

# 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 Hafenunterhaltung 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>.

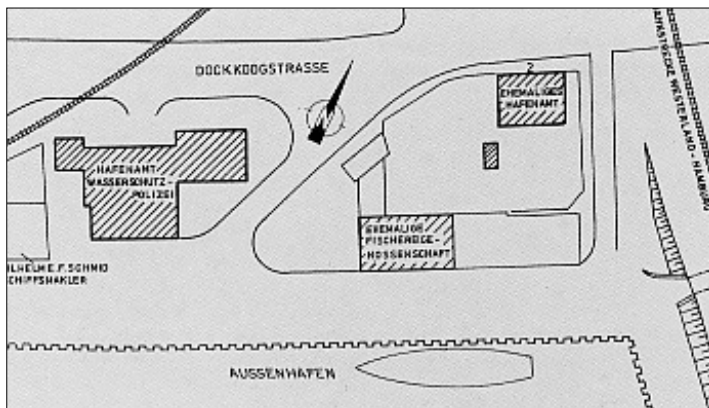


Abb. 44: Übersichtsplan des Hafens im Bereich des Hafenamts

## 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

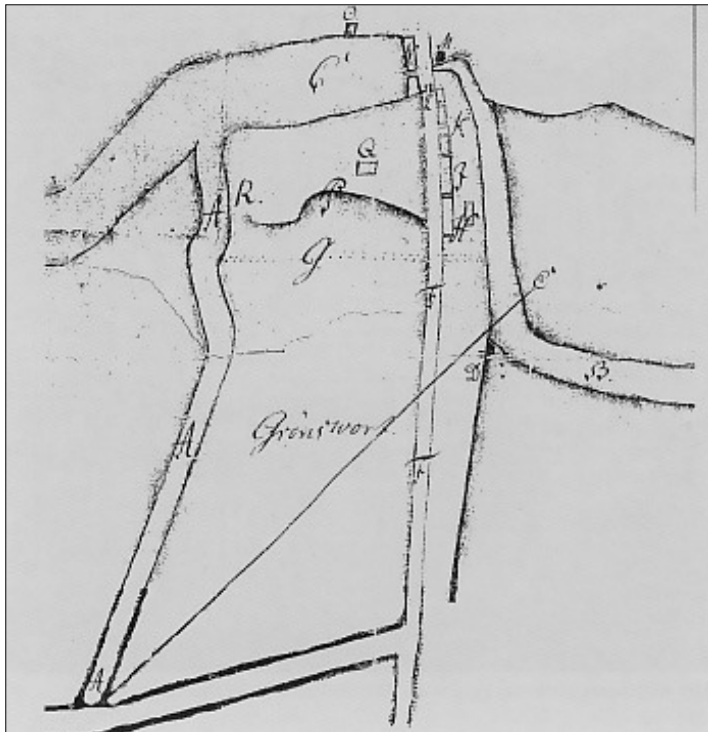


Abb. 45: Grund-Riß von der Süder-Seite der Stadt Husum nach Rödemis

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>.

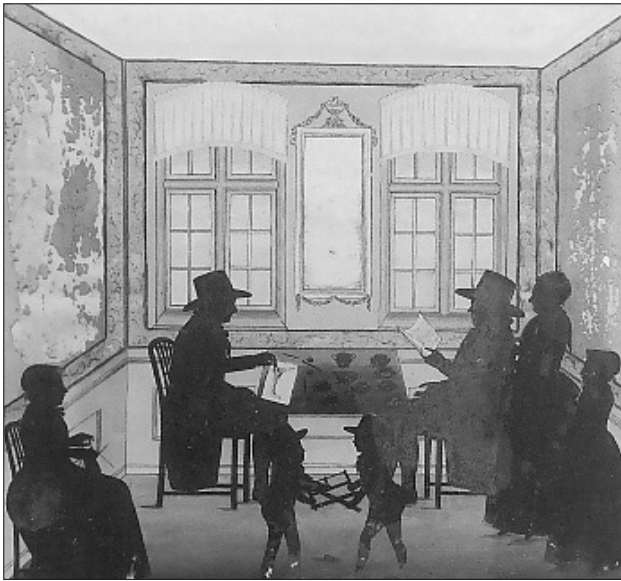


Abb. 46: Scherenschnitt der Familie des Werftbesitzers Detlef Paasch

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

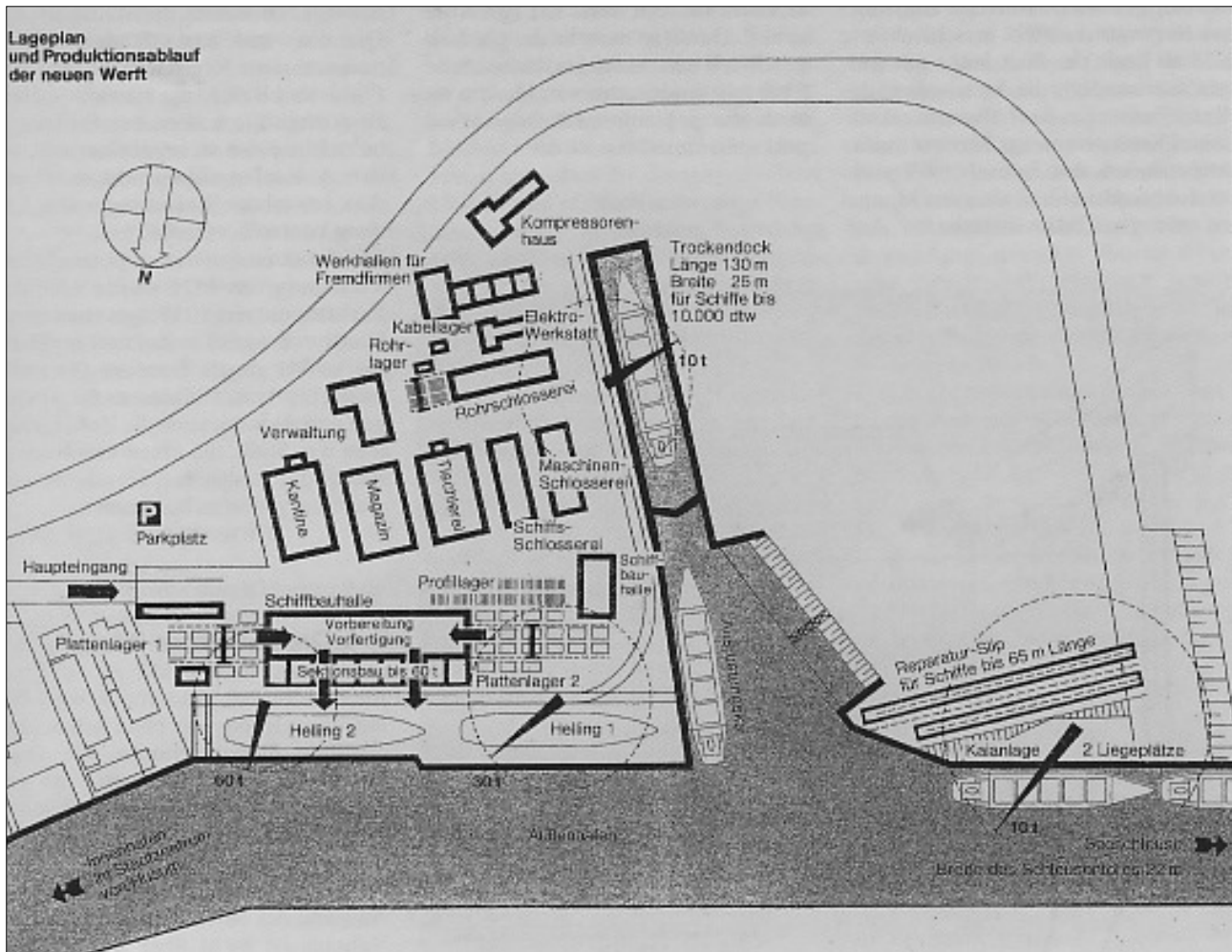


Abb. 47: Übersichtsplan der Husumer Schiffswerft an der Südseite des Außenhafens

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

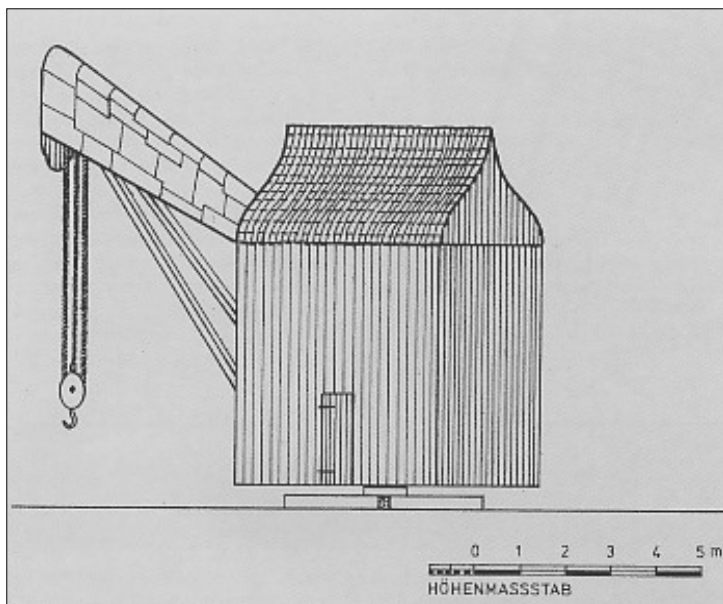


Abb. 48: Der alte Kran am Hafen

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.

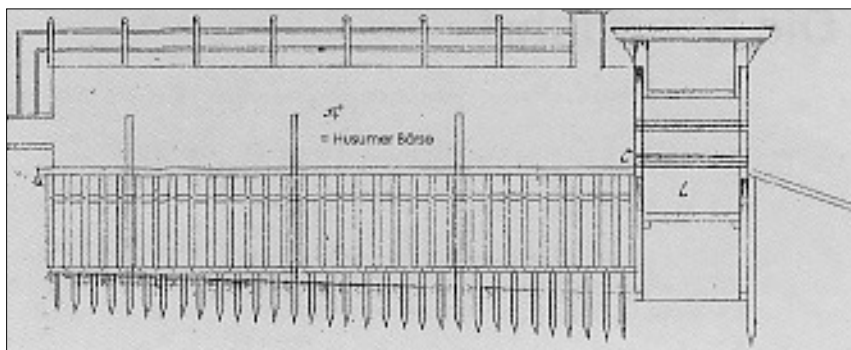


Abb. 49: „Auf-Riß von dem an der Schiffbrücke [!] zu Husum, norder seite setzenden, neuen Bollwerck“

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 Belieungen [= 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 Policy-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.

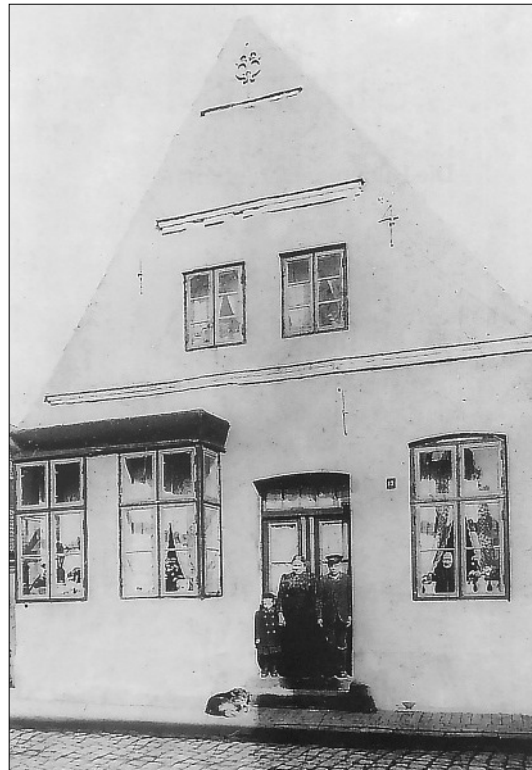
Grundlagen der Zeichnung:

KANF 4 W/11, Prospect der Schiffbrücke KANF D2-2135, Bollwerksriß 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 Husum, norder seite setzenden, neuen Bollwerk ...“. Die Legende enthält unter dem Buchstaben „K“ den Platz der Börse an der Ostseite des Hafens.



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