

# Kleine Brunsbütteler Spuren



## Informationen zur Ortsgeschichte

# Inhalt

Seite 3: Redaktionelles

## **Beiträge.**

S. 4 - 10: Die Steinmetzarbeiten auf den Brunsbütteler Schleusen.

S. 11 - 25: Die Betriebseinrichtungen des Nord-Ostsee-Kanals 1895 bis 1907.

S. 26 - 29: Der Brunsbütteler Ehrenbürger Gustav Meyer.

## **Aus dem Geschichtsverein.**

S. 30: Datenschutzgrundverordnung.

S. 30 - 31 Internetauftritt des Vereins.

S. 31: Ehrenpreis Johannes Wöllfert.

S. 31 - 32: Parade des Wohnquartiers Posadowskystraße.

S. 33: Sonderheft der Kleinen Brunsbütteler Spuren zum Thema „50 Jahre Stadt Brunsbüttel“ .

S. 33 - 34: Die Kaffeeröstmaschine im Heimatmuseum.

S. 34 - 35: Hörstationen im Heimatmuseum.

S. 35 - 36: Lesung am Volkstrauertag.

S. 37: In eigener Sache.

S. 38: Impressum.

S. 39: Formular Beitrittserklärung.

## Redaktionelles.



Seit dem Erscheinen des letzten Heftes der kleinen Brunsbütteler Spuren haben sich im Verein für Brunsbütteler Geschichte einige Veränderungen ergeben.

Zunächst möchte ich mich als Nachfolger des bisherigen 1. Vorsitzenden unseres Vereins für Brunsbütteler Geschichte vorstellen. Mein Name ist Klaus Schlichting. Brunsbüttel ist meine Heimatstadt, hier bin ich 1954 geboren worden und aufgewachsen, hier war mein Arbeitsplatz.

Einleitend zu diesem Heft möchten wir vom Vereinsvorstand einige Worte zu unserer Stadtarchivarin Ute Hansen verlieren, denn sie hat nach der Herausgabe des 21. Heftes der kleinen Brunsbütteler Spuren die Redaktion für diese Schriftenreihe niedergelegt und diese verantwortungsvolle Aufgabe in die Hände unseres Vereins gelegt. Ihrer Initiative ist es zu verdanken, dass im Jahr 2007 mit dem ersten Heft der Grundstein hierfür gelegt wurde.

Ute Hansen hat zudem als Stadtarchivarin in der Vergangenheit weitere Projekte in Brunsbüttel weitergeführt, initiiert und durchgeführt. Vor etwas mehr als 10 Jahren hatte sie die Idee zur Durchführung der „Historischen Gespräche“, die immer noch jeden zweiten Montag im Monat, jetzt im Heimatmuseum, stattfinden. Im

Jahr 2003 übernahm sie von Heinz Lewenz die Leitung der Chronikgruppe der Volkshochschule Brunsbüttel im Stadtarchiv. Sie moderierte den Arbeitskreis „Wahlen 1945 bis 1978“, übernahm die Durchführung der Sonderausstellungen „Leben und Arbeiten unter Zwang“ sowie „Fronten Grenzen Mauern“.

Ute Hansen hat für die Übernahme der Büchersammlung sowie vieler Dokumente unseres Vereins in das Stadtarchiv gesorgt. Durch die Sicherstellung der vereinseigenen Unterlagen vom Dachboden des Heimatmuseums sind diese vor einer weiteren Verschlechterung des Allgemeinzustands bewahrt worden. Von 2003 bis 2005 war sie Beisitzerin und von 2005 bis 2017 Schriftführerin unseres Vereins.

Durch ihre Kompetenz und ihren Ratsschlag haben wir durch Ute stets eine starke Unterstützung unserer Arbeit erfahren. Es ist an der Zeit, uns bei ihr an dieser Stelle ausdrücklich für ihre Arbeit zu bedanken.

Die Übernahme der Redaktion der „Kleinen Brunsbütteler Spuren“ führt zu einem etwas veränderten Erscheinungsbild, wir hoffen, dass Sie dieser Veränderung positiv gegenüberstehen.

Der Schwerpunkt in diesem Heft behandelt Themen vom Nord-Ostsee-Kanal. Daneben veröffentlichen wir auch einige Beiträge aus der Zeit des Lockdowns in Folge der Pandemie, denn der Verein ist währenddessen nicht untätig geblieben.

Der Vorstand freut sich, wenn Sie uns als Leser oder sogar als Vereinsmitglied weiterhin die Treue halten. Besonders dankbar sind wir unseren langjährigen Sponsoren für ihre Unterstützung.

Wir wünschen Ihnen während des Lesens dieses Heftes nun eine gute und informative Unterhaltung.



# Beiträge

den oberen Mauerkanten mussten abgerundet ausgeführt werden, damit die Schiffsleinen nicht durch scharfkantige Ecken beschädigt werden, oder noch schlimmer, reißen konnten.

Die Herstellung in einem derartigen Umfang in sehr kurzer Zeit und zu einem günstigen Preis war damals nur möglich, weil die Bearbeitung von Hartgestein erstmals seit der Gründerzeit durch den Einsatz elektrisch betriebener Steinsägen und Steinschleifmaschinen bewerkstelligt werden konnte. Abrundungen von Kanten oder das Einarbeiten runder Formen waren nur in geringem Umfang in Handarbeit erforderlich.

Während der Bauzeit veröffentlichte die Brunsbütteler Kanalzeitung am 16. Februar 1891 folgenden Bericht: *„Vorgestern trafen zwei Leichter mit den ersten Werksteinen für den Schleusen- und Binnenhafenbau ein. Die Steine – Granitblöcke aus den Granitwerken Blauberg in Bayern – werden dort fix und fertig, wie sie für den Bau hier verwendet werden sollen, nach Zeichnung gearbeitet, bis Riesa mit der Bahn und von da aus per Schiff die Elbe hinunter nach hier befördert. Es sind kolossale Stücke, darunter bis zu 2m<sup>3</sup> Inhalt. Es werden im ganzen 9.000m<sup>3</sup> dieser Steine zur Verarbeitung kommen.“*

Der Transport nach Brunsbüttel war mit einem zweimaligen Umladen der schweren Granitsteine verbunden, konnte aber per Schiff über die Elbe direkt an die Baustelle vorgenommen werden. Auf dem Schienenweg war dies nicht möglich, weil die Eisenbahn in den damaligen Brunsbüttel Eddelaker Koog erst im Mai 1893 fertiggestellt wurde. Die Verwendung von Pferdefuhrwerken hätte eine Zeitverzögerung zur Folge gehabt und wäre wegen der hohen Ge-

wichte problematisch gewesen. Die Spediteure hätten die Granitquader zudem noch ein weiteres Mal am Bahnhof Ed-



Abb. 3: Werksteinlager vor dem Elbdeich.

delak oder Wilster umladen müssen. Die Granitblöcke waren sehr maßhaltig gearbeitet, damit sie beim zusammenfügen genau aufeinander passten. Um Verwechslungen auszuschließen, wurden sie sämtlich durchnummeriert. Der verantwortliche Bauleiter wird mit seinen Bauaufsehern im Zwischenlager und auf der Baustelle für die Sortierung und den ordnungsgemäßen Einbau gesorgt haben.

Durch den Einsatz der Granitquader konnte seinerzeit die Widerstandsfähigkeit und Dauerhaftigkeit der Schleusenanlage sichergestellt werden. Die Verwendung der großen und schweren Granitblöcke sorgte bis zu einem gewissen Grad sogar für die Standsicherheit bei einem Schiffsstoß, wobei die weitaus geringere Größe der damaligen Schiffe berücksichtigt werden muss. Vom Stahlbeton wie wir ihn heute kennen und wie er für derartige Zwecke eingesetzt wird, war man im 19. Jahrhundert weit entfernt.

Im Zeitungsbericht vom 16. Februar 1891 ist nicht davon die Rede, dass die

# Beiträge

Granitbänke ebenfalls aus Bayern stammen, jedoch läßt die eher einfache Formsprache darauf schließen, dass sie auch in Blaubeurg hergestellt wurden.



Abb. 4: Granitbank von vorne.

Insgesamt hat man für die Alten Schleusen vier derartige Bänke hergestellt. Ihr Aufstellungsort befindet sich auch heute noch auf den Seitenmauern direkt über den Eingängen zu den Maschinenkammern. Sie erfüllen gleich zwei Zwecke. Zum einen dienen sie der Absturz-sicherung über dem Eingängen zur Maschinenkammer, zum anderen waren sie ursprünglich noch als Sitz- bzw. Wartepplatz für das auf der Schleuse tätige Personal im Einsatz.

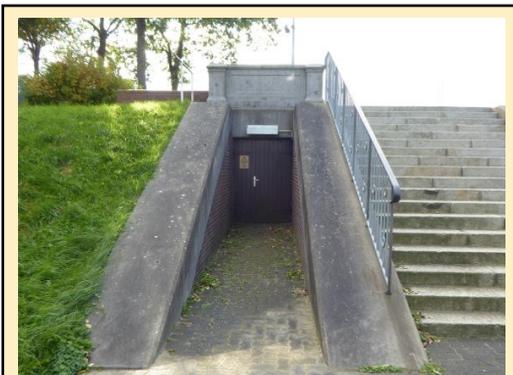


Abb. 5: Eingang zur Maschinenkammer.

Alle 4 Granitbänke sind während der Modernisierung der Alten Schleusen in den 1980er Jahren sichergestellt und als Zugeständnis an die Zeit von 1895 wieder aufgestellt worden. Sie sind aus neun Einzelteilen zusammengefügt, 2 Seitenteile, 2 Stützkonsolen, einer Sitzfläche, einem Rückenteil und drei Abdecksteinen. Die Rückenlehne ist mit einer geometrischen Verzierung, bestehend aus 3 Rechtecken, versehen. Ihre Rückseiten sind schlicht gehalten. Die Bänke sind 2,75 m breit, ihre größte Tiefe beträgt 1,05m und die Gesamthöhe beträgt ebenfalls 1,05m.



Abb. 6: Eingemauerte Gedenktafel.

Außerdem wurden für die Alten Schleusen 2 Gedenktafeln gefertigt, welche die Handwerker im Mauerwerk der Mittelmauer im Bereich der Tornischen des Außenhauptes verbaut haben.

Eine dieser Tafeln hat im Zuge der in den 1980er Jahren stattgefundenen Sanierungsarbeiten der Alten Schleusen ihren Platz behalten und trägt die Inschrift: „Diese Schleusen wurden während der Bauausführung des Kanals am 27. Oktober 1894 dem Verkehr eröffnet.“ Links und rechts der Inschrift ist noch jeweils

# Beiträge

ein „W“ und darunter eine römische „II“ eingemeißelt, was auf Kaiser Wilhelm II hinweist.

Die zweite Gedenktafel befindet sich auf der Südseite im Zugangsbereich zum Außenhaupt der Alten Schleusen und trägt die Inschrift:

„Der Bau dieser Schleusen wurde unter der Regierung Kaiser Wilhelms II begonnen im Jahre 1889 und vollendet im Jahre 1895“.



Abb. 7: Gedenktafel am südlichen Schleuseneingang

Die Gedenktafel ist aus 5 Einzelteilen gefertigt, einem Unter- und einem Ober- teil, zwei Seitenteile als Rahmen sowie der Platte mit der Inschrift. Ihre größten Maße betragen in der Breite, Höhe und Tiefe 3,00m x 1,36m x 0,90m. Die Platte mit der Inschrift ist 48 cm stark.



Abb. 8: Bossierhammer, Meißel, Scharriereisen, Schlagholz.

Die Herstellung der Steinbänke und Erinnerungstafeln war im Gegensatz zu den anderen Granitwerksteinen wesentlich aufwendiger. Hier war Handarbeit gefordert, die mit Meißeln, Bossierhämmern und Scharriereisen auszuführen war.



Abb. 9: Granitsockel am Leuchtturm Mole 1.

Auch die Mauern der Molen, Vorhafenumauern und Kaianlagen erhielten an ihren Rändern Abdecksteine aus Granit, die zur Wasserseite hin abgerundet ausgeführt wurden. Die Sockel der Molentürme an der Einfahrt zum Vorhafen hat man seinerzeit ebenfalls aus bearbeiteten Granitsteinen hergestellt. In Abbildung 9 sind im Hintergrund die Granitabdecksteine der Schutzmauer zu erkennen.

In den 1980er Jahren sind fast sämtliche Granitsteine während der Grundsanie rung der Alten Schleusen durch modernen Beton ersetzt worden, wobei man die vorstehenden Kanten mit Einbauteilen aus Stahl versehen hat. Bei dieser Gelegenheit hat das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt die Granitblöcke hiesigen Steinmetzen angeboten. Dabei stellte es sich heraus, dass das Material für die Herstellung von Grabsteinen oder ähnliches nicht geeignet war. Dies könnte wiederum auf eine andere Herkunft

# Beiträge

des Materials und den Ort der Bearbeitung für die Bänke und Gedenktafeln schließen lassen. Eine sichere Aussage darüber könnte nur durch eine Materialuntersuchung Aufschluss geben. Werksteine, Sitzbänke und Gedenktafeln haben Steinmetze im Schutz und der Ruhe einer Werkstatt außerhalb der Baustelle gefertigt und von dort zugeliefert. Durch die vorliegende Berichterstattung der Kanalzeitung und weiterer Literatur kann es nicht als gesichert angesehen werden, dass während der Bauzeit der Schleusen italienische Steinmetze beschäftigt waren. Allenfalls sind aus Italien stammende Maurer vor Ort tätig gewesen.



Abb. 10: Foto zum Zeitungsbericht.

Die Annahme, dass es sich auf dem Foto eines Zeitungsberichtes um die eingangs genannte Granitbank handelt, ist eher unwahrscheinlich. Andere Quellen wie Personallisten oder Ausschreibungs- und Abrechnungsunterlagen zu diesen Bauleistungen sind nicht mehr vorhanden.

## Zum Bau der Neuen Schleusen.

Einige Jahre später, während der Errichtung der im Jahr 1914 fertiggestellten Neuen Schleusen sind für die oben beschriebenen Zwecke ebenfalls Werkstei-

ne aus Granit verwendet worden. Die zu liefernde Menge betrug dabei aber nur 5.500m<sup>3</sup>. Das lag daran, dass die Kenntnisse in der Betontechnologie Fortschritte gemacht hatten.

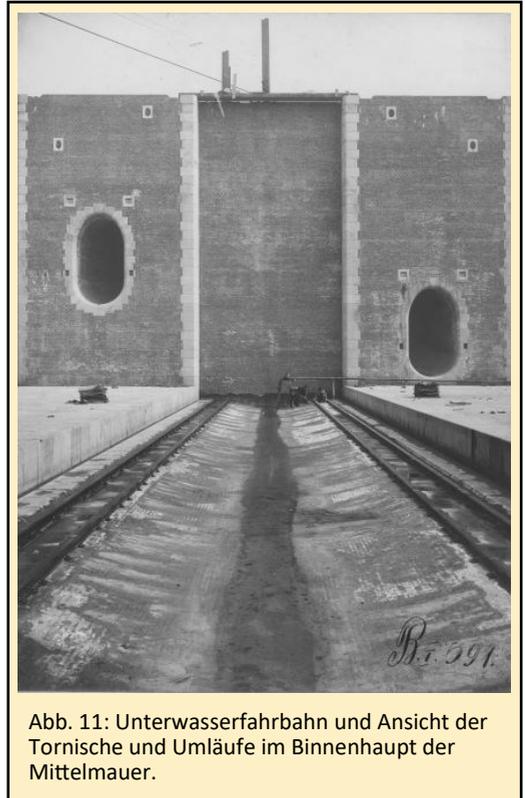


Abb. 11: Unterwasserfahrbahn und Ansicht der Tornische und Umläufe im Binnenhaupt der Mittelmauer.

Die Abbildung 11 zeigt deutlich die Einfassungen aus Granitsteinen der Umlauföffnungen und Anschläge für die Schleusentore mit ihren seitlichen Dichtflächen. Im Vordergrund ist die Torfahrbahn zu sehen. Der Drempeel links und rechts hat ebenfalls Granitwerksteine erhalten. Die Torschienen der Unterwasserfahrbahn sind auf Granitsteinen befestigt, auch die Kufenbahn der Schleusentore bestand aus Granit. Die Granitsteine der Unterwasserfahrbahnen in den Durchfahrten der Außen-

# Beiträge

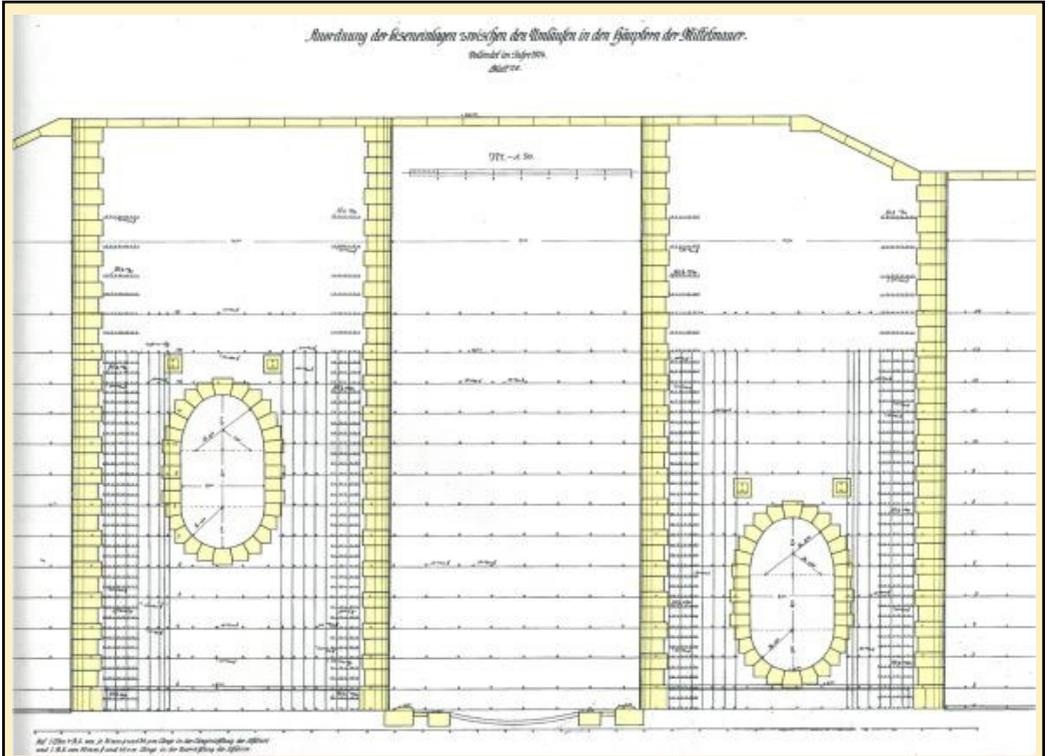


Abb. 12: Gelb unterlegt die Granitwerksteine, deutlich erkennbar die horizontalen und vertikalen Eisen-einlagen.

und Binnenhäupter sowie die seitlichen Abdecksteine der Schleusen-kammerwände wurden während der Instandsetzungsmaßnahmen in den 1970er Jahren durch Stahlbeton ersetzt.

Auf der Mittelmauer der Neuen Schleusen sind zur Fertigstellung drei Sitzbänke aus Granit oberhalb der Eingänge zu den Maschinenkammern für die Schütz-antriebe der Umläufe aufgestellt worden. Sie bestehen jeweils aus 5 Teilen. 2 Teile bilden die Sitzfläche, 3 weitere die Rückenlehne. Die Maße der Sitzfläche beträgt  $b=1,80\text{m}$   $t=0,60\text{m}$   $h=0,46\text{m}$ . Die Seitenteile sind max.  $0,90\text{m}$  breit,  $1,20\text{m}$  hoch und  $0,28\text{m}$  stark. Die Breite des



Abb. 13: Granitbank Neue Schleuse Vorderansicht.

Mittelteils beträgt wie die Sitzfläche  $1,80\text{m}$  und ist mit den beiden Seitentei-

# Beiträge

len gleich hoch und stark. In die Vorder- und Rückseiten der Seitenteile sind geometrische Muster eingelassen. Zwei florale Elemente wirken, als wenn sie nachträglich hinzugefügt wurden. Unten die Seitenteile auslaufend gefertigt. Auf der Rückseite des Mittelteils sind unten drei florale Elemente herausgearbeitet worden.



Abb. 14: Eingang zur Maschinenkammer.

Unterhalb der Sitzbänke befindet sich als Türsturz eine Lünette aus 7 Stück Granitsteinen. Über die Herkunft der Granitsteine auf der Neuen Schleuse ist nichts bekannt.

Zum Submissionstermin (Zeitpunkt der



Abb. 15: Unterer Teil der Sitzbank und Türsturz.

Angebotseröffnung) sind 44 Angebote in schriftlicher und 2 in telegrafischer Form mit höchst unterschiedlichen Preisen vorgelegt worden. Der Auftragnehmer und somit der Herkunftsort der Granitwerksteine ist unbekannt. Mit der Anlieferung sollte am 01. März 1911 begonnen werden. Als letzter Liefertermin nannte der Auftraggeber den 01. Januar 1913. Der Auftrag wird aber innerhalb des Deutschen Reiches ausgeführt worden sein. Die Zulieferung erfolgte auch in diesen Jahren mit Schiffen über die Elbe zum Zwischenlager vor dem Deich.



Abb. 16: Granitsteinlager hinter der Mole 4 vor dem Elbdeich.

Text:: Klaus Schlichting, Andreas Jakob

Quellen: Kanalzeitung Brunsbüttel.

Abbildungen:

Abb.1, 11: Archiv WSA Brunsbüttel, Nachbearbeitung Klaus Schlichting.

Abb. 2: Unbekannt, Facebook.

Abb. 3: Bau des Nord- Ostsee-Kanals, Walter Schulz.

Abb. 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15: Klaus Schlichting.

Abb. 12: Archiv WSA Brunsbüttel, Bildbände zum Erweiterungsbau des NOK's.

Abb. 10: Dithmarschen– Wiki Uwe Möller.

Mit freundlicher Unterstützung und Genehmigung des WSA NOK.

## Die Betriebseinrichtungen des Nord-Ostsee-Kanals von 1895 bis 1907.

Während eines Vortragsabends der Universitäts-gesellschaft Kiel, Sektion Brunsbüttel, zur Modernisierung des Verkehrssicherungssystems NOK stellte sich die Frage, ab wann ein derartiges System am Nord-Ostsee-Kanal besteht.

Um diese Frage zu beantworten, beschäftigt sich auch der zweite Beitrag in diesem Heft mit dem „Kaiser-Wilhelm-Kanal“, wie man ihn damals in Deutschland noch nannte.

### 1. Grundsätzliches über die Größe und Anzahl der baulichen Einrichtungen.

Um die anfänglichen Betriebsabläufe auf dem Kaiser-Wilhelm-Kanal zu verstehen, wird zunächst auf die Größe der ersten Schleusenanlagen, die zugrunde gelegten Schiffsgrößen und die Einrichtungen auf der Kanalstrecke eingegangen.

Um den späteren Schiffsverkehr auf

dem Kanal möglichst reibungslos ablaufen zu lassen, richtete die Kaiserliche Kanalkommission besondere bauliche und technische Einrichtungen ein, die von den beiden Hafenämtern in Brunsbüttelkoog und Holtenau für den Betriebsablauf mittels personeller und organisatorischer Maßnahmen mit Leben erfüllt wurden.

#### 1.1 Die Schleusen.

Die an beiden Mündungen befindlichen Schleusen sind als Doppelschleusen, mit je zwei Durchfahrtsöffnungen gebaut, von denen die eine für aus-, die andere für eingehende Schiffe bestimmt ist. Jede dieser Öffnungen hat 25 m lichte Weite bei einer damaligen nutzbaren Kammer von 150 m Länge und 9,8 m Tiefe. Es konnten somit in jeder der beiden Kammern einer Schleuse gleichzeitig je vier Dampfer oder je neun Segelschiffe befördert werden, also zusammen entweder 8 Handelsdampfer oder

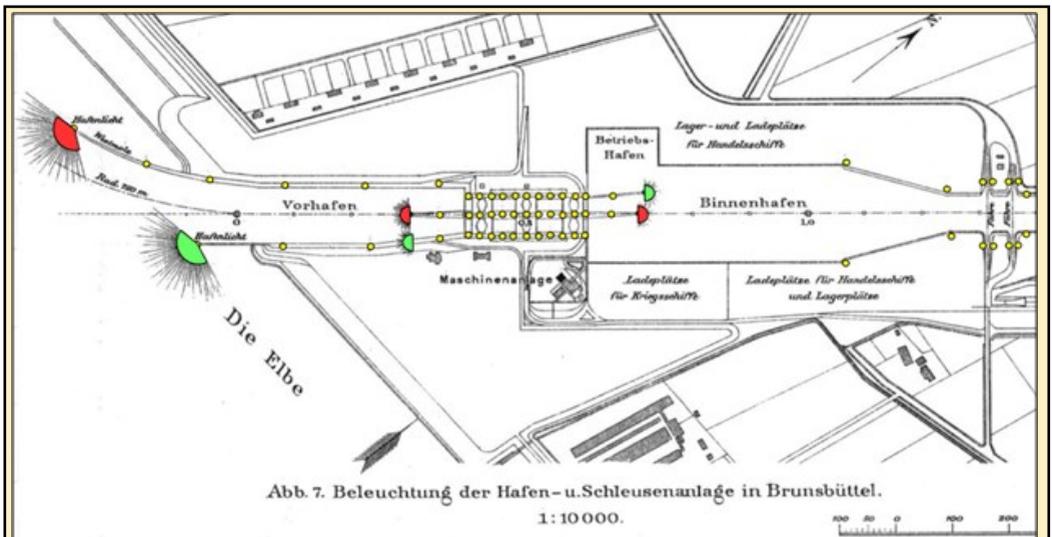


Abb. 1: Lageplan der Alten Schleusen mit Beleuchtungseinrichtungen und Lichtsignalen.

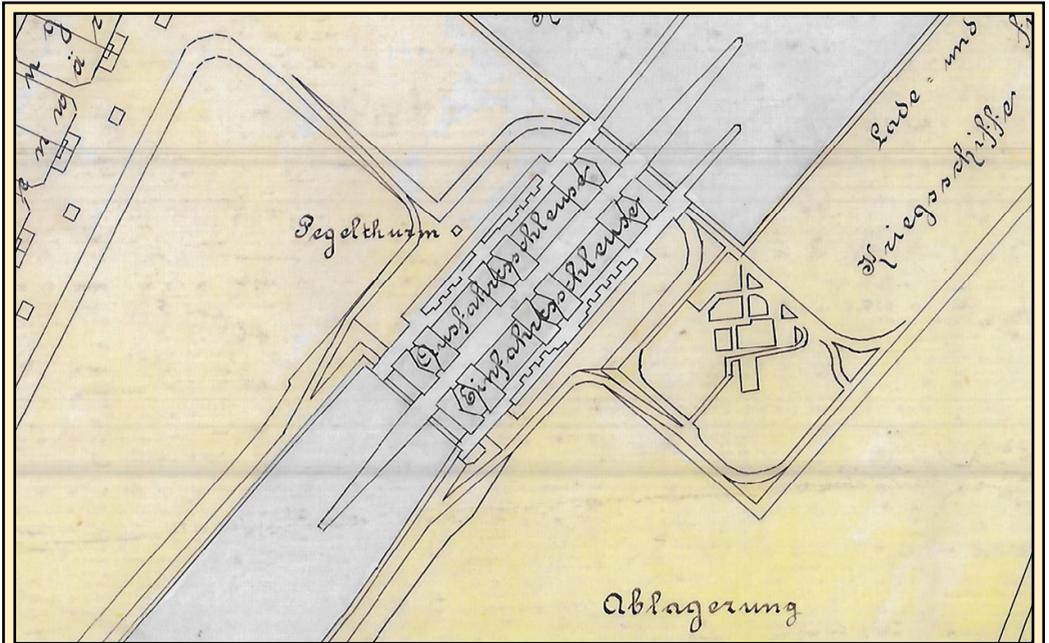


Abb. 2: Lageplan mit Einfahrts- und Ausfahrtschleuse.

18 Segelschiffe gleichzeitig aus- bzw. eingehen. Die nördliche Schleusenkommer diente ausschließlich dem auslaufenden, die südliche Schleusenkommer dem einlaufenden Schiffsverkehr.

Die Bemessung der Kammerschleusen erfolgte nach einem angenommenen „größten Zukunftsschiff“ von 145 m in der Länge, 23 m Breite und 5,5 m Tiefgang. Die Drempeeltiefe in Holtenau wurde mit 9,57m festgelegt. Für Bruns-

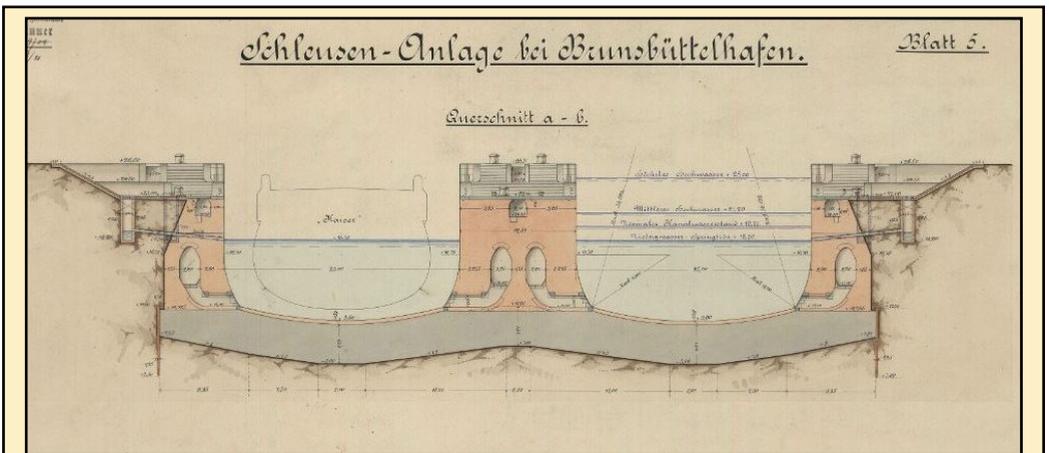


Abb. 3: Schleusenquerschnitt in Brunsbüttelhafen mit dem Querschnitt von SMS „Kaiser“.

# Beiträge

büttelkoog ist die Drenptiefe wegen des tieferen Elbewasserabfalls auf 9,97m festgelegt. In Abbildung 3 ist der Querschnitt des größten Schiffs der Marine eingetragten.

## 1.2 Die Ausweichstellen.

Um das gegenseitige Passieren großer Kriegsschiffe zu ermöglichen (die neuesten deutschen Schlachtschiffe hatten 20 m größte Breite) sind in mittleren Abständen von je 12 km im ganzen sechs einschließlich der Übergänge 450 m lange, in der Sohle 60 m breite Ausweiches-

zur Hälfte zu jeder der beiden Kanalsohlenseiten liegt, damit die stets rechtsfahrenden Schiffe auch immer an der gleichen Seite in die Verbreiterung gelangen können. Der Wasserspiegel erweitert sich dort von 66,7m, auf 100m. Außerdem sind diese Ausweichen möglichst in die Kurven gelegt; da sie dann deren ganze Länge einnehmen, wird der für das Steuern der Schiffe ungünstige Einfluss der Krümmungen völlig aufgehoben.

Der Übergang von dem normalen in den verbreiterten Querschnitt erfolgt ganz

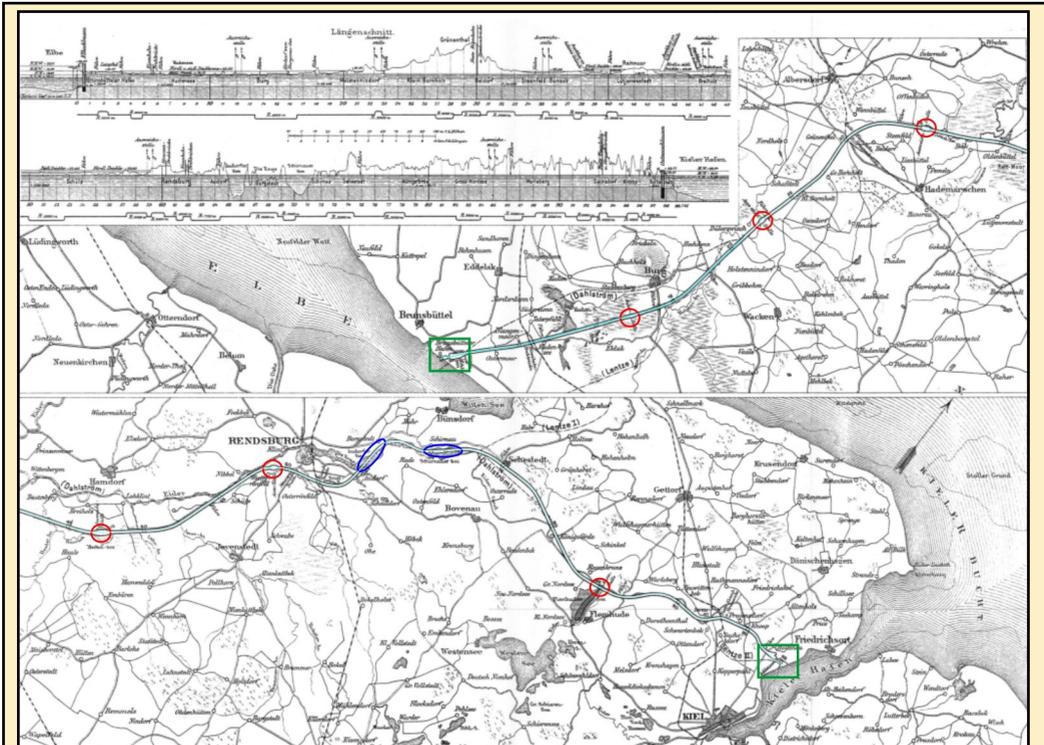


Abb. 4: Verlauf des Kanals, grün: Kanalämter, rot: Ausweichstellen, blau: Audorfer Seen.

tellen eingerichtet worden.

Auf die Übergänge kommen 200, auf die eigentliche Ausweiche daher 250 m. Die Verbreiterung ist derart verteilt, dass sie

allmählich. Weiter sind Ausweichstellen in den Ober-Eider-Seen vorhanden. Schließlich bietet der oberhalb von Rendsburg gelegene, tiefe, etwa 100m

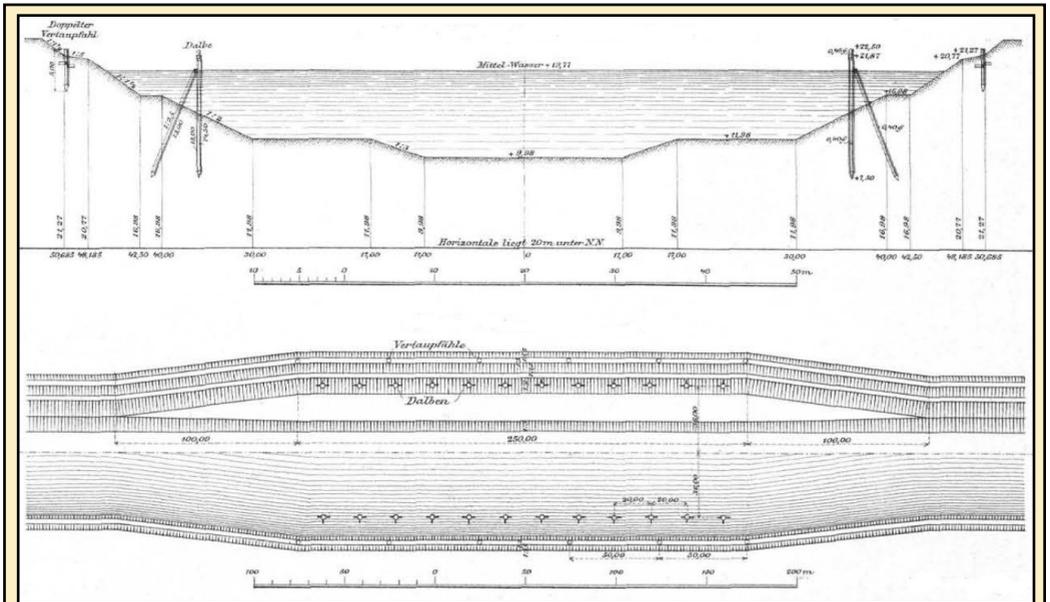


Abb. 5: Querschnitt und Draufsicht einer Ausweiche.

breite Audorfer See eine für Schiffe jeder Größe benutzbare Wendestelle, welche, durch Bojen bezeichnet, gleich nach der westlichen Eintrittsstelle nördlich vom Verlauf der Kanal-Linie liegt.

## 1.3 Die Drehbrücken

In die Betriebsabläufe mussten auch die insgesamt 5 Drehbrücken, die den Kanal querten, einbezogen werden. Dies waren drei Eisenbahndrehbrücken, eine bei Taterpfahl und zwei bei Osterröfeld, eine Straßendrehbrücke bei Rendsburg und eine Prahm-Drehbrücke bei Holtenu.

## 2. Kommunikationsanlagen.

### 2.1 Fernschreibanlagen.

Bereits während der Bauzeit des Kanals war mit der Einrichtung von Fernsprech- und Fernschreibeinrichtungen dafür gesorgt worden, dass sich die Dienststellen möglichst schnell miteinander verständi-

gen konnten. Die Bauämter und die Barackeninspektionen waren durch Fernschreibanlagen mit der Kanal-kommission verbunden, während die Bauämter mit den Bauabteilungen und die Barackeninspektionen mit den Baracken ihres Bezirks durch Fernsprecher verkehren konnten. Außerdem bestanden in den Bezirken einzelner Bauämter und Bauabteilungen noch örtliche Fernsprechnetze.

### 2.2 Der Bau von Fernsprech- und Fernschreibanlagen.

Die Einrichtung der Telegrafeneinrichtung zur westlichen Kanalmündung wurde 1893 parallel zum Bau der Eisenbahnstrecke von St. Margarethen (Brunsbüttelkoog Süd) durchgeführt. Eine Telefonleitung für das o.g. örtliche Telefonnetz für Brunsbüttel/ Brunsbüttel-Eddelaker-Koog wurde etwas später, 1896, ebenfalls an dieser Bahnstrecke,

# Beiträge

hergestellt. Die örtliche Fernsprechanlage für Brunsbüttel und Brunsbüttel-Eddelaker-Koog mit dem Fernsprechamt richtete man im Bahnhof (Süd) ein. Die Einwohner dieser Landgemeinde konnten Telefonanschlüsse zu festen Terminen beim Kaiserlichen Postamt anmelden.

## 2.3 Die Betriebsleitung.

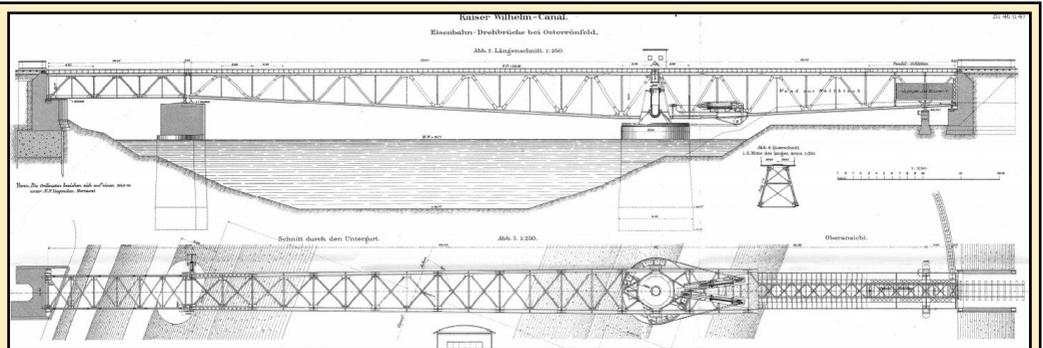


Abb. 6: Eisenbahndrehbrücke bei Osterrönfeld.

Teils unter Benutzung und Ergänzung der für die Bauausführung des Kanals hergestellten Anlagen, teils durch Neuanlage wird die Fernschreib- und Fernsprecheinrichtung geschaffen.

Für die Betriebsleitung des Kaiser- Wil-



Abb. 7: Kanalamt Brunsbüttel.

helm-Kanals können die vorhandenen zwei Fernschreib-Anlagen genutzt werden. Die erste verbindet das zur Be-

triebsleitung eingesetzte Kaiserliche Kanalamt in Kiel mit den beiden Hafenämtern in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau. Sie ist an das Telegrafenamtsamt in Kiel und an das Postamt in Brunsbüttel angeschlossen, hat aber sonst keine weiteren Anschlüsse und ermöglicht deshalb die schnellste Beförderung der Nachrichten nicht nur zwischen den genannten

Dienststellen des Kanals zu gewährleisten, sondern auch der von und zu diesen Dienststellen im Fernverkehr abzugehenden Drahtnachrichten.

## 2.4 Die Verkehrsregelung.

Die zweite Fernschreibleitung verbindet die Hafenämter Brunsbüttel und Holtenau nochmals unter sich, außerdem aber mit den Wärterhäusern an den Ausweichstellen und mit dem bei Km 57,2 gelegenen Lotsenhaus Nübbel. Sie wird für alle wichtigeren Nachrichten und Anordnungen, die sich auf die Regelung des Schiffsverkehrs innerhalb des Kanals beziehen und eine schriftliche Übermittlung erwünscht erscheinen lassen, benutzt. Für die weniger wichtigen Meldungen und Anweisungen dient eine genau ebenso verlaufende und mit denselben Anschlüssen versehene Fernsprechleitung.

# Beiträge

---

Die Verkehrsregelung basiert auf den Meldungen von Schiffsnamen und Passierzeit der Weichenwärter und wird in den Hafenämbtern erfasst. Von dort erhalten diese Wärter Anweisungen über die Signalsetzungen zur freien Durchfahrt oder Festliegezeit der Schiffe. Näheres ist nicht beschrieben, es ist aber anzunehmen, dass diese Angaben in den jeweiligen Betriebsstellen handschriftlich in entsprechende Listen eingetragen wurden.

## 2.5 Weitere Betriebsstellen.

Weitere Fernsprechanlagen dienen dem Verkehr zwischen den Kanalbauinspektionen und ihren Dienststellen sowie dem Verkehr dieser Dienststellen unter sich. An einer von Brunsbüttelkoog nach Holtenau führende und mit einer Schleife in das Dienstgebäude des Kaiserlichen Kanalamtes in Kiel eingeführte Fernsprechleitung sind angeschlossen: das Kanalamt, die beiden Hafenämbtern, die Werft am Saatsee und das Lotsenhaus bei Nübbel. Dazu sämtliche Kanalmeister, die Maschinengebäude an den Drehbrücken und am Pumpwerk bei Kudensee, die Leitungsaufseher und diejenigen Fähren, deren Wärter nicht zugleich auch die Geschäfte eines Ausweichstellenwärters versehen. Außer dieser Leitung sind noch mehrere örtliche Leitungsnetze vorhanden.

So sind an der westlichen Kanalmündung unter einander durch Fernsprecher verbunden: das Kanalamt, die Dienstwohnungen des dortigen Kanalbauinspektors, seines Vertreters, des Hafenskapitäns, des Kanalmeisters und des Obermaschinenisten, das Haus der Elblotsen, das Haus der Kanallotsen, die Schleuse, die Zentralmaschinenanlage der Schleusen, das Maschinenhaus der Drehbrücke bei Taterpfahl und die Aus-

weiche bei Kanalkilometer 12,2 (Kudensee). In Holtenau bestand ein örtliches Fernsprechnetzw von ähnlichem Umfang und ebenso sind die drei Drehbrücken bei Rendsburg mit ihren Maschinenhäusern, Eisenbahnsignalstationen und Vorsignalen verbunden.

Sämtliche Fernschreib- und Fernsprechanlagen sind von der Deutschen Reichspost- und Telegrafverwaltung hergestellt worden und mit den besten Einrichtungen versehen. Die Schreib- und Sprechwerke waren, wo erforderlich, in besonderen Diensträumen untergebracht; bei den Hafenämbtern von Brunsbüttelkoog und Holtenau werden in Tages- und Nachtdienst besondere Beamte mit der Bedienung der Anlagen beschäftigt, auf dem Kaiserlichen Kanalamt endigt der Dienst an den Fernschreib- und Fernsprecheinrichtungen mit den Amtsstunden.

## 3 Betrieb und Verkehr auf dem Kaiser-Wilhelm-Kanal.

### 3.1 Die Betriebsaufnahme 1895.

Am 20. Juni 1895 wurde der damals auf den Namen „Kaiser-Wilhelm-Kanal“ getaufte Schiffsverkehrsweg auf kaiserliche Anordnung offiziell eingeweiht. Laut Bekanntmachung der Kaiserlichen Kanalkommission ist die Schifffahrt im Kanal jedoch etwas später, nämlich erst am 1. Juli eröffnet worden, weil noch einige notwendige Aufräumarbeiten erforderlich waren. Vorläufig durften ihn nur Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 4,50m passieren.

Ab September 1895 ist die Passage den größten Schiffen ermöglicht. Von Brunsbüttel bis zum Schirnauer See beträgt die Tiefe des Kanals 9 Meter, darüber hinaus bis Holtenau 9,20 m.

# Beiträge

## 3.2 Grundzüge des Kanalbetriebes.

Unter der Leitung des Kaiserlichen Kanalamtes Kiel nehmen die Hafenamter Brunsbüttelkoog und Holtenau sowie die Werft am Saatsee bei Rendsburg die technischen Angelegenheiten und Verwaltungsgeschäfte wahr. Der Betriebsverwaltung untersteht das nichttechnische, überwiegend seemännisch ge-

serlichen Kanalkommission, Geheimer Baurat Fülcher, im Auftrag des Reichsamtes des Innern bereits im Juli 1893 die Weltausstellung in Chicago. Mit diesem Besuch und der Besichtigung mehrerer amerikanischer Wasserstraßen mit ihren Betriebseinrichtungen, besonders der Beleuchtungsanlagen für die Nachtschifffahrt, verschaffte er sich ausrei-

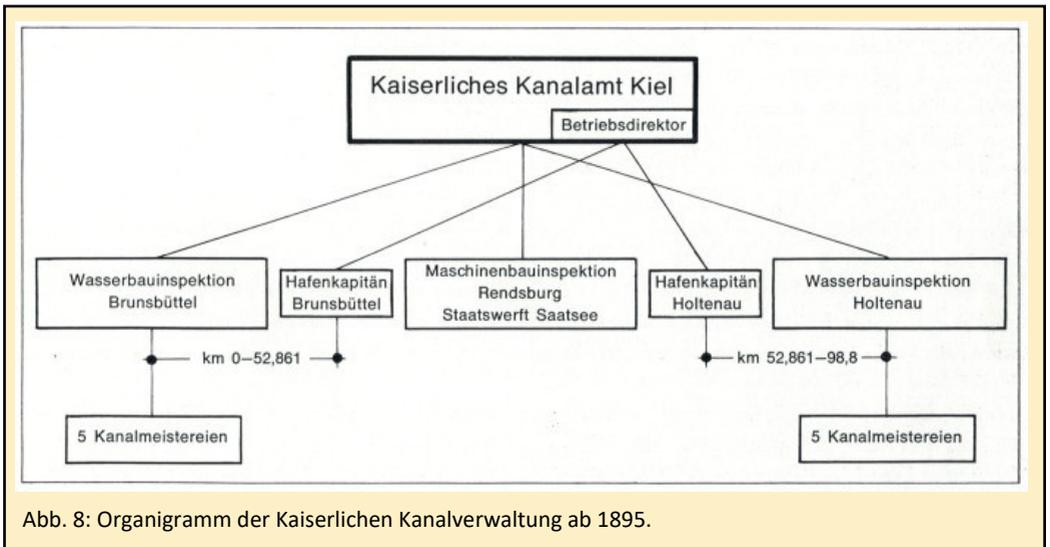


Abb. 8: Organigramm der Kaiserlichen Kanalverwaltung ab 1895.

schulte Schleusen- und Weichenpersonal, das wegen des ununterbrochenen Tag und Nacht durchlaufenden Schifffahrtbetriebes recht umfangreich sein muss, und das Kanallotsenwesen.

## 3.3 Erste Betriebs- und Verkehrsbestimmungen.

Der Verkehr soll bei Tag und Nacht gleichmäßig ungehindert vor sich gehen. Zu diesem Zweck wird der Kanal in seiner ganzen Länge zur Nachtzeit, vom Eintritt der Dunkelheit an, von beiden Ufern aus elektrisch beleuchtet.

Um diese Anforderung zu erfüllen, besuchte der technische Dirigent der Kai-

schende Informationen und Kenntnisse, um sie zur bevorstehenden Organisation des Schifffahrtbetriebes auf dem Nord-Ostsee-Kanal zu verwerten.

## 3.3 Der Schiffsverkehr.

Dampfer passieren den Kanal mit eigenen Maschinen, mit einer mittleren Geschwindigkeit von 10 km in der Stunde, gleich 5,3 Knoten; dies zunächst solange bis nähere Erfahrungen ergeben haben werden, ob die Fahrtgeschwindigkeit ohne Schaden für die Seitenböschungen gesteigert werden kann. Zunächst werden Dampfer zur Zurücklegung der ganzen Strecke in der Zeit, in welcher für sie

# Beiträge

die Schleusentore offen stehen, zehn Stunden gebrauchen, welche Frist sich entsprechend, etwa bis zu 13 Stunden erhöht wenn ein Durchschleusen nötig wird.

Segelschiffe dürfen nur zu 3 bis 4 in



Abb. 9: In den Kanal einfahrendes Schiff bei geöffneter Schleuse.

Schleppzügen vereinigt, durch Dampfer bugsiert, den Kanal befahren. Es wird davon ausgegangen, dass die Elbschleusen bei Brunsbüttel in jeder Gezeit etwa 3 bis 4 Stunden offen stehen. Den Bugsierdienst hat sich die Kanalverwaltung vorbehalten, welche zu diesem Zweck 24 starke Schleppdampfer, von denen einige als Eisbrecher gebaut waren, bereitgestellt hat.



Abb. 10: Auslaufender Schleppzug.

## 3.4 Die Kanallotsen.

Auf dem Kaiser-Wilhelm-Kanal herrscht Lotsenzwang. Die Kanallotsen sind beim Kaiserlichen Kanalamt als Beamte angestellt.

Die Anzahl der den eigentlichen Lotsdienst ausübenden Kanallotsen erhöht sich mit zunehmenden Schiffsverkehr bis 1927 auf 154 Streckenlotsen und 18 Hafenslotsen (letztere nur in Brunsbüttel). In Holtenau sind die Streckenlotsen zugleich Hafenslotsen für die Einfahrt in die Schleusen. Dies ist in Brunsbüttel nicht zugänglich, wo in der Einfahrt an der Elbe die Wasserstände und Strömungen stets wechseln und wegen des starken Saugebaggern an der Erhaltung der Solltiefen der Fahrrinne gearbeitet werden muss und jährlich 4 bis 5 Millionen Kubikmeter Schlick zu beseitigen sind. Die Streckenlotsen lotsen das Schiff in der Regel nicht durch den ganzen Kanal, sondern wechseln auf der Lotsenstation Nübbel, westlich von Rendsburg.

## 4. Die Signalanlagen.

Es war schwer, die zur Sicherung des Schiffsverkehrs und der Kanalbauwerke erforderlichen Signaleinrichtungen im voraus genau und vollständig zu übersehen. Erst nach einigen Erfahrungen über die Art und den Umfang des Kanalverkehrs lässt sich eine feste Grundlage gewinnen. Deshalb werden wesentliche Teile dieser Anlagen erst nach der Eröffnung des Kanals durch die Betriebsverwaltung ausgeführt oder vervollständigt.

### 4.1 Die Sicherung der Hafeneinfahrten

An Hafenufern sind in Brunsbüttel und Holtenau je zwei angelegt, das eine an der rechten Seite der Einfahrt zeigt grün-

# Beiträge

nes, das andere an der linken Seite ein rotes Licht. In Brunsbüttel sind für diese Feuer auf den Köpfen der beiden Mollentürme errichtet, in Holtenau ist für das rote Feuer am äußersten Ende des südlichen Hafenufers und für das grüne Feuer auf dem nördlichen Ufer jeweils ein Turm errichtet.



Abb. 11: Hafeneinfahrt in Holtenau.

## 4.2 Die Schleusensignale.

An beiden Mündungen des Kanals ist neben dem Außenhaupt der in der Einfahrtrichtung rechts gelegenen Schleuse ein 20 Meter hoher Gittermast mit drei verstellbaren Flügeln, den Blenden für drei Lampen und mit einer Rah errichtet. Von den Flügeln und den Lampen sind von See aus stets nur zwei zu



Abb. 12: Hafeneinfahrt Brunsbüttelhafen mit Signalmast mit Rah und Signalmast mit Flügeln.

sehen. Zwei aufwärts gerichtete Flügel bei Tage und zwei rote Lichter bei Nacht bedeuten, dass die Einfahrt in die Schleuse nicht frei ist, während zwei abwärts geneigte Flügel bei Tage bzw. zwei grüne Lichter anzeigen, dass die Einfahrt gestattet ist. Wenn mehrere Schiffe in den Kanal hinein wollen, dann muss noch angegeben werden, welches Schiff die Erlaubnis zur Einfahrt in die Schleuse erhält. Dazu dient die Rah an dem Signalmast.



Abb. 13: Signalmasten vor dem Elblotsenhaus (später Kanallotsenhaus) in Brunsbüttelharfen.

Bei Tage werden an ihr eine oder mehrere Flaggen des internationalen Signaltabes, bei Nacht ein bis drei rote oder weiße, oder weiße oder rote und weiße Lichter gehisst, je nachdem an Bord des einzulassenden Schiffes befindlichen Hafenlotsen, dem das betreffende Flaggen- bzw. Nachtsignal zugeteilt ist. Um den Schiffen anzuzeigen, in welche der beiden Schleusen sie einzulaufen haben, erhalten sie noch besondere Anweisungen von der Schleusenmauer her, auf der der diensthabende Schleusenmeister seinen Standort und auch einen Wachraum hat. Am Außenhaupt und am Binnenhaupt ist auf dieser Mauer je ein hölzerner Mast mit einer Rah aufgestellt. Befindet sich an der Rah bei Tage ein grüner Ball links vom Mast, bei Nacht ein grünes Licht, so ist die in der Fahrtrichtung links gelegene Schleuse

# Beiträge

zur Einfahrt in den Kanal zu benutzen, befindet sich ein roter Ball rechts vom Mast oder hängt an der Rah ein rotes Licht, dann geht die Einfahrt durch die rechts gelegene Schleuse.

Befindet sich an der Rah kein Signal, so bedeutet das, dass beide Schleusen besetzt sind und das Schiff im Binnenhafen festzuliegen hat.



Abb. 14: Schifffahrt im westlichen Binnenhafen.

## 4.3 Die Torkennzeichen.

Endlich sind auch die Schleusentore durch Lichter bezeichnet, die jedoch nicht zu sehen sind, wenn die Tore in ihren Nischen liegen. Vier an den Ecken eines Gevierts von 1,5m Seitenlänge liegende, zu beiden Seiten der Schlag-säulen über dem höchsten Wasserstand angeordnete rote Lampen zeigen an, dass die von dem einfahrenden Schiff zunächst zu durchfahrende Toröffnung geschlossen ist, vier gleich angeordnete grüne Lichter, dass die Tore am anderen Ende der betreffenden Schleuse geschlossen sind.

## 4.4 Die Signale der Eisenbahndrehbrücken.

Bei jeder der Eisenbahndrehbrücken haben die ankommenden Schiffe drei Signale zu beachten, nämlich ein Vorsignal und ein Warnsignal, die auf dem

südlichen Kanalufer errichtet sind, und das Brückensignal. Das Vorsignal befindet sich 600m vor der Brücke und besteht aus einem 10 m hohen eisernen Gittermast mit zwei Flügeln und Blenden für rotes und grünes Licht. Das Warnsignal liegt 150m von der Brücke entfernt. Der 10 m hohe Mast trägt eine um eine waagerechte Achse drehbare rote Scheibe und zwei Blenden für rotes und grünes Licht. Das Brückensignal ist mit dem beweglichen Überbau fest verbunden, es besteht aus einer kreisrunden roten Scheibe für den Tag und einer Laterne mit roten und grünen Gläsern für die Nacht und ist über dem Drehpfeiler angeordnet. Ist die Durchfahrt durch die Brücke frei, dann zeigen bei Nacht sämtliche Signale je ein grünes Licht und bei Tage das Vorsignal zwei nach unten geneigte Arme, das Warnungs- und das Brückensignal die schmalen, der Dicke der Scheibe entsprechenden Flächen. Ist die Durchfahrt durch die Brückenöffnungen gesperrt, dann erscheint bei Nacht an allen drei Signalen ein rotes Licht, am Tage sind die Arme des Vorsignals aufwärts gerichtet und am Warnungs- sowie am Brückensignal sind die vollen Flächen der geviertförmigen bzw. der runden Scheibe dem anfahrenden Schiff entgegen gekehrt. Die Vorsignale und Warnungssignale an den Eisenbahndrehbrücken stehen mit den Steuerungsvorrichtungen der beweglichen Überbauten derartig in Verbindung, dass die Signale auf „Halt“ gestellt sein müssen, ehe mit dem Schließen der Brücke begonnen werden kann und erst dann auf „freie Fahrt“ gestellt werden können, wenn die ausgeschwenkten Brücken auf ihre Ruhelager abgesenkt sind. Auch zwischen den Eisenbahn- und Kanalsignalen besteht eine solche Abhängigkeit, dass nie beide Signale gleichzei-

tig auf „Freie Fahrt“ gestellt sein können. Wenn ein Schiff das „Freie Fahrt“ anzeigende Vorsignal mit seiner Kommandobrücke durchfährt und dieses der Bedienungsmannschaft der Brücke durch das vorgeschriebene, sechs Sekunden lang andauernde Ertönen seiner Dampfpfeife angezeigt hat, so hat es sich durch das auf „Halt“ stehende Warnsignal nicht beirren zu lassen, vielmehr seine Fahrt fortzusetzen. Die Brücke wird erst geschlossen, wenn das Schiff durch die Brückenöffnung hindurch gefahren ist.

## 4.5 Die Signale der Straßendrehbrücken.

Die Straßendrehbrücken bei Rendsburg und die Prahm- Drehbrücke bei Holtenau sind im Gegensatz zu den Eisenbahndrehbrücken in der Regel geschlossen und werden für die Durchfahrt eines Schiffes jedes mal geöffnet. Westlich von beiden Brücken, und zwar 900m von diesen entfernt, sind auf dem südlichen Kanalufer Vorsignalstationen eingerichtet, die Tag und Nacht mit einem Wärter besetzt sind. Von diesen Stationen wird den Brückenwärtern das Herannahen von Schiffen oder Schleppzügen, die von Westen kommen, dadurch gemeldet, dass die Stationswärter die an den Brücken aufgestellten Läutewerke mit Hilfe elektrischer Vorrichtungen und Leitungen zum Ertönen bringen. Für die von Osten kommenden Schiffe wird das gleiche Signal von dem jeweiligen diensthabenden Maschinisten der westlichen Eisenbahndrehbrücke bei Osterörnfeld bzw. dem Schleusenmeister in Holtenau gegeben. Sobald die Glocken ertönen, soll mit dem Öffnen der Brücken begonnen werden. Hierzu ergeht übrigens von dem betreffenden Schiff durch drei lange, mit der Dampfpfeife

oder der Sirene abgegebene Töne noch eine zweite Aufforderung. Wann dieses Signal abgegeben werden muss, bestimmt die Betriebsordnung. Den Stand der Straßendrehbrücke bei Rendsburg erkennen die Schiffe ab dem Brückensignal, das genauso ausgebildet ist wie bei den Eisenbahndrehbrücken. Die Holtenauer Prahmdrehbrücke zeigt, wenn sie geschlossen ist, in der Brückenmitte zwei etwa 3 m von einander entfernte und etwa 4 m über dem Wasserspiegel liegende rote Scheiben, bei Nacht rote Lichter, während sie überhaupt kein Signal zeigt, wenn sie geöffnet ist. Können die Straßenbrücken aus irgend einem Grund nicht geöffnet werden, dann wird das durch Winken mit einer roten Flagge bzw. in der Nacht mit einer roten Laterne angezeigt. Wenn irgend möglich, sollen die Schiffe diese Benachrichtigungen bereits an den Vorsignalen erhalten und diese stehen mit den Brücken in Fernsprechverbindung, so dass sie von dort her die nötigen Weisungen und auch Angaben über die voraussichtliche Dauer der Betriebsstörung erhalten können. Zum Festlegen von Schiffen, die auf das Öffnen der Brücken warten müssen, sind bei allen Drehbrücken an der in Fahrtrichtung der Schiffe rechts gelegenen Kanalseite Pfahlbündel in angemessener Anzahl vorgesehen.

## 4.6 Die Weichensignale.

In den Ausweichstellen, die mit Pfahlbündeln zum Festmachen der Schiffe ausgestattet sind, wird von zwei Schiffen, die einander kreuzen sollen, das eine solange festgehalten, bis das andere vorbeigefahren ist. Wenn ein Schiff oder ein Schleppzug sich einer Ausweichstelle nähert, so muss ihm von dort eine Weisung über sein Verhalten erteilt werden. Das geschieht durch Sig-

# Beiträge

nale, die an einem mit einer Rah versehenen und in der Mitte der Ausweichstelle vor einem Wärter-Wohngebäude errichteten Mast gemacht werden.

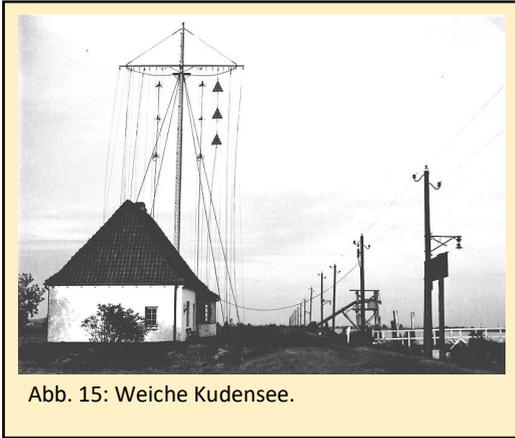


Abb. 15: Weiche Kudensee.

Für die nach Osten fahrenden Schiffe gelten in der Fahrtrichtung links vom Mast befindliche rote Bälle oder ein roter Ball mit einer über oder unter ihm hängenden roten Flagge als Tagessignale. Für die westwärts steuernden Schiffe werden die Tagessignale rechts vom Mast mit roten Kegeln und einer roten Flagge gegeben. Für die Nacht treten Laternen an die Stelle der Bälle, Kegeln und Flaggen. Für die nach Osten fahrenden Schiffe bestehen die Signale aus einem oder zwei Lichtern von roter oder weißer und roter und grüner Farbe, für die westwärts steuernden Schiffe besteht das Signal, das ihnen das Vorbeifahren an der Ausweichstelle erlaubt oder einem in der Ausweiche liegenden Schiff die Weiterfahrt gestattet, aus zwei lotrecht über einander hängenden grünen Lichtern, alle übrigen Signale werden mit drei Lampen gebildet. Da die Signalmasten in einiger Entfernung vor dem Beginn der Ausweichstellen stehen, können die an ihnen gegebenen Signale

bei Nebel oder unsichtigem Wetter von den ankommenden Schiffen nicht rechtzeitig erkannt werden. Rund 300 m vor dem Beginn der zu den Ausweichstelle überleitenden Kanalverbreiterung sind noch 10 m hohe eiserne Gittermaste mit zwei Flügeln und zwei Blenden für Laternen aufgestellt. Die daselbst gegebenen Signale werden von dem Wärter-Wohnhaus aus durch Drahtzüge gestellt. Zwei schräg nach aufwärts gerichtete Flügel bei Tage und ein rotes Licht bei Nacht bedeuten, dass die Schiffe in der Ausweichstelle festmachen müssen, zwei abwärts gerichtete Flügel oder ein grünes Licht bedeuten „Freie Fahrt“.

## 5. Erste Nachbesserungen

### 5.1 Die Kanalsteuerer

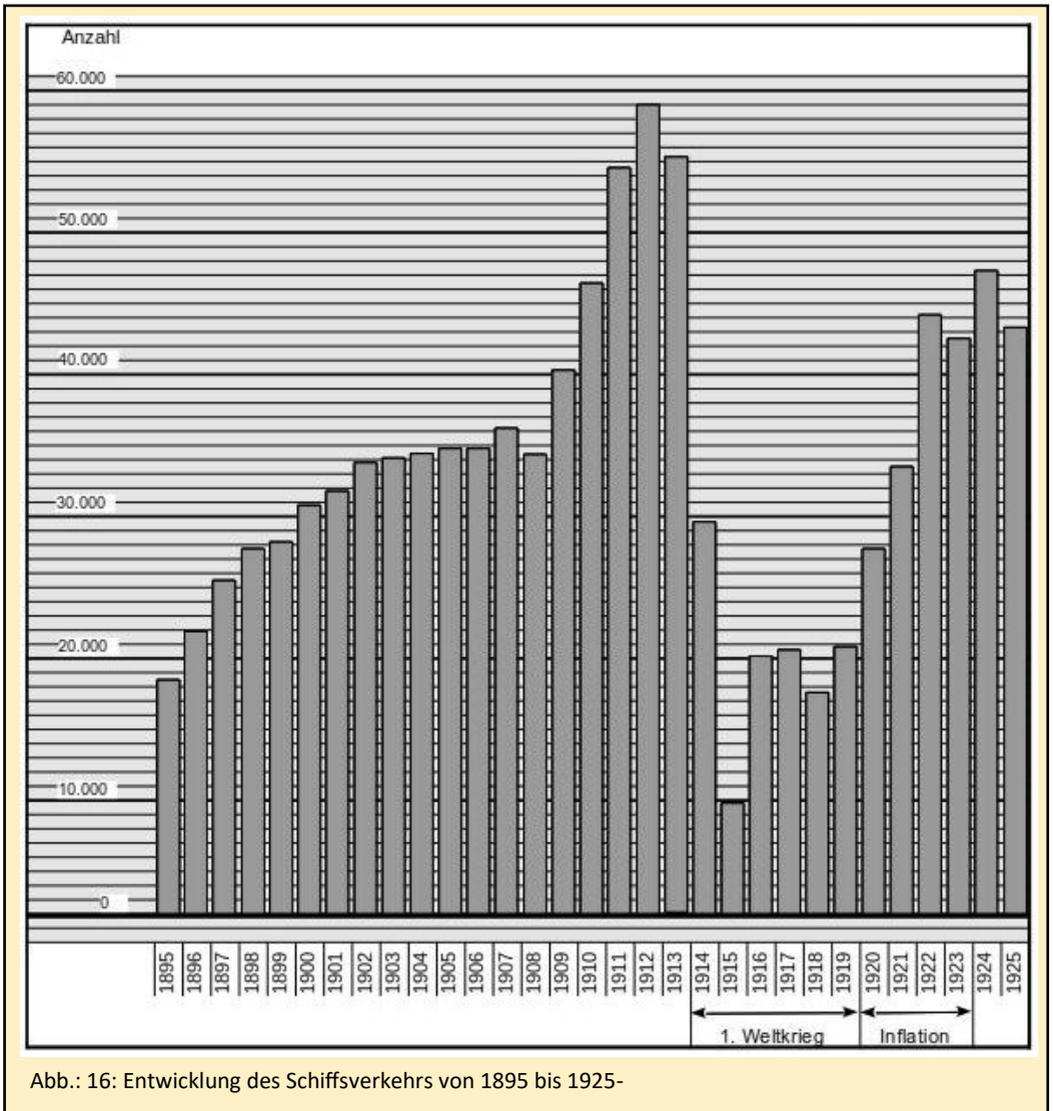
Aufgrund vorgekommener Havarien stellt das Kaiserliche Kanalamt in Kiel bereits 1896 Überlegungen an, für größere Schiffe besonders erfahrene und ausgebildete Rudersleute zur Kanalfahrt zu gewinnen, und schreibt die Reedereien für eine gutachterliche Stellungnahme an. Den Reedereien soll es überlassen bleiben, die Dienste von Rudersleuten in Anspruch zu nehmen. Dies hat sich dann so bewährt, so dass sich im Jahr 1908 der Verein der Kanalsteuerer gründet. Kanallotsen und Steuerer ergänzen sich durch ihre besonderen Revierkenntnisse und Aufgaben, sie gewähren gemeinsam mit der Schiffsführung als Team bis in die Gegenwart eine sichere Kanalpassage.

### 5.2 Anordnungen des Kaiserlichen Kanalamtes.

Im Dezember 1896 trifft das Kaiserliche Kanalamt eine Anordnung, die es den Reedern zur Kenntnis gibt:

Die Hafenkaptäne in Holtenau und

# Beiträge



Brunsbüttel haben im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt auf dem Kaiser-Wilhelm-Kanal darauf zu halten, dass bei bzw. vor dem Eintritt der Schiffe in die Kanalstrecke nachstehende Vorsichtsmaßregeln getroffen worden sind: Schiffe, auch wenn sie Decksladungen haben, dürfen nur zugelassen werden,

wenn sie

- a) keine bedeutende Schlagseite haben,
- b) wenn die Ladung ordnungsmäßig und so fest gezurrt ist, dass sie bei einem etwaigen Überlegen (krängen) des Schiffes, das durch Berühren einer Böschung oder durch Einwirken der Strömung geschehen kann, (wenn es festge-

# Beiträge

---

kommen und quergeschlagen ist) nicht übergehen kann.

c) Wenn der Lotse die Überzeugung gewonnen hat, dass das Schiff nicht so rank (topplastig) ist, dass es sich bei dem jedesmaligen Gebrauch des Ruders erheblich überlegt. Letzteres wird besonders bei scharfen (schnittigen) mit loser Decksladung versehene Schiffen der Fall sein,

d) Wenn die zum Bedienen der Trossen bestimmten Poller und Winden so frei liegen, dass sie ohne Schwierigkeit schnell gebraucht werden können,

e) Wenn der Ruderstand ein derartiger ist, dass der Mann unter allen Umständen freie Sicht nach vorn hat und auch von dem Lotsen in seiner Tätigkeit überwacht werden kann,

f) Wenn die sämtlichen Ballasttanks gefüllt sind.

In den zu a, b, d und f gedachten Fällen müssen die Schiffe durch Umstauen bzw. besseres Befestigen der Ladung oder Füllen der Tanks den gestellten Anforderungen nachkommen, ehe sie in die Schleusen eintreten dürfen. In den Fällen a,d,c und e hat der Hafenkaptän zu entscheiden, was zur Sicherung der Schifffahrt, etwa durch Stellen der Weichen, Ausschluss von der Nachtfahrt, Mitgabe eines zweiten Lotsen oder Gestellung eines Begleitedampfers, geschehen muss. Ferner ist angeordnet, dass den vorlastigen und auch den gleichlastigen Schiffen besondere Aufmerksamkeit zugewendet wird, da diese in der Regel schlecht steuern. Auch diesen ist, wenn der Hafenkaptän es für erforderlich halten sollte, ein Begleitedampfer mitzugeben. Die Schiffsführer der Reedereien sind ein für allemal mit entsprechender Anweisung zu versehen, damit

unliebsame Verzögerungen in der Expedition der Schiffe vermieden werden.

## 5.3 Bauliche Maßnahmen.

Abgesehen von den erforderlichen Unterhaltungsarbeiten entlang des Kanals und Baggerungen die am westlichen Kanaleingang zur Einhaltung der Fahrwassertiefen erforderlich sind, werden bis 1899 weitere Baumaßnahmen durchgeführt, wodurch eine Verminderung der Schiffsunfälle herbeigeführt wird. Die Anzahl der Ausweichen vermehrt sich wegen des stetig zunehmenden Schiffsverkehrs auf insgesamt 9. Außerdem erhalten die Ausweichen eine größere Anzahl Lampen zur intensiveren Beleuchtung bei Nacht. Bereits vorhandene Weichen werden teilweise verlängert und vertieft.

Zur Sicherheit des Schiffsverkehrs wird der Weichendienst von dem Fährwärterposten, mit welchem derselbe an mehreren Stellen verbunden war, getrennt. Dazu werden 1899 weitere Weichenwärter angestellt und ihnen Gehilfen an die Seite gestellt. Ferner sind alle Weichen untereinander und mit den Endstationen durch besondere Fernsprechleitungen miteinander verbunden, auch ist auf jeder Weiche ein leichtes, von einem Mann bedienbares Boot stationiert, damit im Fall eines Unfalls schnelle Hilfe geleistet werden kann. Der zunehmende Schiffsverkehr führt dazu, im Jahr 1901 die Ausweichstellen bei Hohenhörn, Fischerhütte und Kleckermoor (Oldenbüttel) zu verbreitern.

## Anmerkungen:

### Zu 3.4 Lotsen:

Bereits im September 1894 beginnen Lotsen mit dem Minenschiff „Pelikan“, das ihnen die Marine zur Verfügung

# Beiträge

stellt, das ein- und ausfahren in bzw. aus den Schleusen zu üben. Anfang des Jahres 1895 werden für Brunsbüttelhafen und Holtenau jeweils 20 Lotsen angestellt. Wegen der Strömungsverhältnisse durch Ebbe und Flut an der westlichen Kanaleinfahrt werden 8 von ihnen abgeteilt um ihren Dienst als Hafenslotsen auszuüben, d.h. sie sind ausschließlich für das Einfahren in die Schleusen zuständig.

Seit dem 15. Januar 1895 sind sie auf verschiedene Schiffe verteilt, um sich mit den Kommandos und deren Manö-



Abb. 17: Schiffspassage bei der Drehbrücke Taterpfahl.

rierfähigkeit vertraut zu machen.

Als der Schifffahrtsbetrieb im Kaiser-Wilhelm-Kanal aufgenommen wird, sollen die in Richtung Holtenau fahrenden Kanallotsen stets einen Fahrplan der Marschenbahn mit sich geführt haben, um eine sofortige Durchfahrt zu gewährleisten, denn das Festmachen und die Weiterfahrt an der Drehbrücke Taterpfahl gestaltet sich wegen der häufig auftretenden Windverhältnisse quer zur Fahrtrichtung oftmals schwierig.

## Erhebung der Kanalgebühren:

Am 10.06.1985 tritt der Abgabentarif für den Kanal in Kraft. Die mit der Zollabfertigung betrauten Beamten sind ebenfalls mit dem Kassieren der Gebühren für die Benutzung des Kanals betraut. In Bruns-

büttelhafen wird außer dem Zollamtsbüro im Verwaltungsgebäude oder im Hafenamtsamt an der östlichen Schleusenkammer der Einfahrt auch neben dem Pegelturm an der Ausfahrt eine Zollabfertigungsstelle eingerichtet.

## Personal der Kanalbauinspektion und des Hafenamtes:

Das Büropersonal wird mit ehemaligen Eisenbahnbeamten und Militärärzten besetzt. Für die Überwachung des hydraulischen Betriebes der Schleusenanlagen werden mehrere ältere Ingenieure der Marine gewonnen. Vom Hersteller der Schleusentore, Firma Hoppe, Berlin finden mehrere Beamte Anstellung als Maschinisten.

*Zusammenstellung und Textergänzungen:*  
Klaus Schlichting.

### Quellen:

- Archiv WSA Brunsbüttel: J. Fülcher, „Der Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals“, 1898.
- Zeitschrift für das Bauwesen: „Der dreißigjährige Kaiser- Wilhelm-Kanal“, Oberregierungsrat K. Wulle.
- „Mitteilungen auf dem Gebiet des Seewesens“, 1895.
- „Kanalzeitung“ Brunsbüttel, 1888 bis 1910.

### Abbildungen:

- 1, 2, 3, 5, 6: Archiv WSA Brunsbüttel.
- 4: Atlas für Bauwesen.
- 7: Jensen, „Der Nord- Ostsee- Kanal“, 1960.
- 8, 9, 10, 11, 12, „Dithmarschen-Wiki“, Seiten Uwe Möller, Fotograf Rudolf Böckmann.
- 13: „Dithmarschen- Wiki“, Karl Martin.
- 14: K. Wulle, „Der dreißigjährige Kaiser- Wilhelm-Kanal“.
- 15: Facebook, Unbekannt..

Mit freundlicher Unterstützung und Genehmigung des WSA NOK.

## Der Brunsbütteler Ehrenbürger

# Beiträge

## Gustav Meyer.

Nach einem Hinweis der Leiterin des Brunsbütteler Stadtarchivs, Ute Hansen, erwarb der Verein die noch vorhandene Korrespondenz des für den Bau der 1918 fertiggestellten Neuen Schleusen verantwortlichen Bauamtsleiters Gustav Meyer. Ein Grund, sich etwas näher mit seiner Person zu beschäftigen.

Geboren wurde er am 28.05.1868 in Bremervörde. Nach seiner Schulzeit absolvierte er an der technischen Hochschule Hannover ein Studium im Bauingenieurwesen.

Vom 1. Oktober 1893 bis zum Herbst

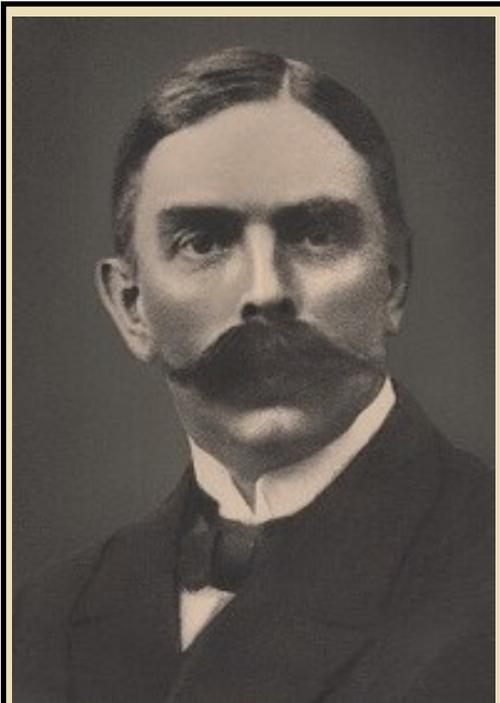


Abb. 1: Gustav Meyer in jungen Jahren.

1895 wirkte Meyer beim Bauamt V in Holtenau als Regierungsbauführer beim

Bau des Kaiser–Wilhelm–Kanals.

Im Herbst 1897 legte er die Prüfung zum Regierungsbaumeister mit Auszeichnung ab. Dafür gab es als Anerkennung eine Studienreise nach England, Schottland, Holland und Belgien. Darauf folgte eine kurze Tätigkeit im kommunalen Bereich.

Nach weiterer Tätigkeit bei der Regierung in Osnabrück und beim Wasserbauamt Emden wurde er Hilfsarbeiter unter Geheimrat Walter Körte im Ministerium für öffentliche Arbeiten. Im Mai 1904 ernannte man ihn zum Wasserbauinspektor.

Mit diesem Titel war er vom April 1904 bis zum September 1908 Leiter des Leuchtfeuerbüros in Husum, das für den Neubau der Leuchttürme Hörnum, Pellworm und Westerheversand zuständig war. Von 1908 bis 1909 folgte seine Versetzung nach Geestemünde.

Danach wurde Gustav Meyer für fast 5 Jahre, vom 01. April 1909 bis zum März 1914 nach Brunsbüttelkoog berufen, wo er im Rang eines Kanalbauinspektors Vorsteher des Bauamtes I für die Erweiterungsbauten des Kaiser-Wilhelm-Kanals verantwortlich zeichnete. Zu den Aufgaben des Bauamtes 1 gehörten neben dem Schleusenneubau auch die Erweiterung des Kanalbettes auf den ersten Kilometern der Kanalstrecke.

Hinzu kamen erforderliche Infrastrukturmaßnahmen wie die Errichtung des neuen Beamtenviertels, denn die alte Siedlung musste wegen des Schleusenbaus abgerissen und die dort wohnenden Menschen umgesiedelt werden. Das neue Beamtenviertel erhielt unter anderem einen Wasserturm und damit einen Anschluss an die kanaleigene Wasserleitung. Sogar eine kanaleigene Feuerwehrr mit Spritzenhaus ist für das Be-

# Beiträge

amtenviertel geschaffen worden. Die alten Seilzugfähren wurden abgeschafft und durch freifahrende Dampffähren mit entsprechenden Fährlandanlagen ersetzt.

Während dieser Zeit erfolgte im August 1911 der Verleihung des Titels als Königlich Preußischer Baurat und im August 1913 die Ernennung zum Regierungs- und Baurat.

Im Zuge dieser o.g. Bauarbeiten soll nach Berichten leitender Baubeamter, etwa jedes halbe Jahr, der Kaiser den Baufortschritt in Augenschein genommen haben. Bei einer dieser Gelegenheiten, etwa ein Jahr vor der Fertigstellung, hatte dieser ein Gespräch mit Gustav Meyer, über das am Kanal folgendes erzählt wurde: Auf die Frage seiner Majestät, wann die Schleusen fertig seien, antwortete Meyer: „Bestimmt zur nächsten Kieler Woche“ (Im Juni 1914). Der Kaiser versicherte ihm, dass er daran nicht zweifelt, ihn aber durch eine Wette um drei Flaschen Champagner an sein Versprechen binden wolle, was durch Handschlag geschah.

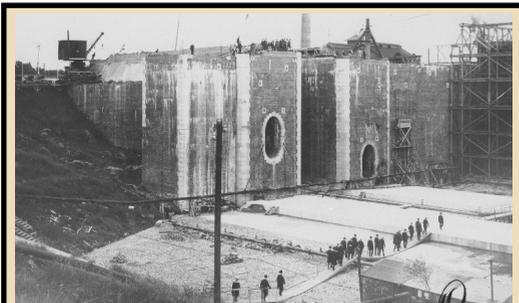


Abb. 2: 29.06.1913, Besichtigung der Baustelle durch SM Kaiser Wilhelm II.

Als die Kaiseryacht „Hohenzollern“ kurz vor der Eröffnung der Schleusen 1914 in

Brunsbüttel eintraf und Meyer als verantwortlicher Baubeamte dem Kaiser die Schleusen betriebsklar melden konnte, gab dieser zu, die Wette verloren zu haben und verwies auf die Kommandobrücke, wo an einem gedeckten Tisch die drei Flaschen Champagner bereitstanden.

Am Biertisch im Kollegenkreis pflegte der alte Gustav Meyer die Erzählung dieser Geschichte mit den Worten zu beenden: „Dann gingen ich und Majestät frühstücken“.



Am 24. Januar 1914 versammelten sich über 200 Vertreter des Kaiserlichen Kanal-amtes, des Kreises Süderdithmarschen, der Gemeindevertretung, der Schiffsmakler, Bauunternehmer und zahlreiche Beamte sowie Privatpersonen im Hotel „Zur Kanal-mündung“ zu einem

# Beiträge

Kommers zur Verabschiedung Gustav Meyers.

Als erster Redner sprach Regierungs- und Geheimer Baurat Schulz als Vertreter des verhinderten Kanalpräsidenten Dr. Kautz in sehr anerkennenden Worten den Dank der Kanalverwaltung aus. Der Amtsvorsteher Brunsbüttelkoogs, Fritz Feil, hob hervor, wie Herr Baurat Meyer als Gemeindevertreter mit Erfolg tätig gewesen ist, die zwischen dem Reich und der Gemeinde vorhandenen Schwierigkeiten zu beseitigen. Von Seiten der Schiffsmakler und Reedereien dankte Herr Haag für die wohlwollende Berücksichtigung ihrer Interessen.

Meyer selbst betrachtete seine Leistungen während seiner fast 5-jährigen Tätigkeiten als selbstverständliche Beamtenpflicht. Vielmehr habe er für das einträgliche Zusammenwirken aller beteiligten Unternehmer, Lieferanten, Mitarbeiter, Makler usw. zu danken. Durch deren Sachverständigkeit, Leistungsfähigkeit und williges Entgegenkommen habe er mit Vergnügen gearbeitet. Die Zeit seiner dienstlichen Tätigkeit in Brunsbüttelkoog zähle zu den angenehmsten seines Lebens. Er schloss seine Rede mit einem Toast auf Brunsbüttelkoog und Umgebung.

Ab dem 1. Januar 1915 folgte für Meyer die Beschäftigung als Hilfsarbeiter im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin. Ab März 1916 ging es auf der Karriereleiter als Geheimer Baurat und Vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin im Seezeichenreferat weiter voran, wo er die Nachfolge des Geh. Oberbaurats Walter Körte antrat.

Im April 1920 zum Geheimen Oberbaurat befördert und nach Übernahme des

Seezeichenwesens durch das Reich war Meyer als Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium tätig.

Neben der Leitung des Seezeichenreferats folgten viele Jahre lang die Aufgaben als Personalreferent für die höheren Wasserbaubeamten, die Leitung des Technischen Oberprüfungsamtes in der Abteilung für Wasser- und Straßenbau, die Mitgliedschaft in der Akademie des Bauwesens sowie die Schriftleitung des Zentralblattes der Bauverwaltung und der Zeitschrift für Bauwesen.



Abb. 4.: 03.06.1953 Eintreffen des Bereisungsschiffes „Schaarhörn“.

Die Leitung des Wasserbauamtes und die Stadtvertreter Brunsbüttelkoogs vergaßen den Erbauer der Neuen Schleusen nicht. Während seiner Tätigkeiten war Meyer nicht nur Mitglied der Gemeindevertretung, sondern auch Mitglied des Kuratoriums der Boje-Mittelschule und maßgebend am Bau des Schulgebäudes beteiligt.

Auf Antrag des damaligen Vorstandes des Wasserbauamtes Brunsbüttelkoog, Kattenbusch beschloss die Ratsversammlung der Stadt am 08. Mai 1953 seine Ehrenbürgerschaft. Am 28. Mai 1953 feierte Gustav Meyer seinen 85.

# Beiträge

Geburtstag.

Auf Einladung traf Gustav Meyer am 03.06.1953 mit dem Bereisungsschiff „Schaarhörn“ der Wasser- und Schiffs-fahrtsverwaltung in Begleitung zahlrei-



Abb. 5: Begrüßung Meyers durch Amtsleiter Kattenbusch.

cher Ehrengäste am Anleger neben dem Kanalyachthafen ein. Während einer Feierstunde im Sitzungssaal des Rathauses Brunsbüttelkoogs wurde ihm am 03.06.1953 die Ehrenurkunde über die Verleihung des Ehrenbürgerrechts über-



Abb. 6: Enthüllung Straßen-schild „Gustav-Meyer-Platz“.

reichte. Diese Ehrung schloss auch die Benennung des Platzes vor dem Nord-eingang zu den Schleusen in „Gustav-Meyer-Platz“ mit ein. Gustav Meyer verstarb am 16. März 1954 in Stade.



Abb. 7: Gustav-Meyer- Platz 1955.

Das Wasserbauamt Brunsbüttel gestalte-te diesen Platz mit dem Eingangsbereich zur Schleusenanlage anschließend bau-lich komplett um. Zum baulichen En-semble gehört eine Pförtnerloge, ein Verkaufskiosk , ein überdachter Fahr-radabstellplatz und ein überdachter Auf-enthaltsbereich, der als Dachreiter eine Normaluhr erhielt.

Die Straßen und Parkplätze hat die Stadt Brunsbüttel im Jahr 2005 noch einmal komplett umgestaltet.

*Quellen:*

*Dithmarschen- Wiki mit Zeitungsberich-ten der Kanalzeitung und de Brunsbüttel-kooger Zeitung.*

*Abb.: 1, 3- 6: Archiv WSA Brunsbüttel  
Abb.: 2 und 7: Stadtarchiv Brunsbüttel ,  
Entnommen der Internetseite  
„Dithmarschen-Wiki“.*

# Aus dem Verein für Brunsbütteler Geschichte.

Obwohl die nachfolgenden Berichte auf der Webseite des Vereins eingestellt sind, veröffentlichten wir die Vereinsaktivitäten auch hier, weil nicht alle unsere Leser die Möglichkeiten des Internets nutzen.

## Aus dem Jahr 2019.

### Datenschutzgrundverordnung.

Eine Herausforderung war bereits 2019 die Einführung der von der EU-Kommission herausgegebenen Datenschutzgrundverordnung (EU-DSGVO).

Jedes neue Mitglied erhält nun ein Informationsblatt, aus dem hervorgeht, wie der Verein mit seinen persönlichen Daten umgeht. Dazu ist seine Einverständniserklärung erforderlich, die der Geschichtsverein bis zum Ausscheiden aus dem Verein sorgfältig verwahren muss. Damit soll der Missbrauch persönlicher Daten unterbunden werden, für den Vorstand wird der bürokratische Aufwand jedoch wesentlich erhöht.

### Internetauftritt des Vereins.

Die Aktualisierung der im Jahr 2015 von Wilfried Hoer eingerichteten Webseite wurde im Lauf der Zeit immer aufwendiger und schwieriger. Die Betreuung der Website war mit den damaligen Möglichkeiten sehr umständlich, zeitaufwändig und damit nicht mehr zeitgemäß. Es handelte sich um eine sogenannte „statische“ Webseitenform, bei der zuerst die Beiträge erstellt und anschließend per FTP-Server beim Provider hochgeladen wurden. Hinzu kamen technische Probleme, besonders weil sich die Microsoft Betriebssysteme ständig aktualisierten bzw. veränderten.

Daher beschloss der Vorstand im Jahr 2019 die Umstellung auf eine dynamische



Oben: Bisherige „Statische“ Internetseite.

Webseite, was zusätzlich eine Neugestaltung erforderte. Nach der Beauftragung der Brunsbütteler Firma „Crossmedia“, die das Projekt erfolgreich ausführte, entfällt der bisherige Aufwand des Zwischenspeicherns und des Ladevorgangs, die Beiträge lassen sich nun schnell und direkt auf dem Server des Diensteanbieters einstellen oder verändern. Die Umstellung auf diese moderne Webseitengestaltung lässt einen Untergrund mit wechselnden Bildern auf der Startseite zu, was die Aufmerksamkeit der Besucher erhöht. Die Größe des Erscheinungsbildes ist den aktuellen Bildschirmformaten entsprechend angepasst.



Oben: Neue „Dynamische“ Internetseite.

# Aus dem Verein für Brunsbütteler Geschichte.

Die Internetadresse „www.verein-fuer-brunsbuettelergeschichte.de“ ist unverändert, Dort finden sich weiterhin neben den aktuellen Terminen auf der Startseite die bereits herausgegebenen „Kleinen Brunsbütteler Spuren“ und eine Chronik Brunsbüttels zum 725. Stadtjubiläum. Die Schriften lassen sich in der Rubrik „Publikationen“ öffnen und lesen, können aber auch als „PDF“- Datei per Mausklick kostenlos heruntergeladen werden.

Daneben erhalten die Besucher auf der Veranstaltungsseite und in der Galerie einen Einblick in das Vereinsleben. Die Satzung und eine Beitrittserklärung lassen sich ebenfalls herunterladen.

Auf der Startseite sind Buttons dargestellt, die den Besucher beim Anklicken mit dem Mauszeiger des Computers an Webseiten anderer Vereine weiterleiten.

Auf der Website der Stadt Brunsbüttel verweist ein „Link“ auf unseren Verein, der die Besucher bei einem anklicken auf die Webseite des Geschichtsvereins führt.

## Aus dem Jahr 2020.

Nach dem Ausbruch der Corona- Pandemie entschloss sich der Vorstand im Jahr 2020 bis auf weiteres keine Veranstaltungen irgendwelcher Art durchzuführen. Fast sämtliche Vereinsaktivitäten ruhten.

**11.01.2020**

### Bürgerpreis für Johannes Wöllfert.

Am 11. Januar 2020 wurde unser Ehrenvorsitzender Johannes Wöllfert im Rahmen des Neujahrsfestballes mit dem Bürgerpreis der Stadt Brunsbüttel ausgezeichnet.



Oben: Gratulation vom Vereinsvorsitzenden.

Die Auszeichnung erhielt Johannes Wöllfert für seine vielfältige ehrenamtliche Tätigkeit in der Stadt Brunsbüttel. Dabei ist seine Aktivität als 1. Vorsitzender für den Verein für Brunsbütteler Geschichte besonders hervorzuheben. Dies war auch der Anlass für den damaligen 1. Vorsitzenden Heinrich Voß, in einer kleinen Feierstunde Johannes Wöllfert die herzlichsten Glückwünsche auszusprechen.

**19.09.2020**

### Parade des Wohnquartiers Posadowskystraße.



Oben: Start in der Posadowskystraße.

# Aus dem Verein für Brunsbütteler Geschichte.

„Umzug, Musik, Kleinkunst und Stadtgeschichte beim ersten Quartiersfest“ so titelt die Brunsbütteler Zeitung.

Am Sonnabend, den 19. September hat das Quartiershaus Posadowskystraße 4 zum ersten Mal zu einer Quartiersparade rund um das Zentrum des Hauses alle Bürger eingeladen.

Linkss: Auf dem Rathausplatz.

Die Quartiersparade war der Ersatz für das coronabedingt ausgefallene Sommerfest im Au-

gust. „Wir versuchen Leben, Wohnen, Arbeiten und Kultur zu verbinden. Wir demonstrieren heute für eine lebenswerte Nachbarschaft“. Mit diesen Worten beschrieb Horst Michaelis von der Stiftung Mensch die Veranstaltung. Die Quartiersmanagerin Birgit Schreeg hatte die Parade vorbildlich organisiert und vorbereitet.

Start und Ziel der Parade war die Posadowsky-Straße 4. Der Marsch führte



Oben: Auf dem „Gustav-Meyer-Platz“.



Oben: Auf dem „Kösterplatz“.

zunächst zum Rathausplatz, weiter zum Parkplatz bei Jens Rusch, über die Goethestraße zum „Kösterplatz“ an der Kooßstraße, danach zum Gustav-Meyer-Platz und zurück zum Quartier.

Die Teilnehmer und Zaungäste erfreuten sich während der zwei Stunden an Musik, Tanz, Kleinkunst und Stadtgeschichte. Die Stadtführerin Frau Jahnke und der Verein für Brunsbütteler Geschichte unterstützten die Parade mit Beiträgen zur Stadtgeschichte, den historischen Gebäuden und Plätzen. Heinrich Voß und Klaus Schlichting haben diese Aufgabe für den Verein übernommen.

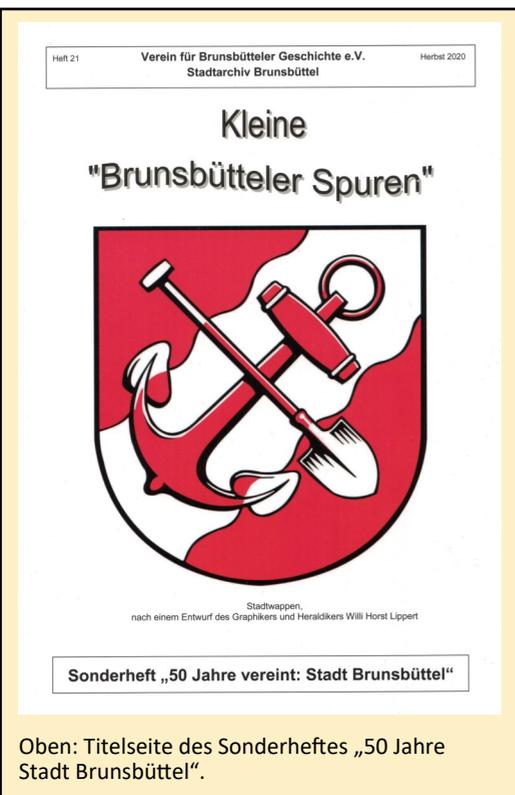
Auf dem Weg der Parade und den einzelnen Haltepunkten wurde viel Wissens-

# Aus dem Verein für Brunsbütteler Geschichte.

wertes, aber auch mancher Döntje erzählt. Nach der Parade gab es im Quartiershaus noch eine leckere Bratwurst und dazu die passenden Getränke.

## Sonderheft der Kleinen Brunsbütteler Spuren zum Thema „50 Jahre Stadt Brunsbüttel“

Anlässlich des 2020 begangenen 50. Jahrestages des Zusammenschlusses von Brunsbüttel, Brunsbüttelkoog und einiger umliegenden Gemeinden zur Stadt Brunsbüttel gab der Verein für Bruns-



Oben: Titelseite des Sonderheftes „50 Jahre Stadt Brunsbüttel“.

bütteler Geschichte in Zusammenarbeit mit dem Stadtarchiv Brunsbüttel ein Sonderheft seiner Zeitschrift „Kleine Brunsbütteler Spuren“ heraus, in dem es

ausschließlich um diesen Zusammenschluss, seine Vorgeschichte und seine Auswirkungen geht. Das Heft trägt den Titel „50 Jahre vereint: Stadt Brunsbüttel.“ Auf Grundlage teilweise recht zeitaufwändiger und intensiver Recherchen erstellten die Autoren Ute Hansen, Andreas Jacob, Gerd Moormann und Heinrich Voß Texte, in denen unter anderem folgende Themen behandelt werden:

- Die Geschichte Brunsbüttels
- Die neue Stadt und ihre Verwaltung
- Wappen, Flaggen und Siegel des Kirchspiels und der Gemeinden
- Highlights in der Entwicklung der Stadt Brunsbüttel seit 1970
- Die städtebauliche Entwicklung des vereinten Brunsbüttels

Die Texte werden durch zahlreiche zeitgenössische Fotos, Zeitungsartikel und Karten aufgelockert und ergänzt. Das Heft trägt die Nummer 21 und erschien im Herbst 2020. Es umfasst 72 Seiten und ist eine wahre Fundgrube für alle, die an der Geschichte unserer Stadt interessiert sind.

Es wird kostenlos abgegeben und liegt öffentlich aus, z.B. in der Stadtbücherei und im Heimatmuseum, sobald diese nach Überwindung der Coronapandemie wieder geöffnet sind. Allen Mitgliedern des Vereins ist das Heft per Post zugängig.

## Aus dem Jahr 2021

01.03.2021

**Die Kaffeeröstmaschine im Heimatmuseum.**

# Aus dem Verein für Brunsbütteler Geschichte.

Im Heimatmuseum steht seit vielen Jahren eine Kaffeeröstmaschine. Die Röstmaschine hat in den Nachkriegsjahren in dem Kolonialwarengeschäft Widderich



Oben: Technische Prüfung bestanden.

auf der Südseite gestanden und so manche Kaffeebohne für viele herrliche Tassen Kaffee geröstet. 1972 wurde das gute alte Stück Kaffeetechnik ausgemustert und kam als Erinnerungsstück ins Museum.

Herr Bunsen, bis zum letzten Jahr Leiter



Oben; Thorleif Bunsen an der Röstmaschine.

des Museums, hatte die Idee, die Maschine wieder zu Anschauungszwecken zu aktivieren. Als ersten Schritt musste

die Sicherheit der Elektrotechnik und die einwandfreie Funktion der Mechanik überprüft werden. Diese Aufgabe wurde von Heinrich Voß, dem 1. Vorsitzenden unseres Vereins, der während seiner aktiven Berufsjahre als Elektroingenieur tätig war, übernommen. Nach einer umfangreichen Prüfung konnte ein erfolgreicher Funktionstest durchgeführt werden. Es bleibt aber noch viel zu tun, bevor die erste Kaffeebohne geröstet werden kann. Wer Interesse hat, kann mitmachen und sich bei uns melden. „Kaffee rösten ist Teamarbeit! Wir schaffen das!“, sagt Herr Bunsen. Wir hoffen, dass wir im Laufe des Jahres den ersten selbst gerösteten Kaffee trinken können.

**02.03.2021**

**Hörstationen im Heimatmuseum.**



Oben: Heinrich Voß testet die Hörstation.

# Aus dem Verein für Brunsbütteler Geschichte.

Unser schönes und informatives Heimatmuseum soll noch moderner und interessanter werden. Herr Bunsen, Leiter des Museums, möchte für die Präsentation der Räume und Exponate eine neue moderne Technik einsetzen.

Dazu wurden 10 Hörstationen der neuesten Technikgeneration beschafft.

Auf jeder Station kann ein Text von mehreren Minuten zu den einzelnen Themen aufgesprochen werden. Per Starttaste kann der Besucher den Text abrufen und über einen Audiohörer abhören. Das Projekt wurde von unserem Verein in Zusammenarbeit mit der Investitionsbank Schleswig-Holstein finanziert. Wir halten dieses Projekt für besonders förderungswürdig und unterstützen dieses Vorhaben mit großer Freude, denn wir sind auch an einem modernen und fortschrittlichen Museum interessiert. Bei der Besprechung der Texte werden wir gerne unsere Beiträge leisten, damit dieses Projekt ein voller Erfolg wird.

**14.11.2021**

## Lesung am Volkstrauertag.

Auch in diesem Jahr brachte sich der Verein für Brunsbütteler Geschichte aktiv in das Geschehen zum Volkstrauertag ein und hat es nicht bei einer Kranzniederlegung belassen. Insgesamt 10 Personen waren der Einladung des Vereins in das Heimatmuseum am Markt in Brunsbüttel-Ort gefolgt, um am Sonntag ab 15.00 Uhr an einer kleinen Veranstaltung, die mit abschließenden Gesprächen bei Kaffee und Kuchen endete, teilzunehmen.

Zuvor fanden Lesungen verschiedener Texte statt, die von den Vorstandsmitgliedern vorgetragen wurden. Zwischen-

durch folgten Lieder, die Rolf Hein mit seiner Gitarre dem Anlass entsprechend vortrug. In seiner Ansprache zur Begrüßung erinnerte der Vereinsvorsitzende Heinrich Voß an die Schrecken und Grausamkeiten des Krieges.

Johannes Wöllfert las einen Bericht von Esther Bejanaro „Als der Krieg zu Ende war“. Eine Geschichte von der Teilnahme am sog. Todesmarsch aus dem KZ Ravensbrück, in dem die Autorin gefangen gehalten wurde, ihre Aufnahme durch die Amerikaner, der Hoffnung auf ein neues Leben und von den ersten Schritten in eine ungewisse Zukunft.

Kristin Liffers trug den Inhalt zweier Brie-



Oben v. l. n. r.: Rolf Heinrich, Hinrich Vollmert, Heinrich Voß.

fe vor, die deutsche Soldaten während des zweiten Weltkrieges aus Russland an ihre Angehörigen schrieben. Vor allem machte den Soldaten im Zweiten Weltkrieg die unerbittliche Kälte so sehr zu schaffen, dass unmenschliche Handlungen stattfanden, um nicht zu erfrieren.

Gerhard Moormann erinnerte mit seinem Vortrag an eine Rede der Bundeskanzlerin zur Notwendigkeit des Volkstrauertages sowie an vergangene Kriege in Afghanistan. Die erste Auseinandersetzung fand von 1839 bis 1842 statt, als

# Aus dem Verein für Brunsbütteler Geschichte.

---

das britische Empire versuchte, seine Vormachtstellung in diesem Raum zu sichern und die russischen Expansionsbestrebungen zu unterbinden. Dazu wurde das 1857 verfasste Gedicht Theodor Fontanes, „Das Trauerspiel von Afghanistan“ vorgelesen.

Anschließend las Andreas Jacob die Erinnerungen an die Fliegeralarme, Ernährungsprobleme und Erfahrungen von Ursula Hinz, einer ehemaligen Einwohnerin von Brunsbüttel-Süd aus den Jahren 1944 bis 1945 vor. Es folgten Passagen aus dem Buch „Der Sturm“ des Journalisten und Historikers Guido Knopp mit Berichten schrecklicher, aber auch menschlicher Taten während der Eroberung Königsbergs im Zweiten Weltkrieg. Es waren zwei Berichte von Zeitzeugen der deutschen und russischen Seite über Ereignisse, die dort vom 06. bis 09. April 1945 stattfanden. Die Anwesenden erfuhren von der Erhängung deutscher Deserteure, welche die Sinnlosigkeit des Krieges erkannten und von der Ermordung 800 jüdischer Häftlinge aus dem Lager Stutthoff am Strand von Palmnicken.

Johannes Wöllfert las danach eine selbst erlebte Erinnerung aus seiner Kindheit vor, die sich während seines Aufenthalts bei seinen Verwandten in Potsdam zgetragen hat. Er wurde dorthin geschickt, weil sein Leben bei einem Verbleib in Ostpreussen gefährdet war, denn seine Heimat wurde 1945 von der russischen Armee überrollt.

Den Schluss bildete Heinrich Voß mit der Vorlesung der Kriegserinnerungen des Brunsbütteler Küfers Heinrich Kraft, der noch als Schüler von der Schulbank weg als Luftwaffenhelfer auf der Mole 4 zur Sicherung des Nord- Ostsee- Kanals eingesetzt wurde.

Nach der Bombardierung Hamburgs mit dem dadurch entfachten Feuersturm, hat man ihn und seine Mitschüler dorthin gefahren, um Aufräumarbeiten zu leisten. Die Bilder der Toten dort hat Heinrich Kraft nie vergessen können.

Am Ende der Veranstaltung waren sich alle Anwesenden einig, diese Veranstaltung auch im kommenden Jahr stattfinden zu lassen. Der Verein würde sich über eine regere Beteiligung freuen.

*Texte zu „Aus dem Geschichtsverein“:*

*Heinrich Voß*

*Andreas Jacob*

*Klaus Schlichting*

*Fotos: Klaus Schlichting.*

## In eigener Sache.

Jeden 2. Montag im Monat führt der Verein für Brunsbütteler Geschichte eine historische Gesprächsrunde im Heimatmuseum durch. In angenehmer Atmosphäre werden verschiedene Themen von den Hobby- Historikern vorgetragen und diskutiert. In der Regel treffen sich immer 10 bis 15 Personen, um sich an den oft sehr spannenden und interessanten Themen zu beteiligen.

Möchten Sie die historische Überlieferung, den Aufbau, den Erhalt der Sammlung unserer Heimatgeschichte und die geschichtspädagogische Bildungsarbeit aktiv oder passiv unterstützen, dann werden Sie Mitglied im Verein für Brunsbütteler Geschichte e. V.

Der Jahresbeitrag pro Person beträgt lediglich 15,00 €. Eine Beitrittserklärung ist auf Seite 39 beigefügt.



Heimatmuseum Brunsbüttel, Markt 4.



Sparkasse  
Westholstein

Gut für Dithmarschen und Steinburg.

**Röntgenstraße 6, 25541 Brunsbüttel**

---

Impressum:

Grafik Titelseite: aus: „Die Landkarten von Johannes Mejer, Husum, aus der neuen Landbeschreibung der zwei Herzogtümer Schleswig und Holstein von Caspar Danckwerth D. 1652, Neuausgabe: Verlag Heinvetter, Hamburg, 1963.

Auflage: 600 Exemplare.

Herausgeber: Verein für Brunsbütteler Geschichte

Vorsitzender: Klaus Schlichting, 25541 Brunsbüttel, Gerhart-Hauptmann-Straße 20, Tel. 04852/ 6710.

E-Mail: [info@verein-fuer-brunsbuetteler.geschichte](mailto:info@verein-fuer-brunsbuetteler.geschichte)

Internetauftritt: <http://www.verein-fuer-brunsbuetteler.geschichte.de>

Druck: Böttger Druck KG, Liliencronstraße 2, 25524 Itzehoe

Redaktion: Verein für Brunsbütteler Geschichte.

Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernehmen wir keinerlei Haftung für die Inhalte und urheberrechtlichen Nutzungs- und Verwertungsrechte der Beiträge fremder Autoren. Wir behalten uns alle Rechte an den hier veröffentlichten Beiträgen vor; eine Weiterverwendung bedarf der ausdrücklichen schriftlichen Zustimmung der Redaktion. Abbildungen aus dem Dritten Reich dienen dem Zweck der staatsbürgerlichen Aufklärung, der Wissenschaft, der Forschung oder der Lehre, der Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens oder der Geschichte oder ähnlichen Zwecken (§§86,86a Strafgesetzbuch).



**Frischemarkt**

Koogstr. 75 25541 Brunsbüttel

**E- Center**

Kaufhausstr.1 25541 Brunsbüttel



## Beitrittserklärung

Der / die Unterzeichnende erklärt hiermit seinen / ihren Eintritt in den Verein für Brunsbütteler Geschichte e.V.

Name/Firma: \_\_\_\_\_

Vorname: \_\_\_\_\_

Geburtsdatum: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
 Unterschrift

Das Merkblatt zur Datenschutzerklärung habe ich erhalten.

Der Jahresbeitrag beträgt z.Z. mindestens 15,00 € pro Person und wird mittels Lastschrift eingezogen. Ich möchte einen Jahresbeitrag von \_\_\_\_\_ € zahlen.

### **Erteilung eines SEPA-Lastschriftmandats**

Mandatsreferenz: 

--	--	--	--

Hiermit ermächtige ich den Verein für Brunsbütteler Geschichte e.V. Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom Verein für Brunsbütteler Geschichte e.V. gezogenen Lastschriften einzulösen.

Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungstag, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber (falls abweichend): \_\_\_\_\_

Kreditinstitut: \_\_\_\_\_

IBAN: 

D	E																		
---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



Stadtarchiv Brunsbüttel

Jahnstraße 3, 25541 Brunsbüttel  
0 48 52 - 883 122 as [archivbrunsbuettel@gmx.net](mailto:archivbrunsbuettel@gmx.net)  
Bürozeiten: nach Absprache Mo. 8.00-14.00 Uhr, Di./Mi. 8.00 - 17.00 Uhr  
[www.brunsbuettel.de/stadtarchiv](http://www.brunsbuettel.de/stadtarchiv)

***Archive verbinden Generationen!***

[www.brunsbuettel.de/stadtarchiv](http://www.brunsbuettel.de/stadtarchiv)

***Archive verbinden Generationen!***