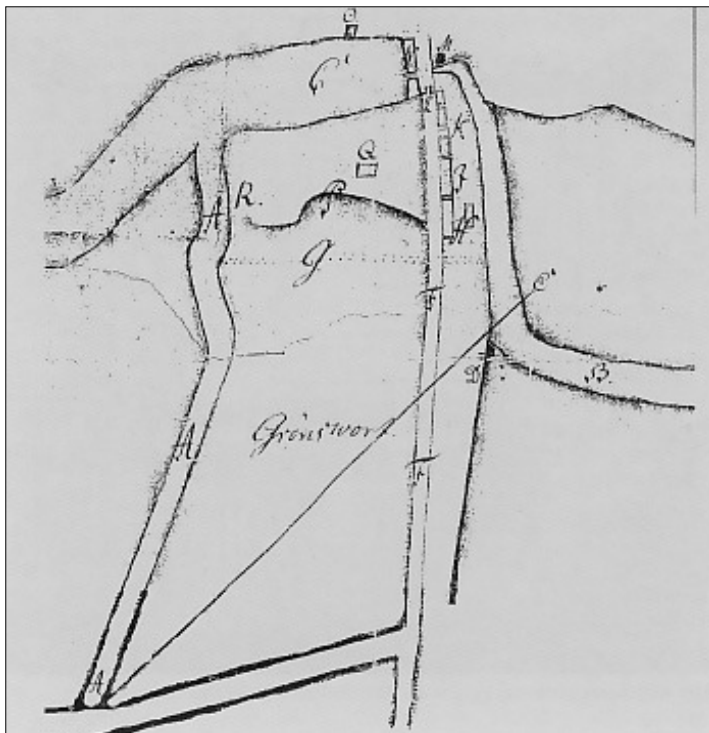


Abb. 45: Grund-Riß von der Süder-Seite der Stadt Husum nach Rödemis

entsprach etwa der südlichen, heute noch vorhandenen Helling (R) der ehemaligen Schiffswerft. In unmittelbarer Nähe dieser Schlepphelling befand sich auch der Tonnenhof der Stadt Husum (Q). Eine der ersten Fotografien der Stadt durch den Flensburger Fotografen Friedrich Brandt von 1864 [vgl. Abb. 68] zeigt auf dem damaligen Werftgelände auch um diese Zeit noch ein Seetonne mit dem dazu gehörenden Ankerstein<sup>7,22</sup> (Abb. 45).

In seinem Buch „Die Bevölkerung der Stadt Husum von 1769 bis 1860“ schreibt Ingwer Mommsen u. a., dass sich um 1771 der Husumer Magistrat in einem Bericht mit dem Zustand der Schifffahrt beschäftigt hat, und über die Werft erwähnt er, dass in Husum keine neuen Schiffe gebaut würden und dass die zuvor erwähnte Schlepphelling nur zur „Reparation von Schuten und Böten“ genutzt wurde. 1779 berichtet der Magistrat, „dass hieselbst kein Schiffswerft von einiger Bedeutung, sondern nur ein ganz kleiner Schiffswerft oder Schlepp-Helling existiret, auf welchem

die hiesigen, zur inländischen Fahrt zwischen Eyderstedt, Norstrand, Pellworm pp. gebrauchte kleine Schiffe als Böte und Schuten kalfatert und ausgebessert werden“. 1783 heißt es in einem Magistratsbericht, dass der Husumer Schiffszimmermeister „sich und die Seinen nur mit der Reparation der kleinsten hiesigen Schiffe nothdürftig ernähret“<sup>47,23</sup>.

Über die Zahl der Beschäftigten berichtet Ingwer Mommsen an anderer Stelle, dass nach der Volkszählung von 1769 im Haushalt des Schiffszimmermeisters 3 Gesellen gezählt wurden. Nach einem Magistratsbericht von 1783 gibt es in Husum einen Schiffszimmermeister, der bis zu 6 Gesellen und 2 bis 3 Lehrlinge beschäftige, und einen weiteren Schiffszimmermeister, der aber alt sei und wenig zu tun habe. In den Volkszählungslisten von 1803 werden neben 1 Schiffszimmermeister 3 Schiffszimmerleute und 1 Lehrling sowie ein Schiffszimmermann aus dem Dorf Rödemis aufgeführt<sup>7,24</sup>.

Im Frühjahr 1987 übergab Harring Jeß aus Kiel dem Stormarchiv wertvolle Unterlagen über seinen Vorfahren, den Schiffszimmermeister Detlef Paasch (1797), denn dieser war offenbar mit Theo-

dor Storm, wie aus einigen Schriftstücken zu entnehmen war, gut bekannt. Ein Teil dieser Schriftstücke enthielt jedoch wichtige Aufzeichnungen über die Husumer Schiffswerft und wurde von Harring Jeß auf Vorschlag von Professor Karl Ernst Laage vom Stormarchiv an den damaligen Bürgermeister Martin Kneer übergeben, um sie im Husumer Stadtarchiv aufnehmen zu lassen<sup>7,25</sup>. Diese Dokumente sind leider verschollen. In einem Bericht von Jürgen Dietrich in den Husumer Nachrichten (Abb. 46) „Als Bilder noch handgeschnitten wurden / Scherenschnittartige Wiedergabe der Schiffbauerfamilie Paasch tauchte auf“ werden jedoch einige wichtige Daten über die ersten Schiffbauer der Husumer Werft genannt.

Danach hatte der Schiffszimmermeister Detlef Paasch die Werft 1796 von dem Schiffszimmermeister Jochim Heinrich Nickels übernommen. Detlef Paasch starb jedoch bereits 1797, und sein ältester Sohn, Johann Joachim Detlef Paasch, führte die Werft dann weiter<sup>7,26</sup>.

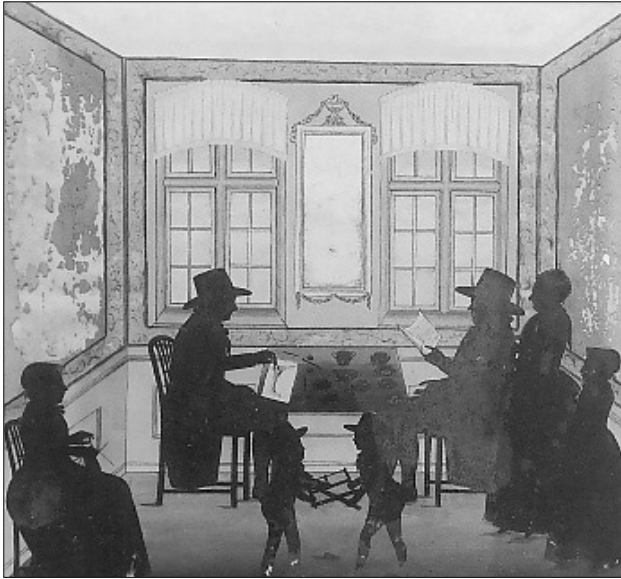


Abb. 46: Scherenschnitt der Familie des Werftbesitzers Detlef Paasch

Zu dem Schiffsbaumeister Detlef Paasch weiß Reinhard Mesch in einem Aufsatz „Ein Schiffsbaumeister kam aus Altona“ in einer Sonderbeilage der Husumer Nachrichten von 1999 noch einige interessante Einzelheiten zu berichten. Danach stammte der Schiffszimmermeister Hans Bartel[!] Detlef Paasch aus Altona. Seinem Sohn, dem Schiffszimmermeister Johann Joachim Detlef, wurde bescheinigt, dass er „Schiffe nach eigener Erfindung oder nach Zeichnung zu bauen verstand“, wie Reinhard Mesch bemerkt: „Eine durchaus bemerkenswerte Qualifikation, weil der Schiffbau nach Plänen an der norddeutschen Küste erst etwa 1860 die Norm war.“ 1827 baute der jüngere Paasch die auf einem Kapitänsbild dargestellte Galeas „Anna Elsabe“ für den Blankeneser Schiffer Hans Schade.<sup>7.27.</sup>

Über die Werft berichtet auch der Husumer Chronist Felix Schmeißer in seinem „Alt-Husumer Bilderbuch“. Er schreibt u. a., dass sich auf dem Neustädter Friedhof [1939] noch ein Grabmal der Familie Paasch befindet. Über das Schicksal der Werft im 19. Jahrhundert berichtet er ausführlich:

„In jenen ersten Jahrzehnten des Jahrhunderts war die Werft stark beschäftigt, nicht allein in der Zeit des ‚Kano-

nenbootskrieges‘ von 1807/14, wo Husum ein Stützpunkt der dänischen Kanonenboote im Kampfe gegen die englische Übermacht war und im Dezember 1813 beim Einmarsch der Kosaken hier auch ein Fahrzeug der dänischen Marine dem Gegner in die Hände fiel, sondern auch noch weiterhin, als nach dem Raub ungezählter dänischer (und damit auch schleswig-holsteinischer und Husumer) Schiffe durch die Engländer der Wiederaufbau nötig war. So wurden 1826-28 andauernd durchweg 16-18 Mann dort beschäftigt und in einem Jahr u. a. ein Ewer, eine Gallion und eine Jacht dort erbaut. Dem Baas Detlef Paasch [Irrtum des Autors, hier handelt es sich um dessen Sohn Johann Joachim Detlef Paasch] wurde das Zeugnis ausgestellt, daß er nach eigener Erfindung oder nach Zeichnungen zu bauen verstand. Er mußte alljährlich nach Gottorf nicht nur Bericht erstatten, wie viele Schiffe auf seiner Werft erbaut wurden, sondern auch die ‚Trächtigkeit eines Schiffes nach Commerzlasten‘ und die Bauart sowie die Verwendung von Eichenoder Föhrenholz und inländischem und ausländischem Material angeben. Bis zum Jahre 1870 saß die Familie Paasch auf der Schiffswerft, dann wurde diese, die bis heute größtenteils aus städtischen Liegenschaften besteht, an die Stadt verkauft und von dieser verpachtet.

Die ersten Pächter waren von 1870-1875 der Schiffszimmermann H. J. Bolwig von Fanö und der ebenfalls von Fanö stammende Husumer Hafenmeister Niels Matthiesen. Es folgte 1875 Andreas Schau unter der Bürgschaft seines Vaters H. H. Schau. Schau trat 1882 wegen völligen Rückganges des Betriebes von der Pachtung zurück. Auf ihn folgten als Pächter Peter Puck, Ludwig Lüders aus Hamburg, Stocks u. Kolbe, Kiel, Rohweder, P. Volquardsen von Hooge (1908-1930) und (1930) Johannes Tönnies aus Husum“.<sup>7.28</sup>

Der Pachtvertrag mit Johannes Tönnies endete am 1. Juli 1940 wegen des Todes des Werftbesitzers.<sup>7.29.</sup> Von da an übernahm Hinrich Wulff aus Husum die Werft. Seine Pacht endete am 22. Juni 1942.<sup>7.291.</sup> In der Kriegszeit ruhte der Schiffbau völlig und eine Neuverpachtung der Werft erfolgte erst am 12. November 1946 an die Gebrüder Kroger aus Warnemünde, später Rendsburg. Der Pachtvertrag begann am 1. Januar 1947.

Die Übernahme der Husumer Schiffswerft durch den Schiffbauingenieur Hans Kröger bedeutete eine Zäsur im

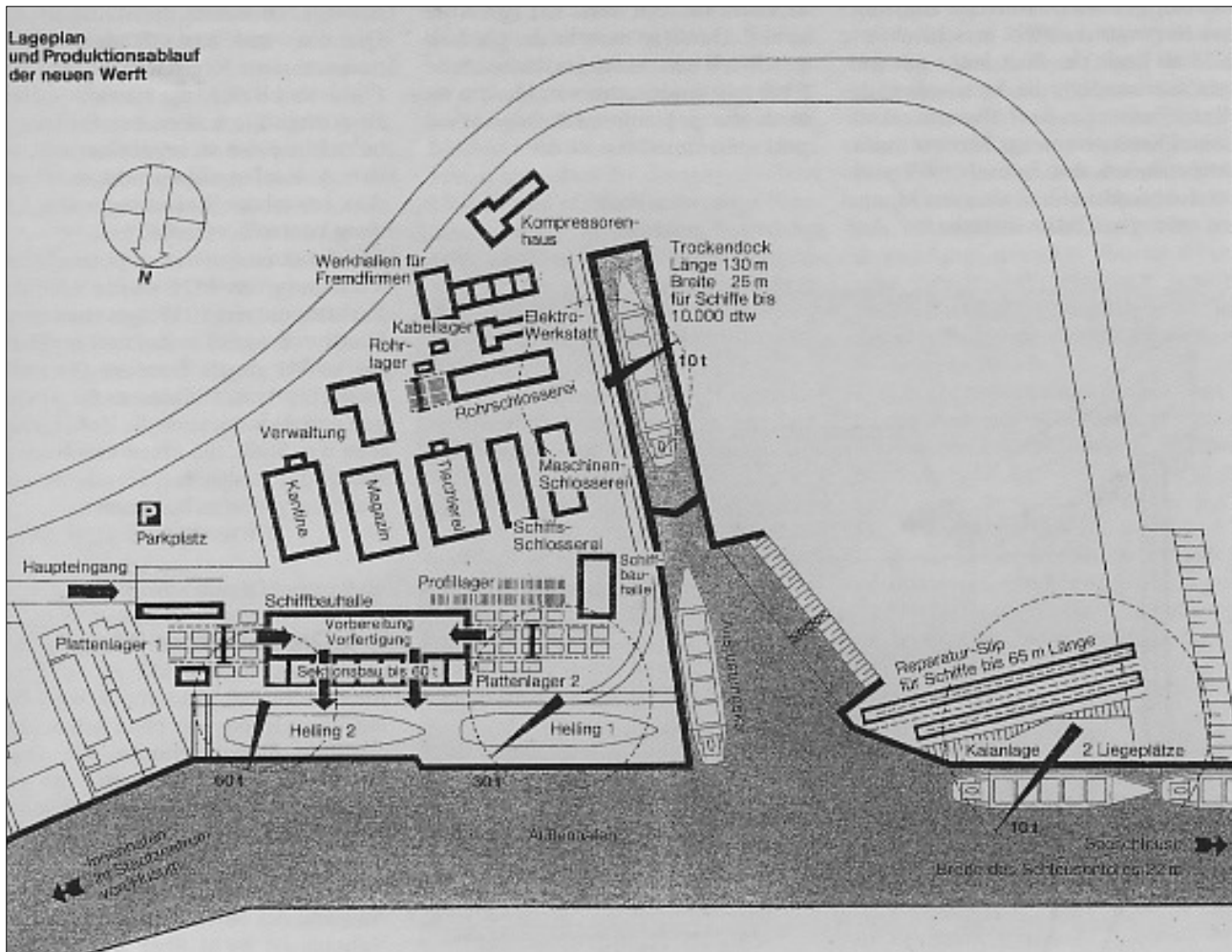


Abb. 47: Übersichtsplan der Husumer Schiffswerft an der Südseite des Außenhafens

Schiffbau der Stadt Husum. Bis dahin waren lediglich Holzschiffe in Husum gebaut und höchstens Reparaturen an Stahlschiffen ausgeführt worden, nun begann jedoch die Ära des Stahlschiffbaus in Husum (hölzerne Fischkutter wurden nur noch sehr selten hergestellt). Bevor der Betrieb der Werft jedoch in vollem Umfang aufgenommen werden konnte, musste der ziemlich desolate Betrieb wieder hergerichtet werden. Nebenbei wurden jedoch Reparaturen sowie Umbauten an Marinefahrzeugen ausgeführt<sup>7,292</sup>. Der Betrieb entwickelte sich gut, und 1949 lief als erster Neu-

bau der Zollkreuzer „Eiderstedt“ vom Stapel. Als erstes Seeschiff folgte 1951 der Tanker „Esso Søldafjord“. Der erste Passagierschiffsneubau war 1955 die „Uthlande“ für die Wyker Dampfschiffsreederei. In den nächsten Jahren liefen hauptsächlich Kümos vom Stapel. Verbunden mit den immer schneller erfolgenden Ablieferungen von Neubauten wuchs auch rasch die Belegschaft. Nach einem Beginn mit 6 Beschäftigten im Jahr 1949 lag diese Zahl Mitte der 50er Jahre des vorigen Jahrhunderts bereits bei 150. Mit 350 Beschäftigten war die Werft 1965 Husums größter Indu-

striebetrieb. Da die Neubauten immer größer wurden, gab es Probleme mit der Schleusendurchfahrtsbreite, die durch einen Schleusenneubau 1973 endgültig gelöst wurden [vgl. Abschnitt 6.3]. Die beengten Verhältnisse im Innenhafen erzwangen schließlich 1969 den Umzug der Werft nach der Rödermisser Hallig, westlich der Thordsen-Silos. Der Werftinhaber Karl Kröger starb 1971 und sein Schwiegersohn Uwe Niemann führte den Betrieb weiter. 1977 [nicht 1978 wie in dem zitierten Aufsatz angegeben] wurde der Werftstandort Innenhafen endgültig aufgegeben<sup>7.293</sup>. Vergleicht man die ersten geschichtlichen Daten mit diesem Zeitpunkt, dann hat die Husumer Schiffswerft praktisch 200 Jahre an dieser Stelle bestanden. Schon einige Jahre früher war der charakteristische Lärmpegel der Niethämmer über der Innenstadt verklungen - nachdem die neueren Schiffe mittels Schweißtechnik hergestellt wurden -, der den Bürgern der Stadt bis dahin akustisch deutlich gemacht hatte, dass mitten in unserer Stadt eine florierende Werft ihren Standort hatte! Durch den letzten Schleusenneubau konnten jetzt - in Ballast - [Erklärung vgl. Ziff. 8.51 d. Anmerkungen] Schiffe bis zu 10000 t den Hafen anlaufen. Der starke Druck des Weltmarktes zwang jedoch die Werft, sich immer mehr auf den Bau von Spezialschiffen, wie Bohrselversorger, Hotel- und Fährschiffe, Schwergutschiffe usw., umzustellen.

Nach dem Umzug an den Außenhafen, der schon 1969 begann, wurde die Werft dort rasch ausgebaut (Abb. 47). Neben zwei Querhellingen von jeweils 120 m Länge wurde 1974 das Trockendock „Dock 1“ mit einer Länge von 130 m und einer Breite von 25 m eingerichtet. (Dies war wegen des schlechten Untergrundes im Bereich der ehemaligen Halbmondwehle mit erheblichen baulichen Problemen bei der Spundwandrammung verbunden.) 1983 erfolgte der Ausbau eines weiteren Trockendocks, „Dock 2“, mit 150 m Länge mit derselben Breite. Die Trockendocks erlaubten nun der Werft, auch umfangreiche Reparaturaufträge zu übernehmen.

Neben den Querhellingen wurden noch zwei kleinere Schräghellingen von 70 m bzw. 45 m Länge erbaut. Die Werft verfügte über vier Turmdrehkräne mit einer Tragkraft von 2 x 10 t, 1 x 30 t und 1 x 60 t. Außerdem besaß die Werft eine Reparaturkaje von ca. 480 m<sup>7.294</sup>.

Die Investitionen für den Werftneubau waren immens,

so kostete allein das erste Dock 21,5 Mio DM und das zweite 29 Mio DM<sup>7.295</sup>. Die Werft beschäftigte jetzt in Spitzenzeiten bis zu 800 Personen.

Die Querhellinge der Werft lagen oberhalb der Hafenspundwandkante und die Neubauten wurden bei Hochwasser im Querstapellauf in das hoch aufragende Hafenbecken unter den Augen hunderter von diesem Schauspiel emotional berührter Zuschauer auf der Hafennordseite zu Wasser gelassen. Trotz der Zunahme im Reparaturbetrieb verschlechterte sich ab Ende der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts die Auftragslage des Betriebes wegen der billigen ausländischen Konkurrenz aus Fernost immer mehr, sodass der Betrieb 1999 praktisch ohne Schulden, aber aus Mangel an wirtschaftlich vertretbaren Aufträgen Insolvenz anmelden musste. Die wahrscheinlich älteste Werft Deutschlands musste trotz ihres hohen schiffbaulichen Standards am 31. Januar 2000 endgültig die Tore schließen<sup>7.296</sup>.

Ganz ist der Schiffbau aus Husum jedoch nicht verschwunden. In den vorhandenen Dockanlagen hat die Husumer Dock- und Reparatur GmbH einen zzt. zufriedenstellend laufenden Schiffsreparaturbetrieb eingerichtet. Auf dem größeren Teil des ehemaligen Werftgeländes hat sich der namhafte Windkraftanlagenhersteller Repower Systems AG eingerichtet. Der Betrieb hat im Februar 2000 seine Produktion aufgenommen. In der Regel werden dort Windkraftanlagen mit 1500 kw hergestellt. Die Bauhöhe der Türme liegt zwischen 55 und 111 m. Im Jahr 2001 entstanden hier bereits ca. 125 und im Jahr 2002 ca. 160 Anlagen<sup>7.297</sup>. Damit ist anstelle der ehemaligen Werft ein wichtiger Industriebetrieb entstanden, der von Husum aus auch die geplanten Offshore-Windparks mit einrichten wird.

### *7.3 Kran und Waage*

Die Errichtung eines Kranes durch eine herzogliche Verfügung von 1526<sup>7.31</sup> bedeutete eine erhebliche Verbesserung der Lösch- und Lademöglichkeiten des Hafens. Während vorher die Schiffe von Hand bzw. mit bordeigenem Geschirr beladen oder gelöscht wurden, bot sich nun besonders bei schweren Lasten und solchen, die mit bordeigenen Möglichkeiten kaum oder nur mit erheblichem Aufwand bewältigt werden konnten, der Einsatz eines Kranes an. Hierdurch wurde der Hafen sicherlich auch für Schiffe mit

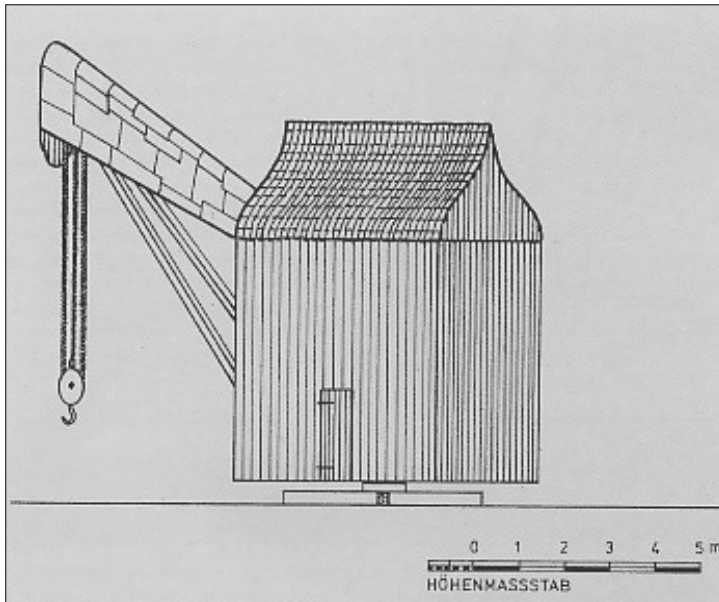


Abb. 48: Der alte Kran am Hafen

schwereren Gütern attraktiver (Abb. 48). Für die Benutzung des Kranes waren von den Schiffen Krangelder zu entrichten. Die Überschüsse, die sich nach Abzug der Kosten für den Betrieb und die Unterhaltung des Kranes ergaben, flössen der Stadtkasse zu. Die ein- und auslaufenden Schiffe mussten dem Kranmeister auch das Pfahl- und Brückengeld erlegen; hierzu durften die Luken der Fahrzeuge beim Einlaufen nicht geöffnet und vor dem Auslaufen nicht geschlossen werden, bevor der Kranmeister die Ladung kontrolliert hatte<sup>7.32</sup>. Mit der oben genannten herzoglichen Verfügung von 1526 wurde auch die Errichtung einer Waage befohlen. Hierdurch war es in Zukunft möglich, die vorher durch Taxation gewichtsmäßig bestimmten Güter exakt zu wiegen und dadurch auch die Zolleinnahmen der Stadt, die einen erheblichen Anteil des städtischen Haushalts ausmachten, genau zu bestimmen<sup>7.33</sup>.

#### 7.4 Die Husumer Börse

Im Althusumer Bilderbuch wird die Husumer Börse von Felix Schmeißer erwähnt; hierzu schreibt er: „Eine heute vergessene Tatsache ist es, daß sich einst in der Nähe der Schiffswerft, am Ende des Hafens, eine regelrechte Husumer ‚Börse‘ befunden hat, die wir noch auf einem Plan aus dem Ausgang des 18. Jahrhunderts finden. Näheres ist nicht über diese Börse überliefert worden „<sup>7.41</sup>. Der von Schmeißer zitierte Plan ist noch im Stadtarchiv vorhanden. Es handelt sich um den „Auf-Riß von dem an der Schiffbrücke in Husum, norder seite zu setzenden neuen Bollwerck und zwar von des ehemaligen Bosch sein Haus bis an der Schlause [!]“ des Zimmermeisters Lorentz Lorentzen vom 19. Januar 1784<sup>7.42</sup>. Auf diesem Plan ist die Lage und Konstruktion der Börse eingezeichnet. Es handelt sich um einen Platz von ca. 28,60 x 4,80 m an der Ostseite des Hafens.

Dieser ist mit einem Zaun umfriedet und im Norden mit einem Zugang versehen und auf der Ostseite mit einem Tor (Abb. 49).

Leider finden sich meines Wissens weder im Findbuch des Bestandes der Stadt Husum noch in den Manualregistern der Stadt Hinweise auf den Zweck und den Betrieb der Börse. Es ist zu vermuten, dass hier Waren aus dem Schiffsverkehr von sachverständigen Begutachtern bewertet wurden und anschließend von interessierten Kaufleuten übernommen und in den Handel gebracht wurden.

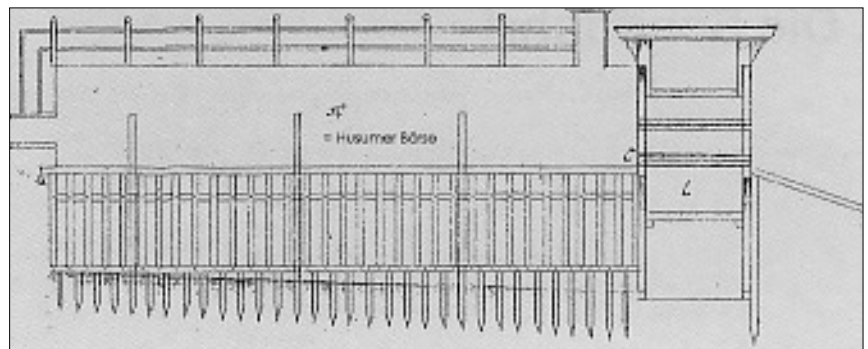


Abb. 49: „Auf-Riß von dem an der Schiffbrücke [!] zu Husum, norder seite setzenden, neuen Bollwerck“

Im Übrigen taucht der Begriff „Börse“ auch noch im 19. Jahrhundert auf. In der „Uebertragungsacte wegen des Uebergangs des Hafens der Stadt Husum an den Staat [= das Königreich Dänemark] vom 30. Juni 1847“ wird auf Seite 5, im § 2, Abs. b bei den an den Staat zu übertragenden „Hafenlocalitäten“ dieser Platz als „die zu Osten daran stoßende s.g. Börse“ ausdrücklich erwähnt<sup>7.43</sup>.

### 7.5 Das Seegericht

1582 wird Husum durch Herzog Adolf von Schleswig-Holstein-Gottorf „mit dem alten See-Rechte von Wysby“ begnadigt<sup>751</sup>. Mit diesem alten Hanserecht erhielt Husum eine herausragende Rolle in der Seegerichtbarkeit. Sitz des Seegerichts wurde ein Gebäude im Westerende [Haus Nr. 13].

Die Einrichtung eines Seegerichts war für den Schiffsverkehr von großer Bedeutung. Die Zahl der Schiffsunfälle war wegen der unzulänglichen Navigationsmittel (mitunter auch der fehlenden Navigationskenntnisse der Schiffer) sowie schwieriger Fahrwasserverhältnisse im Wattenmeer sehr hoch. Hinzu kam, dass die damaligen relativ kleinen und oft auch schwachen Fahrzeuge häufig in Stürmen beschädigt oder zerstört wurden. Auch kriegerische Ereignisse und Piraterie, verbunden mit der Versenkung oder Kaperung von Schiffen, führten zu hohen Verlusten in der Schifffahrt<sup>7.52</sup>.

Sicherlich wurde schon vor der Einrichtung des Seegerichts bei Seeangelegenheiten auf der Grundlage des Jütischen Low Recht gesprochen, jedoch war die Einführung des Wysbischen Seerechts in Husum für die damalige Zeit ein Fortschritt in der Seerechtssprechung, denn dieses Recht regelte in 72 Beliebungem [= Paragraphen] weit detaillierter die spezifischen Verhältnisse der Seefahrt als das für solche Fälle eher allgemein gehaltene Jütische Low<sup>7.53</sup>. Hierzu schreibt Laß: „... zu dem schlichen auch in Gericht-Sachen beym Gebrauch des Jütischen Low-Buches viele Unordnungen ein. Diese Vorstellung bewog dahero die Herrschaft, das Flecken Husum in diesem 1528sten Jahre von dem Südergoeshardischen Dinge und Gericht abzusondern, und zum Weichbilde zu machen, und mit einer eigenen Gerichts- und Policey-Ordnung zu begaben und ihnen auch das allda übliche Wysbische See-Recht zu bestätigen.“<sup>7.54</sup>. Auffallend ist hierbei die Redewendung „das

allda übliche Wysbische See-Recht“, hiernach scheint dieses Recht offenbar auch schon vor der Privilegierung von 1528 angewendet worden zu sein. Das Seegericht bestand aus vier Kaufleuten und vier Schiffen unter dem Vorsitz des „worthabenden“ Bürgermeisters und tagte in der Regel im Haus des Tonnen- und Bakenmeisters. Das Gericht war gleichzeitig Mittelinstanz für Seestreitigkeiten der Inseln und umliegenden Orte, die nach Laß das Gericht *per modum appellationis* [= Art und Weise der Berufung ] anrufen konnten<sup>7.55</sup>.

### Anmerkungen

- 7.11 ZFB, Sp. 73
- 7.12 Adress-Buch der Stadt Husum und des Kreises Husum sowie der Städte Friedrichstadt, Tönning und Garding, Erste Ausgabe 1900 Adress-Buch der Kreise Husum und Eiderstedt, der Landschaft Stapelholm und der Amtsbezirke Høllingstedt und Treia, Zweite Ausgabe 1903 Südschleswigsches Adreßbuch, Dritte Ausgabe 1906 Südschleswigsches Adreßbuch, Vierte Ausgabe 1909, jetzt nur noch Preuß. Staat Bauverwaltung Südschleswigsches Adreßbuch, Fünfte Ausgabe 1912, nur noch Angabe Heßler, Ludwig Wasserbaurat
- 7.13 Südschleswigsches Adreßbuch, Sechste Ausgabe 1924, nur noch Angabe Eilmann, Hans Reg.-Baumeister Südschleswigsches Adressbuch, Siebente Ausgabe 1928, Eintragung: (Preußisches Wasserbauamt, Eilmann, Hans, Regierungs-Baurat) Südschleswigsches Adreßbuch, Achte Ausgabe 1931, Eintragung wie vor Südschleswigsches Adressbuch, Neunte Ausgabe 1934, Eintragung wie vor
- 7.14 Südschleswigsches Adressbuch, Zehnte Ausgabe 1937, Eintragung: (Preußischer Staat), Marschenbauamt, Lübkes, H, Regierungs-Baurat
- 7.15 Nach eigener Kenntnis des Verfassers, der als Tiefbauing. u. a. für dieses Amt tätig war
- 7.16 Nach Angaben des neuen Eigentümers
- 7.17 HOFF, S. 25, S. 26
- 7.18 Angaben von Herrn Bobke, Amt für ländliche Räume in Husum
- 7.21 KANF 4W/9 vgl. auch Ziff. 6.14
- 7.22 Steen, Uwe, Friedrich Brandt, Ein Pionier der Photographie in Schleswig-Holstein, Heide 1989, S.155
- 7.23 Mommsen, Ingwer, Die Bevölkerung der Stadt Husum von 1769 bis 1860, Kiel 1969, S. 256
- 7.24 wie vor, S. 179

- 7.25 HN v. 17. Mai 1987: „Alte Dokumente über die Werft“
- 7.26 HN v. 9. Juli 1987: (Jürgen Dietrich) „Als Bilder noch hand-geschnitten wurden / Scherenschnittartige Wiedergabe der Schiffbauerfamilie Paasch tauchte auf“
- 7.27 HN-Sonderbeilage Hafentage 11. August 1999: Reinhard Mesch „Husums Schiffswerft wurde 1796 gegründet / Ein Schiffbaumeister kam aus Altona“
- 7.28 Schmeißer, Felix, Alt-Husumer Bilderbuch, Husum 1939, S. 96  
auch KANF D2-3809 Pachtvertrag Volquardsen 1908, KANF D2-3842 Nachtragspachtvertrag E. Stocks 1899, Pachtvertrag Johannes Tönnies 1930, Pachtvertrag Heinrich Wulff 1940
- 7.29 KANF D2-3842
- 7.291 KANF D2-3842
- 7.292 Jonas, Wolfgang, schiffbau in Nordfriesland / Holzschiffbau in Tönning, Stahlschiffbau in Husum, Schriftenreihe des Nordfriesischen Schiffahrtsmuseums in Husum, Bd. 1, Husum, S. 79
- 7.293 wie vor
- 7.294 Technische und zeitliche Angaben durch den ehemaligen technischen Mitarbeiter der Husumer Schiffswerft, Herrn Fred Ebeling, Husum, sowie von Herrn Fien von der Husumer Dock- und Reparatur GmbH
- 7.295 Angaben von Frau Karin Niemann, der Frau des ehemaligen Werfteigentümers Uwe Niemann
- 7.296 Zeitangaben von dem ehemaligen technischen Mitarbeiter der Husumer Schiffswerft, Herrn Fred Ebeling, Husum
- 7.297 Angaben des Windkraftanlagenherstellers Repower Systems, Husum, Rödemişallig
- 7.31 MOLL, S. 90, Nr. 255
- 7.32 LASS LS. 130
- 7.33 vgl. LASH Abt. 7 Nr. 2071ff Zollrechnungen von 1488-1689
- 7.41 Schmeißer, Felix, Alt-Husumer Bilderbuch, Husum 1939, S. 97
- 7.42 KANF D2-2135
- 7.43 „Uebertragungsacte wegen des Uebergangs des Hafens der Stadt Husum an den Staat“ vom 30. Juni 1847. Enthält auf S. 5 b Hinweis auf die Börse.  
Transkription von Holger Borzikowsky, 1995, nach der glaubigsten Abschrift im LASH Abt. 79 Dept. II A Nr. 125
- 7.51 MOLL, S. 242, Nr. 636 sowie Falck, N., Handbuch des Schleswig-Holsteinischen Privat-rechts Altona 1825, S. 434 und Corpus Statuorum Slesvi-censium ..., Schleswig 1795, S. 675ff  
Begnadigung des Wickbildes Husum mit dem olden Seher-echte van Wysbuy“
- 7.52 vgl. Chronik der Stadt Husum  
LASH Abt. 400.45 Nr. 364, S. 43ff, S.51ff  
vgl. auch Kühn, Hans Joachim, Gestrandet bei Uelvesbüll, Husum 1999,S.7ff
- 7.53 LASSI,S.66
- 7.54 wie 7.53
- 7.55 LASS I, S. 122 sowie BECC, Anhang: Geschichte der Stadtverfassung von Husum..., §19, S.43f

## Abbildungen

### Abb. 44

Übersichtsplan des Hafens im Bereich des Hafenamts. Zeichnung des Verfassers nach Planunterlagen des Erwerbers des ehema-ligen Hafenamts im Jahr 2003

### Abb. 45

KANF 4W1/1, „Grund-Riß von der Süder-Seite der Stadt Husum nach Rödemis zu..., im Riß gebracht in den letzten Tagen des April und den ersten Tagen des Mai-Monaths 1775 von mir, Ingwer Ja-kobsen, beydigter Land-Meßer“.

#### Legende:

„A“: der Siel-Zug, wodurch die Milde [= Rödemisser Außenpriel] so durch die Südermarsch in die Aue, als einen Theil des Stadt-Hafens fließet; oder der Lage-Teichs-Siel.

„B“: die Aue so von der Ost-Husum er Wasser-Mühle kömmt und längst der Stadt-Husumer Kirchen- oder Closter- oder Lam-mer-Fenne bis zur Stadt-Haupt-Schleuse [=Zingelschleuse] gehet.

„C“: der Stadt-Hafen bey der Schiff-Brücke und der Hafen bey der sogenannten Kley-Kuhle, welche einen Theil der Aue nach dem Westen befassen.

„D“: die Schütte [= Einfriedigung für ausgebrochenes bzw. herren-loses Vieh] an der äußersten Spitze des Poggenburg-Röde-misser-Landes.

„E“: die äußerste Spitze des Ufers der Göde oder Grete [= Wiese, Weideland] von der Aue bey der Stadt-Husumer-Closter-Kir-chen oder Lammerfenne.

„F“: der Stein-Damm von Rödemis

NB! Nota von A. bis E. formiret sich der Receß vom 3.ten Seotbr: 1619. diegezogene Jurisdiction-Scheidungs-Linie zwischen Husum zwerg [= quer] über den Stein-Damm, von selbst.

„G“: die Linie der zum Theil noch sicht- und kennbahnen Spuhren des Stadt-Husumer-Noth-Schleusen-Siels, welches von der Stadt aufgegraben und gebraucht wird, wenn die Stadts-Haupt-Schleuse neu geleet, oder mit Haupt-Reparation ver-sehen wird.

„H“: Der Platz Quaest: vor dem Zingel-Thor, wo vordem die Trahn-Brennerei gewesen, und worauf zum Theil das neue Haus im 4. Quartier N° 186V2 mit einem Stall gebaut ist.

„J“: das nächste dicht daran nach Norden stoßende Haus im 4.ten Quart: N° 186

„K“: Die übrigen nach Norden liegenden Häuser vor dem Zingel-Thor ...

- „L“: Der Stadt-Husumer-Zingel-Thor.  
 „M“: Das Stadts-Schleusen-Haus.  
 „N“: Die sogenannte Stadts-Börse.  
 „O“: Der Landes-Herrschaftliche Krahn bey der Schiff-Brücke,  
 „P“: Der Hügel, welcher größten-Theils von dem aus der Stadt dahin  
 gebrachten Unrath entstanden, und woselbst der Schweine-Marckt  
 gehalten.  
 „Q“: Das auf diesem Hügel von der Stadt erbaute Magazin für die  
 See-Tonnen.  
 „R“: Der Platz auf Stadts-Grund, woselbst zur Callfaterung der  
 Schiffe ein Schlepp-Helling angelegt ist.“

**Abb. 46**

Scherenschnitt der Familie des Werftbesitzers Detlef Paasch. Foto  
 Jürgen Dietrich, Husum. Vgl. dazu auch Aufsatz von Jürgen Dietrich,  
 „Als Bilder noch handgeschnitten wurden. Scherenschnittartige  
 Wiedergabe der Schiffbauerfamilie Paasch tauchte auf“, in: Husumer  
 Nachrichten vom 9. Juli 1987

**Abb. 47**

Übersichtsplan der Husumer Schiffswerft an der Südseite des  
 Außenhafens WCHR, S. 4

**Abb. 48**

Der alte Kran am Hafen. Zeichnung des Verfassers.

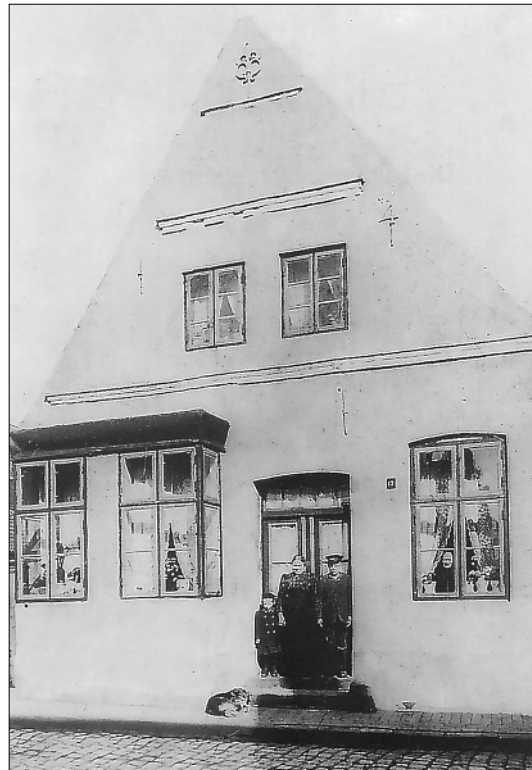
Grundlagen der Zeichnung:

KANF 4 W/11, Prospect der Schiffbrücke KANF D2-2135, Boll-  
 werksriß der Schiffbrücke 1784, hieraus Breiten- und Höhen-Maße  
 des Krans. Der angegebene Maßstab in Fuß wurde mit dem Maß  
 für ein Husumer Fuß = 0,29573 m umgerechnet. Daraus: Kranlänge  
 = 5,30 m, Kranhöhe bis zur Traufe = 5,40 m, Giebelhöhe = 2,70  
 m, Fundamenthölzer für die Königswelle - 4,20 m, Drehkranz =  
 0,55 m, Kranbreite und Auslegerlänge beruhen auf geschätzten  
 Annahmen.

Weitere Angaben über den Kran finden sich in einem „Inventarium“  
 vom 26. Juni 1710 [Stadtarchiv Husum CM 2100]. Hieraus geht  
 hervor, dass der Kran zum Drehen mit Handspaken bewegt werden  
 musste.

**Abb. 49**

KANF D2-2135, „Auf-Riß von dem an der Schiffbrücke [!] zu Hu-  
 sum, norder seite setzenden, neuen Bollwerk ...“. Die Legende  
 enthält unter dem Buchstaben „K“ den Platz der Börse an der Ost-  
 seite des Hafens.



*Das alte Seegericht, um 1900 (N.N.)  
 Die Bauart und der rechte obere Mauer-  
 anker in Form einer „4“ deuten auf eine  
 Erbauung in der Mitte des 18. Jahrhun-  
 derts hin. Das Gebäude im Westerende  
 13 ist heute, wenn auch etwas verän-  
 dert, noch vorhanden.*