

# 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-

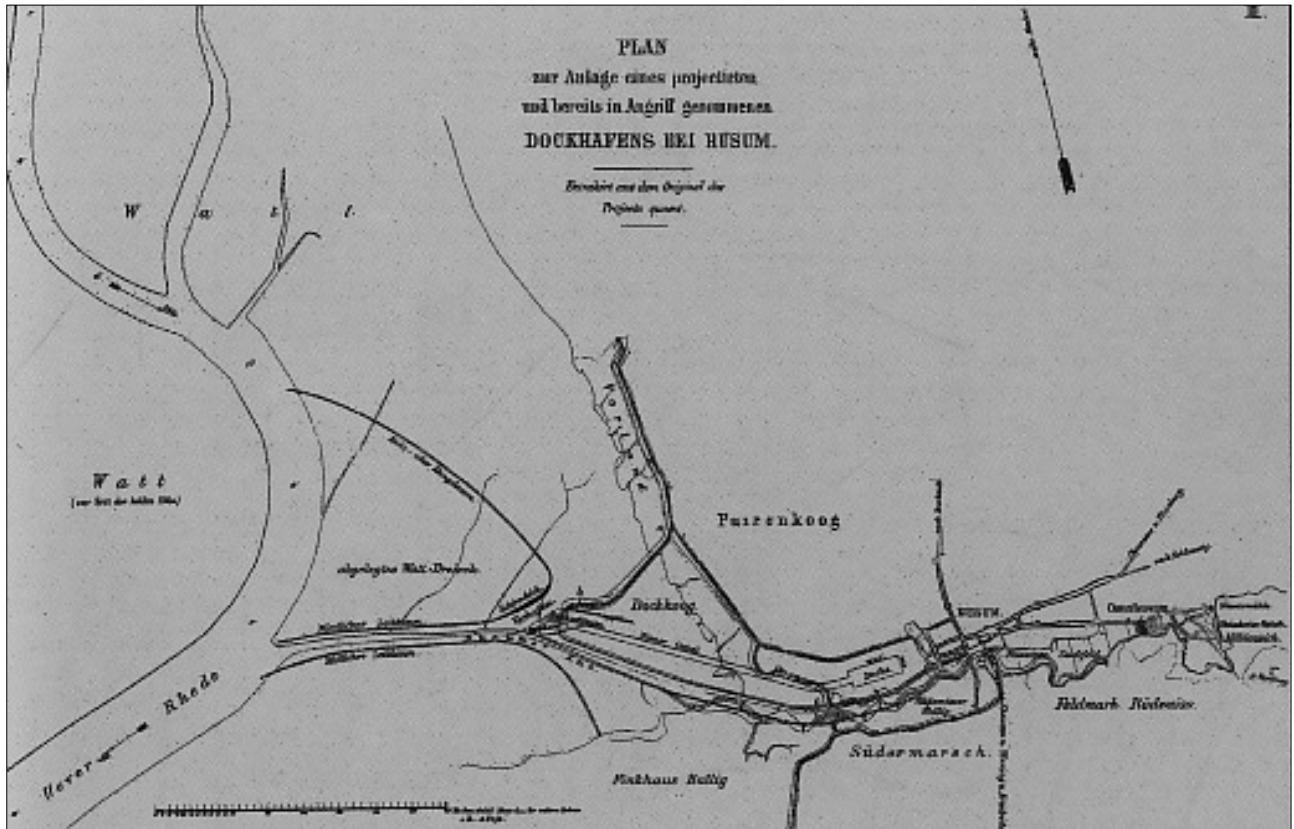


Abb. 22: „Plan zur Anlage eines projectirten und bereits in Angriff genommenen Dockhafens bei Husum“

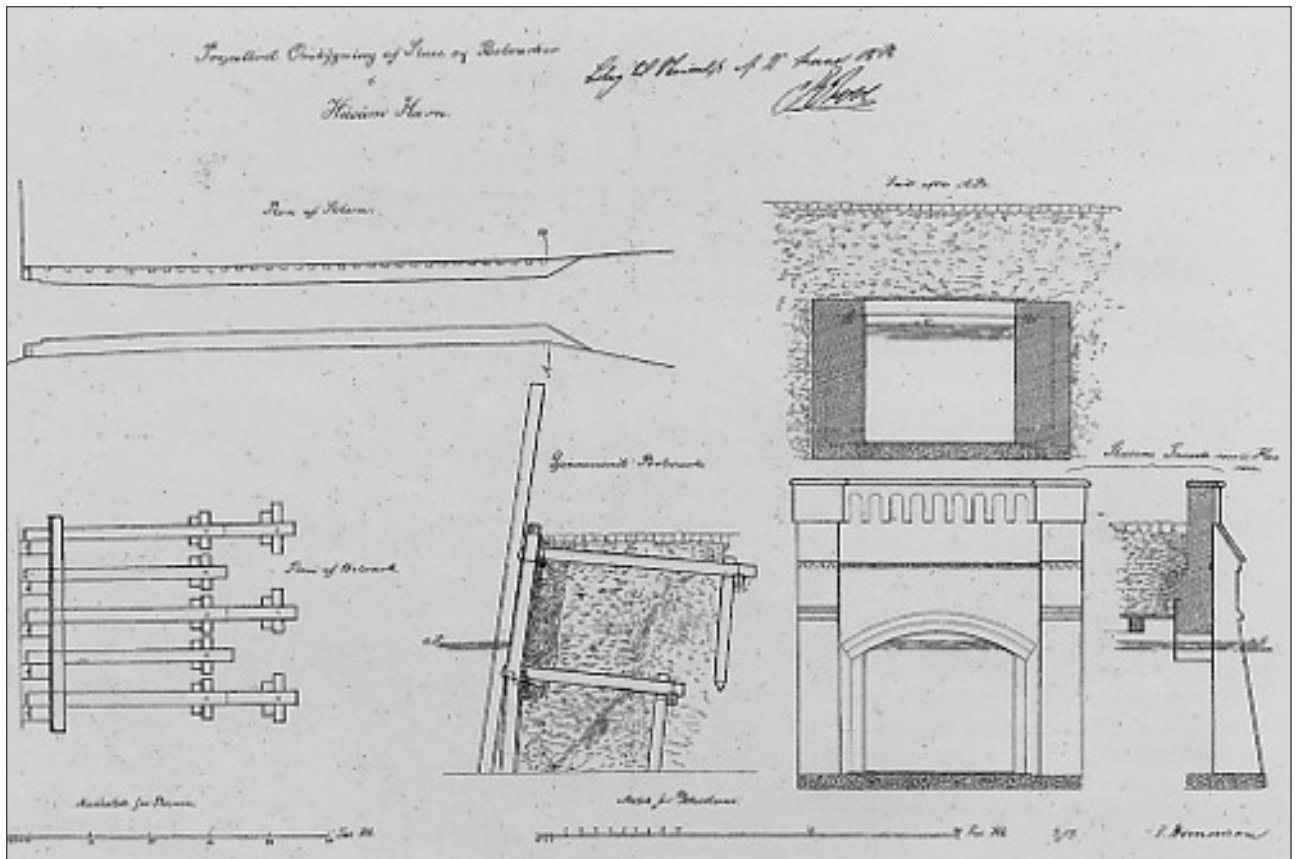


Abb. 23: Plan der Zingelschleuse von 1858

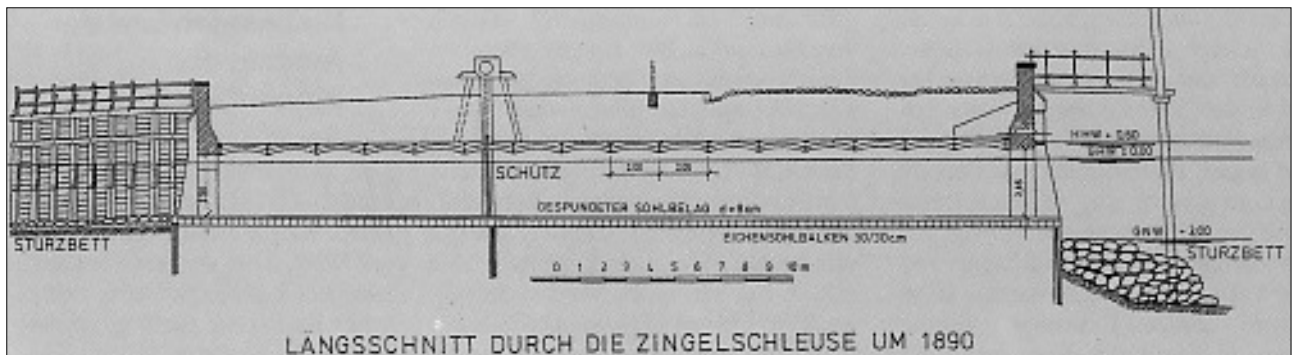


Abb. 24: Längsschnitt der Zingelschleuse

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>.

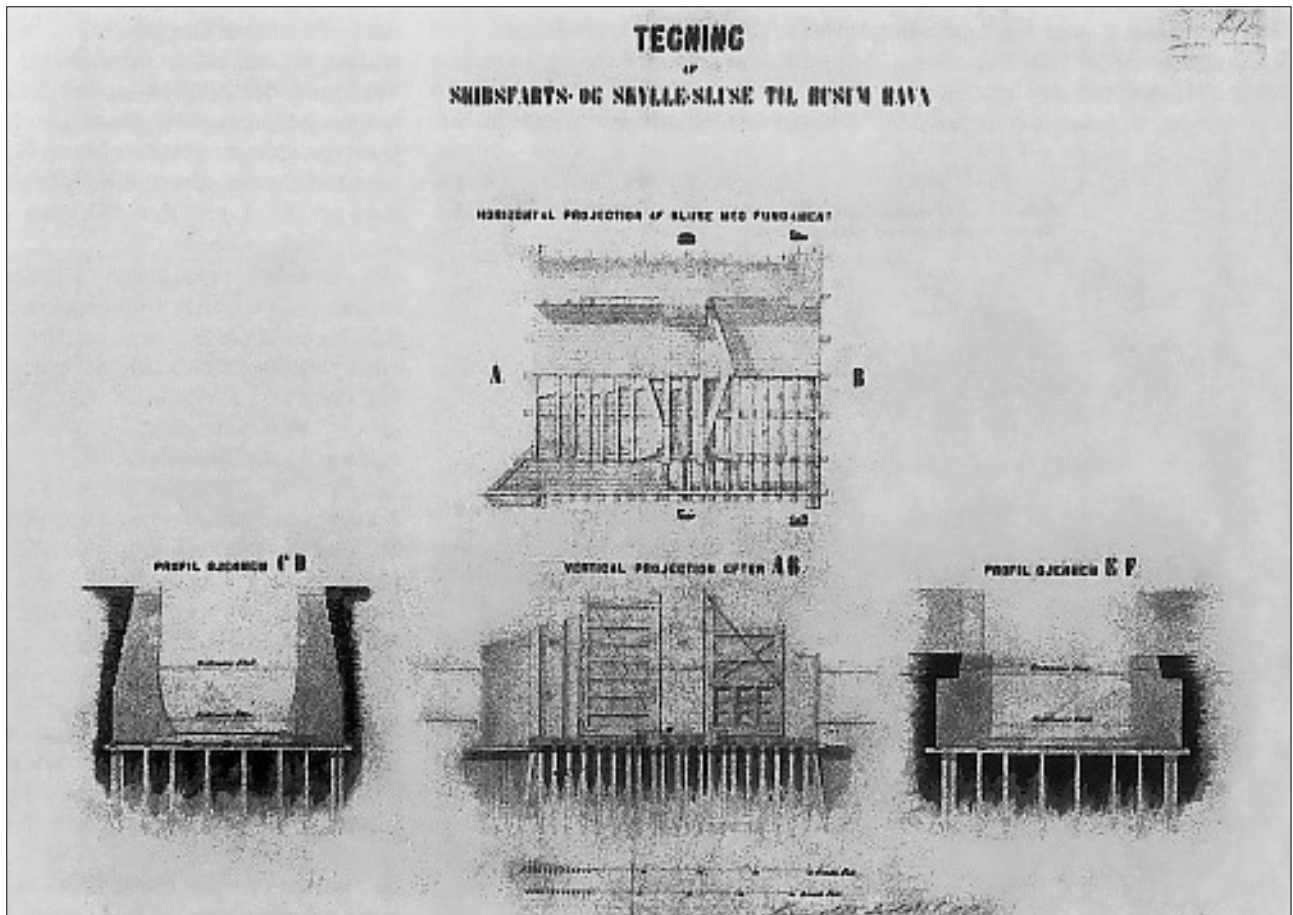


Abb. 25: Plan der Seeschleuse von 1858

### 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).

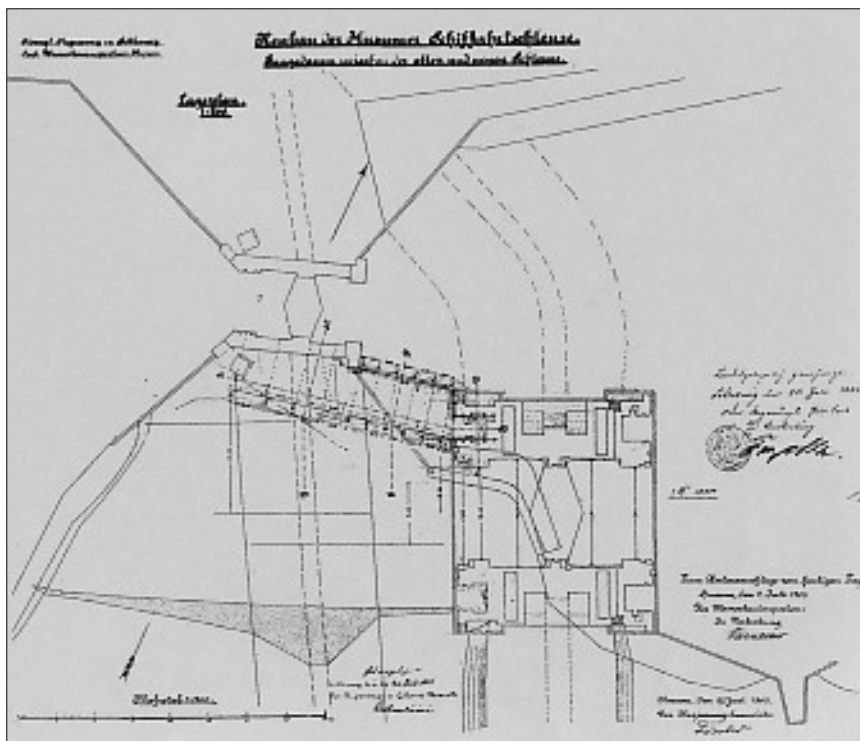


Abb. 26: Übersichtsplan „Neubau der Husumer Schiffahrtsschleuse“

### 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 Schiffbrücke. 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-

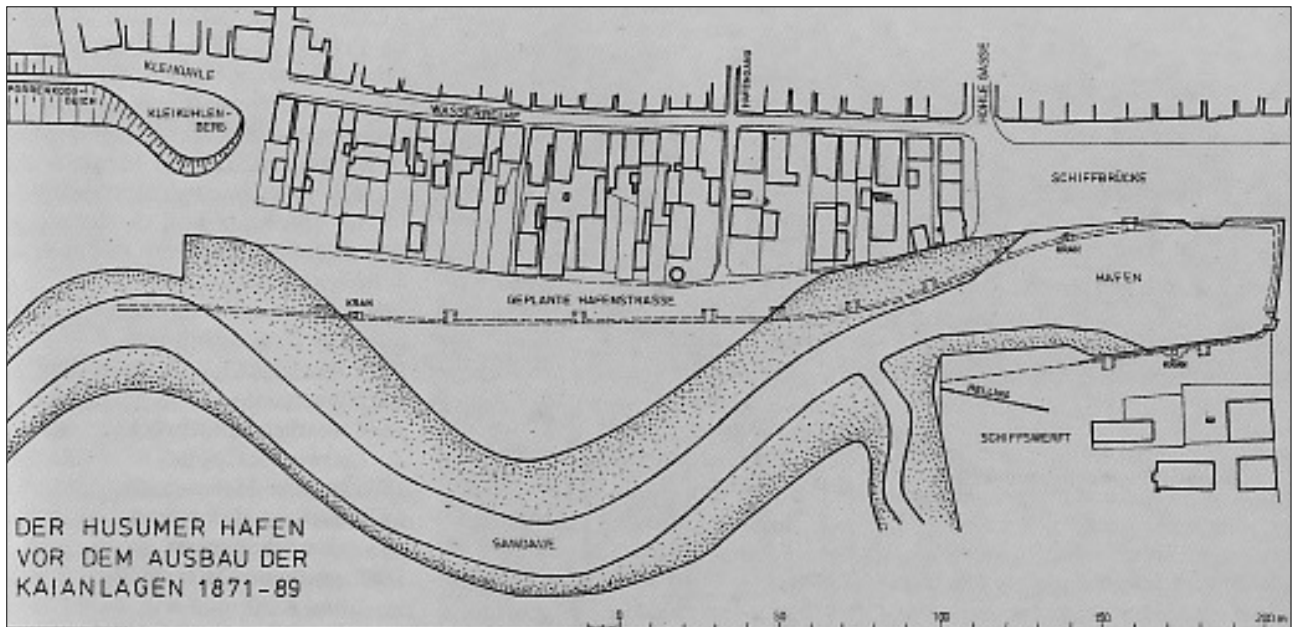


Abb. 27: Der Husumer Hafen vor dem Ausbau der Kaianlagen 1871-89

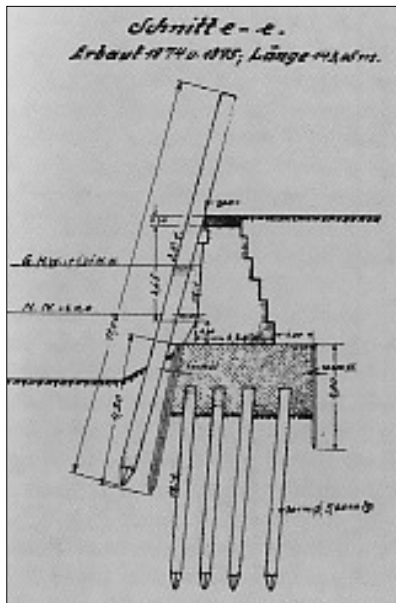


Abb. 28: Schnitt durch die Kaimauer im Bereich der Schiffbrücke

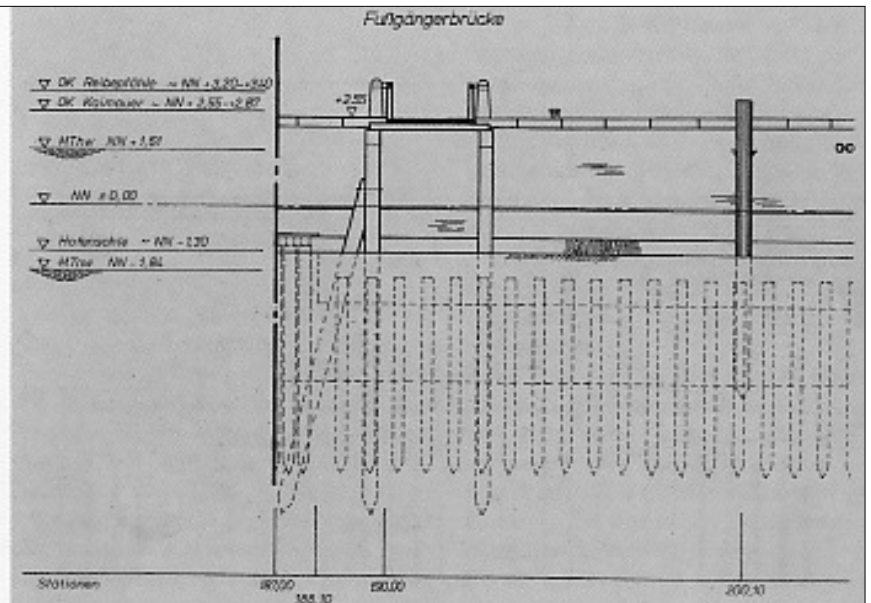


Abb. 29: Teilansicht der Kaimauer der Abb. 26





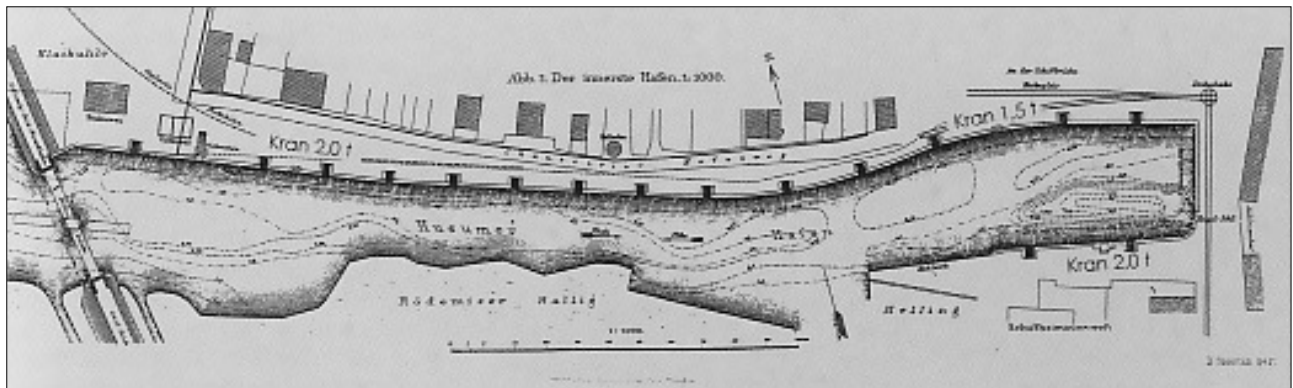


Abb. 32: Ausschnitt aus der Karte „Häfen der Provinz Schleswig-Holstein, Hafen Husum 1890“

mit einer Tragkraft von 1,51 an der Schiffbrücke sowie einer auf der Wertseite mit 2,0 t Tragkraft<sup>5.37</sup> (Abb. 32).

Bereits 1858 war vom damaligen Rödemisser Bahnhof aus ein Gleis zur Schiffbrücke verlegt worden, das als Pferdebahn eine Verbindung zwischen Bahn und Hafen ermöglichte<sup>5.38</sup>.

1887 wurde die sog. Marschbahn von Heide ausgehend mit dem Bau einer Drehbrücke über die Seeseite des Binnenhafens nach Norden weitergeführt. Der Anschluss der Pferdebahn an den Bahnhof Rödemis wurde aufgegeben und 1891 durch ein Ladegleis vom Bahnübergang zum Dockkoog über die Kleikuhle zur Schiffbrücke ersetzt<sup>5.39</sup>.

An der Hafenstraße wurde Mitte des 19. Jahrhunderts ein Kalkofen errichtet, in dem im Watt gewonnene Muscheln zu Baukalk verarbeitet wurden. 1867 wurde der Ofen von der Firma R. F. Bischoff vom Senator a. D. Mannings gemietet. Der Ofen wurde 1898 abgebrochen, da sich die Muschelkalkbrennerei nicht mehr lohnte. Die Firma Bischoff errichtete danach an dieser Stelle einen Lagerschuppen<sup>5.391</sup>, den heute für kulturelle Zwecke genutzten „Husumer Speicher“.

1890 wurde seitens der Stadt Husum auf der Schiffbrücke eine Waage zum Wiegen von Vieh und Gütern erbaut<sup>5.392</sup>, und die 1897 gegründete „Husumer Lagerhausgesellschaft“ errichtete auf der westlichen Südseite des Binnenhafens einen durch eine hölzerne Bohlwand gesicherten Speicher, nachdem die Gesellschaft von der Dorfschaft Rödemis die kleine Rödemisser Hallig erworben hatte<sup>5.393</sup>.

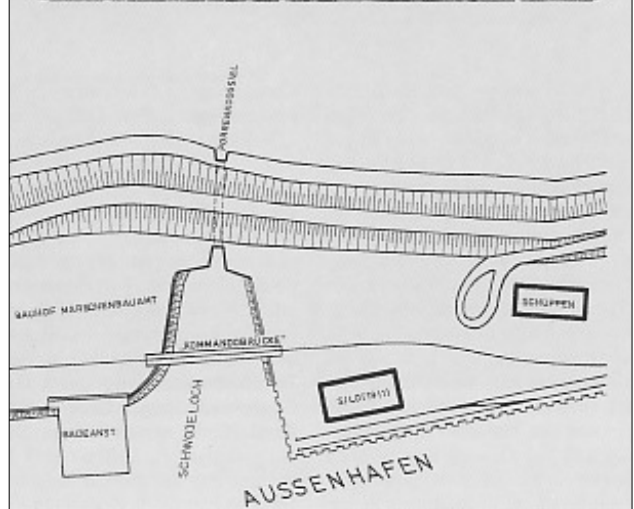
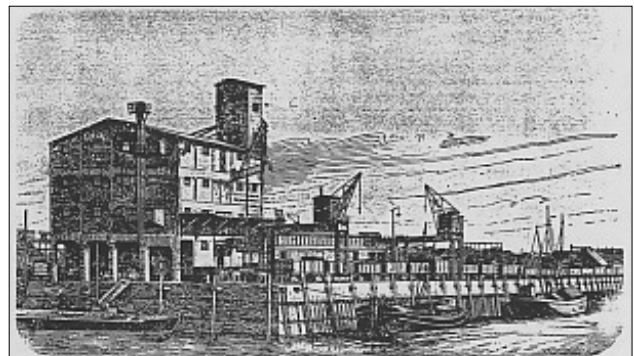


Abb. 33: „Ausschnitt aus: „Inventarienzzeichnung [= Bestandszeichnung] Husumer Schifffahrtsschleuse“



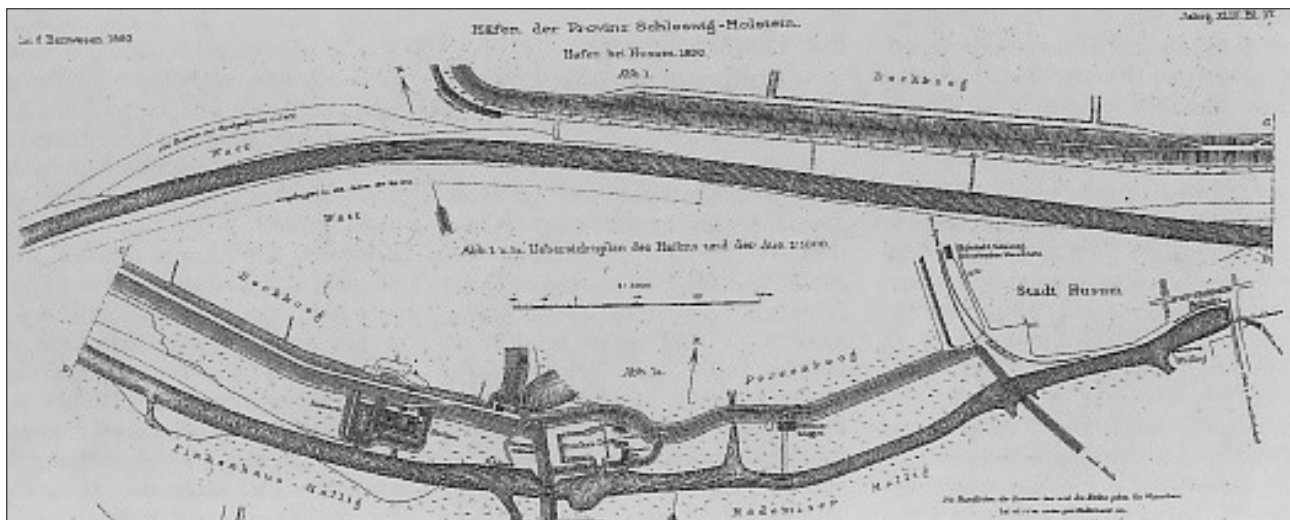


Abb. 34: Ausschnitt aus der Karte „Häfen der Provinz Schleswig-Holstein, Hafen Husum 1890“

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 Priel 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

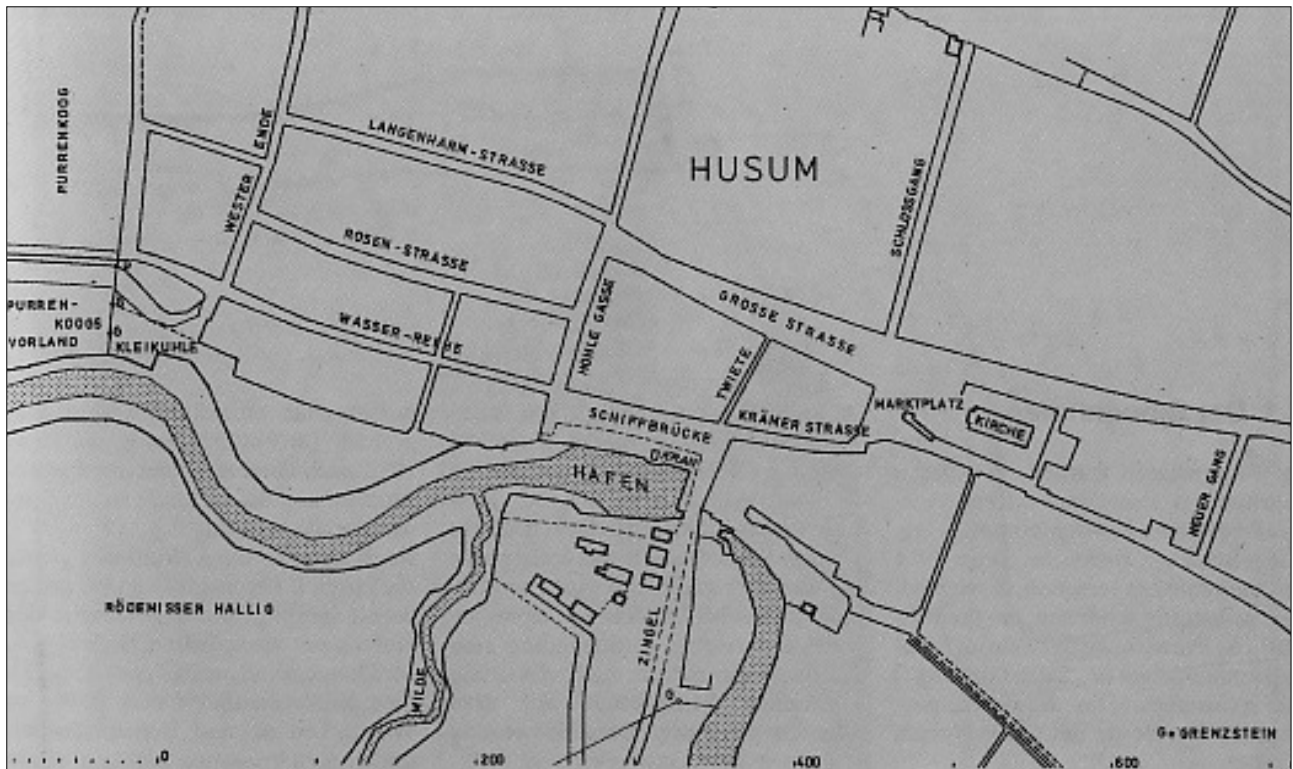


Abb. 35: „Charte über die Feldmark der Stadt Husum“

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: Heimatkalender „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: Heimatkalender „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