

Hydrologische Gegebenheiten im Bereich der mittleren und unteren Husumer Mühlenau und erdgeschichtliche Veränderungen in der Husumer Bucht

Uwe Iben

Die Lage Husums am südöstlichen Rand des nordfriesischen Wattenmeeres bietet eigentlich keine günstigen Voraussetzungen für die Anlage eines Hafens. Dass der Husumer Hafen dennoch im 16. Jahrhundert eine ziemliche Bedeutung in der Schifffahrt der Herzogtümer und Dänemarks erreichte, ist besonders bemerkenswert, wenn man die hydrologischen und erdgeschichtlichen Veränderungen in der Husumer Bucht betrachtet.

Die Husumer Mühlenau mit einem verhältnismäßig kleinen Wassereinzugsgebiet führt vor allem im Sommer nur wenig Wasser und verfügt deshalb nur über eine relativ geringe Räumkraft, die auch im Unterlauf nicht ausreicht, um ein Gerinne mit der erforderlichen Wassertiefe für mittlere bzw. größere Seeschiffe zu erzeugen. Die Voraussetzungen für die Anlage eines Hafens wurden jedoch durch den Einfluss der Gezeiten im Wattenmeer, der im Osten noch weit über Osterhusum hinausging, positiv beeinflusst. Diese Situation hat sich jedoch erst im ersten Viertel des 2. Jahrtausends so entwickelt.

Ein Blick auf die Karte der Holozän-Mächtigkeit für Husum^{1,1} im Gebiet des Porren- und des Finkhauskooges zeigt, dass im Holozän [= jüngste Abteilung der Erdgeschichte] die Au zweimal ihren Unterlauf geändert hat. Eine nördliche jüngere Rinne verläuft etwa in Richtung des Porrenkoogdeiches. Ein etwas tiefer eingeschnittenes südliches, älteres Bett geht durch den nördlichen Teil des Finkhauskooges. Hieraus geht hervor, dass in vorgeschichtlicher Zeit ein geradliniger Abfluss der unteren Mühlenau offenbar durch eine Landmasse im Westen nicht möglich war. Die Au gelangte nur auf Umwegen in die Nordsee (Abb. 1).

Dies ist erdgeschichtlich so zu erklären: Der steigende Meeresspiegel führte durch den Rückgang der Vereisung nach der letzten Eiszeit zu tief greifenden Veränderungen im Bereich der Nordsee. (Das Mitteltide-hochwasser lag

vor 8000 Jahren noch bei ca. - 30 m NN.) Vor ungefähr 5000 Jahren geriet der heutige Küstenbereich mehr und mehr unter den Einfluss der Nordsee. Eine Anzahl pleistozäner Erhebungen [Pleistozän = ältere Abteilung des Quartärs], die anfangs noch als Inseln im oder vor dem heutigen Wattenmeer lagen, wurden mit dem steigenden Meeresspiegel durch Erosion eingeebnet und überflutet. Das Meer drang langsam in die flachen Zonen vor der Küste ein. Hier entstand hinter einem im Westen gelegenen Strandwall, der durch Sedimente aus den „Trümmern“ untergegangener Inseln gebildet wurde, eine amphibische Zone, in der sich Schilfsümpfe und Bruchwälder bildeten^{1,2}. Die Karte der Holozän-Mächtigkeit weist westlich von Husum noch sehr flach unter der heutigen Marsch liegende untergegangene pleistozäne Ablagerungen auf, die erst relativ spät, etwa vor 3000 bis 4000 Jahren, überflutet wurden und damit einen Abfluss der Au nach Westen verhinderten (Abb. 2).

Zu dieser Zeit befand sich der Unterlauf der Au noch nicht im Tideeinflussbereich. Das Auprofil verbreiterte sich jedoch im Unterlauf geringfügig durch den Zufluss aus weiteren Einzugsgebieten im Norden und Nordwesten von Husum (der Bereich der Südermarsch dürfte zu dieser Zeit, anders als heute, direkt in das Geflecht des Treene-Eider-Flusssysteme entwässert worden sein). Ein direkter Zufluss nach Westen bestand noch nicht. Die Situation in der Husumer Bucht hat wohl zu Beginn des Mittelalters dann so ausgesehen: Aus den „Trümmern“ pleistozäner Ablagerungen hat sich südwestlich von Husum der Witzwort-Lundenberger Strandwall gebildet, der dann später durch die Verlandung des Wattenmeeres dem Einflussbereich der Tide weitgehend entzogen und danach besiedelt wurde. Die Landschaft trug den Namen Lundenbergharde und war, wie ältere Chronisten [z. B. Iven Knutzen, Matthias Boetius, Peter Sax, Anton Heimreich] vermerken, mit der Insel Strand [in späterer Literatur Alt-Nordstrand] verbunden. Sie berich-

Verkleinerter Ausschnitt aus der Karte:
Geologische Landesaufnahme von Schleswig-Holstein
Beiblatt zur Geologischen Karte MB. 1520 Husum
Holozän-Mächtigkeit in m unter Flur
Bereich Husum und Umgebung
Hrsg. Geologisches Landesamt Schleswig-Holstein
Aufgenommen und bearbeitet von Siegfried Bressau

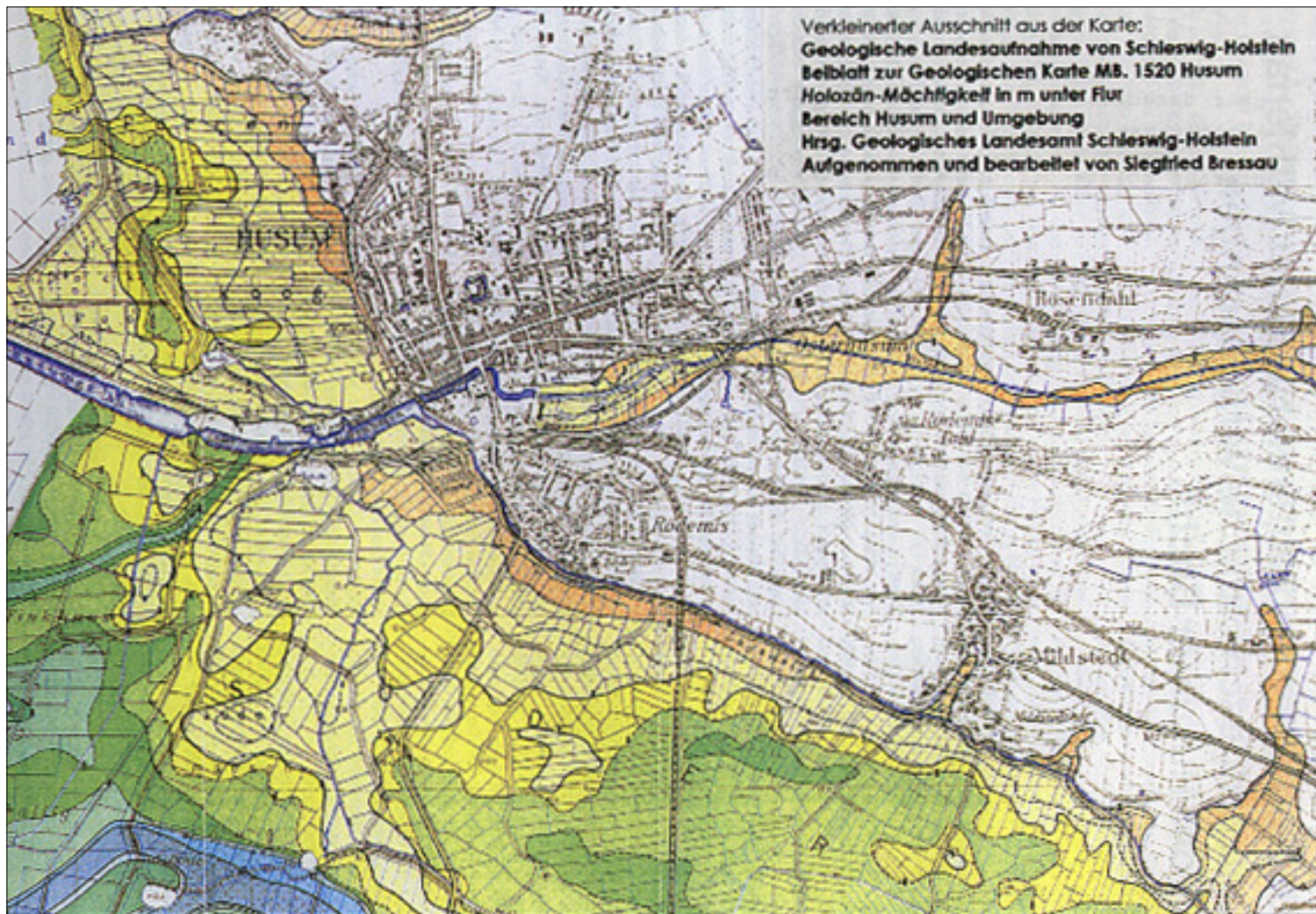


Abb. 1: Ausschnitt aus der Karte „Geologische Landesaufnahme von Schleswig-Holstein“

ten weiter, dass in der Großen Mandränke 1362 diese Verbindung zerbrach und damit die Husumer Au eine Verbindung zur Hever bekam.

Diese nordfriesischen Chronisten lebten jedoch im 16. und 17. Jahrhundert, sie waren also keine Zeitzeugen und ihre Angaben über diese große Flut beruhen auf mündlicher Überlieferung oder u. U auf verloren gegangenen älteren Aufzeichnungen, sodass der Vorgang der Teilung historisch zwar nicht gesichert, jedoch sehr wahrscheinlich ist.

Ein Blick auf die anfangs genannte Karte der Holozän-Mächtigkeit zeigt denn auch, dass die Mühlenau heute ei-

nen fast genau nach Westen gerichteten Verlauf eingenommen hat, und erhärtet damit die Wahrscheinlichkeit, dass die von älteren Chronisten berichtete Trennung der Lundenberg-harde von Alt-Nordstrand in der Großen Mandränke zur Verbindung der Mühlenau mit der Hever geführt hat, wodurch sie auch schiffbar wurde und die Voraussetzungen für eine stärkere Besiedlung im Bereich von Husum schuf.

Ursprünglich ging das Hochwasser der Nordsee bis an die Geestränder südlich und nördlich von Husum, und der Mündungstrichter der Husumer Au reichte bei Hochwasser

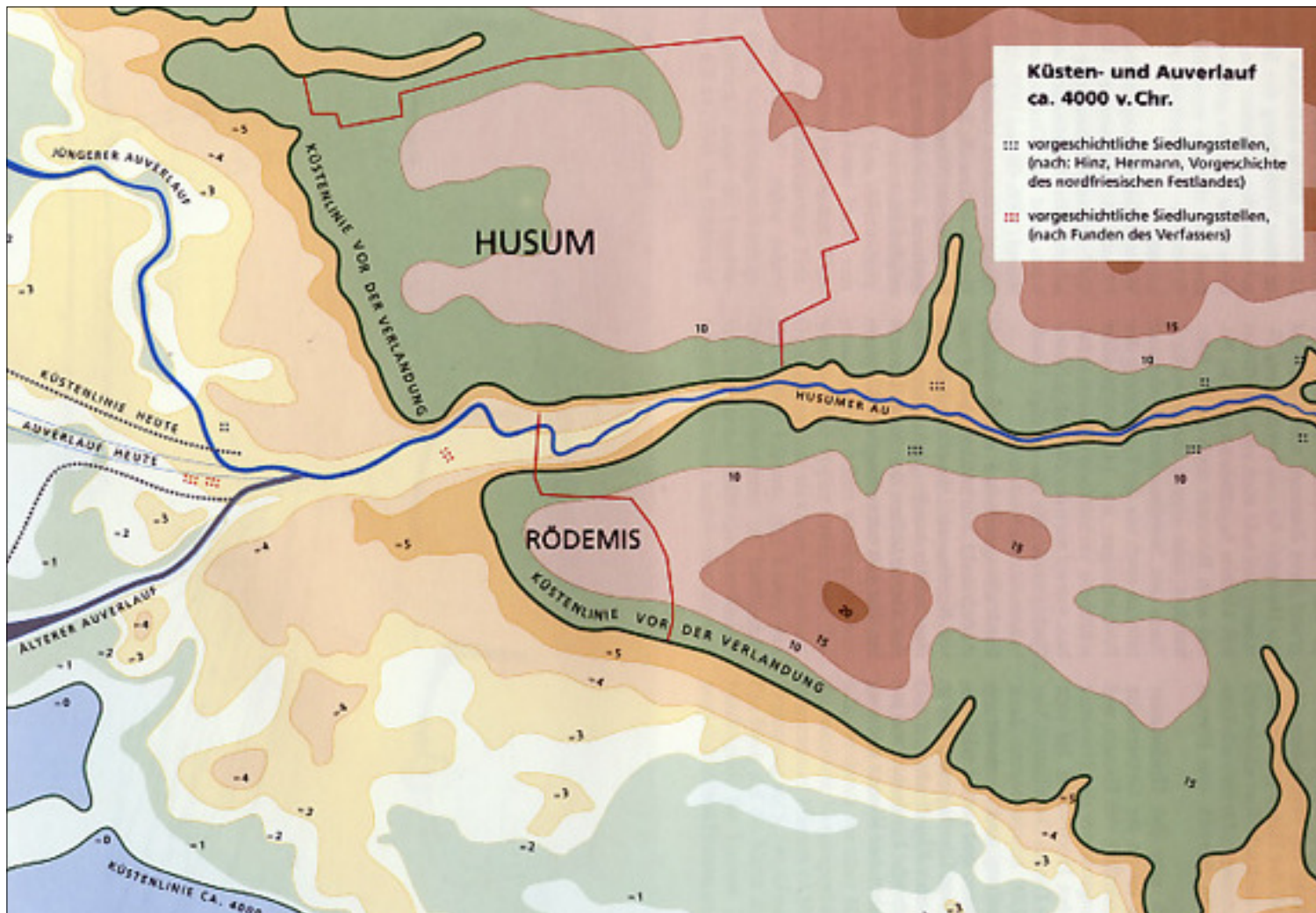


Abb. 2: Küsten- und Auverlauf ca. 4000 v. Chr.

bis weit oberhalb des Dorfes Osterhusum. Vor etwa 2000-2500 Jahren begann dann eine Verschilfung und Vermooring dieser Flächen und am Ende des Mittelalters eine Überlagerung dieser Flächen mit einer Kleischicht¹³.

Diese amphibische Landschaft war jedoch von zahlreichen Rinnen und seeartigen Gewässern durchzogen. Einige der Wasserläufe erlaubten aufgrund ihres Zugangs zum Unterlauf der Husumer Au eine bescheidene Fischerei und u. U auch eine Schifffahrt mit kleinen Segelfahrzeugen. So besaß auch Rödemis noch im 17. Jahrhundert eine eigene Anlegestelle¹⁴. Auch am Nordhusumer Geestrand müssen

noch vor der Gewinnung des Porrenkooges im 14. Jahrhundert schiffbare Verhältnisse geherrscht haben, worauf auch der ehemalige Name Fischerstraße für die heutige Nordbahnhofstraße hindeutet.

Eindeichungsarbeiten in der Südermarsch im 15. Jahrhundert ebenso wie vor Nordhusum¹⁵ deuten jedoch auf eine relativ rasche Verlandung vor den Geesträndern der Stadt Husum hin. Die hiermit verbundene Landgewinnung, die den östlichen Teil des Tidebeckens der Hever erheblich verkleinerte, führte sicherlich auch bald zu einer Verflachung des Mündungsgebietes der Husumer Au, die nun

nicht mehr von der größeren Räumkraft des ehemals wesentlich ausgedehnteren Tidebeckens profitieren konnte.

Weitere Eindeichungsmaßnahmen im 19. und 20. Jahrhundert (Dockkoog 1847-50 und Finkhauskoog 1936) verschoben die Aumündung weiter seewärts, und der Damm nach Nordstrand (1906-08 und 1933-35) begünstigte eine weitere Verschlammung des Hafens, sodass die Erhaltung der erforderlichen Wassertiefe heute nur noch mit erheblichem Baggereinsatz möglich ist.

Anmerkungen

- 1.1 Geologische Landesaufnahme von Schleswig-Holstein. Beiblatt zur geologischen Karte Mbl. 1520 Husum. Holozänmächtigkeit in Metern unter Flur. Aufgenommen und bearbeitet von Siegfried Bressau
- 1.2 Bantelmann, Albert, Die Landschaftsentwicklung an der schleswig-holsteinischen Westküste. Offa-Bücher, Bd. 21, S.9ff, Neumünster 1967
- 1.3 Dittmer, Ernst, Erdgeschichtliches aus den Kreisen Husum und Südtondern, in: Hinz, Hermann, Die Vorgeschichte des nordfriesischen Festlandes, Neumünster 1954, S. 1ff
- 1.4 LASS I, S. 84 Beim Bruch des Mühlendamms am 4. März 1610 wurde u. a. „das Plankwerk und Brüg-Gerüst auf Poggenberg [- Poggenburg], ...weggerissen,...“ Dieser Hinweis deutet m. E. auf eine Anlegestelle bei Rödemis hin.
- 1.5 Vgl. auch FISCH II, S. 331
Vgl. FISCH II, S. 58ff und FISCH III, S. 330ff

Abbildungen

Abb. 1

Ausschnitt aus der Karte „Geologische Landesaufnahme von Schleswig-Holstein“. Beiblatt zur Geologischen Karte Mb. 1520 Husum. *Holozan-Mächtigkeit* in m unter Flur, Bereich Husum und Umgebung. Hrsg. Geologisches Landesamt Schleswig-Holstein, Kiel. Aufgenommen und bearbeitet von Siegfried Bressau. Druck: Landesvermessungsamt Schleswig-Holstein. Abdruck mit freund-

licher Genehmigung durch das Geologische Landesvermessungsamt Schleswig-Holstein

Abb. 2

Küsten- und Auverlauf ca. 4000 v. Chr.

[Enwurf des Verfassers auf der Grdl. der Abb. 1, Kartenzzeichnung Rainer Kühnast] Die MTHW-Höhe [ca. - 8,00m NN] wurde dem Diagramm „Anstieg des Mittleren Tidehochwassers [MTHW] in der südöstlichen Nordsee“, entnommen aus: Kühn, Hans/Panten Albert, Der frühe Deichbau in Nordfriesland, Bredstedt 1989, Abb. 1, S.12

Die Geländehöhen vor der Küstenlinie um 4000 v. Chr. geben aus folgenden Gründen nur ein ungefähres morphologisches Bild dieser Landschaft wieder:

- Die der Verlandung vorausgehende Abrasion in diesem Bereich hat zu einer Abflachung und Einebnung dieses Geländes geführt.
- Die Höhenangaben sind zudem auch in Bezug auf heutige NN-Höhen ungenau, da die Höhenangaben in Abb. 1 sich auf Maße unter Flur beziehen. Aus diesem Grund sind die MTHW-Höhen für die Zeit um 4000 v. Chr. auch mit dem Zeichen ~ versehen.

Die Höhenangaben hinter der Küstenlinie vor der Verlandung sind NN-Höhen.

Trotz dieser unvermeidlichen Mängel wird aus dieser Karte die damalige Landschaftssituation ziemlich deutlich.

Beim Bau der Seeschleuse Anfang der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts wurde die Fahrrinne der Au nach Süden verlegt; hierbei wurden durch den Spülbagger zahlreiche Artefakte der Erteböllezeit aus dem Entnahmebereich in einem Spülfeld auf dem Vorland vor Finkhaushallig an Land gespült. Sie wurden vom Verfasser und seiner Frau in den abendlichen Baggerpausen geborgen. Die Entnahmestellen für die neue Fahrrinne sind in der Karte mit den Ziffern 1 [seeseitige Fahrrinne vor der Schleuse] und 2 [landseitige Fahrrinne hinter der Schleuse] gekennzeichnet. Die Ziffer 3 bezieht sich auf eine etwas spätere Baggerung im Bereich der Ausmündung des Rödemisser Schleusenpriels in Höhe der Eisenbahnbrücke über den Husumer Hafen.

Aus: Uwe Iben: Der Husumer Hafen. Husum Druck- und Verlagsgesellschaft, Husum 2004.