

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

- 1. Fortsetzung -

Helmut Staeglich

I n h a l t s v e r z e i c h n i s

	Seite
Vorbemerkung	58
Teil B: Das heutige Wasser- und Schifffahrtsamt in der Zeit vom Beginn des 1. bis zum Ende des 2. Weltkrieges	59
1. Das Reichsverkehrsministerium (RVM) und die Wasserbauverwaltung in Schleswig- Holstein	59
2. Organisation und Personal des Wasserbau- amtes Tönning	61
3. Die Bildung der Marschenbauämter	66
4. Gefahr einer Verlegung nach Büsum	67
5. Seezeichenwesen	69
a) Allgemeines	69
b) Leuchtfeuer	70
c) Feuerschiffe	71
d) Tonnen, Tonnenhöfe und Tonnenleger	74
e) Tonnenleger "Triton" und "Wik"	80
6. Uferschutz Helgoland	82
7. Die Abdämmungen der Eider	84
8. Landeshäfen	86
9. Der Fischereihafen Büsum	88
Verzeichnis der Abbildungen	91
Quellenangaben	92

Vorbemerkung

In Heft 3 des "Mitteilungsblattes" war die Entwicklung des "Waterbuamtes" bis zum Beginn des 1. Weltkrieges dargestellt. Diese Entwicklung konnte nicht für sich allein betrachtet werden, denn nur durch ihre Einbindung in die Gesamtentwicklung der Wasserbauverwaltung konnte die Geschichte des Amtes verständlich gemacht werden. Von diesem Prinzip kann auch in den folgenden Ausführungen nicht abgewichen werden.

Die in Heft 3 geäußerte Absicht, den Bericht über das "Waterbuam" in diesem Heft abzuschließen, läßt sich wegen der Fülle des Materials nicht verwirklichen. Hier wird daher über den Zeitabschnitt von Beginn des 1. bis zum Ende des 2. Weltkrieges berichtet. Im folgenden Heft wird dann der Verlauf der Amtsgeschichte bis zum heutigen Tage dargestellt.

Teil B: Das heutige Wasser- und Schiffsamt in der Zeit vom
Beginn des 1. bis zum Ende des 2. Weltkrieges

1. Das Reichsverkehrsministerium (RVM) und die Wasserbauverwaltung in Schleswig-Holstein

Wir haben gesehen, daß bis zum Jahre 1910, als die bisherigen "Königlich Preußischen Wasserbauinspektionen" die Bezeichnung "Königlich Preußische Wasserbauämter" erhielten, die Verwaltung der dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen im Preußischen Ministerium der Öffentlichen Arbeiten zusammengefaßt war. Ausgenommen hiervon war lediglich das "Kaiserliche Kanalamt" in Kiel-Holtenau, das am 06.09.1896 als Behörde der Kaiserlichen Marine errichtet worden war. Diese Zuständigkeitsregelung änderte sich erst nach dem Kriege, als der erste Reichspräsident, Friedrich Ebert, durch Erlaß vom 21.06.1919 die Bildung eines "Reichsverkehrsministeriums (RVM)" verfügte. Am 01.10.1919 übernahm die "Abteilung für Wasserstraßen" vom Reichsmarineamt die Aufsicht über das Seezeichnwesen sowie die Beseitigung von Schiffsahrtshindernissen außerhalb der Hoheitsgrenzen.

Nach Artikel 97, Abs. 1 der Weimarer Verfassung war es Aufgabe des Deutschen Reiches, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen in sein Eigentum und in seine Verwaltung zu übernehmen. Demzufolge gingen aufgrund eines Staatsvertrages zwischen den Ländern und dem Reich im Jahre 1921¹⁾ alle Zufahrten zu den großen Häfen in das Eigentum und die hoheitliche Zuständigkeit des Reiches über. Ferner

¹⁾ Gesetz über den Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 29.07.1921:

§ 11: Die Verwaltungszuständigkeiten der Landesbehörden... gehen mit dem 01.04.1921 auf das Reich über. Im übrigen erfolgt die einstweilige Verwaltung der Reichswasserstraßen durch die mittleren und unteren Behörden der Länder auf Kosten des Reichs und unter Leitung des Reichsverkehrsministeriums.

§ 22: Die Beamten werden mit ihrem Übertritt in den Reichsdienst Reichsbeamte.

übernahm das Reich von den Ländern die schiffbaren Wasserstraßen als künftige Reichswasserstraßen. Damit wurden auch die Eider unterhalb Rendsburg sowie die Sorge zwischen der Sandschleuse und der Einmündung in die Eider Reichswasserstraßen. Da sich das Reich aber - mit Ausnahme des Reichskanalamtes - weiterhin der bewährten Wasserbauverwaltungen der Länder bediente, die die übernommenen Wasserstraßen "im Auftrag des Reiches" verwalteten, ergaben sich durch den Staatsvertrag auf der Ämter- und Direktionsebene keine Organisationsänderungen.

In der Zuständigkeit des Landes Preußen verblieben:

- die nicht dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen und Seezeichen
- die staatlichen Umschlaghäfen
- die Fähren
- der gesamte Küstenschutz.

Zumindest auf diesem Gebiet war die Weimarer Verfassung offensichtlich zentralistischer als die Reichsverfassung von 1871. Leider entstand aber durch die Verteilung der Wasserbaufgaben auf Reich ("Verkehrswasserbau") und Länder ("Wasserwirtschaft") eine unselige Zweiteilung, die auch in späteren Jahrzehnten nicht mehr überwunden werden konnte.

Am 25.03.1926 übernahm der Reichsverkehrsminister vom Reichswirtschaftsminister alle Zuständigkeiten des Reiches auf dem Gebiet des Seeverkehrs. Die Angelegenheiten der Fischerei verblieben nach wie vor beim Reichsernährungsminister.

Die bisherige Organisationsform der Reichswasserstraßenverwaltung und die auftragsweise Wahrnehmung der Reichsaufgaben durch die Länder hatte sich in der Mittel- und Ortsinstanz auch in den folgenden Jahren im großen und ganzen bewährt und änderte sich auch nach der sogenannten "Machtübernahme" durch die Nationalsozialisten zunächst nicht. Die staatliche Deichaufsicht und der Küstenschutz gehörten weiterhin zu den unbestrittenen Aufgaben der Wasserbauämter. Erst 1936 erfolgte eine Neugliederung der wasserbaulichen Aufgaben an der schleswig-

holsteinischen Westküste, die - auch für das Wasserbauamt Tönning - von weittragender Bedeutung werden sollte. In diesem Jahr wurden die Marschenbauämter Husum und Heide eingerichtet, denen von den Preußischen Wasserbauämtern die Küstenschutzaufgaben und die staatliche Deichaufsicht übertragen wurden. Mehr darüber soll später noch berichtet werden.

Am 1. April 1939 wurde aus den wasserbautechnischen Dezernaten beim Regierungspräsidenten in Schleswig und dem Reichskanalamt Kiel die "Wasserstraßendirektion (WSD) Kiel" gebildet. Die Verwaltung und Unterhaltung der Reichswasserstraße Eider ging ein halbes Jahr später ebenfalls vom Regierungspräsidenten auf die WSD Kiel über.

Durch Erlass vom 29.07.1941 (RGBl. I S. 467) wurden die bisher im RVM angesiedelte Wasserstraßenabteilung und die Verwaltungsgruppe für Wasserstraßen auf die neugeschaffene Dienststelle des Generalinspektors für Wasser und Energie überstellt. Lediglich die Angelegenheiten der See- und Binnenschifffahrt verblieben im RVM. Damit unterstanden die Mittel- und Ortsbehörden in Verkehrsangelegenheiten dem RVM, hinsichtlich der Objektverwaltung der Wasserstraßen dagegen dem Generalinspekteur.

2. Organisation und Personal des Wasserbauamtes Tönning

Als nach dem 1. Weltkrieg aus der deutschen Monarchie eine deutsche Republik wurde und die Bundesfürsten ihren Thronen entsagten, wurde das "Königliche Wasserbauamt Tönning" 1919 in das "Preußische Wasserbauamt Tönning" umbenannt.

Die Abtretung von Nordschleswig an Dänemark hatte auch einige Änderungen der Amtsbezirke zur Folge. Dem Amt Flensburg war der größte Teil seiner Aufgaben verloren gegangen. Das Amt Flensburg wurde daher 1922 nach Kiel verlegt. Das neue Wasserbauamt Kiel erhielt als Dienstbereich die Ostseeküste von Flensburg bis Haffkrug einschließlich der Insel Fehmarn. Damit mußte u.a. auch das Wasserbauamt Rendsburg seine Zuständigkeiten an der Eckernförder Bucht und der Kieler Förde an das Amt Kiel abtreten. Ihm verblieb nur noch die Eider. Nachdem es noch einige Sonderaufgaben erledigt hatte - z.B. Bau des Gieselau-

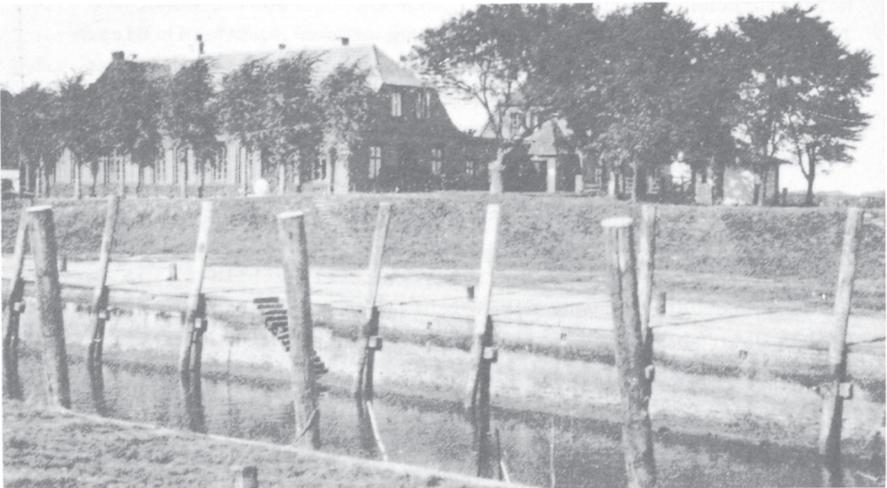


Abb. 1: Das Amtsgebäude am "Robbenberg" um 1924

Kanals, der am 23.08.1937 fertiggestellt war - wurde das Amt im April 1938 aufgelöst. Die Eider - einschließlich des staatlichen Obereiderhafens Rendsburg - ging - wie auch die untere Sorge - an das Wasserbauamt Tönning über. Durch Erlaß des RVM vom 7.03.1939 - S 1 H 820 wurden die bisherigen Wasserbauämter in "Wasserstraßenämter" umbenannt. Das WBA Tönning erhielt nun die Bezeichnung "Wasserstraßenamt Tönning". Der seit 1903 dem Amt vorstehende Baurat von Noormann wurde 1916 an die damalige Wasserbaudirektion Königsberg versetzt. Zu seinem Nachfolger wurde der Regierungsbaurat Karl Schäfer ernannt, der 1921 Wasserstraßendirektor in Königsberg wurde. Neuer Amtsvorstand in Tönning wurde am 1.4.1921 dann der Regierungsbaurat Mannsdorf, der dieses Amt bis zum 30.11.1933 innehatte. Auch er kam von Tönning als Dezerent nach Königsberg. Sein Nachfolger wurde Oberregierungsbaurat Dr.-Ing. Bahr, der schon seit dem 19.01.1920 im Bereich des Wasserbauamtes Tönning tätig war. Er leitete zunächst das Uferschutzbüro des Amtes auf Helgoland und kam später nach Büsum, um dort den 2. Ausbau des Hafens zu leiten. Es ist sicherlich nicht übertrieben, wenn behauptet wird, daß am 1.04.1933 der damals beste Kenner der wasserbaulichen und der Schifffahrtsverhältnisse an der Westküste Schleswig-Holsteins das Vorstandsamt übernahm. Er



Abb.2: Regierungsbaurat Mannsdorf

blieb Tönning und der Westküste bis zu seiner Pensionierung am 31.08.1954 treu, obwohl ihm sowohl als Hochschullehrer als auch in der Wasserbauverwaltung hervorragende Aufstiegsmöglichkeiten angeboten wurden.

Die Personalstärke des Amtes war naturgemäß immer abhängig vom Umfang der Aufgaben. Während der Seezeichendienst sich im Laufe der Jahre nur langsam vergrößerte, wechselte der Umfang der größeren Bauaufgaben ständig. Als Beispiel für die Personalstärke des Wasserbauamtes mag die nachstehende Aufstellung der planmäßigen Beamten und Angestellten nach dem 1. Weltkrieg dienen.

Im Februar 1924 waren im Bau- und Seezeichendienst des Wasserbauamtes Tönning folgende planmäßige Beamte und Angestellte beschäftigt:

A. Tönning

Büro des Wasserbauamtes

Reg.- u. Baurat Mannsdorf

Reg.-Baumeister Seggelke

Techniker Kelberlau

Techniker Voigt

Bürogehilfe Wulff

Bürogehilfe Dreesen

Bürogehilfe Haarmann

Hafen Tönning

Hafenmeister Leiß

B. Büsum

Bauleitung und Hafen

Reg.-Baumeister Bahr

Techniker Probstmeyer

Bürogehilfe Rahlf

Tonnenleger und Hafengebäudeaufseher Lütje

Leuchtfeueroberwärter Schuhmacher

C. Helgoland

Bauleitung und Leuchtturm

Reg.-Baumeister Wöltinger

Techniker Trapp

Bürogehilfe Schunke

Maschinenmeister Rockow

Obermaschinist Lemm

Hilfsleuchtfeuerwärter Baumann

D. Fahrzeuge

Dampfer "Triton"

Erster Seekapitän Knudsen

Erster Maschinenmeister Ungerbieler

Maschinenmeister Klemme

Steuermann Holbeck

Feuerschiff "Amrumbank"

Seekapitän Selmer

Schiffskapitän Weise

Erster Maschinenmeister Petersen I

Maschinenmeister Pahl

Feuerschiff "Außeneider"

Seekapitän Voigt

Schiffskapitän Lensch

Maschinenmeister Petersen II

Hilfsmaschinist Luley

Feuerschiff "Eidergalio"

Seekapitän Schröder
Schiffskapitän Cornils

Feuerschiff "Reserve Tönning"

Erster Maschinenmeister Gertz

Tonnenleger "Eider" (gleichzeitig Verwalter des Tonnenhofes)

Schiffskapitän Stieglitz

Die Anzahl der Handwerker, Matrosen und ungelernter Arbeiter lag zu damaliger Zeit bei etwa 120 Lohnempfängern, so daß beim Wasserbauamt Tönning etwa 150 - 160 Personen beschäftigt waren. Außerdem waren dem Amt fast immer einige außerplanmäßige, insbesondere höhere Beamte zugewiesen. Die stärkste Zunahme des Personalbestandes ergab sich nach der Einbeziehung der wasserbaulichen Aufgaben des aufgelösten Wasserbauamtes Husum und der Übertragung der Bau- und Unterhaltungsaufgaben an der Eider Mitte der 30er Jahre.



Abb. 3: Oberregierungsbaurat Dr.-Ing. Bahr

3. Die Bildung der Marschenbauämter

Schon vor 1933 war für die Westküste Schleswig-Holsteins für die Landgewinnungsmaßnahmen ein 10-Jahresplan aufgestellt worden, der nach dem Nazi-Umsturz auch die Billigung des damaligen Oberpräsidenten und Gauleiters Lohse fand. Ihm wurde vom Landwirtschaftsministerium der damalige Regierungsbaumeister Lorenzen - spätere Präsident der WSD Kiel - als Berater zugewiesen. Die damalige Zersplitterung der wasserbaulichen Aufgaben auf die Kulturbauämter, die Domänen-, Rent- und Bauämter, die Wasserbauämter und nicht zuletzt die Deichverbände hätten die Durchführung des 10-Jahresplanes außerordentlich erschwert. Aus dieser Erkenntnis heraus schlug Lorenzen vor, die einzelnen Verwaltungen zusammenzufassen, d.h. auch die Aufgaben der Reichswasserstraßenverwaltung mit einzubeziehen. Damit wäre zumindestens in Schleswig-Holstein die unselige Aufgabentrennung im Wasserbau, die durch die Weimarer Verfassung entstanden war, beseitigt worden. Leider war das Reichsverkehrsministerium damit nicht einverstanden. Dagegen war die Zustimmung des damaligen Reichs- und Preußischen Ministeriums für Ernährung und Landwirtschaft zur Zusammenfassung der übrigen Behörden relativ leicht zu erreichen. Deren Aufgaben wurden ab 1.07.1963 von den neugegründeten Marschenbauämtern Husum und Heide wahrgenommen.¹⁾ In der Bekanntmachung des Regierungspräsidenten vom 22.06.1936, Amtsblatt 1937, Seite 267, sind die Aufgaben der Marschenbauämter festgelegt. Die bisher vornehmlich von den Wasserbauämtern wahrgenommenen Aufgaben, wie z.B. Schutzmaßnahmen an den Küsten, auf den Inseln und Halligen, die landespolizeiliche Überwachung des Meeresstrandes sowie die technische Deichaufsicht, gingen auf die Marschenbauämter über.²⁾ Das Wasserbauamt Husum sowie die Domänen-, Rent- und Bauämter in Husum und Meldorf wurden aufgelöst, das Neubauamt Eiderabdämmung Nordfeld in das Marschenbauamt Heide eingliedert.

Die verbliebenen Aufgaben des WSA Husum gingen auf das WBA Tönning über, einschließlich der Verwaltung und Unterhaltung der Landeshäfen Dagebüll und Husum sowie der Wahrnehmung staatlicher

1) Das Marschenbauamt Itzehoe wurde erst am 1.04.1938 gebildet.

2) Die polizeilichen Zuständigkeiten der Wasserstraßen- und der Wasserwirtschaftsverwaltung wurden erst am 17.05.1943 durch die "Polizeiverordnung zum Schutz der Küstengewässer und des Meeresstrandes" (Amtsblatt 1943, S. 67) neu geregelt.

Belange in den kommunalen Häfen und an den Ladeplätzen außerhalb der Häfen. Die wasserbaulichen Aufgaben auf der Insel Helgoland blieben dem Tönninger Amt in vollem Umfang erhalten.

Wenn auch das WBA Tönning wesentliche Aufgaben an die Marschenbauämter abgeben mußte, so erhielt es doch durch die Zuweisung der Aufgaben des bisherigen WBA Husum vollen Ersatz. Von entscheidender Bedeutung für unsere Stadt aber war, daß der Standort dieses für Tönning so lebenswichtigen Amtes nicht verändert wurde.

4. Gefahr einer Verlegung nach Büsum

Hauptstandort des Seezeichenbetriebes des WBA Tönning war, historisch entwickelt, schon immer Tönning. Hier befand sich der zentrale Tonnenhof, auf dem die großen Fahrwassertonnen des Amtsbezirks gereinigt und instandgesetzt wurden. Von Tönning aus fuhren die Tonnenleger des Amtes zur Kontrolle der Fahrwassertonnen, und um Tonnen zu verlegen bzw. einzuziehen, und von hier aus wurden die draußen ausliegenden Feuerschiffe bedient. Um die freie See zu erreichen, mußten die Dienstfahrzeuge zunächst die Außeneider passieren, die durch Sandwanderung besonders starken Veränderungen und Verflachungen des Fahrwassers ausgesetzt war. Der Tiefgang des Fahrwassers ließ es ohnehin nicht zu, die Eider ständig mit größeren Fahrzeugen zu befahren; nur zur Tidehochwasserzeit konnten die Seezeichendampfer aus- bzw. einlaufen. Diese Schwierigkeiten hatten schon 1927 dazu geführt, Überlegungen anzustellen, die Seezeichenfahrzeuge und den zentralen Tonnenhof nach Cuxhaven oder Helgoland zu verlegen. Glücklicherweise kam es nicht dazu, da das Gelände am Alten Hafen in Cuxhaven nicht genügend Raum für die Entwicklung eines Tonnenhofes bot und auf Helgoland der benötigte Platz in vollem Umfang von der Marine in Anspruch genommen wurde.

Im Zusammenhang mit dem großzügigen Ausbau des Fischereihafens Büsum kamen die Probleme jedoch erneut zur Sprache. Anlässlich einer Ministerialbereisung der Seezeichen im September 1937 wurde der Vorstand des Wasserbauamtes Tönning, Regierungsbaurat Dr.-Ing. Bahr, beauftragt, zu dieser Frage schriftlich Stellung zu nehmen. Hierzu muß berücksichtigt werden, daß das WBA Husum 1936 aufgelöst wurde und alle Aufgaben dieses Amtes auf dem

Gebiet des Verkehrswasserbaues und der Verkehrssicherheit auf das WBA Tönning übergegangen waren. Dadurch war der Amtsbereich nach Norden wesentlich erweitert worden, was zur Folge hatte, daß auch die Seezeichenaufgaben an Umfang erheblich zugenommen hatten. Für Dr.-Ing. Bahr war die Stellungnahme keine leichte Aufgabe. Auf der einen Seite hatte er nun die Möglichkeit, den Amtssitz an einen Ort zu verlegen, der die Betreuung der Seezeichen in jeder Hinsicht unabhängig vom Einfluß der Gezeiten zuließ, andererseits war ihm voll bewußt, was die Abwanderung des WBA aus Tönning für die Stadt bedeuten würde. Er entschloß sich zu einem Bericht, der in höchst objektiver Weise die Vor- und Nachteile eingehend beleuchtete, ohne zum Schluß selbst einen Vorschlag zu machen.

Der Tönninger Bürgermeister setzte sich, als ihm diese Angelegenheit bekannt wurde, bei Landrat Hamkens energisch dafür ein, das WBA, das für Tönning von lebenswichtiger Bedeutung ist, hier zu belassen. Diese Auffassung wurde vom Landrat des Kreises Eiderstedt geteilt und an den Regierungspräsidenten in Schleswig weitergegeben. Der Oberpräsident der Provinz Schleswig-Holstein, der abschließend damit befaßt wurde, entschied schließlich, daß eine Verlegung des WBA nach Büsum nicht vertreten werden kann. In seiner Verfügung vom 29.11.1937 - O.P. I. W. 1546 führte er u. a. aus, daß bei der Errichtung der Marschenbauämter die wirtschaftliche Auswirkung dieser Maßnahme bereits Gegenstand eingehender Erwägungen gewesen war, die dazu führten, Tönning nicht aufzugeben, ihm die Reichsverkehrsaufgaben zu belassen und ihm für die an die Marschenbauämter abzugebenden Aufgaben als Ersatz das gesamte Seezeichenwesen an der Westküste zu übertragen. Hierdurch und durch die Anordnung, daß die preußischen Häfen bei Tönning bleiben sollten, habe das WBA Tönning für den Verlust von Aufgaben vollen Ersatz erhalten. Seine Erklärung, daß an eine Auflösung des Amtes nicht gedacht werde, könnte nicht ein Jahr später widerrufen werden. Wörtlich schrieb der Oberpräsident:

"Die Verlegung des Wasserbauamtes mit seinem Betrieb nach Büsum würde ernsthaft zu überlegen geben, die Stadt Tönning durch völlige Räumung totzumachen und einen anderen Punkt, etwa Garding, zum Mittelpunkt der Halbinsel zu machen."

Im Sommer 1939 wurde vom Reichsverkehrsminister noch einmal die Frage aufgerollt. Die Vorgänge darüber sind mir im einzelnen nicht

bekannt. Da aber das WBA auch weiterhin in Tönning verblieb, ist daraus zu schließen, daß der Gedanke wieder aufgegeben wurde. Einer der Gründe dafür mag auch gewesen sein, daß der Weiterbau des Fischereihafens Büsum zu Beginn des Krieges ohnehin eingestellt wurde.

Wäre es im Jahre 1936 tatsächlich zu einer Verlegung gekommen, dann hätten 17 Beamte, 20 Angestellte und 54 Arbeiter Tönning verlassen müssen. Mit ihren Familien wären das rd. 10 % der Tönninger Einwohner gewesen. Die einvernehmliche Ablehnung durch alle in Schleswig-Holstein zuständigen Staats- und Parteidienststellen hatte es ermöglicht, den Plan des Reichsverkehrsministeriums zu Fall zu bringen und das für Tönning lebenswichtige Amt hier zu belassen.

5. Seezeichenwesen

a) Allgemeines

Hauptaufgabe des Wasserbauamtes Tönning blieb auch während des 1. Weltkrieges bis heute die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf den Seeschiffahrtsstraßen vor der Westküste Schleswig-Holsteins und auf der Eider. Allerdings teilte sich das Tönninger Amt diese Aufgaben zunächst noch mit den Wasserbauämtern Husum (dänische Grenze bis einschließlich Süderhever) und Rendsburg (Eider von Rendsburg bis zur Hohner Fähre).

Unter "Seezeichen" (heute verwendet man den Begriff "Schiffahrtszeichen") sind alle der Schifffahrt bei Tag und bei Nacht dienenden Zeichen zu verstehen. Hilfen für die Tagesfahrt sind Baken, Türme und Tonnen, für die Nachtfahrt Leuchtfeuer an Land und auf schwimmenden Seezeichen. Zu Beginn dieses Jahrhunderts wurden die ersten leistungsfähigen und betriebssicheren Leuchttonnen entwickelt. Energiequellen waren zunächst Flüssiggas und Azetylen und später zunehmend Propan. Damit war es möglich, auch die Wattenfahrwasser wie Straßen zu bezeichnen und Schifffahrtshindernisse, z.B. Untiefen oder Wracks, deutlich erkennbar zu machen. Bei unsichtigem Wetter reichten Leuchtfeuer allein nicht aus. Man behalf sich mit Glocken oder Nebelkanonen - solche "Kanonen" stehen noch beim Dienstgebäude des heutigen WSA - und nach dem 1. Weltkrieg

auch mit maschinell und später elektrisch betriebenen Schall-
sendern. Erst in den 30er Jahren wurden international rundum-
strahlende "Funkfeuer" eingeführt, die allerdings nur von
solchen Schiffen benutzt werden konnten, die richtungs-
empfindliche Empfängeranlagen, die sog. "Funkpeiler", an
Bord hatten.

b) Leuchtfeuer

In Heft 3 unseres Mitteilungsblattes hatte ich auf Seite 50/51
über einige feste Leuchtfeuer im Amtsbezirk berichtet. Bis zum
Ende des 2. Weltkrieges waren weitere Ergänzungen bzw. Ände-
rungen zu verzeichnen, von denen nachstehend einige genannt
werden:

Büsum

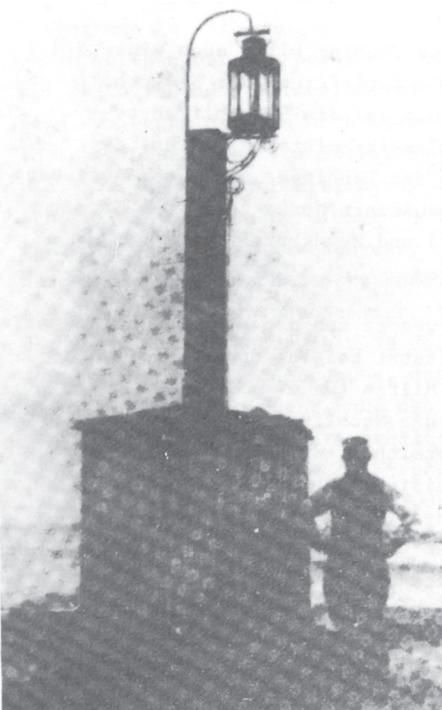


Abb. 4: Leuchthäuschen
Büsum von 1875

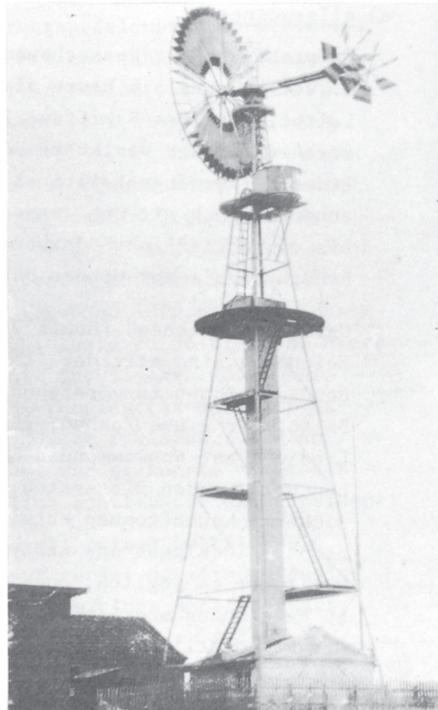


Abb. 5: Leuchtfeuer Büsum mit
Windturbinen (1901)

Seit 1874 befand sich hier ein hölzernes Leuchthäuschen mit aufziehbarer Laterne. Ein von dem Düsseldorfer Ingenieur Max Gehre im Jahre 1901 errichteter Leuchtturm, dessen Feuer mittels einer Windturbine betrieben wurde, konnte vom WBA nicht übernommen werden, da die Lampe bei Windstille nicht brannte. Das Leuchthäuschen wurde daher 1912/13 durch einen 22 m hohen Turm mit elektrisch betriebenen Feuer ersetzt.

St.Peter-Böhl

Schon 1892 hatte die Königliche Wasserbauinspektion die noch aus der Anfangszeit des Schleswig-Holsteinischen Kanals bestehende hölzerne Bake durch einen steinernen Turm ersetzt. 1914 erhielt der Turm eine mit Petroleum betriebene Leuchte, die 1938 durch eine elektrische Glühlampe ersetzt wurde.

Süderoogsand

Schon seit Jahrhunderten ist die Anseglung der Hever durch eine Bake auf dem Süderoogsand bezeichnet. Sie wurde mehrfach erneuert oder umgebaut und enthält - zumindest seit 1871 - eine Schutzhütte für den Aufenthalt Schiffbrüchiger. 1940 erhielt die 19 m hohe Bake eine gasbetriebene Laterne.

Helgoland

Die 1609 errichtete Kohlenblüse wurde 1811 durch einen steinernen Leuchtturm ersetzt, der 1912 durch einen 36 m hohen Turm, dessen Feuer die bis dahin unvorstellbare Tragweite von 23 Seemeilen hatte, abgelöst wurde. Die alte Blüse ist leider 1916 abgerissen worden. Bei den schweren englischen Luftangriffen am 18.04.1945 wurde auch der Leuchtturm zerstört.

;) Feuerschiffe

Zu Beginn des 1. Weltkrieges wurden die folgenden Feuerschiffe vom Wasserbauamt Tönning betreut:

1. "Eider", 1909 auf der Eiderwerft AG in Tönning erbaut. Das Schiff hatte keinen eigenen Antrieb und diente gleichzeitig als Lotsenstation. Es wurde 1927 als "Elbe 3" in die Elbmündung verlegt. Die Station wurde dann nicht wieder durch ein Feuerschiff besetzt.



Abb. 6: Leuchtturm Helgoland 1912 - 1945

2. "Außeneider". Die alte "Außeneider" war 1908 durch einen Neubau ersetzt worden. Es handelte sich um ein Segelschiff mit 3 Masten. Für alle Masten waren je 3 Garnituren Segel an Bord vorhanden. 1931 wurde das Schiff bei den Deutschen Werken, Kiel, zum Motorschiff umgebaut. Gleichzeitig erhielt es eine moderne Funkeinrichtung.
3. "Amrumbank" (s. Heft 3, S. 52, Abb. 12). Diese Station war erst 1908 eingerichtet worden. Das Schiff war als Dampfschiff gebaut und mit einer Reservebesegelung ausgerüstet. Es wurde im 1. Weltkrieg (1917) durch ein Motorschiff ersetzt. Die alte "Amrumbank" wurde "Reserve Tönning" und mußte jederzeit einsatzbereit sein, um bei plötzlichem Ausfall eines Feuerschiffes auf den Stationen Außeneider oder Amrumbank vertreten zu können.

Während beider Weltkriege wurden die Feuerschiffe der Reichsmarine zur Verfügung gestellt. Auf ihre Positionen legte das Wasserbauamt ersatzweise als Kriegsfuerschiffe verfügbare Frachtschiffe oder Fischdampfer. Im 1. Weltkrieg wurden auch die besonders wichtigen Ansteuerungs-Leuchttonnen Helgoland und Hever zeitweise durch Kriegsfuerschiffe ersetzt.

Der Dienst auf den Feuerschiffen war zwar nicht besonders schwer, er war aber entbehrungsreich, bei starkem Sturm und bei Eisgang auch gefährvoll. Für jedes auf Position ausliegende Feuerschiff wurden 2 Besatzungen vorgehalten. Die Regelungen für die Ablösungen änderten sich im Laufe der Jahrzehnte. Ursprünglich waren es 9 Monate Bordzeit und 3 Monate Landgang, dann 6 Wochen Borddienst und 3 Wochen Landgang und schließlich, nach dem 2. Weltkrieg, 4 Wochen Borddienst und 2 Wochen Landgang. Die Ablösungsfahrten erfolgten durch Seezeichenschiffe des Wasserbauamtes. Für die Ablösungsfahrt Tönning - "Außeneider" - "Amrumbank" - Tönning wurde eine reine Fahrtzeit bei 10 kn/Std. von 10 1/2 Std. benötigt.

Über die Verpflegung an Bord der - alten - "Außeneider" erzählte der frühere Feuerschiffsmatrose Johannes Kruse: ¹⁾

"Die Verpflegung war ausreichend. Wir erhielten mit der Ablösung jeweils nur für einen Tag Frischfleisch. Die andere Zeit gab es gesalzenes Pökelfleisch. Vielfach war dieses Fleisch erst dann eingesalzen worden, wenn es schon Geruch angenommen hatte. Beim Kochen kam dieser Geruch dann wieder zum Vorschein. Zumeist wurde es dann in einen Topf mit Essig gelegt und des abends zu Brot gegessen. --- Das Brot wurde in der Last zwischen dem Tauwerk gelagert und mußte alle paar Tage an Deck gebracht und abgebürstet werden, weil es ständig schimmeln wollte. In den letzten Tagen mußten wir immer so viele Schimmelstellen ausschneiden, daß kaum ein Drittel übrig blieb."

Der frühere Husumer Hafenmeister Th. Carstensen war 14 Jahre als Matrose und Koch auf der - neuen - "Außeneider". Er erinnert

¹⁾ Johannes Kruse: "Erlebnisbericht über Feuerschiffsablosungen und das Leben an Bord der Feuerschiffe zu Beginn des 20. Jahrhunderts", Mitteilungsblatt "Der Leuchtturm", 1971, WSA Tönning

sich: ¹⁾

"Ich bin achtmal im Sturm bei Kettenbruch mit dem Feuerschiff "Außeneider" weggetrieben. 1924 sind wir dabei auf die Sandbank "Tertius" getrieben und eben mit dem Leben davongekommen."

d) Tonnen, Tonnenhöfe und Tonnenleger



Abb. 7: Ein Tonnenlager um 1880

Die Bezeichnung der Fahrwasser, Untiefen und Wracks war schon immer eine der wichtigsten und verantwortungsvollsten Aufgaben des Wasserbauamtes Tönning. Das Beschaffen, Lagern, Auslegen, Einziehen und Instandsetzen der Tonnen, die aus größeren oder kleineren stählernen Hohlkörpern bestanden, setzte nicht nur das Vorhalten von geeigneten Lagerflächen, Geräten und Fahrzeugen, sondern vor allem geschultes Personal voraus.

Abgesehen von einigen Ansteuerungstonnen zu den wichtigsten Seeschiffahrtsstraßen gab es um die Jahrhundertwende, z.B. auf der Hever (Zufahrt nach Husum), der Norder- und der Süderpiep (Zufahrten nach Büsum) keine befeuerten Fahrwassertonnen.

¹⁾ Th. Carstensen: "Aus meiner Feuerschiffszeit". Husumer Nachrichten, etwa 1965

Lediglich die Eider, seit dem Bau des Schleswig-Holsteinischen Kanals (1784) eine stark befahrene Wasserstraße, hatte - abgesehen von den Feuerschiffen - an einigen besonders schwierigen Kurswechseln und im Bereich der Tönninger Reede Lichterschiffe und später Leuchttonnen. In Büsum hatte der Düsseldorfer Ingenieur Max Gehre schon 1901 eine Leuchtboje entwickelt, welche durch Ausnutzen der Wellenbewegung Strom für die Glühlampe erzeugte. Diese erste Büsumer Leuchttonne wurde die "Schwiegermutter" genannt. Leider hat sie dann in der Praxis doch nicht funktioniert. Erst 1906 wurden in der Süderpiep die ersten gasbetriebenen Leuchttonnen ausgelegt.

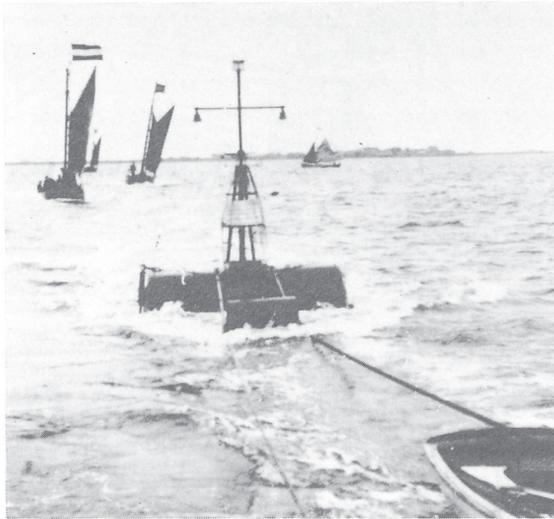


Abb. 8: Ausbringen der "Schwiegermutter", Büsum

Im allgemeinen wurden die Tonnen nicht im Eigenbetrieb, sondern von geeigneten Handwerksbetrieben hergestellt und an den Tonnenhof angeliefert. Sie unterschieden sich, je nach der Aufgabe, die ihnen zugewiesen werden sollte, in Form, Farbe und Aufschrift (Buchstaben oder Zahlen). Tonnen, die an besonders wichtigen Punkten ausgelegt wurden, erhielten zusätzlich eine gasbetriebene Laterne; damit war es auch möglich, die Leuchttonnen mit mechanisch betriebenen Kennungsgebern auszurüsten,

wodurch die Laternen in der Lage waren, das für den Standort zuständige und auf allen Seekarten eingetragene Morsezeichen, die sogen. "Kennung", auszustrahlen.

Das zentrale Tonnenlager des Wasserbauamtes befand sich in

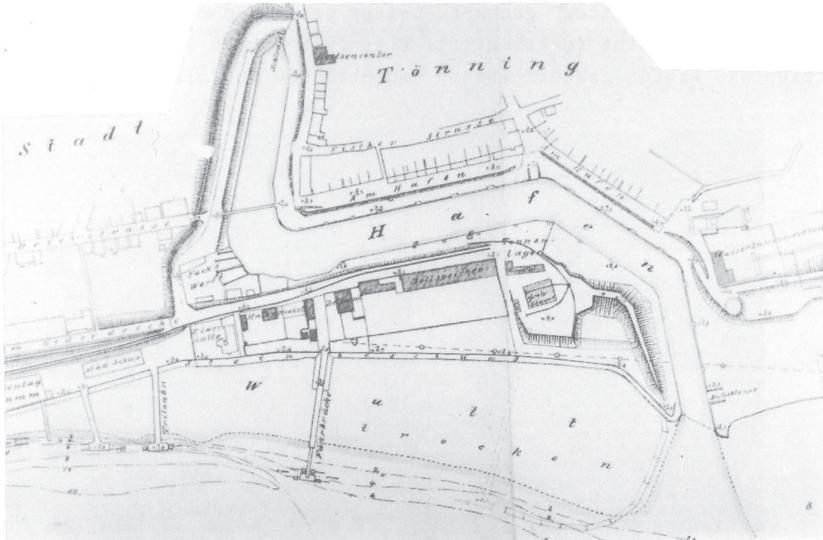


Abb. 9: Hafen Tönning mit Tonnenlager im Jahre 1911

Tönning. Sein Platz war von jeher am Auslauf des Schirmdeiches, der den Hafen von der Eider trennte. Im Jahre 1911 hatte dieser Tonnenhof eine Gesamtfläche von rd. 4.500 m². Darauf befanden sich neben dem Tonnenlager ein offener Tonnenschuppen, ein kleiner Petroleumschuppen sowie ein Geräteschuppen. Ketten, Anker und sonstige schwere Teile wurden im östlichen Erdgeschoßteil des Packhauses aufbewahrt. Bearbeitet wurden hier 10 Leuchttonnen und 180 Seetonnen. Die Wartung bestand vornehmlich in Reinigungs-, Ausbesserungs- und Anstricharbeiten. Bei Leuchttonnen kam die Kontrolle und Reparatur der Seelaternen sowie die Gasversorgung hinzu. Die Tonneninstandsetzung erfolgte durch die Schiffsbesatzungen. Handwerksarbeiten führten örtliche Handwerker aus. Der Schiffsführer des kleinen Tonnen-

legers "Eider" war gleichzeitig Tonnenhofsvorsteher, dem lediglich 2 - 3 ständige Arbeiter beigegeben waren.

Die für eine bestimmte Position hergerichteten Tonnen wurden zum Tonnenleger transportiert und von diesem auf der Position ausgelegt. Der Transport der Tonnen zum Tonnenleger war sehr umständlich. Immerhin waren hierzu bereits Schmalspurgleise verlegt. Eines dieser Gleise führte vom Tonnenhof zum Umschlagplatz vor dem Packhaus. Dorthin wurden die Tonnen auf einer durch Menschenkraft betriebenen Lore transportiert und dann mittels des alten Krans, der heute noch dort besichtigt werden kann, ins Wasser gelassen. Ein Motorkutter zog sie dann zur "Tritonbrücke" (s. Abb. 9), wo sie vom Seezeichendampfer "Triton" übernommen und von diesem zur Auslegestelle transportiert wurden. Lediglich der kleine Tonnenleger "Eider", der für die Kleinbetonung auf der Eider zuständig war und dessen Tiefgang das Einlaufen in den Tönninger Hafen zuließ, konnte die Tonnen am Kran direkt übernehmen.

An Seezeichenfahrzeugen unterstanden dem Wasserbauamt im Jahre 1911:

- 3 Feuerschiffe ("Eider", "Außeneider" und "Amrumbank")
- 1 Seezeichendampfer ("Triton"), zeitweise auch der Dampfer "Bussard"
- 1 Motortonnenleger ("Eider" als Ersatz für "Fanny")
- 2 Lotsenmotorkutter

Die Anzahl der in Tönning zu bearbeitenden Tonnen steigerte sich

- 1915 auf 18 Leuchttonnen und 190 Seetonnen und
- 1925, nachdem 1920 auch die Betonung im Helgoländer Bereich von der Marine übernommen war, auf 38 Leuchttonnen und 260 Seetonnen.

Seit 1911 bemühte sich das Wasserbauamt Tönning beim Regierungspräsidenten in Schleswig um eine Vergrößerung des Tonnenlagers, vor allem aber um den Bau einer Verladebrücke unmittelbar an der Eider, doch alle diese Bemühungen scheiterten. Im Jahre 1928, als auf Helgoland ein größerer Tonnenhof geplant war, der für die Helgoländer Tonnen sowie für alle Leuchttonnen des Amtsbezirks zuständig sein sollte, wurde sogar der

Plan entwickelt, einen neuen Tönninger Tonnenhof auf dem Gelände der früheren Eiderwerft anzulegen. Auch diese Planungen kamen nicht zur Ausführung. Während sich die Anzahl der in Tönning zu bearbeitenden Seetonnen bis zum Ende des 2. Weltkrieges nicht wesentlich erhöhte, da ein großer Teil von ihnen von sog. "Vertragstonnenlegern" ausgelegt und gewartet wurde, erhöhte sich die Zahl der Leuchttonnen

1936 auf etwa 50

1940 auf etwa 65 Tonnen.

Die weitere Entwicklung des Tönninger Tonnenhofes erbrachte bis zum Ende des 2. Weltkrieges außer Modernisierungen und der Einrichtung eines festen tonnenhofeigenen Kranes (1934) keine nennenswerten Änderungen. Eine wesentliche Entlastung für das Wasserbauamt aber war, als 1929 ein weiterer Tonnenleger, nämlich der Schraubendampfer "Wik" hinzukam, der vom Wasserbauamt Kiel an das hiesige Wasserbauamt abgegeben wurde. Über das tragische Ende der Tonnenleger "Triton" und "Wik" wird in einem besonderen Kapitel berichtet.

Aber nicht alle Tonnen des Amtsbereiches wurden von Tönning aus versorgt, sondern nur sämtliche Leuchttonnen sowie die unbefeuerten Tonnen der Eider. Für alle übrigen Tonnen bediente sich das Amt seit 100 und mehr Jahren der sog. "Vertragstonnenleger", das sind erfahrene Schiffer, die mit eigenen Fahrzeugen nach Weisung des Wasserbauamtes die Tonnen auslegten und kleine Tonnenlager unterhielten, in denen sie die Tonnen bearbeiteten. Solche Vertragstonnenleger gab es in Büsum, Husum und auf Amrum. Dabei ist bemerkenswert, daß häufig das Tonnenlegergeschäft vom Vater auf den Sohn überging.

In Büsum wird mindestens seit 1845 ein Tonnenlager unterhalten. Damals wurde das Tonnen- und Bakenwesen an der schleswig-holsteinsichen Westküste - außer an der Eider - zusammengefaßt und von der Königlichen Generalzollkammer in Kopenhagen ein besonderes Regulativ für das dithmarsische Tonnen- und Bakenwesen erlassen. 1898 schloß der königliche Wasserbauinspektor in Tönning, Baurat Reimers, einen Vertrag mit dem Tonnenleger Wilhelm Nikolaus Lütje - Vater des späteren Kapitäns des Tonnenlegers "Kapitän Meyer", Heinrich Lütje -

einen Vertrag, in dem Lütje die Geschäfte des Tonnenlegers der Station Büsum übertragen wurden. Auf die Einzelheiten dieses Vertrages will ich hier nicht eingehen, bemerkenswert aber ist, daß Lütje nicht nur "ein mit den erforderlichen Gerätschaften versehenes taugliches Schiff mit der nötigen Besatzung" vorhalten und bei Ausfall auf eigene Kosten Ersatz beschaffen mußte, sondern daß er auch bei Beschädigung oder Verlust seines Fahrzeuges keinen Ersatz aus der Staatskasse erhielt. Im übrigen war er für die Pflege und den Anstrich der Tonnen im Tonnenlager sowie für die Beschaffung und das rechtzeitige Stecken der Baken in seinem Distrikt voll verantwortlich. Die Vergütung war nach der Anzahl und Größe der von ihm ausgelegten Sommertonnen bemessen. Für das Auslegen der Wintertonnen und Setzen der Pricken und Stangen erhielt er keine weitere Vergütung. Mit seinem Tonnenleger "Tertius"

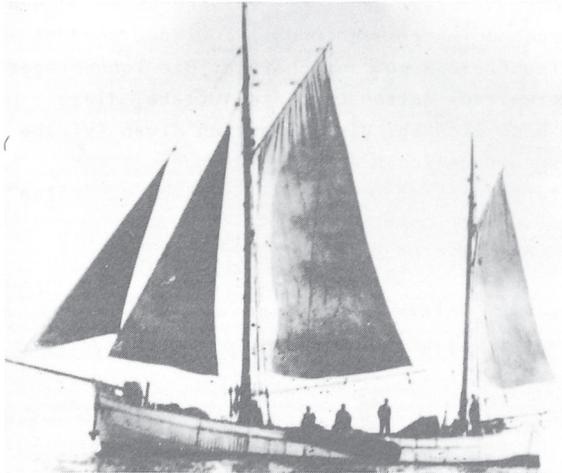


Abb. 10: Der Büsumer Vertragstonnenleger "Tertius"

Conrad Ricklefs. Sein Fahrzeug war vornehmlich die 1891 gebaute Schnigge "Anna", die 1910 mit einem 20-PS-Benzinmotor ausgerüstet wurde. 1914 übernahm sein Sohn Heinrich Philipp das Tonnenlegergeschäft. Er baute 1928 einen 35-PS-Deutz-Dieselmotor

hat Herr Lütje den Distrikt bis 1932 betreut, dann wurden seine Aufgaben von dem Tonnenlegerkapitän Karl Lauenburg übernommen.

Vertragstonnenleger im Tonnenbezirk Amrum für die Betreuung von damals ca. 60 Fahrwassertonnen war seit 1887 Gerret

ein und versah die "Anna" mit einem Ladebaum zum Auslegen und Aufnehmen der Tonnen. 1947 wurde "Anna", die bisher mit einer Pinne gesteuert worden war, ganz modern: sie erhielt einen 70-PS-Diesel-Motor und ein Ruderhaus mit Steuerrad. 1959 gingen die vertraglichen Tonnenlegeraufgaben dann an den Sohn Heinrich Christian Ricklefs über.

Weitere Vertragstonnenleger befanden sich in Husum - sehr alte Tonnenlegertradition - sowie später in List/Sylt und auf Helgoland. Das Vorhalten und Stecken der Pricken und Stangen war an sog. "Vertragsbakenstecker" vergeben.

e) Tonnenleger "Triton" und "Wik"

Der 2. Weltkrieg stellte an den Seezeichendienst besonders hohe Anforderungen, sollten doch die kriegswichtigen Transporte und die Schiffe der Kriegsmarine Orientierungshilfen erhalten, während den gegnerischen Fahrzeugen jede Annäherung an die Küsten auf jede nur denkbare Weise erschwert werden sollte. Beide Seiten legten in strategisch wichtigen Seegebieten Minen, die dann von Minensuchbooten gesucht und z.T. wieder geräumt wurden, um sog. "minenfreie Wege" zu schaffen. Die Tonnenleger der Wasserstraßenverwaltung hatten u.a. die Aufgabe, diese Wege mit Tonnen zu kennzeichnen. Wie gefährlich diese Aufgabe für die völlig kriegsuntauglichen Seezeichenfahrzeuge war, bewiesen die Untergänge unserer Tönninger Tonnenleger "Triton" und "Wik".

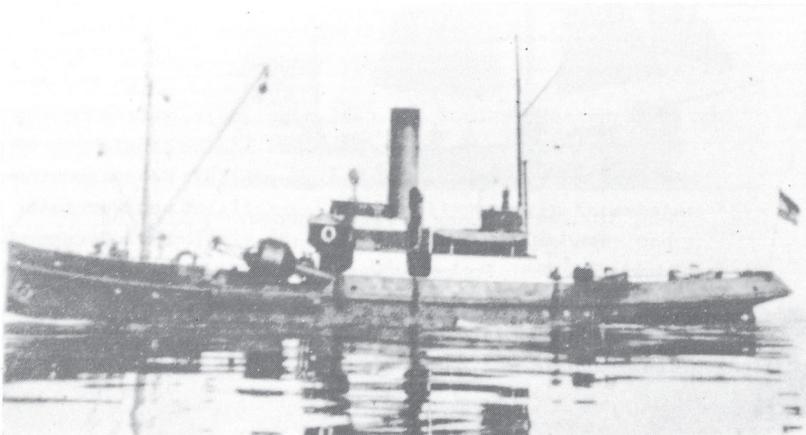


Abb. 11: Tonnenleger "Triton"

Der Tonnenleger "Triton" war vorübergehend an die Ostsee ausgeliehen worden: Am 17.02.1944 lief er in der Kieler Förde auf eine Mine. Dabei fanden den Tod:

Seekapitän tor Straten (vom Wasserstraßenamt Kiel - Ostsee)
Steermann Hugo Hohlbek
Maschinist Ludwig Biemann
Maschinist Albert Selck
Funkmaat Hubert Friemel (Marine)
Matrose Hermann Ziegeler
Matrose Heinrich Behrendsen
Heizer Johannes Carstens
Heizer Johann Wohld

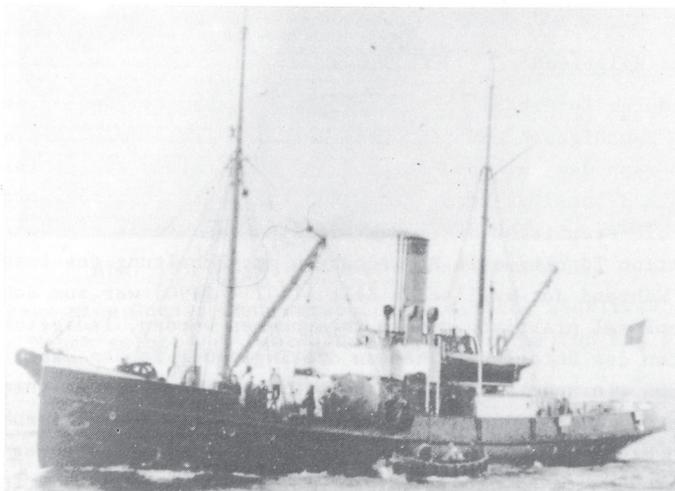


Abb. 12: Tonnenleger "Wik"

Schon knapp eine Woche später ereilte am 22.02.1944 den Tonnenleger "Wik" - seit 1927 im Dienst des WBA Tönning - im Lister Tief dasselbe Schicksal. Von diesem Einsatz kamen nicht mehr wieder:

Oberseekapitän Wilhelm Meyer
Kapitän Jonny Andresen
Maschinenbetriebsleiter Friedrich Petersen
Bootsmann Claus Jensen
Matrose Karl Perpert
Matrose Karl Hintelmann (vom Wasserstraßenamt Brunsbüttelkoog)
Heizer Arnold Witt (vom WSA Brunsbüttelkoog)
Heizer Hans Timmermann
Matrosen-Hauptgefreiter Winter (Marine)
Leichtmatrose Willi Thomsen

Außer über die Bagger verfügte das WBA über eine größere Anzahl von Schleppern, Motorbooten und Schuten, auf die in diesem Rahmen aber nicht weiter eingegangen werden kann. Außerdem wurden mehrere km Rohrleitungen vorgehalten, die je nach Einsatzort von den Arbeiterkolonnen des Amtes verlegt bzw. aufgenommen werden mußten.

9. Der Fischereihafen Büsum

Als die preußische Staatsbauverwaltung und damit die III. Wasserbauinspektion (Tönning) den stark verschuldeten Fischereihafen Büsum als Landeshafen von der Gemeinde Büsum übernahm, hatte die dortige Kutterflotte bereits über 30 Fahrzeuge. Der inzwischen zu klein gewordene Hafen bestand lediglich aus den verlängerten Außenflügeln einer Entwässerungsschleuse. Gegen starken Seegang bei Sturmfluten war er an der Westseite durch einen vom Seedeich ausgehenden sog. "Schirmdeich" geschützt. Der Hafen fiel bei Niedrigwasser trocken, so daß die Fischkutter erst kurz nach Hochwasser auslaufen konnten; mit der nächsten Flut kehrten sie zurück. In den Jahren 1905/06 wurde durch die Wasserbauinspektion Tönning im Anschluß an den Schirmdeich eine 73 m lange Westmole und gegenüber eine 142 m lange Ostmole gebaut, die sich in einer Lahnung fortsetzte, welche ein 128 ha großes Spülbecken einschloß. Dieses sollte dazu dienen, den neuen Hafen und den Zufahrtspriel auf Tiefe zu halten. Leider erfüllte sich diese Erwartung nicht, weil das Becken sehr schnell versandete. In den Kriegsjahren 1914 bis 1916 wurde mit einer Hafenerweiterung begonnen, die aber nicht beendet werden konnte.

1919 waren in Büsum bereits 74 Kutter registriert. Die Liegeplätze reichten nicht mehr aus. Das preußische Wasserbauamt Tönning wurde daher beauftragt, eine großzügige Planung aufzubauen. In den Jahren 1920 bis 1926 wurde der Hafen nach Osten hin zu einem 330 m langen und 50 m breiten Becken erweitert. Durch nochmalige Verlängerung der Westmole sollte nun ein wirklicher Schutz des ganzen Hafens erreicht werden. Dieser Damm im Verein mit dem neuen Süddamm hatte bei den besonders schweren Sturmfluten am 10. und 12.10.1926 seine Bewährungsprobe hervorragend bestanden. An den im Hafen liegenden Kuttern gab es keine Schäden.

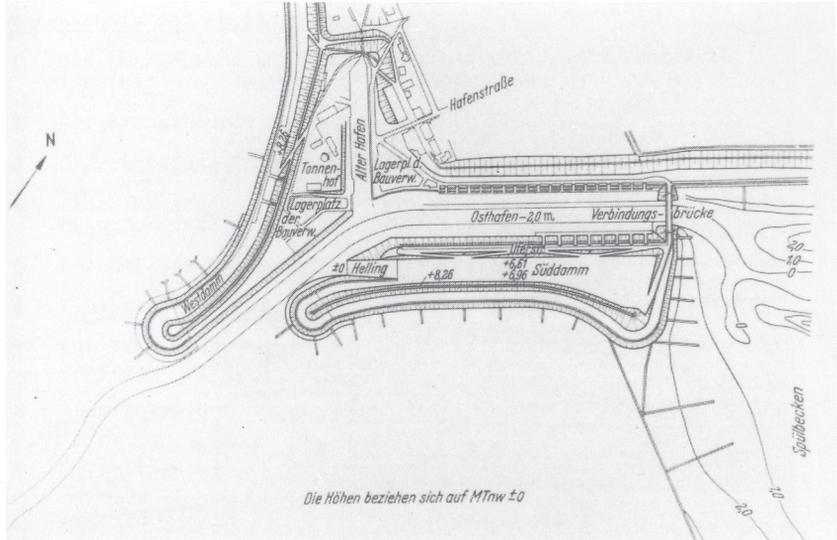


Abb. 16: Hafen Buisum 1926

Bis 1935 stieg die Krabben- und Schollenkutterflotte auf 108 Fahrzeuge. Der Hafen war wieder überfüllt. Außerdem hatte sich Buisum zum Standort des Lebendschollenfanges entwickelt. Für den Versand mußten die gefangenen Schollen in schwimmenden Kisten, in sog. "Hüttfässern", gehältert werden; Vorbedingung für die Häliertung aber war schlickfreies Wasser mit hohem Salzgehalt. Fischerei und Fischhandel drängten daher darauf, Buisum zum Hochseekutterhafen auszubauen, wobei auch die notwendigen Einrichtungen für den Lebendschollenfang geschaffen werden sollten. Da der Hafen Buisum von seinem Standort her eine hervorragende Ausgangsbasis bot, beauftragte die preußische Bauverwaltung das Wasserbauamt Tönning, den Hafen für 250 Hochseekutter und 100 Krabbenkutter auszubauen. Der vom Amt 1938 vorgelegte Ausbautenwurf sah neben dem Alten Hafen (Hafenbecken I) für Krabbenkutter und den bisherigen Osthafen (Hafenbecken II) für Krabben- und Hochseekutter, das Becken III mit 4 m Wassertiefe für Umschlagszwecke und für Hochseekutter sowie das Becken IV mit ebenfalls 4 m Wassertiefe für alle sonstigen Bedürfnisse vor. An diesem Becken sollte ggf. auch der von Tönning umzusiedelnde Tonnenhof angesiedelt werden (s. hierzu Abschnitt 4).

Verzeichnis der Abbildungen

- 1 Das Amtsgebäude am "Robbenberg" um 1924, Foto Kurt Wulf, Tönning
- 2 Regierungsbaurat Mannsdorf, Archiv WSA, Tönning
- 3 Oberregierungsbaurat Dr.-Ing. Bahr, Sammlung des Verfassers
- 4 Leuchthäuschen Büsum von 1875, Winter: "Die Fischerei in Büsum", S. 48
- 5 Leuchtfeuer Büsum mit Windturbine, Sammlung H. Lütje, Büsum
- 6 Leuchtturm Helgoland 1912 - 1945, Sammlung des Verfassers
- 7 Ein Tonnenlager um 1880, A.W.Lang: "Geschichte des Seezeichenwesens", S. 108
- 8 Ausbringen der "Schwiegermutter", Büsum, Sammlung H. Lütje, Büsum
- 9 Hafen Tönning mit Tonnenleger im Jahre 1911, Archiv WSA, Tönning
- 10 Der Büsumer Vertragstonnenleger "Tertius", Sammlung H. Lütje, Büsum
- 11 Tonnenleger "Triton", Sammlung des Verfassers
- 12 Tonnenleger "Wik", Sammlung des Verfassers
- 13 Helgoland: Die "Preußenmauer", Siebs und Wohlenberg: "Helgoland und die Helgoländer", S. 50
- 14 Querschnitt durch die "Preußenmauer", Jahrbuch der HTG 1962/63, S. 215
- 15 Eiderabdämmung Nordfeld, von oberstrom betrachtet, Archiv WSA, Tönning
- 16 Hafen Büsum 1926, Jahrbuch der HTG 1955/57, S. 120
- 17 Ausbautentwurf Hafen Büsum 1938, ebenda, S. 135

Quellenangaben

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

"Die Eider als Wasserstraße", Heinrich Kraft u. 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

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

"Unterlagen zur Geschichte der Wasserstraßenverwaltung", See-
wasserstraßendirektion Kiel, 28.1.1948

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

Amtsblätter der Preußischen Regierung in Schleswig, 1911 - 1940, Archiv des WSA Tönning

"Der Leuchtturm", Mitteilungsblätter des WSA Tönning

"Zur Vorgeschichte der Abdämmung der Eider in der Linie Hundeknöll-Vollerwiek", Josef Sindern und Hans Rohde, "Die Wasserwirtschaft" 1970, H. 3

"Der Abschluß der Wiederaufbauarbeiten an den Hafen- und Küstenschutzbauten auf der Insel Helgoland", J.M. Lorenzen, "Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft", 1962/63, S. 207 ff, Springer-Verlag 1965

"Helgoland und die Helgoländer", Siebs und Wohlenberg, 1953, Verlag Ferdinand Hirt, Kiel

"Der Ausbau des Fischereihafens Büsum", Dr.-Ing. Martin Bahr, Jahrbuch der HTG 1955/57, S. 107 ff

"Seezeichenwesen. Ein Rückblick auf die Entwicklung seit 1914", Dr.-Ing. Wiedemann, ebenda, Heft 27/28, S. 234 ff

"Die Fischerei in Büsum", Kurt Winter, 1983, Verlag Boyens & Co, Heide

Vertrag Baurat Reimers/Tonnenleger Lütje, von Seehauptkpt. a.D. H. Lütje, Büsum, zur Verfügung gestellt

Archivakten des WSA Tönning

Akten des Tönninger Stadtarchivs