100 Jahre "Waterbuamt" in Tönning am 1. Mai 1984

Helmut Staeglich

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung

Das heutige Wasser- und Schiffahrtsamt Tönning wird am 1. Mai 1984 als selbständiges Amt 100 Jahre alt. Dieses nicht allein für die Stadt Tönning, sondern für die gesamte Westküste Schleswig-Holsteins wichtige Ereignis soll daher auch im Mitteilungsblatt der Gesellschaft für Tönninger Stadtgeschichte e.V. entsprechend gewürdigt werden. Immerhin war und ist das Wasser- und Schiffahrtsamt Tönning der größte Arbeitgeber nicht nur der Stadt Tönning selbst, sondern auch der ganzen Landschaft Eiderstedt. Deshalb waren alle,

insbesondere nach dem letzten Weltkrieg einsetzenden Überlegungen, das Wasser- und Schiffahrtsamt Tönning oder Teile desselben (z.B. den Tonnenhof, Seezeichenfahrzeuge) von Tönning weg zu verlagern, immer wieder am Widerstand der Stadt Tönning, des Kreises Eiderstedt und auch der Schleswig-Holsteinischen Landesregierung gescheitert. Es wäre nicht möglich gewesen, der Stadt Tönning bei einer Realisierung der vorgenannten Überlegungen auch nur annähernd einen wirtschaftlichen Ausgleich anzubieten. Ein derartiger Verlust wäre das wirtschaftliche Aus dieser Stadt gewesen. Die in den letzten Jahren durchgeführte Verlagerung von wesentlichen Aufgaben und Zuständigkeiten auf andere Dienststellen und Behörden haben das Personal des Amtes bereits merkbar reduziert; hoffen wir, daß unserer im Laufe seiner Geschichte ohnehin schwer geprüften Stadt weitere Rationalisierungsschäden erspart bleiben.

Die sehr umfangreiche Geschichte dieser Behörde läßt sich aus redaktionellen Gründen nicht in einem Heft unterbringen. In diesem Heft wird daher die Vorgeschichte in preußischer Zeit von 1870 bis 1884 dargestellt, sowie über die Entwicklung des Amtes bis zum 1. Weltkrieg berichtet. In Heft 4 wird dann die Fortsetzung der Amtsgeschichte bis zum heutigen Tage folgen.

Teil A: Die Entwicklung des heutigen Wasser- und Schiffahrtsamtes von 1870 bis zum 1. Weltkrieg

1. Einleitung

Jeder kennt das große alte Gebäude auf dem "Robbenberg" (s. Abb. 1) und jeder Tönninger weiß, daß, solange er denken kann, in diesem Haus das "Waterbuamt" untergebracht ist. Diese Behörde, heute "Wasser- und Schiffahrtsamt" benannt (s. Abb. 2), war und ist der Arbeitgeber vieler Tönninger, die, sei es auf dem Tonnenhof, auf den Fahrzeugen und Geräten oder aber in den Büros daran mitgewirkt haben, die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowohl auf den Wasserstraßen als auch in den Häfen im Bereich der Westküste Schleswig-Holsteins und natürlich auch auf der Eider zu gewährleisten und zu verbessern.

Abb. 1: Das "Waterbuamt" in Tönning, Am Hafen 40

Abb. 2: Behördenschild am Dienstgebäude

Nachdem im Mitteilungsblatt Nr. 2 ein Überblick über die Geschichte der Lotsen und der Schiffahrtszeichen auf der Eider gegeben wurde[1], soll in diesem Bericht, gewissermaßen als Fortsetzung, über das Wasser- und Schiffahrtsamt Tönning, seine Vorgeschichte, seine Organisation und seine Aufgaben berichtet werden.

2. Die Betreuung der Schiffahrtsstraßen eine öffentliche Aufgabe

Solange im Bereich der Deutschen Bucht von Handelsschiffahrt gesprochen werden kann, bezeichneten die Küstenbewohner die wichtigsten Verkehrswege überall dort durch Schwimmkörper, wo es den Schiffern nicht möglich war, sich für die Navigation besonders markanter Punkte, wie Bäume, Inseln, Felsen usw. zu bedienen. Mit der Intensivierung des Handels, insbesondere durch die Hansekaufleute, ging auch die Weiterentwicklung der Seeschiffahrt Hand in Hand. An die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs wurden immer höhere Anforderungen gestellt. Dementsprechend sahen die Küstenbewohner die Unterhaltung und den Bau von wichtigen Seeschiffahrtsverbindungen immer stärker als eine öffentliche Aufgabe der Anliegerstaaten an. Die Bezeichnung von Seeschiffahrtsstraßen durch Leuchtfeuer, Tonnen und Baken, die Befestigung der Ufer und die Erhaltung der Fahrwassertiefen wurden zu den wichtigsten Verkehrsaufgaben, die der Staat ausführen ließ.

Besonders gefährlich für die Schiffahrt sind immer die Fahrwasser an der Westküste Schleswig-Holsteins gewesen. Werfen wir einen Blick auf die Karte (s. Abb. 3), so erkennen wir, daß der Küste ein 20 bis 25 km breiter Gürtel von Watten und Sänden vorgelagert ist. Dieser Wattengürtel wird durch größere und kleinere Stromrinnen durchschnitten, die ihre Lage und Tiefe ständig ändern. An der Mündung der großen Stromrinnen in die offene See befindet sich durchweg eine Barre, auf der schon bei geringeren Windstärken eine für kleinere Schiffe gefährliche Grundsee steht. Auch können Schiffe mit größerem Tiefgang leider nicht von der See her bis beispielsweise zum

---

[1] Staeglich: "Über Lotsen und Schiffahrtszeichen auf der Eider" (Mitteilungsblatt der Gesellschaft für Tönninger Stadtgeschichte, Heft 2, Dezember 1982)

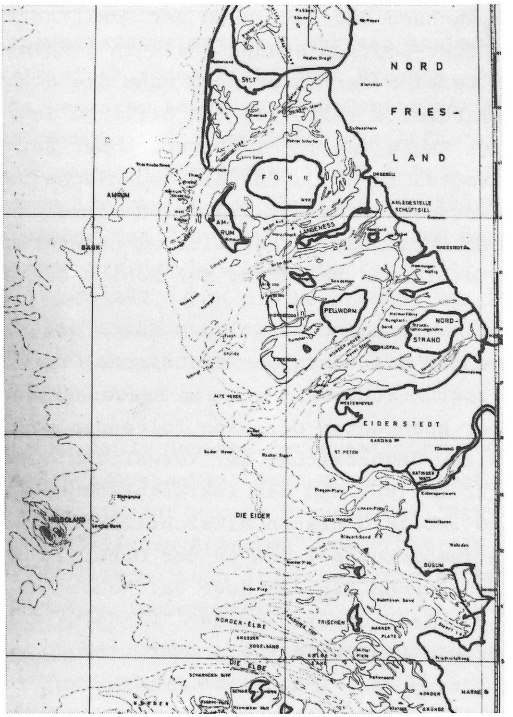

Abb. 3: Übersichtsplan der schleswig-holsteinischen Westküste

Tönninger Hafen auf dem einlaufenden Scheitel der Hochwasserwelle fahren, weil die Schiffsgeschwindigkeit kleiner als die Geschwindigkeit der Tidewelle ist. Um beim Einlaufen in den Hafen noch genügend Wasser unter dem Kiel zu haben, muß das Schiff daher schon vor dem Tidehochwasser in die tiefenmäßig beschränkte Strecke einlaufen.

3. Zuständigkeiten vor 1870

Bis zum Wiener Friede zwischen Dänemark und den beiden deutschen Mächten Preußen und Österreich am 30. Oktober 1864 war die Schleswig-Holsteinische Regierung auf Schloß Gottorf als Mittelinstanz und als Ortsbehörde die "Königliche Canal-Aufsichts-Commission zu Rendsburg" für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf der Unter- und Außeneider zuständig,

welche die Überwachung und Betreuung der Schiffahrtszeichen wiederum der "Eider-Lootsen-Brüderschaft in Tönning" übertragen hatte. Für den Bereich der Süderhever nahm die Schiffergilde der Stadt Husum bereits seit 1561 das örtliche Seezeichenwesen in eigener Regie wahr.[2] Im Dithmarscher Bereich war die Kirchspielvogtei in Büsum für die technische Verwaltung des Seezeichenwesens zuständig, die der Norderdithmarscher Landvogtei unterstellt war. Diese widerum unterstand der Schleswig-Holsteinischen Regierung auf Schloß Gottorf.

In der Zeit der gemeinsamen Verwaltung durch die Kaiserlich Österreichische und die Königlich Preußische Oberste Civilbehörde im Herzogtum Schleswig bis zum Prager Frieden am 23.08.1866, aber auch unter der dann folgenden preußischen Herrschaft bis zur Umgestaltung der Verwaltung durch die Verordnungen vom 22.09.1867 und dem Inkrafttreten der preußischen Verfassung am 01.10.1870 traten hinsichtlich der Organisation in der Mittel- (Regierungs-) und in der Ortsinstanz keine wesentlichen Änderungen ein. Im Zuge der Neuorganisation der Kreisbehörden entstand damals aus der "Landschaft Eiderstedt" der "Landrathskreis Eiderstedt". Im Jahre 1870 wurde durch vorläufige Anordnung das "Königliche Kreisbauamt Tönning" eingerichtet, dem neben den Hochbau- und Wegeaufgaben auch alle im Kreisgebiet anfallenden Hafenbau- und Wasserbauaufgaben übertragen wurden. Durch Bekanntmachung der Königlichen Regierung zu Schleswig vom 13.10.1871 (siehe Anlage 1) wurde diese Regelung bestätigt. Erster Leiter des Kreisbauamtes war der Königliche Kreisbaumeister Carl von Wickede (s. Anlage 2).

Die Schiffahrtsbelange wurden nach wie vor durch das "Königliche Inspektorat des Schleswig-Holsteinischen Canals" in Rendsburg wahrgenommen. Noch bis zum Jahre 1889 war die Beschaffung und Auslegung der Seezeichen im Bereich der Unter- und Außeneider Sache der Tönninger Lotsen und nach wie vor wurden die Baken- und Prickengelder durch das Zollamt Tönning erhoben.

---

[2] Im Jahre 1738 übernahm das Husumer Commerzium die Oberaufsicht über das Tonnen- und Bakenwesen.

4. Aufgabenverteilung in der Ministerial- und Mittelinstanz

Nach der Reichsverfassung von 1871 war das Deutsche Reich ein Bundesstaat mit stark föderalistischer Prägung. Von 1871 bis 1914 hatte das Deutsche Reich auf dem Gebiet der Wasserstraßen noch keine Reichshoheit [3], lediglich die Aufsicht über das Seezeichenwesen wurde durch Gesetz vom 3.3.1873 vom Deutschen Reich übernommen (Reichsamt des Innern), ab 1893 war hierfür jedoch schon wieder das Preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten zusammen mit der Reichsmarine zuständig. Immerhin gelang es am 31.07.1887 durch die Herausgabe von "Grundsätzen zur einheitlichen Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern" die Betonnung im deutschen Küstenbereich zu vereinheitlichen.

Große und entscheidende Gebiete der staatlichen Verwaltung verblieben bei den Bundesstaaten; dazu gehörten auch das Verkehrs- und das Bauwesen. Hierfür war in Preußen der "Preußische Minister der öffentlichen Arbeiten" zuständig. In diesem Ministerium ressortierte auch die Staatliche Wasserbauverwaltung. Deren Aufgaben waren insbesondere:

- die bauliche Unterhaltung und Verbesserung der schiffbaren Flüsse und sonstigen Gewässer
- die Unterhaltung staatlicher Schiffahrtskanäle
- das Seezeichenwesen
- die Seeschutzbauten einschl. der Unterhaltung und Ausbildung der Vordünen

Für die Angelegenheiten der Schiffahrt, des Lotswesens und der Strom-, Schiffahrts- und Hafenpolizei war der "Preußische Minister für Handel und Gewerbe" und für das Deich- und Meliorationswesen, für die wasserwirtschaftlichen Angelegenheiten und für Fischereisachen der "Preußische Minister für Landwirtschaft" verantwortlich. Nachdem an die Spitze der staatlichen Verwaltung von Schleswig-Holstein ein Oberpräsident mit Sitz in Kiel gestellt wurde, wurden diesem nach einer durch das "Königliche Oberpräsidium für Schleswig-Holstein" am 21.02.1867 erlassenen Bekanntmachung[4] die Commission für

---

[3] Der unmittelbaren Reichshoheit waren allerdings die Marinehäfen Kiel und Wilhelmshafen sowie, ab 1895, die Verwaltung und Betreuung des Kaiser-Wilhelm-Kanals unterstellt

[4] Verkehrsblatt für Schleswig-Holstein, 1867, Nr. 60, Seite 146

Wasserbauangelegenheiten sowie der Schleswig-Holsteinische Kanal unmittelbar unterstellt. Aus diesem Grunde wurde auch die "Bekanntmachung für Seefahrer" über die Stationierung des Feuerschiffes "Eider" [5] am 25.1.1868 durch das Königliche Oberpräsidium erlassen (s. Abb. 4). Mittelbehörde für alle Wasserbau-

№ 70. Bekanntmachung für Seefahrer.

Kiel, den 25. Januar 1868.

Im bevorstehenden Frühjahr wird in der Nordsee, in westlicher Richtung vor der Eidermündung, ein Feuerschiff stationirt werden, welches am Großmast, 37 Fuß Hamb. über dem Wasserspiegel, ein Linsenfeuer 6ter Ordnung zeigt. Dieses Schiff, welches schwarz gemalt ist und an beiden Seiten mit weißen Buchstaben den Namen „Eider" trägt, ist als dreimastiger Schooner getakelt und führt im Topp seiner drei Masten 3 schwarze Ballons, wodurch es bei Tage kenntlich ist. Bei nebelichem Wetter werden Signale mit der Schiffsglocke gegeben. Schiffe, welche sich etwa mit unrichtigem Cours den Eideruntiefen nähern, werden durch Signalschüsse gewarnt.

Dieses Feuerschiff wird sowohl im Sommer als im Winter auf seiner Station liegen und dieselbe nur verlassen, wenn es durch Eisgang dazu genöthigt werden sollte.

Wenn das Schiff in dieser Veranlassung unter Segel geht oder überhaupt auf einer anderen Stelle liegt, so wird das Feuer bei Nacht nicht angezündet und bei Tage eine schwarze Flagge mit weißem Viereck vom Besahnstopp gezeigt.

Die specielle Angabe über den Zeitpunkt, wann dieses Feuerschiff zuerst seine Station eingenommen haben wird, und über den Ort derselben bleibt einer späteren Bekanntmachung vorbehalten.

Hinsichtlich der Eidergalliote (des Lootsen- und Leuchtfeuerschiffes in der Eidermündung) tritt in Folge dieser neuen Einrichtung keine Veränderung ein.

Königliches Oberpräsidium für Schleswig-Holstein.

In Vertretung:

Elwanger.

Abb. 4: "Bekanntmachung für Seefahrer" betr. Auslegung des Feuerschiffes "Eider"

und Schiffahrtsangelegenheiten war im übrigen der Königlich Preußische Regierungspräsident in Schleswig. Für die Erledigung der vorstehend dargestellten umfangreichen Arbeiten standen ihm an leitendem Fachpersonal lediglich zur Verfügung

2 wasserbautechnische Regierungs- und Bauräte,
1 - 2 Bauinspektoren bzw. Regierungsbaumeister als Dezernenten,
1 meliorationstechnischer Dezernent und
1 technischer Dezernent für Landgewinnung

---

[5] Das Feuerschiff erhielt später die Bezeichnung "Außeneider"

5. Aufgabenerledigung und Personal in Tönning

Entsprechend wenig Personal wird zu damaliger Zeit dem Königlichen Kreisbauamt bzw. - ab 1880 - Kreisbauinspektorat und dem Oberlotsen in Tönning zur Verfügung gestanden haben. Trotzdem haben damals deren Wasserbauabteilungen und die Lotsen an der Westküste Schleswig-Holsteins erhebliches leisten müssen, um insbesondere die kriegsbedingten Schäden und Einschränkungen wieder zu beseitigen. Im Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Schleswig lesen wir im Jahrgang 1871 auf Seite 86:

"Nr. 289: Es wird hierdurch zur öffentlichen Kunde gebracht, daß die in Anlaß des Krieges eingezogenen Seezeichen mit Ausnahme
der Süderoogsand-Bake,
der Seesand-Bake,
der Rettungsbaken auf Blauortsand und Buschsand,
der St.Peter-Bake,
der Hörnum-Bake und
der Römer-Bake,
deren schleunige Wiederherstellung in Angriff genommen ist und demnächst bekanntgemacht werden soll, nunmehr wieder ausgelegt sind sowie daß sämtliche Leuchtfeuer der hiesigen Provinz, mit Ausnahme des Eider-Leuchtfeuerschiffes und der Leuchtfeuer auf der Insel Sylt, wieder instandgesetzt sind und ihre Lichter zeigen werden....
Schleswig, den 31.3.1871
Königliche Regierung, Abteilung des Innern"

Die Schiffahrt sollte also sofort wieder in Gang gebracht werden. In derselben Bekanntmachung wird mitgeteilt, daß die hölzernen Tonnen durch eiserne ersetzt worden sind.

Im Jahre 1873 wurde durch die Königliche Regierung, Abteilung des Innern, ein neues "Reglement für den Tönninger Hafen" herausgegeben. Da in den Kriegs- und Nachriegszeiten auch der bauliche Zustand dieses Hafens sehr vernachlässigt worden war, hatte das "Königliche Kreisbauamt" in Tönning dort überwiegend Instandsetzungsarbeiten auszuführen (Beispiel s. Abb. 5). Der Leiter dieses Amtes, der Königliche Kreisbaumeister Carl von Wickede

(siehe Anlagen 1 und 2) richtete sein Wohnung und natürlich auch seine Diensträume im Hause "Am Hafen 40" ein.

Pflasterungsarbeiten.

Die Umlegung von

464 Quadrat-Meter Steinpflaster Sorte Nr. 3 am Tönninger Hafen, incl. Materiallieferung,

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Bedingungen sind im Bureau des Unterzeichneten zur Einsicht ausgelegt

Frankirte und versiegelte, mit entsprechender Aufschrift versehene Offerten sind bis zum **10. Mai d. J.** bei dem Unterzeichneten einzureichen und werden dieselben am vorgenannten Tage, **Vormittags 10 Uhr,** in Gegenwart etwa erschienener Submittenten hieselbst eröffnet werden.

Tönning, den 29. April 1875.

Königliches Kreisbauamt.

v. Wickede.

Abb. 5: Ausschreibung von Pflasterarbeiten im Tönninger Hafen

Als Dänemark 1857 den Sundzoll aufhob, bestand für den Schleswig-Holsteinischen Kanal die Gefahr, für den Ost-West-Schiffsverkehr uninteressant zu werden, zumal die Kanalabgaben relativ hoch lagen. Als aber nach der Eingliederung Schleswig-Holsteins in Preußen die Kanalabgaben erheblich gesenkt wurden, normalisierte sich der Verkehr wieder und erreichte 1872 mit einem Durchgang von 5222 Schiffen seinen Höhepunkt. Der Tönninger Umschlag profitierte nun zunehmend durch den schon 1854 erfolgten Bahnanschluß von Flensburg über Husum nach Tönning, durch den Umschlag von Lebendvieh nach England, der nach dem Krieg gewaltig zunahm, sowie durch die Steigerung des Kohleimports aus England. Die inneren Hafenanlagen und die am Eiderufer bereits vorhandenen 3 Ladebrücken erwiesen sich für die an Anzahl und Größe zugenommenen Schiffe als nicht mehr ausreichend, so daß 1873 eine 4. und 1879 eine 5. Brücke (Fähranleger für die neue in Dienst gestellte Dampffähre nach Carolinenkoog (s. Abb. 6) errichtet werden mußte. Sehr unangenehm wirkte sich der starke Schlickfall, insbesondere vor den beiden östlichen Ladebrücken aus, der jährlich durch Dampfbagger beseitigt werden mußte (s. Abb. 7).

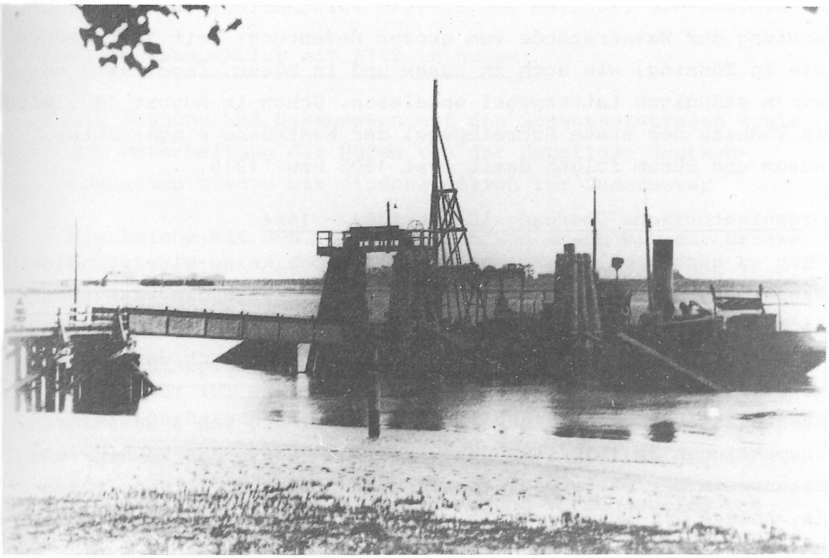

Abb. 6: Fähranleger in Tönning

Submission.

Die Lieferung von 300,000 kg deutscher Steinkohlen für den Betrieb des Dampfbaggers **Wodan** auf der Außeneider im Jahre 1881 soll in Submission vergeben werden. Die bezüglichen Bedingungen liegen in der Schleusenmeisterwohnung hieselbst zur Einsicht aus.

Submittenten wollen ihre frankirten Offerten bis zum **5. Mai d. J., Mittags 12 Uhr,** im Bureau des Unterzeichneten einreichen, wo dieselben alsdann in Gegenwart etwa erschienener Submittenten geöffnet werden.

Rendsburg, den 22. April 1881.

Der Königliche Kreisbauinspector

378 Edens.

Submission.

Die Lieferung von 1000 kg Baumöl für den Betrieb des Dampfbaggers **Wodan** auf der Außeneider soll in Submission vergeben werden.

Die bezüglichen Bedingungen liegen in der Schleusenmeisterwohnung hieselbst zur Einsicht aus und findet die Eröffnung der eingegangenen Offerten am **5. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr,** in meinem Bureau statt.

Rendsburg, den 22. April 1881.

Der Königliche Kreisbauinspector

377 Edens.

Abb. 7: Ausschreibungen von Brennstoffen für Baggerarbeiten

Um hierbei die richtige Sohlentiefe vorzuhalten, war die Beobachtung der Wasserstände von großer Bedeutung; seit 1867 werden sie in Tönning, wie auch in Husum und in Büsum, regelmäßig von einem ständigen Lattenpegel abgelesen. Schon im August 1875 wird in Tönning der erste Schreibpegel der Westküste eingerichtet. Husum und Büsum folgen damit erst 1905 bzw. 1915.

6. Organisatorische Übergangslösung 1882 - 1884

Wenn es auch nach dem Kriege zunächst noch keine eigenständige Wasserbaubehörde in Tönning gab, so wurden doch die wasserbaulichen Maßnahmen im Kreis Eiderstedt sowie an der Eider von Hohner Fähre bis zur Mündung von Tönning aus durch den Kreisbaumeister wahrgenommen. Hier trat nun 1882 eine für Tönning sehr nachteilige Änderung ein, als mit der Bildung von 3 Wasserbauinspektionen am 1.10.1982 das Wasserbau- sowie das Tonnen- und Bakenwesen der Wasserbauinspektion Rendsburg übertragen wurde (s. Anlage 3). Husum erhielt eine eigene Wasserbauinspektion, deren Zuständigkeit von der dänischen Grenze bis zur Hever reichte. Offenbar um die Wegnahme der Wasserbauaufgaben auszugleichen, wurden dem "Hochbaukreis" mit Sitz in Tönning neben den Geschäften im Kreis Eiderstedt auch die Geschäfte in den Kreisen Husum und Norderdithmarschen sowie in der Landschaft Stapelholm übertragen. Dieser organisatorisch wenig befriedigende Zustand wurde durch Bekanntmachung der Königlichen Regierung in Schleswig vom 21.4.1884 (s. Anlage 4) bereits wieder beendet.

7. Ab 1.5.1884 selbständige Wasserbaubehörde in Tönning

Mit der Bekanntmachung vom 21.4.1884 wurden ab 1.5.1884 die Zuständigkeiten für die Wahrnehmung der Aufgaben auf den Gebieten Wasserbau, Deichwesen und Schiffahrtzeichen neu verteilt. Zu den drei seit 1882 vorhandenen Wasserbauinspektionen wurde eine weitere Wasserbauinspektion in Tönning gebildet. Die örtlichen Zuständigkeiten für die wesentlichen Aufgaben an der Westküste Schleswig-Holsteins wurden wie folgt geregelt:

I. Wasserbauinspektion mit Sitz in Husum:

- das Tonnen- und Bakenwesen auf den Seewasserstraßen sowie die Unterhaltung der Häfen von der damaligen deutsch-dänischen Grenze bis einschließlich zur Süderhever

- die Deiche mit den Vorländereien von Husum bis zur Grenze einschließlich der Deiche und Vorländereien auf den Inseln Nordstrand, Pellworm und Föhr.

II. Wasserbauinspektion mit Sitz in Rendsburg

- die Unterhaltung der Eider sowie das Tonnen- und Bakenwesen von Rendsburg bis zur Hohner Fähre

- die Unterhaltung der Eiderdeiche und Vorländereien von Rendsburg bis zur Landschaft Stapelholm auf der Nordseite und bis zum Kreis Norderdithmarschen auf der Südseite

- die Unterhaltung der Dampfbagger

III. Wasserbauinspektion mit Sitz in Tönning [6)]

- die Unterhaltung der Eider unterhalb der Hohner Fähre und der Außeneider einschl. der Häfen Tönning und Friedrichstadt sowie das Tonnen- und Bakenwesen auf den Seewasserstraßen vor Eiderstedt sowie vor Norder- und Süderdithmarschen

- die Deiche und Vorländereien in den Kreisen Eiderstedt sowie Norder- und Süderdithmarschen und in der Landschaft Stapelholm einschließlich der kommunalen Häfen

IV. Wasserbauinspektion mit Sitz in Glückstadt

- Wasserbau- und Deichbauaufgaben sowie Tonnen- und Bakenwesen am schleswig-holsteinischen Elbeufer und im Bereich der Stör-, Pinnau- und Krückaumündung einschließlich Hafen Glückstadt.

---

6) Vom 1.11.1884 an war Tönning amtlicher Wohnsitz des Wasserbauinspektors (s. Bekanntmachung Nr. 971 vom 14.8.1884 in Anl. 5)

Damit schlug am 1.4.1884 die Geburtsstunde einer selbständigen Wasserbaubehörde in Tönning. Das "Eiderstedter Wochenblatt" berichtet darüber in seiner Ausgabe vom 30.4.1884 wie folgt:

Husum, 24. April. In der erst seit dem 1. October 1882 bestehenden Organisation des Staatsbauwesens der Provinz Schleswig-Holstein treten mit dem 1. Mai d. J. bedeutende Veränderungen ein. Die altpreußische Einrichtung der Eintheilung des ganzen Gebietes in Kreisbauinspectionen, die bei der Annection der Provinz Schleswig-Holstein im Jahre 1868 auch bei uns eingeführt wurde, und nach welcher alle Bauten des Kreises, sowohl die Wasser- als die Hochbauten, den Kreisbauinspectoren unterstellt waren, wurde am 1. October 1882 auch für unsere Provinz beseitigt, nachdem man in anderen Provinzen schon seit Jahren mit diesem System gebrochen hatte. Die Eintheilung des Regierungsbezirks in Kreisbauinspectionen blieb zwar bestehen, es wurden nur die einzelnen Baukreise vergrößert, daneben richtete man jedoch 3 Wasserinspectionen ein, denen alle bedeutenden wasserbaulichen Anlagen der Provinz unterstellt wurden. Die erste Wasserbauinspection Husum umfaßte das Gebiet von der dänischen Grenze bis St. Peter; der zweiten Wasserbauinspection Rendsburg wurden untergestellt: der südliche Theil von Eiderstedt, Stapelholm, Norderdithmarschen, die Eider mit ihren Häfen und Mündungen, der schleswig-holsteinische Canal, der Kieler Hafen, soweit derselbe nicht der Marine oder der Stadt Kiel gehört, der Hafen von Eckernförde und die Schlei mit den Häfen Schleswig, Arnis, Kappeln und Schleimünde; das Gebiet der dritten Wasserbauinspection Glückstadt, reichte von Büsum bis Lauenburg. Neben diesen drei Wasserbauinspectionen gab es in der Provinz noch 11 Kreisbauinspectionen: Hadersleben, Tondern, Flensburg, Schleswig, Tönning, Rendsburg, Kiel, Plön, Oldesloe, Meldorf und Altona. Die Erfahrungen, welche man mit dieser Eintheilung während der kurzen Zeit ihres Bestehens gemacht hat, scheinen bewiesen zu haben, daß der Geschäftsumfang der drei Wasserbauinspectionen zu weit begrenzt worden ist. Zur Entlastung derselben wird am 1. Mai eine vierte Wasserbauinspection Tönning eingerichtet, und derselben die Wasserbauten von Eiderstedt, Stapelholm, Norder- und Süderdithmarschen, sowie die Eider mit ihren Häfen und Mündungen unterstellt werden. Dahingegen wird die Kreisbauinspection Rendsburg ganz eingehen und hierdurch eine ganz neue Eintheilung der Provinz in 10 Kreisbauinspectionen herbeigeführt werden. Der Kreis Husum, welcher seit 1882 zur Kreisbauinspection Tönning gehörte, wird zur Kreisbauinspection Tondern gelegt werden, dafür kommt Süderdithmarschen wieder zu Tönning. Die durch den Tod des Bauraths Matthiesen erledigte Wasserbauinspection Husum wird durch den Herrn Wasserbauinspector Weinreich zu Colbergermünde wieder besetzt werden. Zum Wasserbauinspector für Tönning ist Herr Regierungs-Baumeister Reimers aus Rendsburg ernannt worden. (H. W.)

Abb. 8: Ausschnitt aus dem "Eiderstedter Wochenblatt vom 30.4.1884

Die Aufgabenverteilung im einzelnen ist aus der Bekanntmachung vom 21.4.1884 zu ersehen. Interessanterweise wurde nun auch der 2. Hochbaukreis, der bisher nur den Kreis Tondern umfaßte, um den Kreis Husum erweitert und der Dienstsitz nach Husum verlegt. Der bisher 6. Hochbaukreis, der die Kreise Husum, Eiderstedt, Norderdithmarschen und die Landschaft Stapelholm umfaßte, erhielt - nun als 5. Hochbaukreis - für den abgetretenen Kreis Husum den Kreis Süderdithmarschen. Der Dienstsitz verblieb zunächst in Tönning, wurde aber schon am 1.11.1884 nach

Meldorf verlegt (s. Bekanntmachung Nr. 971 vom 14.8.1884 in Anlage 6).

Mit der Bekanntmachung Nr. 599 vom 20.5.1884 (s. Anlage 5) wurde besonders zum Ausdruck gebracht, daß sämtliche Deiche des 3. schleswigschen Deichbandes der Wasserbauinspektion Tönning unterstellt sind. Küstenschutz und Deichaufsicht gehörten damals mit zu den unbestrittenen Aufgaben der preußischen Wasserbauverwaltung. Im Verfolg der weiteren Lektüre dieser Ausarbeitung wird sich zeigen, daß diese Einheit des Wasserbaues, hinter der das leistungsstarke Land Preußen stand, leider im Laufe der Jahre mit der Stärkung der Reichs- und Schwächung der Landeskompetenz mehr und mehr zerrissen wurde.

Mit der Bekanntmachung Nr. 139 vom 15.1.1885 (s. Anlage 7) übertrug die Königlich Preußische Regierung auch die ihr zustehende Strom-, Schiffahrts- und Hafenpolizei auf die Ortsbehörden. Allerdings wurde dieses Zuständigkeit für die Eider und den Schleswig-Holsteinischen Kanal nicht dem Königlichen Wasserbauinspektor zu Tönning, sondern dem Königlichen Schiffahrtsinspektor zu Rendsburg übertragen. Tönning erhielt auf dieser Wasserstraße lediglich die wasserbaupolizeiliche Zuständigkeit. Für alle übrigen Wasserstraßen seines Inspektionsbereiches hatte Tönning natürlich auch die umfassenden polizeilichen Befugnisse.

Erster Leiter der Wasserbauinspektion Tönning war ab 1884 der Königliche Wasserbauinspektor R e i m e r s. Ihm folgte 1895 der Königliche Wasserbauinspektor R h o d e , der 1903 an einem Herzleiden starb. Er wurde auf dem alten Friedhof in Tönning beerdigt. Dessen Nachfolger wurde der Königliche Wasserbauinspektor v o n N o o r m a n n , der dieses Amt bis zum Jahre 1916 inne hatte.

8. Verbesserung der Fahrwasserkennzeichnung

Die Modernisierung der Schiffbautechnik - insbesondere der Übergang vom Segelschiff zum Dampfschiff - erforderte auch eine Verbesserung der Kennzeichnung der Schiffahrtsstraßen an der schleswig-holsteinischen Westküste. Technische Verbesserungen wurden vor allem an den Fahrwassertonnen vorgenommen, die nun zunehmend aus stählernen Hohlkörpern hergestellt wurden und schon vor Ende des 19. Jahrhunderts z.T. als gasbetriebene Leuchttonen ausgebildet waren (s. Abb. 9 und 10). Stark ver-

Abb. 9: Alte hölzerne Fahrwassertonne

mehrt wurden auch die festen Leuchtfeuer:

1875 Leuchtturm Amrum
1892 Turm St.Peter-Böhl (Laterne ab 1914)
1901/02 Leuchtturm Helgoland, mit einer Tragweite von rd. 35 sm jahrzehntelang das stärkste Feuer im Bereich der Deutschen Bucht

und nach Herausgabe der "Grundsätze für die Leuchtfeuer und Nebelsignale an den deutschen Küsten" am 1.3.1904:

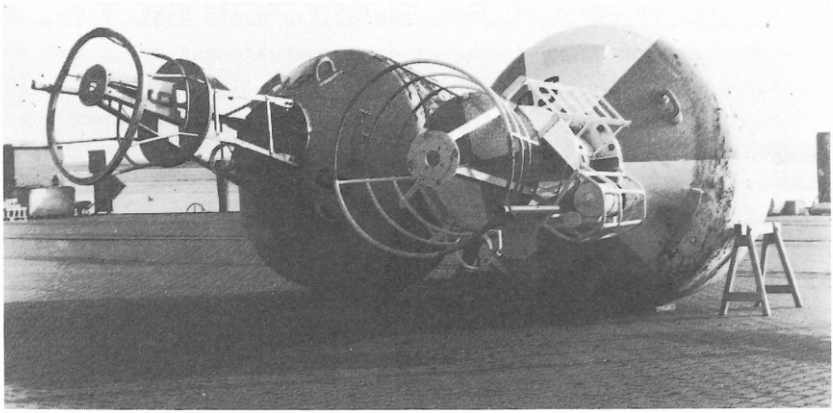

Abb. 10: Moderne Seetonnen (ohne Laternen)

1906/07 die Leuchttürme Pellworm und Hörnum
1908 Inbetriebnahme des Leuchtturms Westerheversand
(s. Abb. 11)
1912/13 Leuchtturm Büsum

Abb. 11: Leuchtturm Westerheversand

Zu den Feuerschiffen "Eider" und "Außeneider" kam 1908 noch das Feuerschiff "Amrumbank (s. Abb. 12) hinzu. Es lag etwa 18 sm

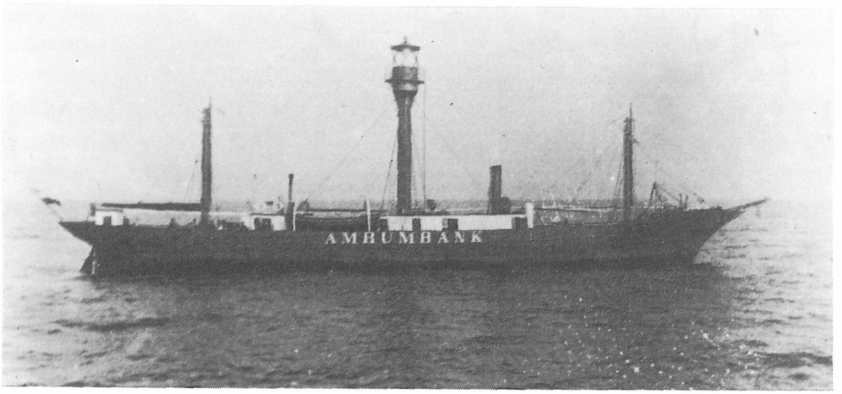

Abb. 12: Feuerschiff "Amrumbank" auf Station

südwestlich von Amrum zur Warnung vor der gefährlichen Untiefe "Amrumbank" und sollte insbesondere die Ansegelung der Fahrwasser Schmaltief und Vortrapptief erleichtern.

9. Rückgang der Eiderschiffahrt vor der Jahrhundertwende

Noch vor Ende des 19. Jahrhunderts traten zwei Ereignisse ein, die zu einem starken Rückgang der Eiderschiffahrt führten:

- Im Jahre 1889 erließen die Engländer ein Einfuhrverbot für Lebendvieh
- durch den Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals, dessen Eröffnung am 21. Juni 1895 stattfand, wurde der Schleswig-Holsteinische Kanal zerstört. Zwar bestand in Rendsburg eine Verbindung von der Eider zum Kaiser-Wilhelm-Kanal; die Abmessungen der Schleuse gestatteten jedoch nur die Benutzung durch die Kleinschiffahrt.

Die Gründung der Werft Schömer und Jensen ("Eiderwerft AG") im Jahre 1892 war ein für die Tönninger Wirtschaft außerordentlich wichtiges Ereignis; für den Schiffsverkehr auf der Eider brachte die Werft aber leider keine wesentlichen Verbesserungen [7].

---

[7] Auf dieser Werft wurde 1909 als stählernes Segelschiff das Feuerschiff "Elbe 3" gebaut, das bis zum Jahre 1966 auf der Elbe eingesetzt war. Es hat sein "Altenteil" im Freileichtmuseum des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bremerhaven gefunden und kann dort besichtigt werden.

10. Personalsituation zu Beginn des 20. Jahrhunderts

Natürlich hatte diese starke Reduzierung des Schiffsverkehrs auf der Eider Auswirkungen auch auf die Anzahl der mit dem Schiffsverkehr unmittelbar befaßten Bediensteten, insbesondere der Lotsen. Da aber die Verkehrssicherheit auf der Unter- und Außeneider unabhängig vom Umfang des Schiffsverkehrs aufrecht erhalten werden mußte, entstanden in den Arbeitsgebieten Wasserbau und Seezeichenwesen kaum Personalverluste. In einem alten Adressbuch, das vermutlich aus dem Jahre 1910 stammt, sind in Tönning folgende Dienststellen, die sich mit der Schiffahrt befassen, verzeichnet:

Königliche Wasserbauinspektion

Baurat: von Noormann
Oberlotse: Möller
Hafenmeister: Leiß
Schiffsführer: Dionysius, Ahrens, Knudsen, Knuth, Hansen, Selmer, Stieglitz, Makarinus
Maschinenmeister: Raddatz
Steuermann: Freund
Maschinenmeistergehilfe: Schaarschmidt

Dienstwohnung des Königlichen Wasserbauinspektors und Sitz der Wasserbauinspektion war das Gebäude "Am Hafen 40".

Königliches Lotsenkontor

Verwalter: Oberlotse Möller
Lotsen: F. Clausen, Jensen, J. Kürsen, J. Rosenau, J. Hintze, Thöming, Stolley und Latendorf

Königliches Seeamt

Vorsitzender: Geheimer Amtsgerichtsrat Wriedt, Friedrichstadt
Seeamtssekretär: Heigck

Seemannsamt und Königlich Preußische Musterungsbehörde

Vorsitzender: Bürgermeister Steffen
Beisitzer: Schiffsführer Stieglitz
Hafenmeister: Leiß
Protokollführer: Bürovorsteher Haase

Königliche Prüfungskommission für Schiffe auf Küstenfahrt

Vorsitzender: Bürgermeister Steffen
Mitglieder: Schiffsführer Stieglitz,
Hafenmeister Leiß

11. Ab 1910 "Königliches Wasserbauamt Tönning"

Aus dem vorangegangenen Kapitel war bereits zu ersehen, daß aus dem Königlichen Wasserbauinspektor von Noormann inzwischen der Baurat von Noormann geworden war. Den Wegfall der Amtsbezeichnung "Bauinspektor" für einen Beamten des höheren Dienstes nahm der Preußische Minister der öffentlichen Arbeiten zum Anlaß, nun auch die Bezeichnungen der Ortsbehörden zu ändern. Am 14. Dezember 1910 gab der Regierungspräsident unter der Nummer 1459 im Amtsblatt bekannt (s. Anlage 8), daß die Wasserbauinspektionen künftig die Bezeichnung "Königliche Wasserbauämter" zu führen haben. Von nun zeichnete der Leiter der Tönninger Wasserbaubehörde als "Vorstand des Königlichen Wasserbauamtes Tönning".

Schluß folgt

Verzeichnis der Anlagen

Anmerkung: Sämtliche Anlagen sind Bekanntmachungen aus Amtsblättern der Kgl. Regierung zu Schleswig

1 Amtsblatt 1871, Seiten 297/298
2 Amtsblatt 1871, Seite 298
3 Amtsblatt 1882, Seiten 433/434
4 Amtsblatt 1884, Seiten 401 - 403
5 Amtsblatt 1884, Seite 482
6 Amtsblatt 1884, Seite 808
7 Amtsblatt 1885, Seiten 176/177
8 Amtsblatt 1910, Seite 558

Anlage 1

Amtsblatt Schleswig-Holstein 1871 S. 297/298

Bekanntmachung, betreffend die Baukreise für die locale Bauverwaltung im hiesigen Regierungsbezirk.

1004. Im Anschluß an die vorläufigen Anordnungen vom 18. Februar v. J. (vergl. Bekanntmachung vom 7. März v. J., Amtsblatt pro 1870, Seite 73, Nr. 297) ist über die Eintheilung des hiesigen Regierungsbezirks in Baukreise von dem Herrn Handelsminister durch Erlaß vom 5. September v. J. Folgendes bestimmt.

I. Der Regierungsbezirk wird in 18 Baukreise eingetheilt, von denen 7 als Bauinspectorstellen, die übrigen 11 als Kreisbaumeisterstellen classificirt sind. Diese Classification macht jedoch in dem Geschäftskreise der Kreisbaubeamten keinen Unterschied, welcher für alle Kreisbaubeamte der nämliche ist.

II. Die Baukreise sind die nachstehenden und zwar:

A. Bauinspectorstellen.

1) Baukreis Stormarn umfaßt den gleichnamigen Landrathskreis mit der Stadt Altona (incl. Ottensen und Neumühlen), ausgenommen von dem Dienstbereich des Beamten sind jedoch die fiscalischen Wege-Baustücke in dem Bereiche der vormaligen Aemter Reinfeld und Rethwisch und in dem vormaligen lübschen Güterdistrikt, welche nebst der Chaussee von Ochsenzoll nach Eckernschmiede und von Tiedslee nach Eichede dem Baukreise Segeberg zugelegt sind. Wohnsitz des Beamten ist Altona.

2) Baukreis Pinneberg, zu welchem außer dem gleichnamigen Landrathskreise auch die Chausseen Eidelstedt-Hoffnung-Bramstedt, Bramstedt-Kellinghusen und Schnelsen-Ochsenzoll-Ulzburg-Neustörden, soweit sie im Landrathskreise Segeberg belegen, nebst den sonstigen herrschaftlichen Wegebaustücken im Kirchspielvogteidistrikt Bramstedt des Kreises Segeberg gehören. Wohnsitz des Beamten ist bisweiter zu Altona.

3) Baukreis Steinburg, bestehend aus dem Landrathskreise Steinburg mit Ausnahme der Verwaltung der Kirchspielvogtei Kellinghusen, der nördlich der Stör belegenen Theile der Herrschaft Breitenburg, der klösterlichen Itzehoer Gestörfer, der Stadt Itzehoe und des Guts Draze, welche Theile dem Kreise Rendsburg II zugelegt sind. Wohnsitz des Beamten ist Glückstadt.

4) Baukreis Rendsburg I (Canalkreis) umfassend die Hohner und Hüttener Harde vom landräthlichen Kreise Eckernförde, die Stadt Rendsburg, die Bauten am Eidercanal c. pert. und der schiffbaren Eider von der Hohner Fähre bis zum Eider Canal nebst den Leuchtfeuern zu Bülk und Friedrichsort. Der Wohnsitz des Beamten ist zu Rendsburg.

5) Baukreis Schleswig, welcher dem Landrathskreise Schleswig entspricht, jedoch excl. der ehemaligen Landschaft Stapelholm und der Stadt Friedrichstadt und incl. des Schwansener Güterdistrikts vom Kreise Eckernförde. Der Wohnsitz des Beamten ist Schleswig.

6) Baukreis Husum, den gleichnamigen Landrathskreis und außerdem die Landschaft Stapelholm vom Kreise Schleswig befassend. Wohnsitz des Beamten ist Husum.

7) Baukreis Kiel wird durch den gleichbenannten Landrathskreis und den dänischwohldter Güterdistrikt nebst der Stadt Eckernförde gebildet. Wohnsitz des Beamten ist Kiel.

B. Kreisbaumeisterstellen.

1. Baukreis Flensburg, befaßt den gleichbenannten landräthlichen Kreis. Wohnsitz des Beamten ist Flensburg.

2) Baukreis Sonderburg-Apenrade befaßt die gleichnamigen Landrathskreise. Wohnsitz des Beamten ist Sonderburg.

3) Baukreis Hadersleben umfaßt den Landrathskreis gleichen Namens. Wohnsitz des Beamten ist Hadersleben.

4) Baukreis Tondern befaßt den Landrathskreis gleichen Namens. Wohnsitz des Beamten ist Tondern.

5) Baukreis Eiderstedt besteht aus dem Landrathskreise Eiderstedt, der Stadt Friedrichstadt und der Eider von der Hohner Fähre bis zur Mündung. Wohnsitz des Beamten ist Tönning.

6) Baukreis Rendsburg II, zu welchem der Landrathskreis Rendsburg, jedoch mit Ausnahme der Stadt Rendsburg und ferner die oben unter A, 3 aufgeführten, von dem Kreise Steinburg abgelegten Theile gehören. Wohnsitz des Beamten ist bisweiter Itzehoe.

7) Baukreis Süderdithmarschen entspricht dem gleichnamigen Landrathskreise. Wohnsitz des Beamten ist Brunsbüttel.

8) Baukreis Norderdithmarschen entspricht dem gleichnamigen Landrathskreise. Wohnsitz des Beamten ist Heide.

9) Baukreis Segeberg befaßt den gleichnamigen Landrathskreis mit Ausnahme der oben unter A 2 aufgeführten, zum Baukreis Pinneberg gelegten Theile, sowie die unter A 1 genannten eximirten Theile des Kreises Stormarn. Wohnsitz des Beamten ist Segeberg.

10) Baukreis Oldenburg befaßt den Landrathskreis Oldenburg, einschließlich der Insel Fehmarn. Wohnsitz des Beamten ist Neustadt.

11) Baukreis Ploen, umfaßt den Landrathskreis Ploen. Wohnsitz des Beamten ist in Ploen.

Schleswig, 13. October 1871.

Königliche Regierung,
Abtheilung des Innern.

Amtsblatt Schleswig-Holstein 1871 Seite 298

1005. Nach Erlaß Seiner Excellenz des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 5. September und 5. October d. J. sind zur Verwaltung der neu constituirten Baukreise im hiesigen Regierungsbezirk als Baubeamte angestellt und zwar:

A. Für die Bauinspektorstellen

1) des Baukreises Stormarn mit der Stadt Altona: der bisher commissarische Beamte dieses Kreises **Johann Friedrich Holm** unter Beibehaltung seines bisherigen Titels als „Königlicher Baurath;"

2) des Baukreises Pinneberg: der bisher commissarische Beamte **Carl Clemens Wichmann Nönchen** mit dem Amtscharakter als „Königlicher Bauinspektor;"

3) des Baukreises Steinburg: der bisher commissarische Beamte **Johannes Fülscher** mit dem Amtscharakter als „Königlicher Bauinspektor;"

4) des Baukreises Rendsburg I.: der Conducteur bei dem früheren Canalinspektorat **Carl Felix Ludwig Edens** mit dem Amtscharakter als „Königlicher Bauinspector;"

5) des Baukreises Schleswig: der bisherige commissarische Beamte für den Baukreis Plön, **Ludolph Conrad Bargum,** mit dem Amtscharakter als „Königlicher Bauinspector;"

6) des Baukreises Husum: der bisher commissarische Beamte **Eduard Wilhelm Matthiessen,** mit dem Amtscharakter als „Königlicher Bauinspektor;"

7) des Baukreises Kiel: der bisherige Kreisbaumeister zu Goltberg, Regierungsbezirk Liegnitz, **Olivier Louis Julius Pavell, mit dem Amtscharakter als** „Königlicher Bauinspektor."

B. Für die Kreisbaumeisterstellen:

1) für den Baukreis Flensburg: der bisher commissarische Beamte für den Baukreis Schleswig, **Hans Friedrich Johannes Christensen,** welcher zufolge Allerhöchster Bestimmung vom 29. April d. J. den Amtscharakter als „Königlicher Bauinspector" zu führen hat;

2) des Baukreises Sonderburg-Apenrade: der bisher commissarische Beamte, **Thomas Thordsen,** mit dem Amtscharakter als „Königlicher Kreisbaumeister;"

3) des Baukreises Hadersleben: der bisher commissarische Beamte daselbst, **Wilhelm Ludwig Fischer,** welcher in Folge Allerhöchster Bestimmung vom 29. April d. J. den Amtscharakter als „Königlicher Bauinspektor" zu führen hat;

4) des Baukreises Tondern: der bisher commissarische Beamte **Christian Treede** mit dem Amtscharakter als „Königlicher Kreisbaumeister:"

5) des Baukreises Eiderstedt: der Ingenieur **Carl von Wickede,** mit dem Amtscharakter als „Königlicher Kreisbaumeister;"

6) des Baukreises Rendsburg II.: der bisher commissarische Beamte **Otto Detlef Gäthjens,** welcher in Folge Allerhöchster Bestimmung vom 29. April d. J. den Amtscharakter als „Königlicher Bauinspektor" zu führen hat;

7) des Baukreises Süderdithmarschen: der bisher commissarische Beamte **Johann Heinrich Kröhnke,** mit dem Amtscharakter als „Königlicher Kreisbaumeister;"

8) des Baukreises Norderdithmarschen: der bisher commissarische Beamte **Christian Heinrich Eckermann,** der in Folge Allerhöchster Bestimmung vom 29. April d. J. den Amtscharakter als „Königlicher Bauinspektor" zu führen hat;

9) des Baukreises Segeberg: der bisher commissarische Beamte für den Baukreis Kiel, **Carl Heinrich Greve,** mit dem Amtscharakter als „Königlicher Kreisbaumeister;"

10) des Baukreises Oldenburg: der bisher commissarische Beamte **Wilhelm Carl Heydorn,** mit dem Amtscharakter als „Königl. Kreisbaumeister;"

11) des Baukreises Plön: der bisher commissarische Beamte für den Baukreis Eiderstedt, **Wilhelm August Voß,** mit dem Amtscharakter als „Königlicher Kreisbaumeister."

Schleswig, den 13. October 1871.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

Anlage 3

Amtsblatt Schleswig-Holstein 1882 Seite 433/434

1390. Nach dem höheren Orts genehmigten Plane werden vom 1. Oktober d. J. ab an Stelle der jetzt vorhandenen 13 gemischten Baukreise 3 **Wasserbau-** und 11 **Hochbaukreise** gebildet und folgendermaßen abgegrenzt:

I. Wasserbau-Inspection.

Dieselbe umfaßt:

die Häfen zu Husum und Dagebüll;
die Leuchtfeuer Rothenkliff, Ellenbogen a/Sylt, Dagebüll, Amrum, Hoyer-Schleuse und Munkmarsch;
das Amrumer Hafenleitfeuer;
die Betonnung und Bebakung der Stationen List, Husum und Amrum;
die Unterhaltung des Fahrwassers von Munkmarsch
die Unterhaltung der Schlei, Außeneider, der Eider von der Hohner Fähre bis zur Mündung der Haaler-Aufschleusen und der Sorge;
die Unterhaltung des Schleswig-Holstein'schen Kanals mit den Häfen in Holtenau und Rendsburg und mit den dazu gehörigen Schleusen und Gebäuden;
die Unterhaltung der Eider von Rendsburg bis zur Hohner-Fähre;
die Unterhaltung und Inbetriebstellung der Dampfbagger Hercules, Wodan und Manteuffel;
die Unterhaltung pp. der Dampfer Delphin und Frigga;
die Deiche, Vorlande und kommunalen Häfen nördlich der Eider von Rendsburg bis St. Peter;
die Deiche, Vorlande und kommunalen Häfen süd-

1. Hochbaukreis umfaßt die landräthlichen Kreise Hadersleben und Apenrade.
Wohnsitz des Beamten Hadersleben,
Baubeamter. Baurath Nöchel.

8. Hochbaukreis umfaßt die Geschäfte in den Kreisen Altona und Pinneberg mit Ausschluß der an die III. Wasserbauinspektion übertragenen und in dem südlichen Theile des Kreises Stormarn [illegible]

Anlage 4

Amtsblatt Schleswig-Holstein 1884 Seite 401 - 403

[illegible] einschließlich der Bereiche und Vorlän
[illegible] auf der Insel Nordstrand, Pellworm und Führ.

[illegible] Wasserbauinspektion mit Sitz in Rendsburg

[illegible] Bakenwesen – die Unterhaltung der Elder sowie das Tonnen- und
von Rendsburg bis zur Höhner Fähre

– die Unterhaltung der Binnendeiche und Vorländereien von
Rendsburg bis zur Landschaft Stapelholm auf der Nordseite
und bis zum Kreis Norderdithmarschen auf der Südseite

– die Unterhaltung der Dampfbagger

[illegible] Wasserbauinspektion mit Sitz in Husum [1]

[illegible] die Unterhaltung der Elder unterhalb der Höhner Fähre und
[illegible] Außenelder einschl. der Häfen Husum und Friedrich-
[illegible] sowie das Tonnen- und Bakenwesen auf der Seewasser-
[illegible] von Eiderstedt sowie von Norder- und Süderdith-

[illegible] – die Deiche und
der
stand
strand
marschen

[illegible] Vorländereien in der Kreisen Eiderstedt
[illegible] Süderdithmarschen und in der Landschaft
[illegible] der Kommunalen Häfen

– die Deiche und
sowie Norder- und
Stapelholm einschl.

[illegible] Sitz in Glückstadt

[illegible] dem sowie Tonnen- und Baken-
[illegible] der Elbeufer und im Bereich
[illegible] einschließlich

IV. Wasserbauinspektion mit Si

– Wasserbau- und Deichbauaufga
wesen an schleswig-holsteinisch
der Stör-, Pinnau- und Krückaumü
Häfen Glückstadt.

[illegible] des Wasserbau-
[illegible] 884 in Anl. [1]

[1] Vom 1. 11. 1884 an war Husum amtlicher Wohnsitz
Inspektors (s. Bekanntmachung Nr. 971 vom 14. 8. 1

Der erste Hochbaukreis umfaßt unverändert die Kreise Hadersleben und Apenrade.

Wohnsitz des Beamten: Hadersleben.

Beamter: [illegible]

Amtsblatt für Schleswig-Holstein 1884

[redacted]

Amtsblatt Schleswig-Holstein 1910 Seite 558

1459. Bezeichnung der Dienststellen der all-

Verzeichnis der Abbildungen

Quellenangaben

"Geschichte des Seezeichenwesens", A.W. Lang, Bonn 1965, gedruckt bei C.L. Mettker u. Söhne, Jever/Oldenburg

"Die Eider als Wasserstraße", Heinrich Kraft und H. Staeglich in "Schiffahrt und Häfen im Bereich der IHK zu Flensburg", 1971, S. 269 ff. Verlag Boyens & Co, Heide

"Tönning", Gerd Andresen, ebenda, S. 291 ff

"Über Lotsen und Schiffahrtzeichen auf der Eider", H. Staeglich "Mitteilungsblatt der Gesellschaft für Tönninger Stadtgeschichte e.V.", Haft 2, 1982, S. 30 ff

"Schleswig-Holsteinische Geschichte", Territorien - Ploetz 1982, Verlag Ploetz Freiburg/Würzburg

"Nordfriesland", Dr. L.C. Peters, Neudruck 1975, Verlag Bernd Schramm, Kiel

"Das Wasserwesen an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste", Müller-Fischer, Bd. 1 "Sonderprobleme des Küstenraumes"
Bd. 3 "Das Festland, Eiderstedt" Berlin 1956

"Zur 50. Wiederkehr des Gründungstages des Reichsverkehrsministeriums", "Verkehrsblatt" 1969, Heft 11, S. 238 ff

"Unterlagen zur Geschichte der Wasserstraßenverwaltung", Seewasserstraßendirektion Kiel, 28.1.1948

"Die Entwicklung der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung in Schleswig-Holstein seit dem 1. Weltkrieg", Hansen, etwa 1955

"Entwicklung und Ausbau der Seeschiffahrtsstraßen", H. Wegner "Handbuch für Hafenbau und Umschlagstechnik", Band X, 1965, S.46

Amtsblätter der Kgl. Regierung in Schleswig 1870 - 1910, Archiv des WSA Tönning

Archivakten des WSA Tönning

Akten des Tönninger Stadtarchivs