

Über die Oste

*Geschichten aus 100 Jahren
Schwebefähre Osten - Hemmoor*



Osten a. d. Oste zwischen Hamburg und Cuxhaven (www.das-schwebefahrendorf.de)

Impressum:

Herausgeber: MCE Verlag in Zusammenarbeit mit der Fördergesellschaft zur
Erhaltung der Schwebefähre Osten-Hemmoor e.V. (www.schwebefahre-osten.de)
Redaktion/Lektorat: Peter von Allwörden
Titel, Layout, DTP: Nikolaus Ruhl
Druck: kreativ print + more, Stade

Verlag: © 2009 MCE Verlagsgesellschaft mbH & Co.KG (Medien Contor Elbe)
Sietwender Straße 48, D-21706 Drochtersen, Tel. 04143/435
www.mce-verlag.de
Sämtliche Rechte der Speicherung, Nachnutzung sowie Verbreitung
sind dem Verlag vorbehalten.

ISBN: 378-3-938097-17-5

Über die Oste

*Geschichten aus 100 Jahren
Schwebefähre Osten - Hemmoor*



Editorial	7
Die aktiven Fähr-Retter	9
<i>Die Fördergesellschaft zur Erhaltung der Schwebefähre Osten – Hemmoor</i>	
Schilfwogend, nordseefrisch, wundergrün	12
<i>Die Oste – Fluss der Lachse, Fluss der Deiche, Fluss der Fährten</i>	
Die Geheimnisse der Schwebefähre	21
<i>25 Geschichten aus 100 Jahren – Von Jochen Bölsche</i>	
Das Phantom der Fähre	22
<i>1908: Der angebliche Erbauer und Eiffel-Schüler Louis Pinette hat nie existiert</i>	
Majestät beliebten in Berlin zu bleiben	26
<i>Seit der Einweihung 1909 haben die Ostener ihre Schwebefähre drei Mal gerettet</i>	
Zwischen Luftballon und Eisenbahn	29
<i>Das kleine Dorf Osten wagt sich an ein Projekt, das Hamburg zuvor verworfen hat</i>	
Der Untertan aus der Ostemarsch	33
<i>Ein Rechtsaußen und Antisemit als Vorkämpfer der Schwebefähre</i>	
Als Daddy Langbein sich die Haxen brach	36
<i>Kurios bis abstrus: Väter und Vettern der Schwebefähre von Osten</i>	
Träume nicht, gleich kommt die Gondel	38
<i>1941: Die letzte Fährfahrt der jüdischen Familie Philippsohn</i>	
Ewig kanns du woll nich stohn!	40
<i>1974: Nach der Eröffnung der Straßenbrücke soll die Fähre verschrottet werden</i>	
Super-Souvenir aus Großvaters Tagen	42
<i>1975/76: Behörden und eine Bürgerinitiative bewahren die Fähre vor dem Abriss</i>	
Jubel rund um das schwebende Denkmal	45
<i>1984: Mit der 75-Jahr-Feier will Osten den Fremdenverkehr fördern</i>	
Der Schlips des Schlachtermeisters	47
<i>13 Jahre nach der Wiederinbetriebnahme steht die Fähre erneut vor dem Aus</i>	
Die Beerdigung ist vollzogen worden	50
<i>1998: Das Ostener Fährmuseum lässt seine Museumsfähre verschrotten</i>	
Überhitzungen und starkes Qualmen	52
<i>2001: Nach einer erneuten Stilllegung gilt es 1,5 Millionen Euro aufzutreiben</i>	
Diese Brücken gehören der Menschheit	54
<i>2003: Spaniens König Juan Carlos I. als Beschützer der Schwebefähren</i>	
Die Welt der Schwebefähren	58
<i>Die letzten acht ihrer Art</i>	
Stauender König: „In winter they skate“	60
<i>Eisfeste, Fasching, Schützenappelle: Wie der Fährort zu feiern versteht</i>	
Was Heimatliebe bewirken kann	63
<i>Seit 2004 verbindet die „Fährtenstraße“ die Oste mit der Ostsee</i>	
Von Krähwinkel herüber ins Paradies	70
<i>Dichter und Schriftsteller besingen das „Wunderwerk“ überm Ostestrom</i>	

Das ist ein feines Geflecht	73
<i>Fotografen schwärmen für filigrane Stahlgitterbauten, Maler meiden sie</i>	
Gleich nebenan liegt „Hülllywood“	76
<i>Französische, britische und deutsche Schwebefähren als Filmstars</i>	
Ein Gläschen „Ammoniak“ aus Osten	78
<i>Zwischen Kitsch und Kunst: Schwebefähren-Postkarten und -Souvenirs</i>	
Jungenträume im Maßstab 1:79	80
<i>Seit 100 Jahren faszinieren Schwebefähren Modellbauer aller Generationen</i>	
Wer sammelt, der ist verloren	82
<i>Die Welt der Schwebefähren auf Motivmarken und Sonderstempeln</i>	
Der Gendarm mit den gelben Gamaschen	86
<i>Messer, Hammer, Hackebeil – Mordwaffen unter der Schwebefähre</i>	
Weh tut nur der letzte Meter	90
<i>Todesstürze von der Fähre: Wie Retter sich für den „Fall X“ wappnen</i>	
Des Fährmanns schwarze Tauben	92
<i>Die Dohlen gehören zu Osten wie die Affen zu Gibraltar</i>	
Der Waxdick aus der Hexenbucht	94
<i>Naturschützer kämpfen für die Rückkehr von Oste-Stör und Oste-Lachs</i>	
 Ein Baudenkmal ist wieder in Betrieb	100
<i>Ein Abriss zur technikhistorischen Bedeutung der Schwebefähre</i>	
 Technische Daten und Fakten	108
 „Ich kann auch mal die Klappe halten“	110
<i>Wie Fährwirt Horst Ahlf das Baudenkmal rettet und den Tourismus ankurbelt</i>	
 Wie sollten wir sonst zum Bahnhof kommen	114
<i>Eine Zeitzeugin berichtet über ihre Jahre mit der Schwebefähre</i>	
 Kaisers Geburtstag	118
<i>Ein Stimmungsbild aus Osten an der Oste im Winter 1909</i>	
 Den Fluss überwinden	123
<i>Geschichte der Schwebefähre Osten – Hemmoor</i>	
 Historische Daten und Fakten	156
 Autoren und Mitarbeiter, Bildnachweis	160



Osten an der Oste mit Schwebefähre, Fährkrug und Fährplatz.

Editorial

Besondere Geburtstage verdienen eine besondere Würdigung – besondere Geburtstage eines ganz besonderen Denkmals allemal. So ist es denn eigentlich eine Selbstverständlichkeit, dass die „Fördergesellschaft zur Erhaltung der Schwebefähre Osten-Hemmoor e.V.“ sich ein Buch zum 100. Bestehen dieses Wahrzeichens von der Oste wünschte. Überfällig ist es, denn außer einer schlichten, etwas in die Jahre gekommenen Broschüre hat der Verein nichts, was die bewegte Geschichte und die besondere Technik diese einmaligen Baudenkmals in Schrift und Bild dokumentiert. Das wird nun mit dem vorliegenden Bild- und Infoband nachgeholt.

Verein und Verlag konnten mit der Heimatforscherin Gisela Tiedemann (Wingst) und „Spiegel“-Autor Jochen Bölsche zwei profunde Kenner der Geschichte der Fähre gewinnen. Bölsche führt zunächst in die Besonderheiten der Flusslandschaft des größten Nebenflusses der Unterelbe ein.

In 25 Geschichten aus 100 Jahren Fährgeschichte hat der Journalist allerlei Kurioses, Geheimnisvolles, Spannendes, Skurriles und Wissenswertes zusammengetragen. Der Ostener konnte sich beim Blick aus dem Fenster seines Arbeitszimmers beim Schreiben inspirieren lassen, wohnt er doch der Schwebefähre direkt gegenüber.

Intensiv in alten Dokumenten gestöbert hat Gisela Tiedemann und im zweiten Hauptteil dieses Buches die detaillierte Geschichte der Fähre von ersten Planungen bis zur Stilllegung nach Fertigstellung der Ostebrücke im Jahre 1974 aufgearbeitet.

Beiträge der Denkmalschützerin beim Landkreis Cuxhaven, Birgit Greiner, zur Bedeutung des technischen Baudenkmals, ein Porträt über den Fährwirt Horst Ahlf, geschrieben von dem Journalisten und Autoren Jürgen Petschull, sowie fiktive Szenen zum Ostener Winter 1909 – dem ersten nach Inbetriebnahme der Fähre – von dem Ostener Heimatschriftsteller Frank auf dem Felde runden den vielfältigen Textteil ab. Richtige Hingucker sind neben den vielen dokumentarischen historischen Fotos die kunst- und stimmungsvollen Aufnahmen von der Fähre von dem Ostener Fotografen Nikolaus Ruhl.

Insgesamt ist dieses Buch nicht nur eine ebenso spannende wie ausführliche Dokumentation der Geschichte der Fähre, sondern ein Abriss aus 100 Jahren deutscher Heimatgeschichte von Osten an der Oste im nassen Dreieck zwischen den großen Schwestern Elbe und Weser.



Vorstandsmitglieder und Fährmänner (v. l. n. r.): Lothar Valentin, Stefan Buck, Erwin Bergander, Horst Ahlf, Karl-Heinz Brinkmann, Heinz Thedrian, Erika Borchers, Erich Meyer, Carsten Hubert, Peter Burmester, Hans Wilhelm Saul. Nicht im Bild: Bärbel Zander, Birgit Greiner, Dirk Brauer, Frank Auf dem Felde, Klaus Liedtke, Lothar Klüser.

Die aktiven Fähr-Retter

DIE FÖRDERGESELLSCHAFT ZUR ERHALTUNG DER SCHWEBEFÄHRE OSTEN – HEMMOOR

Eine Truppe aktiver Ostener tut sich kurz nach der Stilllegung der Schwebefähre im Jahre 1974 zusammen und setzt sich das Ziel, dieses einmalige technische Bauwerk zu erhalten und touristisch zu nutzen. Am 17. Oktober 1975 wird von 47 engagierten Kämpfern für den Erhalt der Fähre um den Ostener Fährwirt Horst Ahlf in Osten die „Fördergesellschaft zur Erhaltung der Schwebefähre Osten e. V.“ gegründet. Vom Eigentümer der Fähre, dem Landkreis, bekommt der Verein die Genehmigung zur Wiederinbetriebnahme der „Schwebebahn“ für Zwecke des Fremdenverkehrs. Seitdem kümmert sich die Fördergesellschaft um Instandhaltung und Betrieb des technischen Baudenkmals.

Nach einigen Höhen und Tiefen, Kämpfen um Fördergelder für dringende Sanierungsmaßnahmen und zwischenzeitigen Stilllegungen ist es dem Verein gelungen, die sanierte Fähre zu einem touristischen Highlight für ganz Norddeutschland zu entwickeln. Im Jahr 2008 wurde der Vereinsname in „Fördergesellschaft zur Erhaltung der Schwebefähre Osten - Hemmoor e. V.“ erweitert. Die Vereinsziele sind nun laut Satzung „die Förderung der Erhaltung und des Betriebes der Schwebefähre Osten an der Oste, die Förderung des Interesses der Öffentlichkeit an dem Baudenkmal Schwebefähre, die Förderung der Heimatpflege in Osten und die Zusammenarbeit mit anderen Schwebefähren im Rahmen eines Bundes- und eines Weltverbandes“.

Eine 2003 auch auf Betreiben Ostens gegründete „World Transporter Bridges Association“ setzte sich zunächst das Ziel, die älteste Schwebefähre der Welt bei Bilbao (Spanien) zur Weltkulturerbestätte erheben zu lassen – was binnen vier Jahren gelang. Seither konzentrieren sich die internationalen Aktivitäten darauf, den Unesco-Status auch für die übrigen sieben Baudenkmale dieser Art zu erkämpfen, darunter die Schwebefähren Rendsburg – Osterrönfeld und Osten – Hemmoor. Getragen werden diese Bemühungen von einem Arbeitskreis deutsche Schwebefähren innerhalb der Arbeitsgemeinschaft Osteland e. V., dem auch Vertreter der vier deutschen Schwebefähren-Orte angehören und dessen Sprecher der Ostener Jochen Bölsche ist. Ein erster Vorstoß zugunsten des Unesco-Titels für die Oste-Fähre scheiterte 2007. Zurzeit streben die deutschen Schwebefähren unter Federführung des Rendsburger Bürgermeisters Andreas Breitner eine internationale Gemeinschaftsbewerbung der sieben Schwebefähren um den Unesco-Titel an. Gestellt werden soll der Sammelantrag von der argentinischen Regierung. Einer Bewerbung aus Südamerika, das bislang auf der Liste der Welterbestätten stark unterrepräsentiert ist, werden relativ gute Aussichten eingeräumt.

Während dieses Buch in Druck ging, türmten sich vor den Fährfreunden schon wieder neue Probleme auf. Aus finanziellen Gründen beschloss die CDU-geführte Cuxhavener Kreistagsmehrheit im März: „Bei der Schwebefähre Osten soll der Betriebsaufwand auf das Niveau der Verkehrssicherungspflicht beschränkt werden. Das bedeutet, dass auch der Aufwand auf ein Mindestmaß reduziert wird; von neuen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Verkehrsbetriebes wird abgesehen.“ Soll heißen: Während der Rost unablässig weiter am Gitterwerk nagt, soll der Kreis bei einer nächsten Stilllegung im Zweifel auf eine Wiederinbetriebnahme seines einzigen Baudenkmals von nationaler Bedeutung verzichten.

Der seit Jahrzehnten währende Kampf der Fährfreunde gegen Ignoranz und Kulturvergessenheit ist also noch längst nicht gewonnen.





*Fluss und Dorf aus der Vogel-
perspektive: Osten an der
Oste mit der St.-Petri-Kirche,
Festhalle und Schwebefähre.
Auf anderer Flussseite befin-
det sich der Hemmoorer Orts-
teil Basbeck.*

Schilfwogend, nordseefrisch, wundergrün

DIE OSTE – FLUSS DER LACHSE, FLUSS DER DEICHE, FLUSS DER FÄHREN

Von Jochen Bölsche

Der Fluss, zu dessen Wahrzeichen die Schwebefähre geworden ist, gibt Anlass zu mancherlei Missverständnissen. Das beginnt schon beim Flussnamen, den Generationen von Forschern auf die ähnlich lautende Himmelsrichtung Osten zurückgeführt haben. Mittlerweile aber scheint sich die Auffassung von Deutschlands bekanntestem Namensforscher Professor Jürgen Udolph durchzusetzen, Osten leite sich von dem vorgermanischen „ausa/austa“ ab, einer Wortwurzel, die schlicht „Gewässer“ oder „gießen“ bedeutet und auch in Ostern steckt, dem traditionellen christlichen Tauffest. Die Alteingesessenen übrigens sagen nie „Ossste“, mit kurzem O, sondern stets „Oooste“ mit langem Vokal, wie in Ostern.

Gelegentlich kommt es zu akustischen Missverständnissen. Wer etwa in Hamburg von einem Ausflug „an die Oste“ erzählt, wird bisweilen gefragt: „Wo denn da an der Ostsee?“ Auf die Antwort, der Fluss sei gemeint, heißt es häufig: „Ach so, die Este ...“ Denn der Horizont vieler Hanseaten endet an den Kirschblütenflüssen ihrer Ausflugsregion Altes Land, während der längste und vielfältigste niedersächsische Nebenfluss der Elbe, weit draußen jenseits des Speckgürtels, lange Zeit nahezu unbekannt war. So kommt es auch, dass Kreuzworträtsel-freunde auf der Suche nach einem „linken Nebenfluss der Elbe“ mit vier Buchstaben gewöhnlich „Este“ eintragen – und sich erst korrigieren, wenn sie bemerken, dass der „männl. Verwandte“ der Onkel ist und nicht der Enkel.

Ein hübsches Fehltrail unterläuft gelegentlich Touristen, die eines der 4,9-PS-Wohnboote chartern, mit denen man auf der Oste ohne Sportbootführerschein fahren

darf. „Der Fluss fließt ja rückwärts“, entfährt es erstaunten Landratten aus Süd-, West- oder Ostdeutschland – sie können sich nicht vorstellen, dass Neptun, der Herr über Ebbe und Flut, noch so tief im Binnenland regiert, sogar bis hinauf zum ersten Wehr in Bremerförde, 75 Kilometer von der Küste entfernt.

Weil mit den Gezeiten immer wieder auch verheerende Hochwasser die Anrainer heimsuchten, haben die Menschen an der Oste früh versucht, den Fluss bis in die Gegend um Bremervörde mit Deichen zu zähmen. Hohe Deiche erforderten Segelschiffe mit entsprechend hohen Masten, hohe Masten wiederum verboten den Bau fester Brücken. So kam es, dass die Oste bis weit ins vorige Jahrhundert hinein – bis Motorschiffe die Segler ablösten – ein Fluss der Fahren war (und 1909 zum Fluss der Schwebefähre wurde).

Von den früher rund 30 Kahn- und Prahmfahren sind gerade mal zwei Personenfahren erhalten geblieben, in Gräpel und Brobergen. Einen legendären Ruf genoss der Gräpeler Fährmann und Gastwirt Helmut Plate, der – „Fährmann, hol über“ – Jahrzehnte lang seine handbetriebene Seilfähre über den Fluss zog. Am Gräpeler Hafen erinnert heute die Holzskulptur „Ostekucker“ an den 2007 verunglückten Fährmann Plate, dem zu Ehren der Volksmund die Oste „Rio de la Plate“ nannte und Österreichs Post eine Sondermarke herausgab.

Ein Überbleibsel vergangener Zeiten, von Touristen geliebt und von Fährfreunden gepflegt, ist auch die letzte Motorfähre auf der Oste in Brobergen. Dort lässt sich erfahren, dass Fährstellen wie auch Furten früher strategisch wichtige, häufig



Wohnboote in Hechthausen
„Der Fluss fließt ja rückwärts“



Handbetriebene Fähre in Gräpel (2006)
Sondermarke für den „Rio de la Plate“



Motorisierte Fähre in Brobergen
Überbleibsel vergangener Zeiten





Ostepartie bei Geversdorf
Neptun regiert bis Bremervörde



Fahrgastschiff „Mocambo“
Einstmals ein Alsterdampfer



Rolandfest in Brobergen
Erinnerungen ans Blutgericht

umkämpfte Kontroll- und Zollstellen waren. Im Broberger Fährkrug sind die Relikte einer jener palisadenbewehrten Niederungsburgen ausgestellt, wie sie die gesamte Oste früher säumten – von Burgsittensen über die Karlsburg und Kranenburg bis zur einstigen „Schlickburg“ an der Ostemündung bei Neuhaus. Gegenüber dem Broberger Fährhaus steht die Nachbildung einer urkundlich belegten Rolandfigur, die dort um 1600 die Machtansprüche und die Blutgerichtsbarkeit der Broberger Ritter manifestierte.

Eine Burg wachte auch über jene Furt („Vörde“), der Bremervörde, einstmals beherrscht von den Bremer Erzbischöfen, seinen Namen verdankt. Dort führte der „Ochsenweg“ durch die Oste, über den alljährlich bis zu 30.000 Ochsen von Jütland nach Holland getrieben wurden. Später wurden in der Nähe des heutigen Sportboothafens Torf aus dem nahen Teufelsmoor und Buschwerk für Uferbefestigungen umgeschlagen, was der Stadt den Ruf eintrug, „größter Stackbuschhafen Europas“ zu sein. Wilhelm Busch widmete ihr den Reim: „Schön ist's auf der ganzen Erde, am schönsten doch in Bremervörde.“

Die Vördestadt, zu deren heutigen Attraktionen neben dem Bachmann-

museum ein Natur- und Erlebnispark am Vörder See zählt, trennt die Untere Oste von der Oberen Oste. Die beiden Flussabschnitte, obwohl ungefähr gleich lang, könnten kaum unterschiedlicher sein.

Im Norden zeigt sich die Oste als mächtiger, stellenweise 14 Meter tiefer und bis zu 200 Metern breiter Tidestrom mit schilfgesäumten Mäandern und rund fünfeinhalb Meter hohen Deichen, auf denen gemächlich Schafe grasen. Hier, wo die Luft nach Salz schmeckt, ist der maritime Charakter allgegenwärtig.

In Gräpel, Osten, Oberndorf, Geversdorf und Neuhaus haben dörfliche Werften einst Segelschiffe auf Kiel gelegt, mit denen Walfänger zwischen 1766 und 1816 auf Grönlandfahrt gingen. Später wurden Ziegel, Obst und Torf über die Oste in die großen Städte geschippert.

Die Einstufung der Oste als „Bundeswasserstraße“ ist heute nur mehr eine Reminiszenz an jene Tage, als in Hemmoor noch Portlandzement produziert, mit einer Pferdebahn zum Hafen Schwarzenhütten transportiert und von dort aus über die Oste in alle Welt verschifft wurde – sogar nach New York, wo „Lady Liberty“, die Freiheitsstatue, auf Zement von der Oste ruht.

Seit dem Produktionsende im Jahre 1983 erinnern in Hemmoor nur noch ein Tauchrevier in der gefluteten ehemaligen Kreidegrube und das benachbarte „Deutsche Zementmuseum“ mit der ehemaligen Oste-schute „Hemmoor 3“ an längst vergangene Zementzeiten. Der Industriehafen Schwarzenhütten dient Sportschiffern heute als Marina.

Entlang der Unteren Oste errecken sich zunächst Moorkolonien wie Ostendorf, angelegt von dem königlich hannoverschen Moorkommissar Jürgen Christian Findorff (1720-1792), der in Iselersheim neben der Findorff-Kirche begraben ist. An ihn und das Schicksal der ersten Moorkolonisten-Generationen („Der ersten der Tod, der zweiten die Not, der dritten das Brot“) erinnert im benachbarten Heimatmuseum eine Dauerausstellung. Weiter stromabwärts windet sich der Fluss vorbei an Dörfern mit alten Spitzturmkirchen, an Fachwerkhäusern und an idyllischen Obsthöfen, quer durch das Zuchtgebiet der edlen Hannoveraner Pferde, für die sich auf Auktionen schon mal 400.000 Euro und mehr erzielen lassen.

Ob die bewaldete Wingst rund um den „Deutschen Olymp“, an dessen Hang ein kinderfreundlicher Zoo mit Wolfs- und Bärengehege versteckt ist; ob Osten mit seinem bizarren Buddelmuseum; ob Neuhaus mit der Traditionsfirma Ulex, wo der Kultschnaps Absinth entsteht, dem angeblich eine grüne Fee innewohnt – zu all diesen beschaulichen Orten, die ein wenig an die „Sommerfrischen“ verflossener Zeiten erinnern, passt der Slogan des Schwebefährndorfes: „Dem Alltag entschweben ...“

Hier an der Unteren Oste, unter Reet hinterm Deich, lebt auch der Schauspieler und Lilo-Wanders-Darsteller Ernie Reinhardt, der gern über seine wahre Liebe



Quellentental in der Wingst
Waldgebiet mit Wölfen und Bären

Obere Oste bei Minstedt
Mäander mit Libellen und Eisvögeln





Die Geheimnisse der Schwebefähre

25 GESCHICHTEN AUS 100 JAHREN

Von Jochen Bölsche

Rund um den „Eiffelturm des Nordens“ haben sich in den 100 Jahren seiner Existenz viele nie zuvor erzählte Begebenheiten zugetragen. Der unmittelbar an der Schwebefähre lebende „Spiegel“-Autor Jochen Bölsche, Vizepräsident des Weltverbandes der Schwebefähren und Initiator der gemeinnützigen Arbeitsgemeinschaft Osteland e.V., enthüllt, dass ein angeblicher Fährkonstrukteur und Eiffel-Schüler in Wahrheit nie existiert hat und dass der einflussreichste Fährenförderer der Kaiserzeit dem Schriftsteller Thomas Mann als Vorbild für den chauvinistischen Protagonisten seines Romans „Der Untertan“ diente. Dargestellt werden kuriose technische Vorläufer der Schwebefähre sowie ihre Vettern und Schwestern in aller Welt, aber auch die jahrzehntelang tabuisierten Geschehnisse der Nazizeit und die vielen Versuche, das Baudenkmal verschrotten oder verrotten zu lassen – oder aber es zum Weltkulturerbe zu erklären.

In folgenden 25 Geschichten aus 100 Jahren Fährgeschichte berichtet Bölsche außerdem, was Prominente wie den Dichter Peter Rühmkorf und den spanischen König Juan Carlos I. mit der Fähre verbindet. Er erzählt von blutrünstigen Morden und literarischen Liebeserklärungen, von Schwebefähren in Film und Fotokunst und von Leben und Laster im einstmals „sündigen Dorf“ Osten. Sogar die Fauna über und unter der Fähre wird zum Thema: Droben kreisen die klügsten Vögel der Welt, unten schwimmt der Lachs, der König der Fische, und angeblich noch immer – wie in den Kneipen am Fluss stocksteif behauptet wird – der als ausgerottet geltende Kaviarfisch Stör. Geheimnisse über Geheimnisse ...

Das Phantom der Fähre

1908: DER ANGEBLICHE ERBAUER UND EIFFEL-SCHÜLER
LOUIS PINETTE HAT NIE EXISTIERT

Wer hat die Ostener Schwebefähre entworfen? Als Konstrukteur nennen im Frühjahr 2009 über hundert Websites – laut Google exakt 140 – einen „Louis Pinette“, der im weltweiten Netz regelmäßig als „französischer Ingenieur“ und als „Schüler des Eiffelturm-Erbauers Gustave Eiffel“ bezeichnet wird. Diese, zweifellos werbewirksame, Version ist purer Nonsense, wie ein Blick in die Archive verrät, die im Vorfeld des 100-jährigen Bestehens verstärkt genutzt worden sind. Den so oft zitierten „Louis Pinette“ hat es nie gegeben.

Dutzende von vergilbten Originalschreiben sind vielmehr von einem „Max Pinette“ unterzeichnet worden, der 1908/09 als Bauleiter die Montage der Schwebefähre überwacht hat. Und dieser Max Pinette war kein Franzose, sondern ein Berliner jüdischer Abstammung mit lediglich französisch klingendem Namen. Für irgendeine Verbindung mit Eiffel lassen sich bislang keinerlei Belege finden.

Sicher ist dagegen, dass der damals existente Pinette, Vorname Max, die Ostener Schwebefähre weder erdacht noch gar konstruiert hat. Eine (namentlich nicht zuzuordnende) Bleistiftskizze, die zusammen mit alten Ratsprotokollen im Jahre 1903 abgeheftet worden ist, deutet darauf hin, dass die Idee, in Osten statt der ursprünglich projektierten Drehbrücke eine der damals populären Schwebefähren zu bauen, im Kreise der lokalen Honoratioren entstanden sein könnte.

Auch eine in den Akten abgelegte erste Blaupause, auf 1903 datiert, stammt nicht von Pinette (den in Osten damals niemand kannte), sondern von dem Neuhäuser Wasserbauinspektor Abraham. Konstruiert worden ist die Fähre – offenbar weitgehend nach Abrahams Vorstellungen – im MAN-Werk Gustavsburg bei Mainz.

Der von der Gemeinde Osten per Beschluss vom 27. April 1908 als Bauleiter angeheuerte Berliner Diplom-Ingenieur Max Pinette (Monatsgehalt: 350 Mark plus 100 Mark Bauzulage) hat lediglich die Montage der angelieferten Fertigteile überwacht und einige statische Änderungen durchgesetzt.

Wie ist die Legende von dem „französischen Ingenieur“ und „Eiffel-Schüler“ namens „Louis Pinette“ entstanden? Hat irgendein „He lücht“, wie Gästeführer in Norddeutschland liebevoll bezeichnet werden, die Story schlicht erfunden?

Noch in der 1985 erschienenen „Chronik des Kirchspiels Osten“ des damaligen Ortsheimatpflegers Richard Rüsche wird der Bauleiter korrekt als Berliner Ingenieur Pinette (ohne Vornamen und ohne Eiffel-Verbindung) bezeichnet. Ein Jahr zuvor, am 22. September 1984, war der falsche „Louis“ in Verbindung mit dem Eiffelturm-Erbauer in der Presse aufgetaucht: in einem Artikel der „Harburger Anzeigen und Nachrichten“.

Fortan schien das Phantom allgegenwärtig.

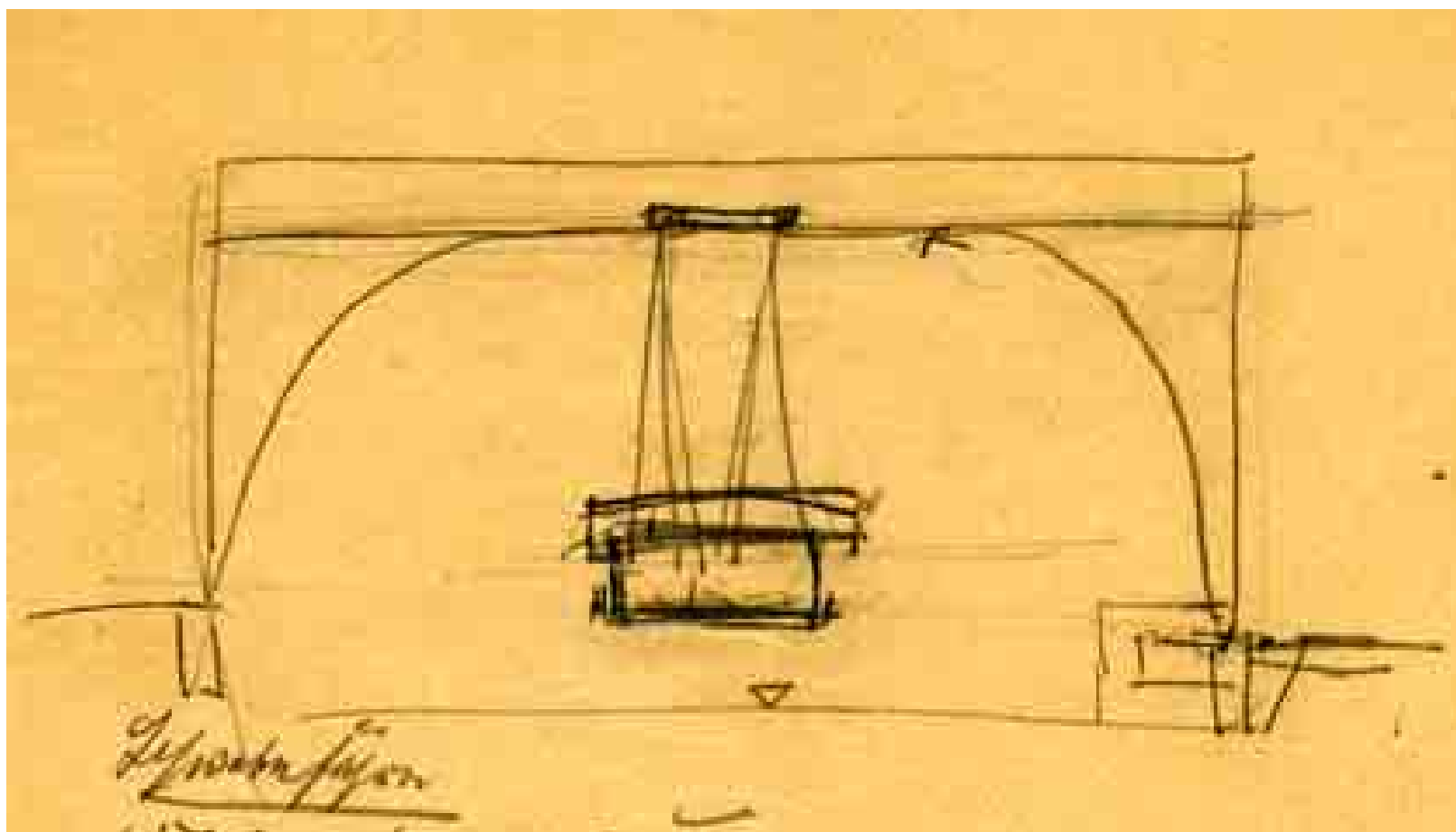
In einer Reportage der Deutschen Presseagentur (dpa), die im August 1998 von vielen Zeitungen abgedruckt wurde und die als einzigen Gewährsmann einen Ostener Wirt namentlich nennt, heißt es wörtlich: „1909 konstruierte Louis Pinette, ein Schüler des berühmten Ingenieurs Alexandre Gustave Eiffel, die Schwebefähre in Osten.“ Die griffige und scheinbar schlüssige Lesart wurde in den folgenden zehn Jahren von vielen aufgegriffen und mangels besseren Wissens weiterverbreitet.

In Presse, Funk und Fernsehen sowie im Internet, von der Website des Ostener Hotels Fährkrug bis hin zur Homepage der Deutschen Stiftung Denkmalschutz, geistert seither der falsche Louis umher. Erste Zweifel kommen auf, als es misslingt, zur Vorbereitung des hundertjährigen Bestehens der Fähre irgendein Foto des vermeintlichen Eiffel-Schülers aufzutreiben.

Erst eine Sichtung der Originalakten von einst bringt Aufschluss über den Ingenieur aus Berlin, der in Osten vor 100 Jahren

Max Pinette im
Verbindungsblatt
Berliner Diplom-Ingenieur als
Bauleiter an der Oste





Schwebefähren-Skizze aus den Ostener Gemeindeakten (1903): Eine Idee aus dem Kreis der Dorf-Honoratioren?

offenbar nicht immer gut gelitten war. Nach einem Unfall mit tödlichem Ausgang, der ihm angelastet wurde, blieb Max Pinette der Einweihung des Bauwerks am 1. Oktober 1909 fern. Er entschuldigte sich per Telegramm, er sei „leider im letzten Augenblick verhindert“. Es folgte eine lange, heftige Kontroverse mit Bürgermeister Wilhelm August Lohse über die Frage, ob Pinette nach Bauabschluss auch noch zur Rechnungsprüfung verpflichtet sei.

Wer nun war jener Max Pinette aus Berlin-Charlottenburg? Internet-Recherchen nach Männern dieses Namens führen beispielsweise zu einem Max Pinette, Mitglied des Reichsbundes jüdischer Frontsoldaten, zu einem weiteren Max Pinette in einem Verzeichnis mit dem Titel „Deutsche Juden als Bibliophilen und Antiquare“ sowie zu einem Markus Max Pinette auf einer „list of names of soldiers with jewish religion from Königsberg“ – doch weder Ort noch Geburts-

jahr passen zu dem Ostener Bauleiter.

Fündig wird erst, wer auf die raren Ausgaben einer „Monatsschrift des Bundes Jüdischer Corporationen“ stößt, die vor dem Ersten Weltkrieg unter dem Titel „Der Jüdische Student“ erschienen ist. Die Ausgabe vom 17. März 1908 nennt als Mitglied des Präsidiums einen „Dipl. Ing. Max Pinette“ aus der Grolmannstraße 21 in Berlin-Charlottenburg – das ist die Heimatadresse des späteren Ostener Bauleiters.

In der Ausgabe vom April 1907 findet sich eine weitere Angabe über den „Alten Herrn“ (A. H.) der schlagenden Verbindung: „A. H. Pinette erhielt eine Anstellung als I. Assistent im Statischen Büro der Kgl. Techn. Hochschule.“

Wie ergeht es vor, im und nach dem ersten Weltkrieg dem jungen jüdischen Statiker, nachdem er aus Osten nach Berlin zurückgekehrt ist?

Über sein Wohnviertel Charlottenburg, in

dem auch die Redaktion der von Pinette mit herausgegebenen Zeitschrift „Der Jüdische Student“ ihren Sitz hatte, heißt es in einer Berliner Studie: „Unmittelbar nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten begannen auch die Repressalien gegen die Juden in Charlottenburg. Hier lebten 27.000 von den etwa 160.000 Berliner Juden. Es war die größte Zahl von allen Berliner Bezirken. Die Boykottaktion gegen jüdische Geschäfte am 1. April 1933 betraf den Kurfürstendamm und Tauentzien besonders hart. Auch die Pogromnacht vom 9. auf den 10. November 1938 hinterließ in Charlottenburg besonders auffällige Spuren. Wiederum Kurfürstendamm und Tauentzien waren von Glasscherben übersät, und es gab Plünderungen in den zerstörten Geschäften. Die große Synagoge in der Fasanenstraße brannte aus.“

Hat der einstige Bauleiter nach der Machtübernahme der Nazis versucht, Berlin

Welt der Schwebefähren

DIE LETZTEN ACHT IHRER ART



BUENOS AIRES – Amerikas letzte Schwebefähre

Eine Schwebefähre in Duluth im US-Staat Minnesota wurde 1925 in eine Hubbrücke umgewandelt, eine andere in Rio de Janeiro 1935 abgerissen. Seither steht Amerikas einzige Schwebefähre in Argentinien in der Hauptstadt Buenos Aires. Im Stadtteil La Boca überbrückt die 1914 erbaute Stahlkonstruktion den Riachuelo – in der Heimat des Tango und unweit des Stadions "La Bombonera", wo der berühmte Fußballklub Boca Juniors spielt, der Berühmtheiten wie Maradona hervorgebracht hat. Rund 200 Meter neben der längst stillgelegten Schwebefähre wurde 1940 eine Hubbrücke eröffnet. Beide Bauwerke heißen – nach einem früheren Staatspräsidenten (1874 bis 1880) – Puente Nicolás Avellaneda.



MIDDLESBROUGH – Bridge Over Troubled Water

Mit fast 70 Metern Höhe und 260 Metern Länge ist die Schwebefähre, die seit 1911 im nordenglischen Middlesbrough den Fluß Tees überbrückt, das weltweit größte Bauwerk dieser Art, das noch in Betrieb ist. Mustergültig erhalten, befördert die Schwebefähre täglich insgesamt 750 Passagiere und 600 Fahrzeuge. Neben der "transporter bridge" hat Middlesbrough ein Schwebefähren-Museum gebaut. Früher wichtigste Industriemetropole Nordenglands, sucht die Hafenstadt Wege aus ihrer schweren Strukturkrise. Berühmt wurde die Schwebefähre durch eine BBC-Fernsehserie, in deren Folge "Bridge Over Troubled Water" sie eine zentrale Rolle spielt, sowie durch den Ballett-Film "Billy Elliot".



ROCHEFORT – Elegant über die Charente

Nirgendwo auf der Welt wurden so viele Schwebefähren gebaut wie in Frankreich – und so viele verschrottet oder im Krieg gesprengt. Den Bau von Schwebefähren beschlossen Rouen, Nantes, Marseille und Bordeaux. Ein weiterer „pont transbordeur“ im französischen Marinehafen Bizerta/Tunesien wurde in Brest wiedererrichtet und 1947 abgerissen. Allein die Fähre in Rochefort (erbaut 1900), die elegant über die Charente führt, ist als Baudenkmal erhalten geblieben. Ähnlichkeiten mit dem Eiffelturm sind nicht zufällig: Der Schwebefähren-Konstrukteur Ferdinand Arnodin (1845 bis 1924) und Gustave Eiffel waren nicht nur Zeitgenossen, sondern auch eng befreundet.



BILBAO – Welterbe im Baskenland

Die "Mutter aller Schwebefähren" wurde 1893 auf Betreiben des Ingenieurs Alfredo Palacio de Elissague in der Nähe des spanischen Bilbao gebaut, über einem Zufluß der Biskaya. Im Bürgerkrieg gesprengt, ist die 45 Meter hohe und 160 Meter lange „Puente Vizcaya“ mehrfach vorbildlich restauriert worden – eine Leistung, die nicht nur mit dem Weltkulturerbe-Titel der Unesco, sondern auch mit dem Denkmalschutz-Preis „Europa nostra“ gewürdigt wurde. Als zweitstärkster Tourismusmagnet des Baskenlandes – nach dem berühmten Guggenheim-Museum in Bilbao – zieht die Schwebefähre alljährlich Tausende von Besuchern an, die per Lift auf die Querstrebe gelangen können, die als Aussichtsplattform gestaltet worden ist.

RUND ZWANZIG SCHWEBEFÄHREN GAB ES WELTWEIT, NUR ACHT EXISTIEREN NOCH. VERTRETER DER SCHWEBEFÄHREN-STÄDTE HABEN SICH 2003 ZUSAMMENGETAN, UM IN EINEM WELTVERBAND GEMEINSAM FÜR DIE ERHALTUNG DIESER BAUDENKMALE UND DEREN EINBEZIEHUNG IN DAS UNESCO-WELTKULTURERBE ZU KÄMPFEN. SEIT 2001 UNTERRICHTET EINE WEBSITE ([WWW.SCHWEBEFAEHRE.ORG](http://www.schwebefaeahre.org)) UND SEIT DEM FRÜHJAHR 2009 AUCH EINE "INTERNATIONALE SCHWEBEFÄHREN-INFOMEILE" IN BASBECK-OSTEN ÜBER DIE WELT DER STÄHLERNEN RIESEN.



NEWPORT – Wie Apollo und Herkules

"So würdig wie Apollo, so stark wie Herkules" – so überschwänglich priesen die Zeitgenossen bei der Eröffnung der Schwebefähre im walisischen Newport im Jahre 1906 den viktorianischen Prachtbau samt seiner Fährgondel mit Türmchen und Ornamenten. Heute ist die für rund drei Millionen Pfund restaurierte Schwebefähre über dem River Usk einer der letzten stolzen Zeugen der einstigen Blütezeit der Hafen- und Industriestadt, die in den letzten Jahrzehnten zum Opfer eines lang anhaltenden wirtschaftlichen Niedergangs wurde. Mit einem großen Festival feierten im Herbst 2006 rund 15 000 Menschen das 100-jährige Bestehen der Schwebefähre, die als eines der Wahrzeichen von Südwales gilt.



WARRINGTON – Lastesel im Chemierevier

Die Beatles-Stadt Liverpool durchfließt der Mersey, nach dem der legendäre „Mersey Sound“ der Pilzköpfe benannt ist - ein Industrie Fluß, an dem einst zwei Schwebefähren standen. Die Fährbrücke zwischen Widnes und Runcorn wurde 1961 durch eine Straßenbrücke abgelöst und umgehend verschrottet. Übriggeblieben ist die „transporter bridge“ von Warrington, die 1916 als weltweit letzte Schwebefähre erbaut wurde und heute auf der „Risk List“ der gefährdeten Baudenkmale steht. Auf dem Gelände der Seifenfabrik „Crosfields Chemicals“, der Urzelle des Lever-Konzerns, diente sie bis 1964 als Lastesel. Seither rottet die 57 Meter lange, im Besitz eines Industriekonzerns befindliche Brücke vor sich hin.



RENSBURG - OSTERRÖNFELD – Eiserne Lady am Kiel-Canal

Bei ihrer Eröffnung im Jahre 1913 galt die Rendsburger Hochbrücke als größtes Stahlbauwerk Europas. Weltweit einzigartig ist bis heute die Kombination dreier Verkehrswege: Bahnverkehr oben auf der Brücke, Schiffsverkehr unten auf dem Nord-Ostsee-Kanal, Straßenverkehr dazwischen auf einer Schwebefähre. Erst nachträglich, auf Drängen der Nachbargemeinde Osterrönfeld, ist der Kanalbrücke eine Fährgondel hinzugefügt worden. Die vom Brückenbaumeister Friedrich Voß konstruierte „Eiserne Lady“ ist zum Wahrzeichen der Stadt und zur Touristenattraktion geworden – ebenso wie der „Welcome Point“ unterhalb der Brücke, direkt am „Kiel-Canal“, der meistbefahrenen künstlichen Schifffahrtsstraße der Welt.



OSTEN - HEMMOOR – Eiffelturm des Nordens

Als am 1. Oktober 1909 die Schwebefähre an der Oste ihren Betrieb aufnahm, hatte sich das Dorf Osten für eines der modernsten Verkehrsmittel seiner Zeit entschieden. Mit 30 Metern lichter Höhe konnte die Fährbrücke den regen Schiffsverkehr auf dem Fluß nicht behindern. Zudem garantierte sie, anders als zuvor Fährkahn und Fährprahm, dem Handelsort selbst bei Eisgang die lebenswichtige Verbindung zum Bahnhof Basbeck-Osten (heute Hemmoor) an der 1881 eröffneten Strecke Hamburg - Cuxhaven. Nach 65 Betriebsjahren wurde die Schwebefähre 1974 durch eine Straßenbrücke ersetzt. Denkmalschützer und eine Bürgerinitiative haben seither alle Pläne verhindert, den "Eiffelturm des Nordens" abzureißen.

Von Krähwinkel herüber ins Paradies

DICHTER UND SCHRIFTSTELLER BESINGEN DAS „WUNDERWERK“ ÜBERM OSTESTROM

In der Mythologie der Völker gilt die Fahrt mit der Fähre seit Jahrtausenden als Symbol des Sterbens. Im über 4500 Jahre alten Gilgamesch-Epos stakt Fährmann Urschanabi den König der Sumerer über die düsteren Wasser des Todes ins Jenseits. Ein eiskalter Hauch umweht den Griechen Charon, der die Seelen der Toten über den Fluss Styx ans Tor zum Hades schippert, ebenso wie den Ägypter Mahaf, der ein Totenschiff aus Papyrus in die Unterwelt steuert.

Gänzlich andere Gedanken als die schwimmenden Fähren weckte das Aufkommen der schwebenden Fähren um die vorletzte Jahrhundertwende. Die „transporter bridge“ im britischen Newport wurde als „würdig wie Apollo“ und „stark wie Herkules“ gepriesen. Die erste deutsche Schwebefähre an der Oste galt den stolzen Zeitgenossen als Ausdruck der Ingeniosität deutscher Ingenieure – und manchem sogar als achtetes Weltwunder.

Bei Dichtern und Schriftstellern produzierte das luftig-filigrane Bauwerk in der Ostemarsch keineswegs Todes- oder Höllenassoziationen, ganz im Gegenteil: Mit der Ostefähre sah sich manch ein Poet mitten mang ins Paradies schweben – zumindest dann, wenn er aus den Dörfern auf dem Gebiet des heutigen Hemmoor in das damals

blühende, Urbanität ausstrahlende Handelsdorf Osten übersetzte, das auf Ansichtskarten auch schon mal als „Stadt Osten“ firmierte.

„In einer Gondel / glitten wir dahin, / hinüber zu neuen Ufern, / von Krähwinkel herüber / ins Paradies“, erinnert sich dichtend der Schriftsteller Peter Schütt, der am Westufer des Flusses aufgewachsen ist, auf der angeblich falschen Seite, auf die manch ein Ostener lange Zeit nur arrogant herabblickte.

Die Landeier aus Dörfern wie Westersode und Heeßel wurden in Osten als „Leepeldörpers“ (Löffeldörfler) und „Steckröbendörpers“ (Steckrübendörfler) verspottet. Für das arme „Basbeck am Moor“, wo Peter Schütt lebte, hatten die Ostener eine besondere Demütigung parat: Die langbeinige Kellerzitterspinne (Pholcus phalangoides) nannten sie nur „Basbecker“, vorzugsweise in der Redensart: „Dor is'n Basbecker, hau em doot.“

Dennoch bewunderten die Erniedrigten und Beleidigten von gegenüber die „Oestinger“, die wiederum ihren Ort bis auf den heutigen Tag als das „Blankenese von Hemmoor“ rühmen. In Osten, so heißt es im Schütt-Gedicht weiter, gab es nun mal „die süßesten Sahnebonbons, / die saftigsten Kirschen im Sommer / und im Herbst die dicksten Äpfel“. Und nicht nur das – offenbar auch die schönsten Deerns.

In seiner „Heimatromanze“ jedenfalls gesteht der Dichter: „Die mich liebteste / kam aus Osten an der Oste. / Tief im hohen Schilfe / bat sie mich um Hilfe. / Löse mir die Zöpfe. / Öffne mir die Knöpfe. / Und so machte sie mich reich / gleich hinter dem Ostedeich.“ Verständlich, dass Schütt solche Hochgefühle auf die Schwebefähre übertrug, „das Wunderwerk in unseren Kindheitstagen“: „Hoch in den Wolken / war die Gondel aufgehängt / an den Achsen vom Himmelswagen.“

Auch mit einem anderen Gedicht hat der

Basbecker Jung', der sich in späteren Jahren vom Hofpoeten der westdeutschen Kommunisten zum bekennenden Moslem gewandelt hat, der Schwebefähre ein literarisches Denkmal gesetzt: „Drüben liegt ein andres Land, / liegt Osten, liegt mein Samarkand. / Zu neuen Ufern trägt mich sutje-sutje / Ostens transzendente Kutsche. / Meine mond- und sternsüchtige Karriere / start ich im Kosmodrom der Schwebefähre.“

Der Hemmoorer Hermann Heckmann hat sich vom Turteln auf der Gondel zu einem Achtzeiler inspirieren lassen: „Auf der Fähre Basbeck - Osten / tauschten wir den ersten Kuss. / Laue Winde uns umkosten, / eine Blüte schwamm im Fluss. / Was wir wie im Traum erlebten, / war so schön, so wunderbar. / Sanft erbebten wir und schwebten - / weil's 'ne Schwebefähre war.“

Dem Drang nach Osten, der Liebe wegen, war auch ein weltbekannter Hemmoorer erlegen, der heute in seiner Heimat allerdings nahezu vergessen ist: der pazifistische Militärhistoriker und Lyriker Alfred Vagts, Jahrgang 1892. In den Schützengräben des Ersten Weltkriegs verfasste er Antikriegsgedichte („Ritt in die Not“), während der Weimarer Republik arbeitete er als Historiker am Hamburger Institut für auswärtige Politik, 1933 schließlich emigrierte er in die USA, wo er in Harvard deutsche Geschichte lehrte und sein international beachtetes Hauptwerk „History of Militarism“ verfasste.

In seinen um 1960 geschriebenen, noch immer unveröffentlichten Memoiren schildert der Sohn des Basbecker Windmüllers, wie sehr ihn als Kind zwei Bauwerke beeindruckten: „Das Dorf, in dem ich aufgewachsen bin, war klein und hatte nur eingeschossige Häuser. Und doch hatte ich es in meiner Kindheit mit Riesen und Ungeheuern zu tun. Vor dem Fenster meiner Schlafkammer erhob



Schwebefähren-Dichter Schütt
"Öffne mir die Knöpfe"







*Vom Kirchturm am andern Ufer
hör ich den nächtlichen Rufer.
Aus der irdischen in die
mondliche Sphäre
trägt mich träumend
die Schwebefähre.*

Peter Schütt

*Aus dem Gedicht :
„Die Schwebefähre von Osten
an der Oste, bei Mondschein vom
anderen Ufer aus betrachtet“*

Ein Baudenkmal ist wieder in Betrieb

EIN ABRISS ZUR TECHNIKHISTORISCHEN BEDEUTUNG DER SCHWEBEFÄHRE

Von Birgit Greiner und Wolfgang Neß

SELTENHEITSWERT — VORBEMERKUNG ZU SCHWEBEFÄHREN

Schwebefähren gehören vom Grundsatz her zur Baugattung der beweglichen Brücken wie beispielsweise die Dreh-, Klapp- oder Hubbrücken. Die Schwebefähren stellen hierbei jedoch einen besonderen Typus dar, da sie weltweit bisher nur in 20 Exemplaren gebaut wurden und bis heute nur noch acht dieser Bauten existieren. Insofern wird im folgenden eine äußerst ungewöhnliche Baugattung zu beschreiben sein.

Die ersten Schwebefähren entstanden im ausgehenden 19. Jahrhundert vor dem Hintergrund der Lösung des Problems, schiffbare Flüsse und Gewässer zu überqueren, ohne eine Behinderung für den Schifffahrtsverkehr, aber auch für den Landverkehr zu sein. Die Jahrhunderte alte Einrichtung von

normalen Fahren stand in der Regel vor dem Problem, von Gezeiten abhängig oder einer Gefährdung durch Hochwasser bzw. Eisgang im Winter ausgesetzt zu sein. Normale Brückenbauten erforderten für die Durchlässigkeit des Schiffsverkehrs zum Teil große Höhen, die nur mit langen Anfahrtsrampen zu bewältigen waren. Dies war zum Teil in dicht besiedelten Gebieten nicht durchführbar und verursachte zudem enorm hohe Kosten. Die dritte Möglichkeit, mit bisher bekannten beweglichen Brücken (s. o.) das Problem zu lösen, scheiterte bei großen Gewässerbreiten einerseits auch an den hohen Kosten, andererseits an der Effektivität der Bewältigung des Landverkehrs durch häufiges Schließen der Brückenquerung bei durchfahrenden Schiffen. Dies war insbesondere auf viel befahrenen Schifffahrtswegen eines der Hauptprobleme, bewegliche Brücken zu installieren.

Erste Anregungen zur Lösung des Problems erhielten die Ingenieure durch das Prinzip der Seilbahn mit Transportkorb (basketferry), die zum Teil noch heute in abgelegenen Gegenden der Welt genutzt werden (zum Beispiel Honduras oder



Freitragende Konstruktion in Osten

Kanada). Ebenso ideengebend war die heute noch existierende Schwebebahn in Wuppertal, deren Vorläufer erstmals auf der Weltausstellung 1900 in Paris vorgestellt wurde. Dass sich der Bau von Schwebefähren etwa auf die Zeit zwischen 1893 (erstes Bauwerk in Bilbao) und 1916 (Warrington) beschränkte, liegt vermutlich an der Tatsache, dass ab den 1920er Jahren der Landverkehr in einem Maße anwuchs, der von den Gondeln der Schwebefähre nicht mehr zu bewältigen war. Offensichtlich entschied man sich seit dieser Zeit überwiegend für starre und permanent zu querende Brückenbauten, die aufgrund ihrer Höhe dem Schiffsverkehr Durchlass ermöglichten.

Die erbauten Schwebefähren unterscheiden sich grundsätzlich in zwei Konstruktionstypen: die freitragende Konstruktion und die abgehängte Konstruktion. Der freitragende Typus entspricht dabei statisch einem Träger auf zwei Stützen, während der abgehängte Typus dem Prinzip der Hängebrücke folgt.

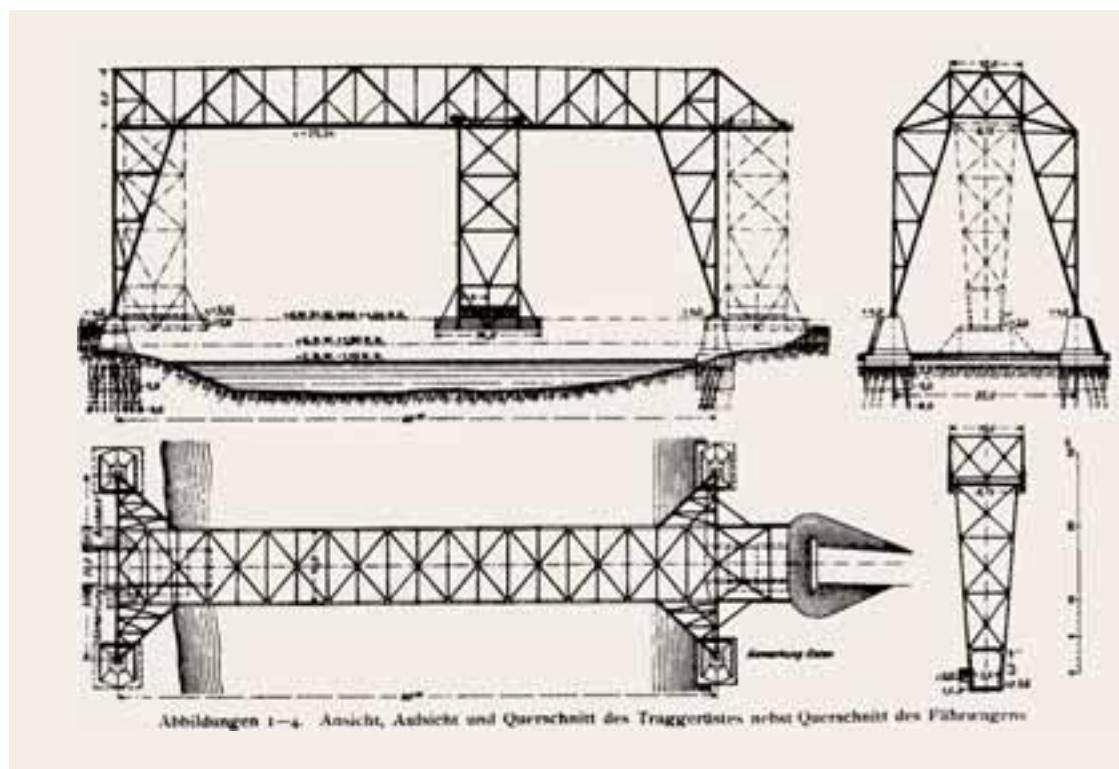


Schwebebahn in Wuppertal

BESCHREIBUNG DER ANLAGE

Die Schwebefähre besteht aus einem Traggerüst in genieteter Stahlfachwerkkonstruktion, bei dem der über dem Fluss liegende Hauptträger, an dem auch die Fahrgondel hängt, auf jeweils zwei Stützen je Ufer gelagert ist. In einem zeitgenössischen Aufsatz in der „Deutschen Bauzeitung“ (Nr. 97, 1909) ist folgende detaillierte Beschreibung veröffentlicht:

„Symmetrisch gegen die gegebene Fährachse sind vier die Oste beiderseitig begrenzenden Betonfundamente hergestellt, welche quer zum Fluss eine Entfernung von Pfeilermitte zu Pfeilermitte von 80 Meter, parallel zum Fluss von 25 Meter haben und deren Auflagerflächen in einer waagerechten Ebene etwa ein Meter unter Deichhöhe liegen. Mit Rücksicht auf den Untergrund – oben Klei, darunter feiner Sand – mussten diese Fundamentkörper noch auf Pfahlrost gesetzt werden. Auf jedem Stützenfundamentpaar eines Ufers erhebt sich ein eiserne, aus räumlichen Fachwerk gebildetes Portal von 25 Meter Spreizweite und einer solchen Lichthöhe, dass die Konstruktions-Unterkante der beiden, die Oste in 80 Meter Stützweite überbrückenden, acht Meter hohen, mit primärem und sekundärem Netzwerk erfüllten Parallelträger, welche einen gegenseitigen Abstand von zehn Meter besitzen, die programmäßige (21 Meter über H.H.) Höhenlage hat und das über Träger-Untergurt und unter den Querversteifungen noch so viel lichter Raum vorhanden ist, dass das Radgestell der Fähre seine waagerechte Bahn ungehindert verfolgen kann. Die dreigurtigen Portalschenkel laufen nach unten in



Konstruktionsplan der Schwebefähre in Osten in der „Deutsche Bauzeitung“ 1909

eine Spitze zusammen, welche in Verbindung mit den stählernen Auflagern des Überbaus stehen. Der ganze Überbau besitzt vier Auflager dieser Art, zwei feste auf der Basbecker und zwei Rollenaufleger auf der Ostener Seite, deren Grundplatten in fester Verbindung mit den betonierten Pfeilerkörpern stehen. ...“

Die Tragkonstruktion der eigentlichen (beweglichen) Fähre besteht ebenfalls aus Stahlfachwerk, das am Untergurt des Hauptträgers aufgehängt ist. Am unteren Ende der Tragkonstruktion befindet sich der Fährponton. Der Antrieb erfolgt mittels Elektromotor über vier Räder, die auf der Schienenkonstruktion des Hauptträgers laufen.

Auf Basbecker Seite endet die Gondelfahrt unmittelbar am Ende des Hauptträgers, während sie auf Ostener Seite noch über den Hauptträger hinaus an einem Kragarm weitergeführt wird, um den Endpunkt zu erreichen. Für den Antrieb waren ursprünglich zwei Elektromotoren zuständig, von denen bis zur Stilllegung nur noch ein Motor in Betrieb war.

ANLASS DER SANIERUNGS-ARBEITEN

Um den Umfang notwendiger Bauunterhaltungsarbeiten an der Schwebefähre Osten zu ermitteln, führte der Landkreis Cuxhaven im Herbst 2001 eine gemeinsame Begehung mit einem Statiker durch. Dabei wurden Schäden unbekannter Herkunft am Schienenträger festgestellt, die eine umgehende Stilllegung der Fähre nach sich zogen.

Es war festgestellt worden, dass sich die geschraubten Verbindungen der Fahrbahnträger teilweise gelockert hatten, so dass die darauf liegende Schiene über den Trägerstößen gerissen war. Nach diversen Prüfungen und Berechnungen unterschiedlichster Art, die keine Lösung des Problems brachten, wurde schließlich ein renommiertes Ingenieurbüro aus Hannover eingeschaltet, das auf die Planung und Sanierung von beweglichen Stahlbrücken und Krananlagen spezialisiert ist und in der Lage war, sowohl die Statik als auch Werkstoffe, Maschinentechnik und Elektroinstallation zu überprüfen. Diesem Büro gelang es letztendlich auch, die

Technische Daten und Fakten

Beginn und Bauausführungen

Auftragserteilung: August 1905
Baubeginn: Ende 1908 mit den Pfeilern, im Frühjahr
1909 mit der Schwebefähre
Fertigstellung: August 1909
Indienststellung: 1. Oktober 1909
Gesamtbaukosten: 180 000 M
Ausführung: Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und
Maschinengesellschaft Nürnberg AG (MAN),
Werk Gustavsburg
Bauleiter: Dipl.-Ing. Max Pinette, Berlin
Elektrische Anlagen: AEG Berlin
Herstellung der vier
Pfeiler für das Fährgerüst: Firma A.D. Hahn, Osten
Bau des Maschinenhauses: Firma Thumann und Diercks, Osten
Brückentyp: Schwebebahn
Bautechnik: Stahlfachwerk, genietet

Unterbau

Verbindung zum Unterbau:

vier stählerne Auflager, zwei feste auf Basbecker Seite, und 2 Rollenaufleger auf Ostener Seite, deren Grundplatten in fester Verbindung mit den betonierten Pfeilerkörpern stehen.

Unterbau:

Vier Betonpfeiler für die Füße der Portale und aus zwei Widerlagern für die Rampen, die zugleich die Anlandevorrichtung für die Fähreinfahrt aufnehmen.

Pfeiler:

Umschlossen von einer Spundwand, deren Oberkante auf -0,50 m steht

Rammtiefe der Spundwand

-4 m bzw. -5 m

Rammtiefe der Pfähle:

-8 m, größten Teils schräg gerammt um auf die Pfeiler wirkenden Horizontalschübe möglichst direkt aufzunehmen

Material der Wand und Zargen:

Kiefernholz

Fundament und Pfeiler:

Mischung von einem Teil Zement, drei Teilen Sand und sechs Teilen Hartbrandziegelbrocken

Ansichtsflächen:

Mischung von einem Teil Zement und einem Teil scharfen Sand, sauber abgeputzt

Maße, Gewichte

Verbaute Stahlmenge: 252 t
Länge: 90 m
Stützweite des Überbaues: 80 m
Konstruktions-Unterkante: 30 m über NN
Höhe des Fach-Gerüsts: 8 m
Gesamthöhe: 38 m
Portal-Weite: 25 m
Tragwand-Abstand: 10 m
Schweberahmen: 8 x 8,75 m
Durchfahrtshöhe beim
höchstem Wasserstand: 21 m

Antrieb

Antrieb: Zwei Elektro-Motoren á 18 kW Gleichstrom mit Pufferbatterie bis 1920, danach Umstellung auf Drehstrom.

Neuer Motor: ab 2001 mit 13 kW.

Motorenhersteller: AEG

Geschwindigkeit: 0,5 m/Sek.

Dauer der Überfahrt: 3 Minuten, heute 8 Minuten

Notbetrieb bei

Stromausfall: Handbetrieb mit zwei Kettenzügen vom Führerstand aus, unter Vermittlung eines Stirnrad-, eines Kegelrad-Vorgeleges des Schneckenantriebes der Hauptantriebswellen

Getriebe

Getriebe: Schneckenrad aus Phosphorbronze und Schnecke aus geschnittenem Stahl, Kugel gelagert in einem staubsicheren mit Öl gefülltem Gehäuse aus Gußeisen

Laufräder: vier Walzengelagerte, mit Phosphorbronze-Buchsen

Lauftrad-Durchmesser ... 140 cm

Lauftrad-Material Thomasflußeisen

Spurweite des

Wagengleises 9,20 m

Bremsen zwei Brems Scheiben mit beiderseitigen hölzernen Klemmbacken, welche vom Führerstand aus durch Elektromagneten, bzw. durch Kettenzüge bedient werden



Gondel

Gondel-Konstruktion: Vollständiges steifes Fachwerksystem, das am Untergurt des Hauptträgers aufgehängt ist.

Plattform: 14 x 3,5 m (ab 1966: 16 x 4,30 m)

Erhöhter Personenstand: 3 x 1,5 m / 4 x 1,5 m

Belag: Eichenholz, heute Betonbeschichtung

Traglast: 12 t, 1939 Erhöhung der Traglast auf 14 t, durch Verstärkungsarbeiten am Stahlfachwerkträger. 1966 erneute Erhöhung der Traglast auf 18 t, durch eine größere Gondel.

Eigengewicht der Gondel: 34 t

Kaisers Geburtstag

EIN STIMMUNGSBILD AUS OSTEN AN DER OSTE IM WINTER 1909

Von Frank Auf dem Felde

Wilhelm August Lohse war an diesem Montagmorgen vor der Zeit aufgestanden. Er stand im dunklen Kontorraum und starrte aus dem Fenster. In die Dunkelheit, hinter der sich dieser vermaledeite Fluss verbarg.

Er fuhr sich mich dem Finger in den steifen Hemdkragen. Lohse war Kaufmann. Trotz seiner fast 70 Jahre war er gerade geblieben, hatte sich nicht gebeugt. Als Geschäftsmann hatte er gelernt Druck zu ertragen, auch wenn der nur vom Hemdkragen kam.

Er liebte es, morgens aus dem Fenster zu sehen und über den Fluss zu blicken. Nicht nur im Sommer, wenn der Fluss und die umgebende Landschaft einem Gemälde gleich dalagen. Und in der Tat, hatte der Kunstmaler Rusch, der auf der anderen Seite der Kirche an der Oste wohnte, sie in wunderbarer Weise auf die Leinwand gebracht.



Dieses Rauschen. Es hatte ihn bereits in der Nacht geweckt. Dieses verdammte, seidige Rauschen. Es erinnerte ihn an das Rauschen der Taftkleider, die die Damen auf den feinen Bällen im „Ostener Hof“ oder „Hohenzollern-Hof“ vorführten. Dieser Fluss mit den immerwährenden Launen der Natur, mit denen man zu leben gezwungen war. Dieses sachte Rauschen bedeutete Eis. Erst dünne Eisplatten, die mit der Tide hin und her gingen. Dann Eisschollen. Das Rauschen würde lauter und lauter werden, sich zum Krachen steigern. Schließlich würde schlagartig Stille eintreten. Diese Stille bedeutete, dass sich eine geschlossene

Eisdecke gebildet haben würde. Erst nach Tagen wäre sie tragfähig genug, um sie zu überqueren.

Das gegenüberliegende Ufer mit dem Bahnhof „Basbeck-Osten“ der Unterelbeschen Eisenbahn würde während dieser Zeit ein unerreichbar fernes Land sein. Der Fährprahm würde festliegen, wie ein gestrandeter Walfisch.

Wilhelm August Lohse seufzte. Warum jetzt, warum ausgerechnet jetzt? In zwei Tagen am 27. Januar 1909 würde Feiertag sein, ein besonderer zumal. Seine Majestät Wilhelm von Gottes Gnaden Kaiser des Deutschen Reiches, König von Preußen würde seinen 50. Geburtstag begehen.

Im Saal des ersten Hauses am Platze, dem „Ostener Hof“ würde wie überall im ganzen Reich eine Jubelfeier mit Festbankett abgehalten werden.

Und er, der Kaufmann Wilhelm August Lohse war seit 1899 der „Hoflieferant“ des Herrn Hotelbesitzer Sundermeier. Für die Lieferung der Delikatessen wie etwa Gänseleberpastete zeichnete das Kaufhaus Lohse verantwortlich.

Er seufzte noch einmal und versuchte die Dunkelheit zu durchdringen.

Früher war alles einfacher, oder nicht?



Im denkwürdigen Jahr 1848 hatte die Loslösung Ostens aus der Gemeinde Altendorf begonnen. Die Bürger hatten die Jahrhunderte währende Bevormundung durch die Grundbesitzer der fetten Ostermarsch abschütteln können. Die Kaufleute und Handwerker, die Hoteliers und Gastwirte verwalteten sich nunmehr selbst. Und er war stolz seit dem Jahr 1891 Vorsteher der Gemeinde Osten zu sein.

Im Jahr 1852 war Osten dann Sitz eines Königlich Hannoverschen Amtes geworden. Das war gut für die Kaufleute. Und was gut für die Kaufleute war, war auch gut für Osten.

Wer aufs Amt oder aufs Gericht musste, um seine Geschäfte zu besorgen, kaufte ein in Osten. Zusätzlich kehrten die Leute ein und verzehrten etwas in den zahlreichen Gaststätten und Restaurationsbetrieben des Dorfes. Eine Stärkung für den Heimweg, der oft beschwerlich war.

Mit dem Bau der Chaussee von Lamstedt nach Wischhafen im Jahre 1862 besserte sich die Lage ein wenig. Aber abseits der befestigten Straße lagen oft grundlose Wege und Pfade.

Reisen unternahm nur derjenige, der wirklich musste. Ansonsten erledigte man seine Wege am besten im Sommer und versah sich dazu mit gutem Schuhwerk. Denn über Pferd und Kutsche verfügten nur die großen Bauern und die wenigen, betuchten Bürger.

Als er im Jahr 1839 das Licht der Welt erblickte, war die Eisenbahn ein Wunderwerk, das die Menschen bestenfalls aus der Zeitung kannten.

Er selbst hatte die Eisenbahn das erste Mal mit Staunen im damals dänischen Altona erlebt.

Auch ein Dampfschiff war schon die Oste hinaufgefahren. Aber ansonsten ging es im Königreich Hannover eher beschaulich zu. Seine Majestät Ernst-August von Hannover hatte verlautbaren lassen, er halte nichts von der Eisenbahn. Er wolle sie nicht. Seine Untertanen sollten nicht genauso schnell reisen können wie er. Auch unter Ernst-Augusts Nachfolger dem blinden König Georg (V) hatte sich kaum etwas gebessert.

Natürlich, so erinnerte er sich, waren alle Lohses gut hannoversche Patrioten und Anhänger des Welfenhause gewesen. Das kannte er nicht anders.

Aber nachdem die Schlacht von Langensalza im deutschen Kriege für Hannover verloren war, wurde man auch in Osten schnell „preußisch“. Erst recht nach dem Sieg über Frankreich 70/71 und der ersehnten Reichseinigung. Wirtschaftlich ging es mit den Preußen bergauf. Der Handel gedieh, selbst wenn die 1880er Jahre schwierig waren. Aber seit Mitte der 1890er Jahre ging es rapide bergauf.

Wilhelm-August Lohse wurde aus seinen Gedanken gerissen. Ein Schatten huschte über den Hof. Anna, das Hausmädchen, war mit den Torfkörben unterwegs. Demnach musste es eben halb 5 Uhr sein. Anna war zuverlässig und klug. Im Gegensatz zu seiner Gattin fand er es einfacher, mit klugen Dienstboten umzugehen. Man musste nicht alles zweimal sagen und auch weniger Aufsicht führen. Und in seinem Hause wurde nicht geprügelt, wie sonst durchaus üblich.

Anna zog sich das Tuch fester um ihre Schultern und hob die zwei großen Körbe wieder auf. Der Mond stand noch am Himmel. Den Weg zum Torfschuppen fand Anna aber wie im Schlaf. Sie war wie jeden Morgen um kurz nach 4 Uhr aufgestanden. Das Bett war klamm. Auf dem Bezug war ihr Atem zu Reif gefroren. Sie hatte ein eigenes Bett. Sicher, das war für sie ein unerhörter Luxus gewesen. Eine eigene Kammer mit einem eigenen Bett. Als sie vor zwei Jahren hier beim Kaufmann und Gemeindevorsteher Lohse in





Den Fluss überwinden

ZUR GESCHICHTE DER SCHWEBEFÄHRE OSTEN – HEMMOOR

Von Gisela Tiedemann-Wingst unter Mitwirkung von Heino Grantz

DIE OSTE UND IHRE SCHIFFFAHRT

Der Name des Flusses Oste – gesprochen mit einem langen o – ist relativ alt, hat nichts mit der Himmelsrichtung Osten mit dem kurzen o-Laut zu tun und bedeutet vermutlich einfach „Wasserlauf“ oder „Fluss“. Die etwa 160 Kilometer lange Oste mit ihrem Zuflussgebiet von etwa 1800 Quadratkilometern entsteht am Rande der Lüneburger Heide bei Tostedt aus vielen kleinen Quellbächen, die sich dann zur eigentlichen Oste vereinigen. Sie fließt zunächst weitgehend Natur belassen und mäandernd in westlicher Richtung, um hinter Zeven nördlich nach Bremervörde abzubiegen. Auf diesem Wege haben sie und ihre kleinen Zuflüsse manche Wassermühle angetrieben. Am Mühlenwehr in Bremervörde angekommen, wechselt die Oste ihren Charakter und ist von hier ab bis hin zu ihrer Mündung in die Elbe ein tideabhängiger Fluss, der an beiden Ufern von Deichen begleitet wird. Am Wehr beträgt der Tidenhub 1,30 Meter, 70 Kilometer weiter an der Flussmündung sind es 2,70 Meter.

Bei Bremervörde ermöglichte eine Furt den Verkehr zwischen Bremen und Hamburg. Dieser Übergang besaß eine außerordentliche Bedeutung und wurde schon früh durch eine Burg geschützt, die ihren Namen Vörde von der Furt erhielt. Erst Jahrhunderte später kam es zum heutigen Namen Bremervörde. Die Burg war von Anfang des 13. Jahrhunderts bis nach dem Dreißigjährigen Krieg landesherrliche Residenz des Erzbischofs von Bremen. Um 1700 gab es in Bremervörde schon drei Ostebrücken, von denen zwei 1945 gesprengt wurden. Heute fließt der Verkehr über die ausgebaute Mühlenbrücke.

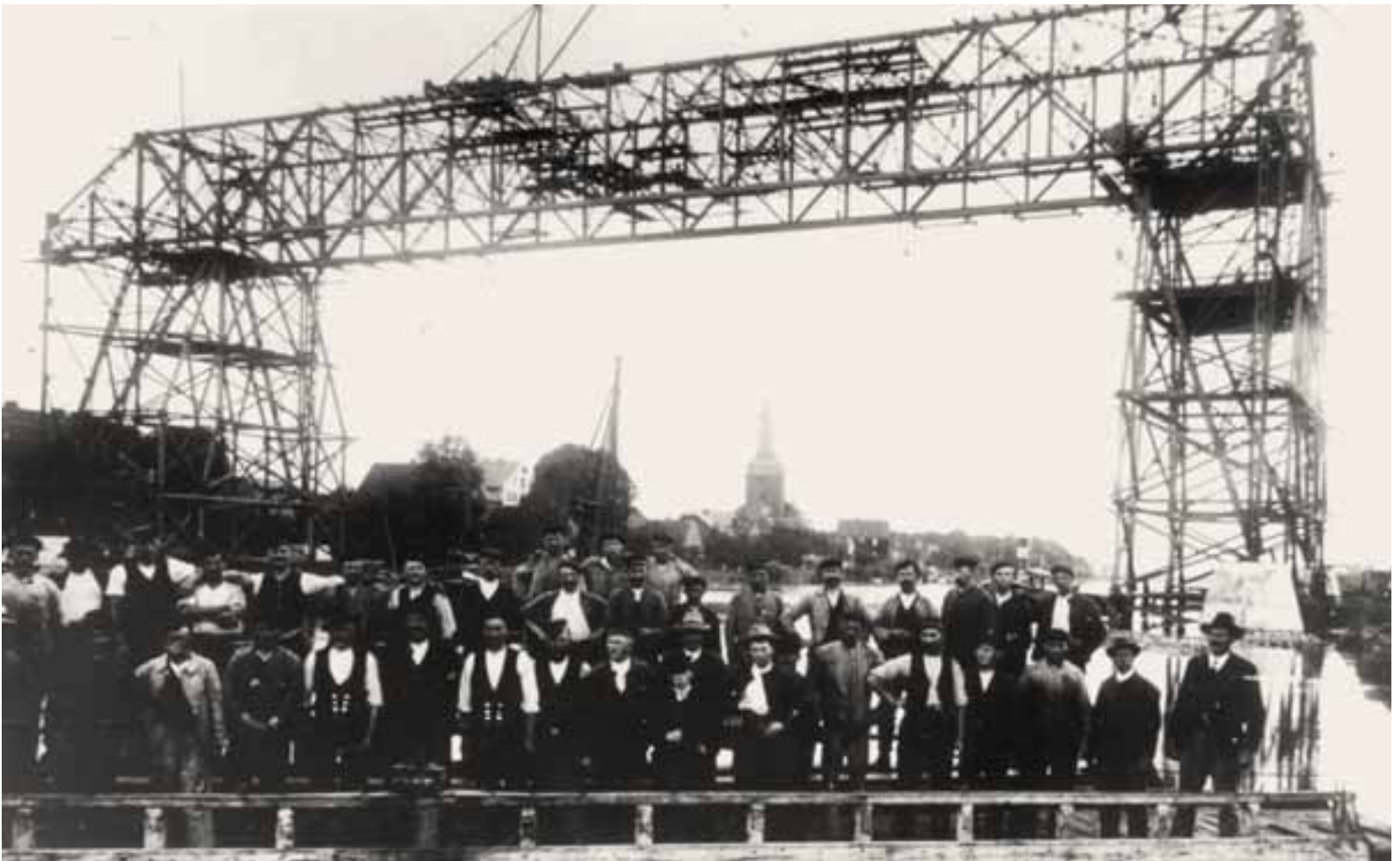


Schiffahrt bei Osten um 1900

Unterhalb des Bremervörder Wehrs ist die Oste für größere Schiffe befahrbar. Viele an das Tidengewässer angepasste Ewer mit ihrem platten Boden transportierten fast alles an Waren, was die Bevölkerung zum Lebensunterhalt benötigte. Handeltreibende Schiffer segelten die Elbe hinauf bis nach Hamburg und entlang der Küsten von Nord- und Ostsee. Handelsgüter waren vor allem Torf, der als Hausbrennstoff benötigt wurde, aber in der Hauptsache für die vielen Ziegeleien in der Marsch unentbehrlich war, und eben diese Ziegel. Aber auch Stackbusch, Sand, Getreide, Stroh und andere landwirtschaftliche Erzeugnisse sowie weitere Massengüter wurden auf dem Wasserweg bequem in größeren Mengen transportiert, vor der Pflasterung der Landstraßen ein unschätzbarer Vorteil.

Reisende zogen häufig eine angenehme Reise zu Wasser einer beschwerlichen

Kutschfahrt auf Straßen mit ausgefahrenen Fahrspuren oder auf von Regen aufgeweichten grundlosen Wegen vor. In vielen kleinen Häfen an der Oste war Ein- und Aussteigen sowie Be- und Entladen möglich. Im September 1839 fuhr zum ersten Mal ein Dampfschiff nach Osten. Nach einer Verkehrszählung aus dem Jahre 1846 befuhren in diesem Zeitraum insgesamt 5680 Fahrzeuge den Fluss. Diese Zahl nahm im Laufe der Zeit vor allem durch die Portland Zementfabrik erheblich zu und umfasste 1896 schon 13.000 Schiffsbewegungen. Für kurze Zeit war in Osten sogar ein Walfangschiff beheimatet. Die Oste selbst war ein fischreiches Gewässer mit Hechten, Brassen, Lachsen, Stören ... Man ist jetzt bemüht, die beiden letzteren wieder in der Oste anzusiedeln. Manchem Fischer am Fluss war ein Auskommen durch gut gefüllte Netze gesichert.



DIE BAUZEIT

Baurat Abraham reichte während der ersten Monate der Bauzeit immer noch Änderungsvorschläge ein, bis schließlich die Firma MAN erklärte, man hoffe, dass nun endlich eine endgültige Entscheidung getroffen würde, denn wegen der ständigen neuen statischen Berechnungen wäre der vertragliche Endtermin sonst nicht einzuhalten. Abraham erreichte aber, die Bausumme von 148.000 auf 145.000 Mark zu drücken.

Im Kostenanschlag war der Tagelohn für verschiedene Arbeiter aufgeführt: ein Monteur bekam 1,50 Mark, ein Polier ebenfalls 1,50 Mark, ein Geselle 1,20 Mark, ein Arbeiter 80 Pfennige und ein Lehrling 50 Pfennige.

Während der gesamten Bauzeit führte Bauleiter Pinette einen regen Schriftverkehr mit der Baufirma. Er musste nicht nur viele plötzlich auftauchende technische, sondern auch finanzielle Probleme der unterschied-

lichsten Arten lösen. Im März 1909 ging es um die Standsicherung der Pfeiler, die von der Firma A. D. Hahn, Inhaber Carl Hahn, in Osten erstellt wurden. Um diese zu sichern, sollten unbedingt Steinschüttungen erfolgen, die aber auf Kosten der Gemeinde gehen würden. Als Baurat Abraham darauf bestand, die Konstruktionsunterkante um fünf Meter zu senken, führte diese Änderung zu großen Neuberechnungen für die Hauptträger. Seit dem 12. Januar 1909 nannte die Baufirma sich Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G (MAN).

Anfang August 1909 war der Bogen der Brücke geschlossen. Nun lud die Gemeinde die Arbeiter und Einwohner von Osten zur Richtfeier am 5. August ein. Dazu war vorgesehen: Ein Abendessen in der Schützenhalle (Butterbrot mit verschiedenen Auflagen) und ein Fackelzug mit anschließendem Komers. Festbeitrag mit Abendbrot 1,- Mark, ohne 0,50 Mark. Familie Claus Drewes

schmierte 336 Butterbrote, das Stück zu 30 Pfennig. Dazu schenkte Drewes 446 Liter Bier aus. Insgesamt kostete die Feier die Gemeinde 223,80 M. Nach dem Richtfest konnte ein großer Teil der reichlich 50 beim Bau beschäftigten Arbeiter Osten verlassen.

Leider waren auch Todesopfer während des Baus zu beklagen. Der Schlosser Strohecker kam beim Versuch, einen Ertrinkenden aus der Oste zu retten, ums Leben. Man fand ihn vier Tage später unter dem Fährprahm. Ihm sollte auf Gemeindekosten ein Granitstein als Denkmal gesetzt werden. Bei späteren Anstricharbeiten verunglückten noch weitere Menschen. Der Anstreicher Schwinghoff erkletterte in betrunkenem Zustand das Gerüst der Schwebefähre und stürzte ab. Ein weiterer Maler kam durch die Berührung mit den Hochspannungsdrähten zu Tode. Ein dritter Anstreicher überhörte das Signal zur Abfahrt der Gondel und erlitt tödliche Quetschungen.

Richtfest Anfang August 1909

FÄHRTARIF UND FÄHR- LEUTE

Nun, da ein Ende des Baues abzusehen war, hatte die Gemeinde neue Probleme zu lösen. Zunächst ging es um den Fährtarif der neuen Schwebefähre. Der vom Gemeindeausschuss ausgearbeitete und zur Genehmigung an den Landrat gesandte Tarif kam mit leichten Abänderungen zurück, wurde so aber von der Gemeinde genehmigt.

Tarif	
für die Schwebefähre zu Osten.	
I. Es sind zu entrichten für jede Fahrt:	
1. für eine Person	5 Pf.
2. für ein Kind unter 10 Jahren (Vater, Mutter, Sohn, Tochter, Bruder, Schwester, Kind)	15 "
3. für ein Kind unter 10 Jahren (Vater, Mutter, Sohn, Tochter, Bruder, Schwester, Kind)	10 "
4. für ein Kind unter 10 Jahren (Vater, Mutter, Sohn, Tochter, Bruder, Schwester, Kind)	10 "
5. für ein Kind unter 10 Jahren (Vater, Mutter, Sohn, Tochter, Bruder, Schwester, Kind)	10 "
6. für ein Kind unter 10 Jahren (Vater, Mutter, Sohn, Tochter, Bruder, Schwester, Kind)	10 "
7. für ein Kind unter 10 Jahren (Vater, Mutter, Sohn, Tochter, Bruder, Schwester, Kind)	10 "
8. für ein Kind unter 10 Jahren (Vater, Mutter, Sohn, Tochter, Bruder, Schwester, Kind)	10 "
9. für ein Kind unter 10 Jahren (Vater, Mutter, Sohn, Tochter, Bruder, Schwester, Kind)	10 "
10. für ein Kind unter 10 Jahren (Vater, Mutter, Sohn, Tochter, Bruder, Schwester, Kind)	10 "
II. Befreiungen:	
1. freie Fahrt haben anerkannt arme Leute.	
2. Befreit sind die zu den unter I. 5—8 aufgeführten Personen aus Gegenständen gehörigen Personen, sofern es nicht über 4 sind, und die zugehörigen Kinder.	
3. Befreit sind Kinder, welche die überführten Personen an sich tragen, oder welche sich auf den überführten Personen befinden.	
III. Zusätzliche Bestimmungen.	
1. Bei Befreiung in der Zeit von 12 Uhr nachts bis 4 Uhr morgens ist das Doppelte der Höhe unter I. zu entrichten.	
2. Die Höhe zu I. sind auch zu entrichten, wenn die Höhe unter I. nicht ausreicht, um die Befreiung zu erhalten, wenn die Befreiung nicht ausreicht, um die Befreiung zu erhalten.	
Dieser Tarif tritt mit dem Zeitpunkt der Eröffnung der Schwebefähre in Kraft.	
Osten, den 20. September 1909.	
Der Regierungs-Präsident.	
L. H.	

Danach ging es um die Fährleute. Ein neun Paragraphen umfassender Vertrag regelte genauestens die Aufgaben des Fährpersonals.

Zu Fährleuten der ersten Stunde wurden Heinrich Jark und Christoph Meyer gewählt, zunächst für den Betrieb der Prahmfähre, aber später auch für die Schwebefähre. Ihnen wurde ein Jahresgehalt von 900 Mark bewilligt.

Heinrich Jark war 36 Jahre lang erst Fährmann, dann Fährschaffner in Osten. Nach seiner Arbeit für die Firma Hahn beim Aufstellen der Pfeiler übernahm er es zuerst, den alten Fährprahm zu bedienen. Als die Gemeinde neben der elektrisch betriebenen Fährgondel zunächst noch Personen mit dem Fährkahn über die Oste setzte, ruderte Heinrich Jark den Kahn auf die andere Seite, bis er dann Fährschaffner wurde und als solcher allerlei erlebte. Er war es, der bei der Einweihung die bunt geschmückte Gondel bei der ersten Fahrt bediente.

Für die Arbeit im Maschinenhaus am Rohölmotor wurde Jacob Hagenah als Schlosser mit einem Jahresgehalt von 1200 Mark eingestellt. Später wurde der benötigte elektrische Strom von der Portland Zement Fabrik bezogen, bis der Anschluss an das Überlandwerk möglich war.

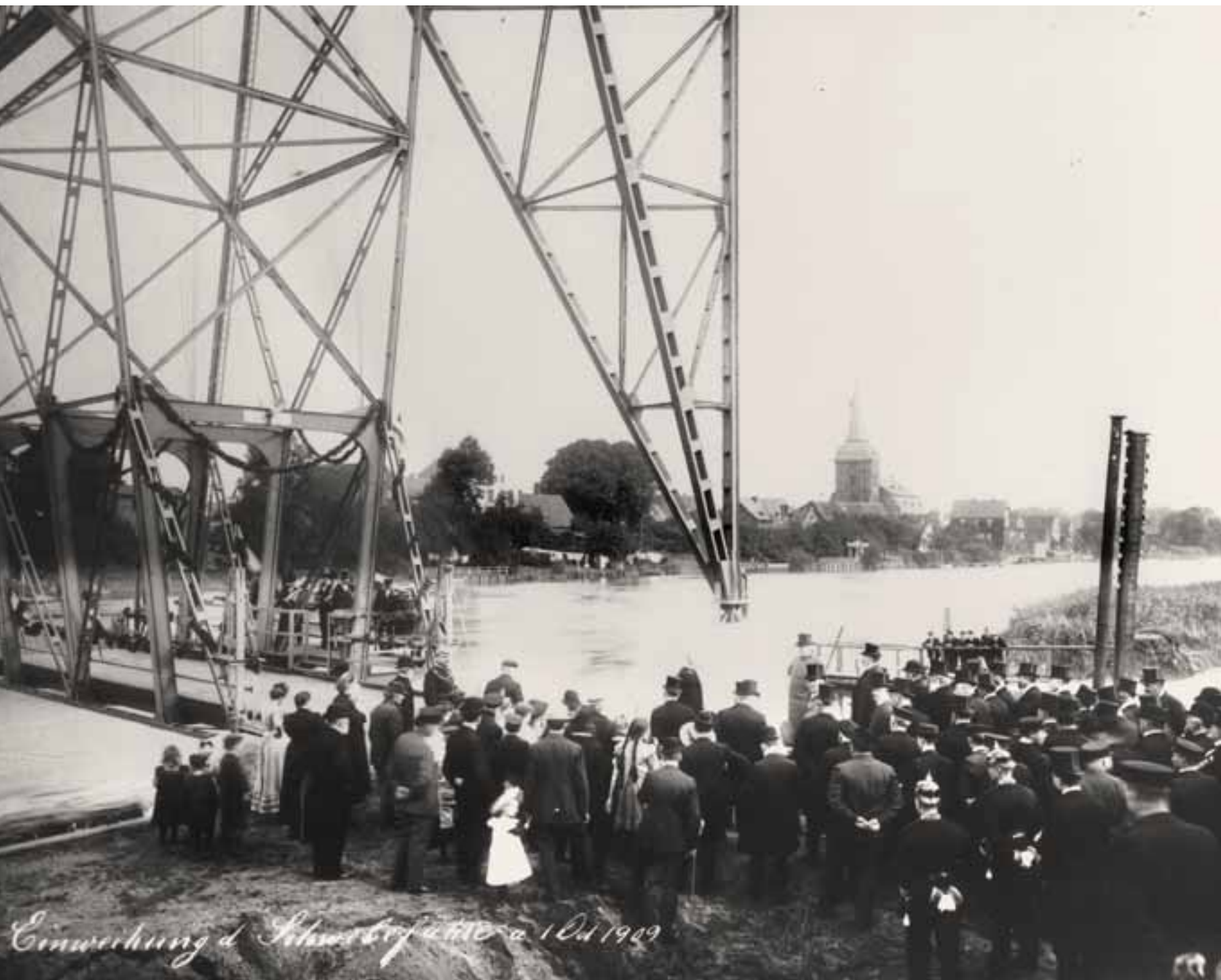
Mitte September 1909 war der spektakuläre Bau vollendet. Der Regierungspräsident bestimmte Sonnabend, den 25. September, vormittags 10 Uhr als Termin für die Bauabnahme, die problemlos vor sich ging. Zu diesem Zweck musste die Fähre zur Probe ein Gewicht von 16,5 Tonnen befördern.

Die Gemeinde plante zur offiziellen Eröffnung am 1. Oktober ein großes Fest und lud, angefangen beim Oberpräsidenten der Provinz, alle prominenten Vertreter der Verwaltung und Geschäftswelt zum Festmahl ein. Leider trafen gerade von den höheren Beamten viele Absagen ein, auch von Dr. Diedrich Hahn, der sich ebenfalls für den Bau der Schwebefähre eingesetzt hatte: „Durch



Der fast 81jährige ehemalige Fährschaffner Heinrich Jark fuhr die erste Schwebefahrt über die Oste am 1. Oktober 1909 bei der offiziellen Inbetriebnahme in Gegenwart des damaligen Oberpräsidenten der Provinz Hannover und vieler anderer Ehrengäste. (Foto: Kuhlmann)

Krankheit hier festgehalten, sende ich herzlichen Glückwunsch zur Einweihung der Schwebefähre. Möge sie einen neuen Aufschwung der Gemeinde einleiten.“ Von der Baufirma MAN wollten zwei Herren an der Feier teilnehmen. Auf Wunsch des Neuhäuser Landrats Freiherrn von Schröder sollte nachmittags 13 Uhr auf der Basbecker Seite (!) eine kurze Einweihungsfeier stattfinden. Daran sollten sich möglichst viele Personen beteiligen und ab 12.30 Uhr freie Überfahrt über die Oste haben. Der Landrat hielt dort auch die Festrede. Anschließend fuhr man



Der Basbecker Anleger bei der Einweihung der am 1. Oktober 1909

