

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^{6.11}.

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^{6.12}.

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“^{6.13} [ein Ort etwa links von dem Auslauf der südl. Helling der Schiffswerft]. Der gesamte Platz der Schiffswerft war früher eine Müllhalde^{6.14} (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^{6.15}.

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]^{6.16}. 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^{6.17}. 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^{6.18}. 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^{6.19}. 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^{6.191}.

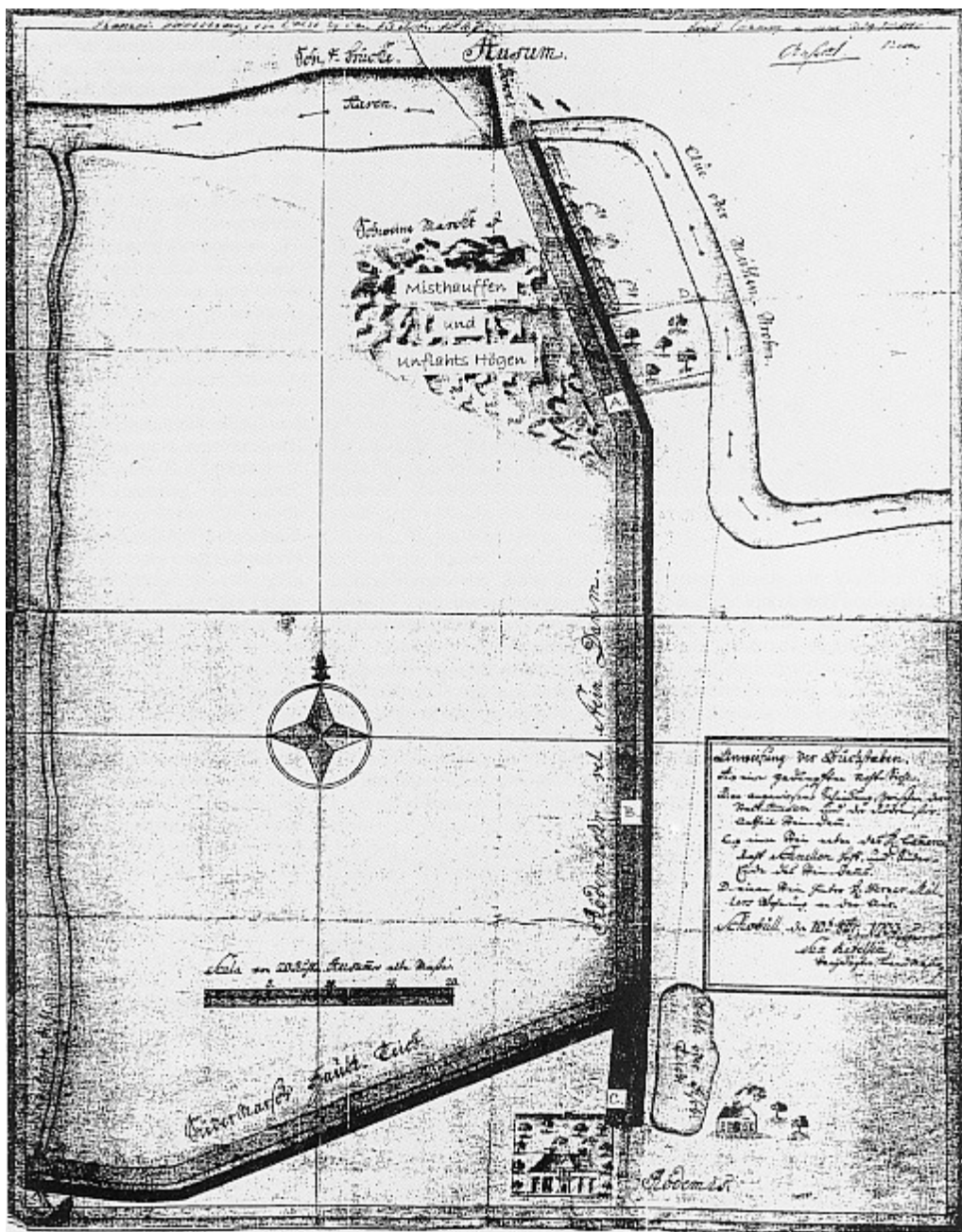


Abb. 36: Karte des Husumer Stadtgebietes von 1733 zwischen Schiffbrücke und dem Südermarschdeich mit der kleinen Rödemişser Hallig

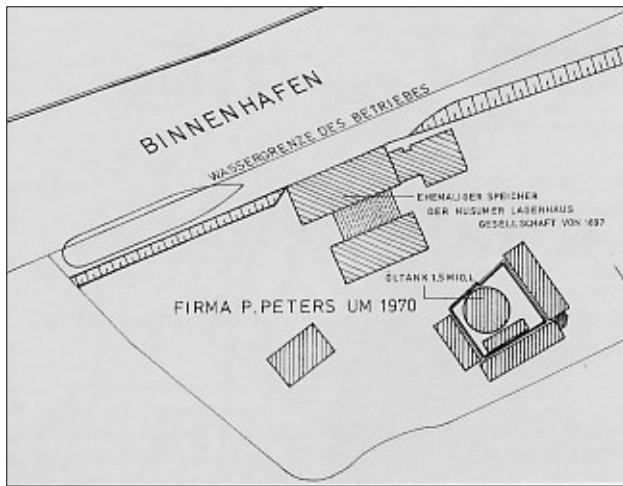


Abb. 37: Übersichtsplan der Firma P. Peters am Binnenhafen

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^{6.192} (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

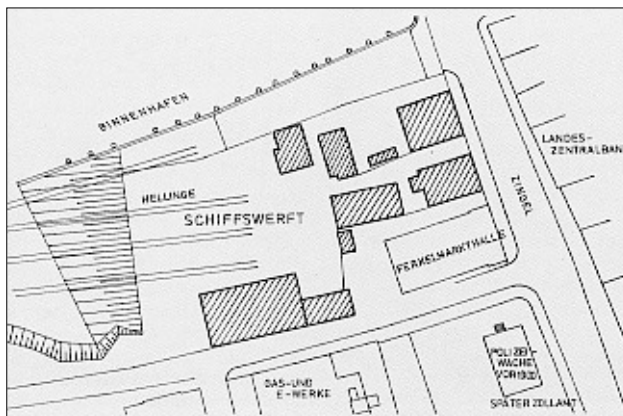


Abb. 38: Übersichtsplan der Husumer Schiffswerft am Binnenhafen

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^{6.193}. 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^{6.194}. 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^{6.195}.

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^{6.196}.

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^{6.197}.

Für die Autotrasse der so genannten Westtangente wurde 1998/2000 eine neue Waagebalkenbrücke über den Binnenhafen unmittelbar neben der Eisenbahnwaagebalkenbrücke errichtet^{6.198}, 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 Löscheinrichtungen zu schaffen. Zunächst wurde eine 185 m lange Kaje neben einer 25 m langen Flügelwand am Auslauf des Porrenkoogsiels, dem Schwoje-

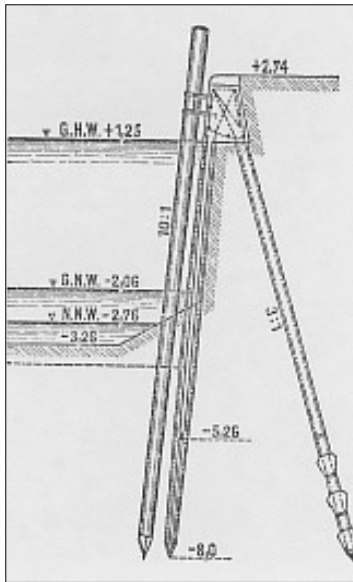


Abb. 39: Stahlbetonspundwand von 1905/06

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^{6.21} (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^{6.22}. Ein Plan des Hafens zeigt auch eine

Badeanstalt westlich des Schwojeloches [Vgl. Abb. 33]^{6.23}. Wie lange diese existiert hat, ist nicht bekannt. In den 30er und 40er Jahren des vorigen Jahrhunderts war das Schwojeloch 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^{6.24}. Dieses Lager wurde von der Firma Johannes Nachtigall bis Anfang der 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts betrieben^{6.25}. Die Stahlbetonkaje erwies sich bald als zu schwach und musste 1929 durch eine vorgerammte und rückwärtig verankerte Spundwand gesichert werden^{6.26}.

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

Durchfahrtsbreite ersetzt^{6.27}. 1911 wurde von der Husumer Speditions- und Handelsgesellschaft [nicht identisch mit der Husumer Lagerhausgesellschaft] das erste Getreidesilo des Husumer Außenhafens am Schwojeloch errichtet [vgl. Abb. 32]^{6.28}. 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^{6.29}. An der Südseite des Hafens entstand auf der Rödemisser 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 Schwojeloch durch einen Speicher von 2400 t ergänzt worden^{6.291}. Westlich des damaligen Silos auf der Südseite befand sich zu dieser Zeit der Tonnenhof des Wasser- und Schifffahrtsamtes^{6.292}. 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 Rödemisser Außenpriel wieder aufgenommen^{6.293}. Der Rödemisser 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 Rödemisser Hallig mit einer Spundwandkaje und einer dahinter liegenden Uferstraße^{6.294}. 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

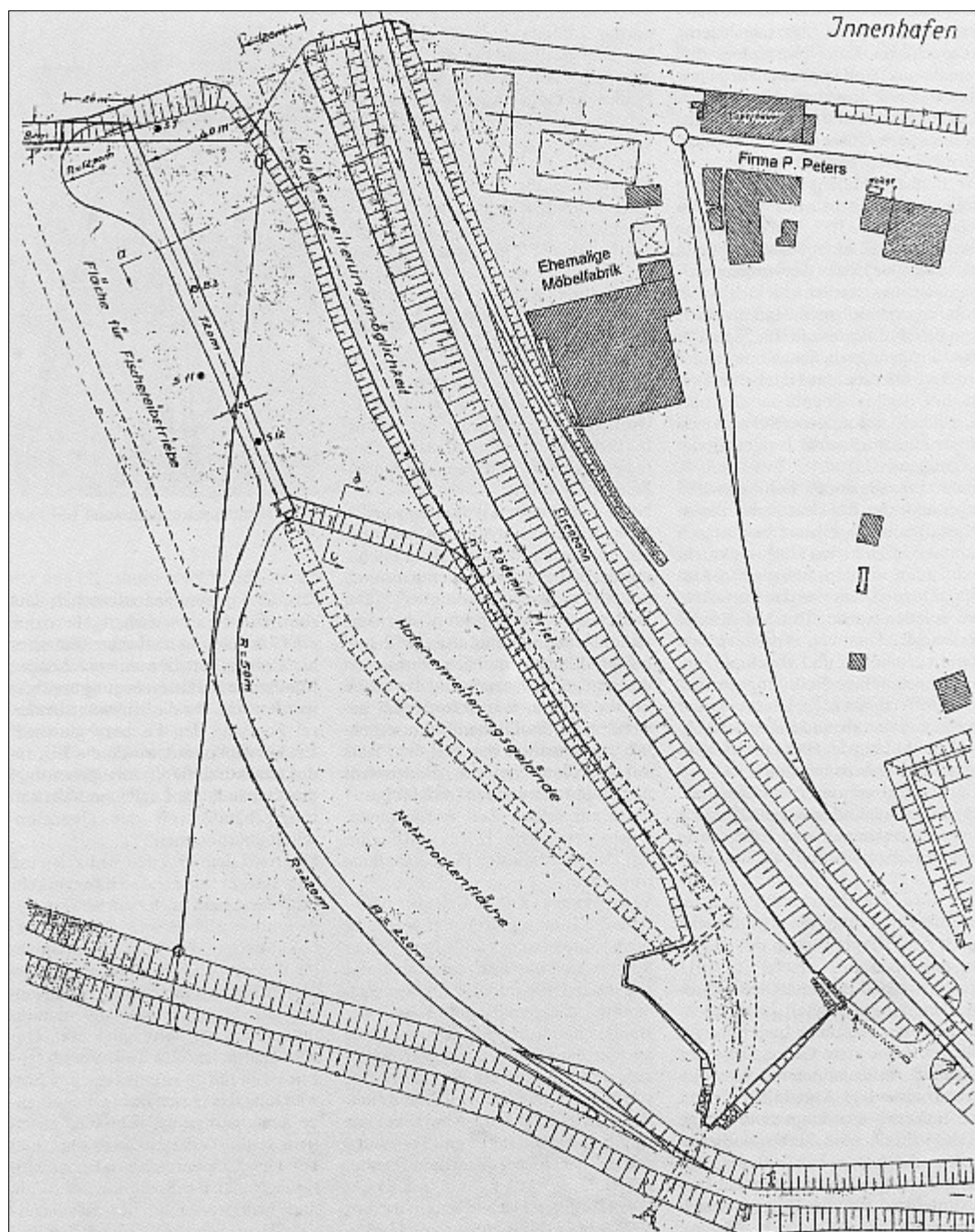


Abb. 40: Bau einer Liegekaje für Fischkutter im Außenhafen Husum

Fischereifahrzeuge und Transportschiffe der Firma Thordsen [später ATR].

Die Husumer Fischer hatten bereits 1928 einen Fischereiverein gegründet^{6.295}. 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 Eiserzeugung 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^{6.296}. 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^{6.297}.

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

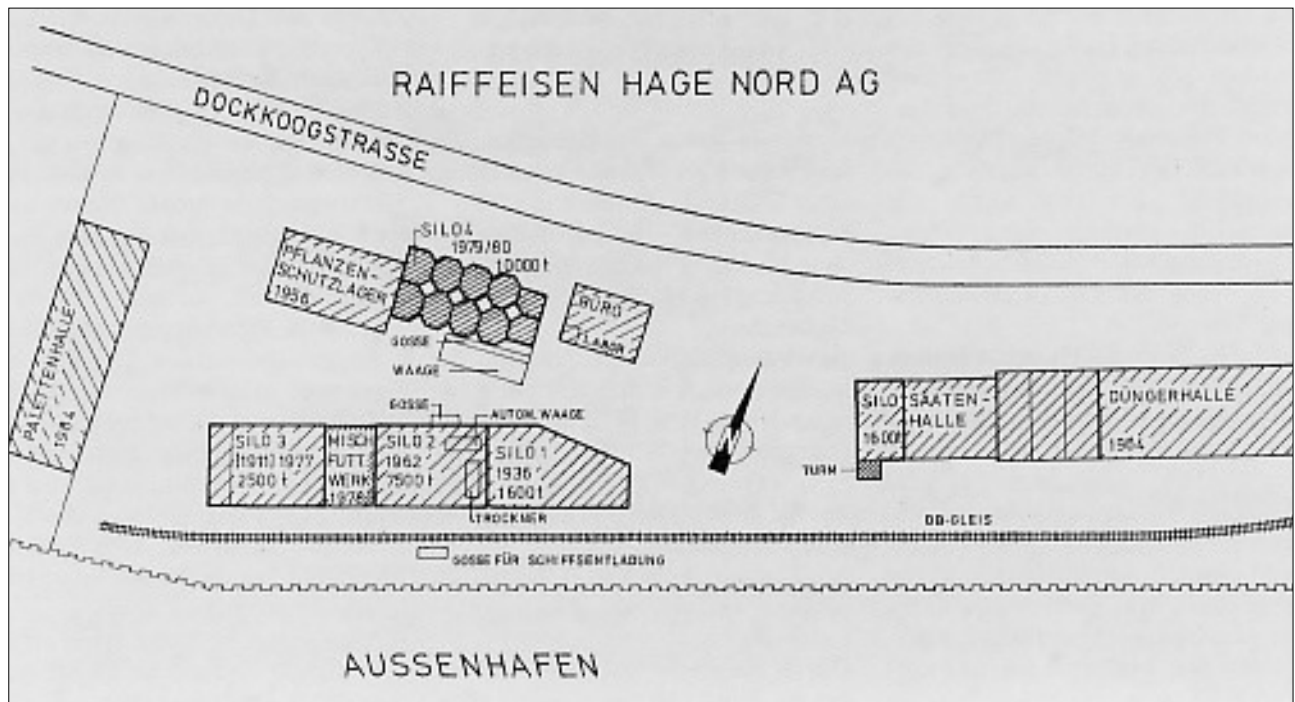


Abb. 41: Übersichtsplan der Raiffeisen HaGe Nord AG

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^{6,298}. 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 Schwojloch 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“^{46,299}.

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 000t) in Verlängerung des Silos 3.

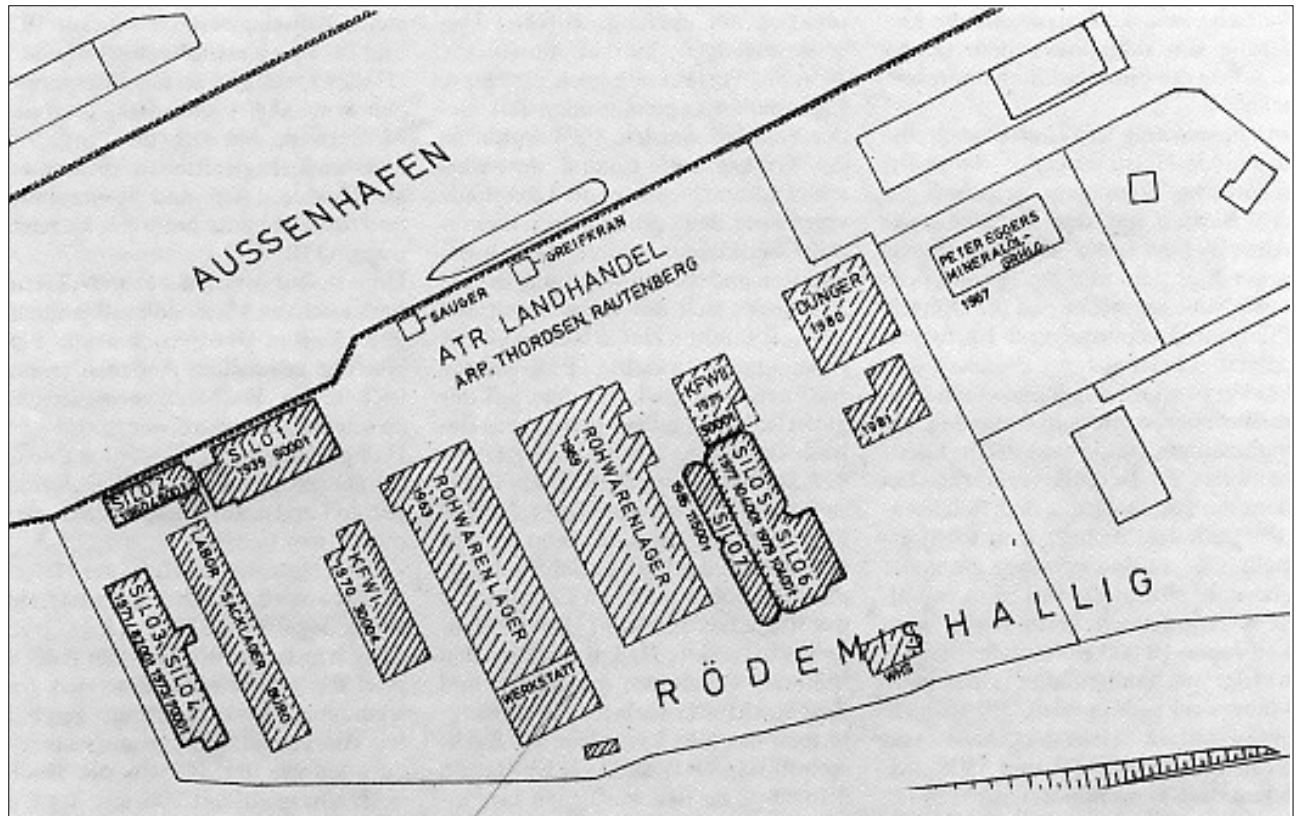


Abb. 42: Übersichtsplan der ATR Landhandelsgesellschaft Arp, Thordsen, Rautenberg

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^{6.2991}.

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^{6.2992}. 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^{6.2993}.

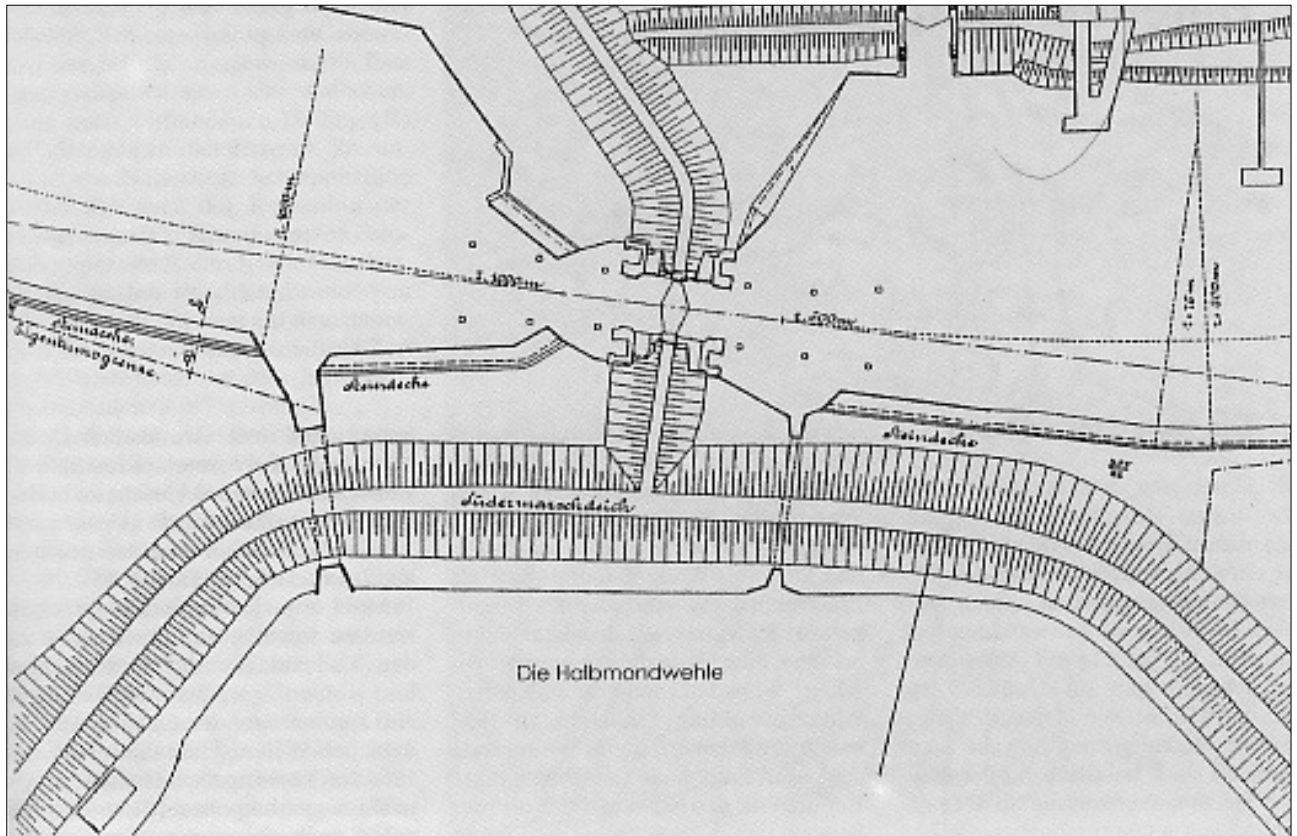


Abb. 43: Ausschnitt aus einem Übersichtsplan der Seeschleuse von 1902/04

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^{6.2994}.

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^{6.31}. 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^{6.32}. 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^{6.33}. 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^{6.34}.

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^{6.35}.]

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^o. 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.

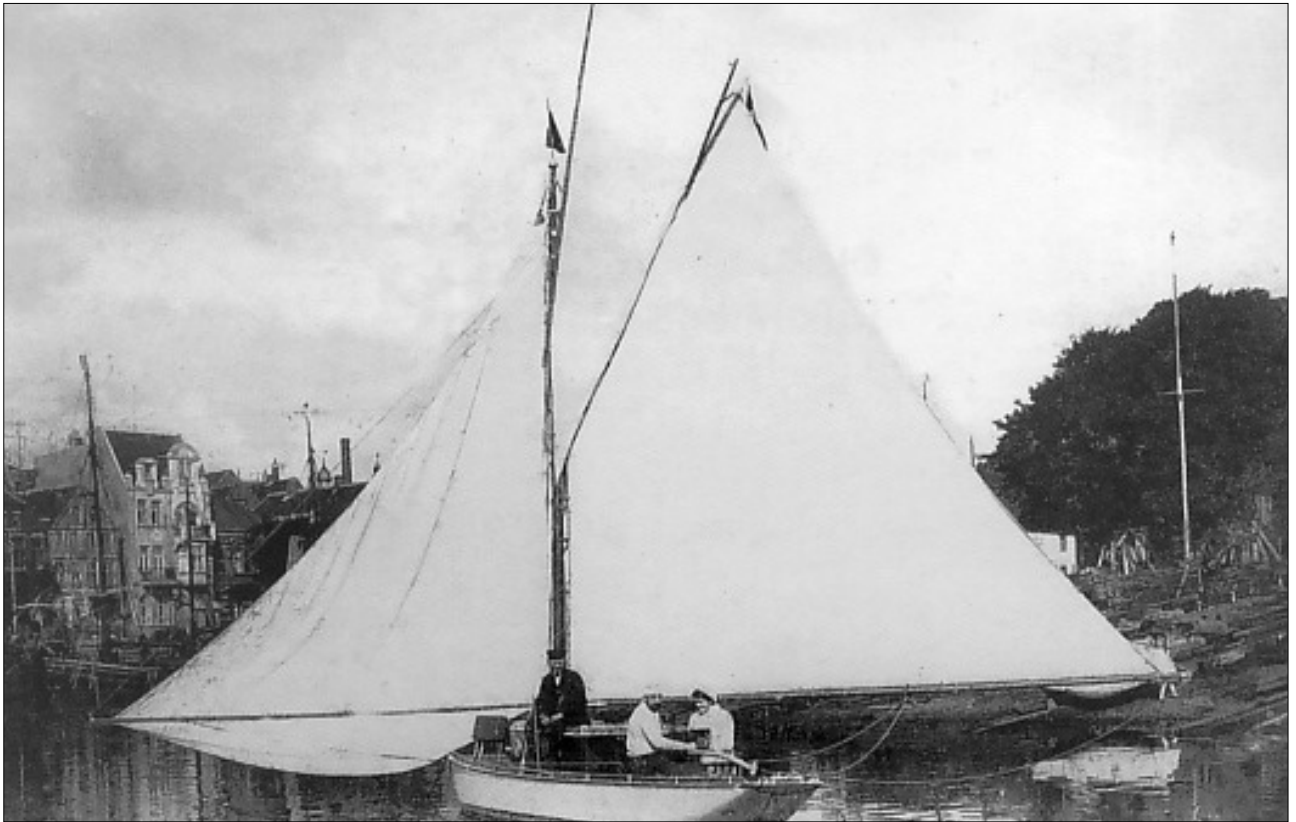
Abb. 42

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.