

Osten veranstaltet nun alljährlich einen "Fährmarkt", der, ebenso wie ein geplantes Fährmuseum, Interesse für die Geschichte des dreimal geretteten Bauwerks wecken soll.

Dem Volkssturmführer Schütt übrigens wurde seine Befehlsverweigerung vom April 1945 nie gedankt. Er erntete für die Fehlschüsse, wie sein Sohn berichtet, in der Nachbarschaft "nur Hohn und Spott". Wenig später habe ihn die Militärpolizei für fast drei Jahre ohne Urteil in ein Umerziehungslager gesteckt.

Schütt junior erinnert sich noch gut an diese Zeit: "Auf die Rückseite der Briefe, die er von dort einmal im Monat nach Hause schreiben durfte, hatte er jedes Mal eine filigrane Umrißskizze vom Gerüst der Schwebefähre gezeichnet."

Jochen Bölsche

Der SPIEGEL-Redakteur Jochen Bölsche, 61, lebt in Osten und Hamburg und ist 2. Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Osteland e. V. sowie der Fördergesellschaft zur Erhaltung der Schwebefähre Osten – Hemmoor e. V. Er wurde im Herbst 2003 zum Vizepräsidenten des Weltverbandes der Schwebefähren gewählt.

In der Reihe „Osteland-Texte“ sind folgende Titel erschienen:

- 01 – Der Name der Oste / Von Prof. Dr. Jürgen Udolph
- 02 – Der Fluß der Lachse / Von Wolfgang Schütz und Jochen Bölsche
- 03 – Das Jahr an der Oste / Festvortrag zum Tag der Oste 2005
- 04 – Beitritt und Beitrag / Mit der Satzung der AG Osteland e. V.
- 05 – Oste – Ostsee per Rad / Von Monika und Jürgen Prüß
- 06 – Der historische Fährweg Basbeck - Osten
- 07 – Der Fluß der großen Dichter / Von Renate Wendt
- 08 – Das Jahr an der Oste / Festvortrag zum Tag der Oste 2006
- 09 – Krimiland Kehdingen-Oste / Ein Tourismus-Konzept
- 10 – Die Zukunft der Oste / „Guter ökologischer Zustand“ 2015?
- 11 – Hundert Jahre in der Schwebel / Die dritte Rettung der Ostener Schwebefähre



AG Osteland e.V., Jochen Bölsche, Fährstraße 3, 21756 Osten
Tel. 04771-887225, osteland@gmx.de, www.osteland.de

Osteland-Texte 11/2006



100 Jahre in der Schwebel

Nach vierjähriger Zwangspause ist die Schwebel über die Oste wieder fahrbereit. Die Bürger hatten um ihr Baudenkmal gekämpft – und es zum dritten Mal in 100 Jahren gerettet.

Die dritte Rettung der Ostener Schwebefähre

Unter dem letzten deutschen Kaiser wurde sie erbaut, Adolf Hitler befahl ihre Zerstörung, der König von Spanien rettete sie für die Nachwelt: Die weltweit einzigartige Schwebefähre über die Oste, der "Eiffelturm des Nordens", hat ein bewegtes Jahrhundert hinter sich - und eine ungewisse Zukunft vor sich.

Mit seiner Zwergwüchsigkeit und seinem Hinkelbein war der Dorfschulmeister von Basbeck untauglich für Hitlers Wehrmacht. Und doch fügte es sich, dass er in den letzten Kriegstagen eine militärische Heldentat vollbrachte.

Britische und amerikanische Panzerverbände näherten sich bereits der Oste, als Volkssturmführer Schütt am 17. April 1945 mit einem letzten Aufgebot von Greisen und Halbwüchsigen den berüchtigten "Nero-Befehl" Adolf Hitlers ausführen sollte: Zu zerstören seien, hatte der Führer vier Wochen zuvor angeordnet, sämtliche Anlagen, "die sich der Feind für die Fortsetzung seines Kampfes irgendwie sofort oder in absehbarer Zeit nutzbar machen kann".

Mit sechs Mann und gerade mal drei Panzerfäusten, die ihm verblieben waren, marschierte Schütt zu der wichtigsten Verkehrsverbindung zwischen Weser und Elbe: der imposanten Schwebefähre über die Oste, die er selber in den vergangenen Jahrzehnten ungezählte Male genutzt hatte.

Und weil der Dorfschullehrer das filigrane Monstrum "so liebte wie seinen Augapfel", wie sein Sohn Peter bezeugt, traf er "mit seinen drei Panzerfäusten so gezielt daneben, dass sie im Wasser der Oste zwar mächtige Fontänen auslösten, aber den Pfeilern der Fähre und ihrer Gondel nicht den geringsten Schaden zufügten".

Gerettet war damit fürs erste ein Meisterwerk der Ingenieurskunst, wie es in dieser speziellen Form weltweit einzigartig ist: eine der einstmals zwanzig, inzwischen aber nur noch acht kuriosen Zwitterkonstruktionen - halb Brücke, halb Fähre -, die in ihrer jeweiligen Heimat "pont transbordeur" (Frankreich) heißen oder "zweefbrug" (Niederlande), "transporter bridge" (Großbritannien) oder "puente transbordador" (Spanien).

Im spanischen Portugaleta bei Bilbao, an der Biskaya, war 1893 die erste Schwebefähre der Welt in Betrieb gegangen: Der Architekt Alberto de Palacio, ein Freund des Eiffelturm-Erbauers Gustave Eiffel, und der Ingenieur Fernand

Besonders rasch reagierte, bereits im Herbst 2003, das Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege. In einem umfangreichen Gutachten kam es zu dem Schluß, das Bauwerk sei "ein Kulturdenkmal von besonderer nationaler kultureller Bedeutung aus baugeschichtlichen, technikgeschichtlichen und wissenschaftlichen Gründen", so dass eine Instandsetzung "unabdingbar" sei.

Die Fähre über der Oste, so das Gutachten, müsse "von den freitragenden erhaltenen Bauten als die älteste Konstruktion der Welt" angesehen werden. Im nationalen Maßstab wiederum stelle sie den "einzigsten noch erhaltenen reinen Schwebefährentypus" dar; die (untypische) zweite deutsche Schwebefähre zwischen Rendsburg und Osterrönfeld war 1913 nachträglich der Eisenbahnhochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal angefügt worden, eine weitere Schwebefähre auf der einstigen Kaiserlichen Werft in Kiel wurde 1923 demontiert.

Dass das Kanzleramt, auf Betreiben der Abgeordneten Dr. Margrit Wetzel, zeitgleich Zuschüsse für die Sanierung zusagte, beflügelte andere Geldgeber - mit dem erfreulichen Ergebnis, dass die Denkmalschutz-Expertin des Landkeises Cuxhaven, Bauamtfrau Birgit Greiner, Zuwendungszusagen über mehr als eine Million Euro erhielt und mit der Sanierung begonnen werden konnte.

Drei Jahre vor ihrem 100. Geburtstag steht die Fähre wieder für Demonstrationstouren zur Verfügung. Ungewiß ist jedoch, ob sie ein weiteres Jahrhundert bewältigen wird. Denn "der schlimmste Feind aller Schwebefähren ist der Rost", wie Horst Ahlf weiß, der seit 30 Jahren dem Fährverein vorsteht. Geld für die immer wieder mal anfallenden Reparatur- und Sanierungsarbeiten locker zumachen - das wird in Zeiten leerer Kassen, soviel ist sicher, nur dann möglich sein, wenn die technikgeschichtliche Bedeutung des nationalen Baudenkmals weiter hervorgehoben wird und wenn das Wahrzeichen des Ostelandes in den Dienst der Tourismuswerbung und -förderung für das gesamte Elbe-Weser-Dreieck gestellt werden kann.

Ein Teil des Weges zu diesem strategischen Ziel ist schon zurückgelegt. Um gemeinsam die Schwebefähren in Rendsburg und Osten bundesweit touristisch zu vermarkten, haben die Tourist-Info Nord-Ostsee-Kanal und die eigens gegründete Arbeitsgemeinschaft Osteland im Mai 2004 als 150. deutsche Ferienstraße die "Deutsche Fährstraße" Bremervörde - Kiel eröffnet, die Oste und Ostsee verbindet und mit dem Bild der Ostener Fähre und dem Slogan "Frohe Fährten im frischen Norden" beworben wird. Zum selben Zweck haben die Schwebefähren-Gemeinden Osten und Osterrönfeld im Frühjahr 2005 eine kommunale Partnerschaft beschlossen.

des jungen Fährkrug-Hoteliere Horst Ahlf übernahm es, fortan "touristische Demonstrationsfahrten" anzubieten - die Ostener Fähre war vor der Zerstörung gerettet, zum zweitenmal.

Zum drittenmal wurde die Liebe der Osteländer zu ihrem Wahrzeichen auf die Probe gestellt, als der Kreis Cuxhaven die Fähre im Herbst 2001 auf Anraten des TÜV wegen Baumängeln stilllegen mußte. Gutachter taxierten die Reparaturkosten auf 1,1 Millionen Euro, zu denen der strukturschwache Küstenkreis als Eigentümer in Zeiten wachsender Finanznot gerade mal ein Zehntel beisteuern konnte. Im August 2003 verlautbarte die Kreisverwaltung eine Hiobsbotschaft: Wegen Geldmangels werde die "Sanierung derzeit nicht angegangen".

In dieser Lage mußte es darum gehen, finanzkräftige überörtliche Instanzen - von Hannover über Berlin bis Brüssel - für das rostende Eisengerüst an der weithin unbekanntesten Oste zu erwärmen. In der Krise kam den Fährfreunden unversehens ein weltberühmter Fürsprecher zu Hilfe: König Juan Carlos I. von Spanien - Heimat der "Mutter aller Schwebefähren" in Bilbao - übernahm den Ehrenvorsitz eines frisch gegründeten Weltverbandes der Schwebefähren, dessen Mitglieder teils per Internet (Web-Tipp: www.schwebefaeahre.org) in Kontakt getreten waren.

Medienwirksam erklärte der Monarch bei einer Audienz im Zurzuola-Palast bei Madrid, die letzten erhaltenen Exemplare dieser "liebenswerten alten Brücken" - drei in Großbritannien, zwei in Deutschland und je eine in Frankreich, Argentinien und Spanien - seien "ein Teil unserer aller Geschichte". An die Verantwortlichen richtete der König den Appell: "Erhaltet sie!"

Die royale Intervention fand auch in Deutschland Resonanz in Presse, Funk und Fernsehen. Dadurch ermutigt, nahm das kleine Dorf Osten den Kampf für seine bedrohte Fähre auf. Es gelte, "Zivilcourage und Begeisterung" aufzubringen, forderte Erika Borchers, die Vorsitzende des örtlichen Heimatvereins, von ihren Mitbürgern und zitierte den Publizisten Sebastian Haffner: "Wofür man nicht zu kämpfen bereit ist, das verliert man."

Ostener Grundschüler errichteten ein Fährmodell aus Rohren, evangelische Christen warben auf dem hannoverschen Kirchentag für die Schwebefähre, Feuerwehrmänner setzten das Bauwerk mit Scheinwerfern und Notstrom-Aggregaten ins rechte Licht, Gastronomen vertrieben gegen Spenden eine Osten-Sondermarke der österreichischen Post, Geschäftsleute stifteten Geld für ein Beleuchtungsprojekt, Künstler warben auf Postkarten und Postern für das Denkmal am Strom.

Arnold hatten ein riesiges Stahlgerüst mit einem Laufwagen konstruiert, an dem an Seilen gleichsam ein Stück Fahrbahn hängt, das zwischen den Ufern pendelt. Auf diese Weise kann, bis auf den heutigen Tag, der Landverkehr das Gewässer queren, ohne Schiffe mit noch so hohen Aufbauten zu behindern.

Ingenieure und Künstler rühmten die Schwebefähren in ihrer Blütezeit vor dem Ersten Weltkrieg als "würdig wie Apollo, stark wie Herkules".

Wo immer es in jenen Jahren vor dem Anbruch der Spannbeton- und Hängebrücken-Ära galt, Meeresarme oder Flüsse mit starkem Schiffsverkehr und hohem Tidenhub zu queren, wo Klappbrücken oder Hochbrücken mit riesigen Rampen aber zu teuer oder hinderlich gewesen wären, folgten Großstädte dem Vorbild der Baupioniere von Bilbao.

Schwebefähren entstanden zwischen 1898 und 1914 unter anderem in Rio de Janeiro und in Buenos Aires, in Newport und in Marseille. Nirgendwo sonst auf der Welt aber wagte sich jemals ein Dorf wie Osten an ein Bauvorhaben dieser Dimension. Die üble Erfahrung, dass der Handelsort mit seiner traditionellen Flußfähre bei Treibeis, Hoch- und Niedrigwasser immer wieder mal tagelang von der Bahnlinie jenseits der Oste abgeschnitten war, trieb schon Ende des 19. Jahrhunderts den Gemeinderat zu beharrlicher Lobbyarbeit an - bis hinauf zur kaiserlichen Regierung in Berlin.

Nachdem die Dörfler eine Drehbrücke als zu teuer verworfen hatten, setzten sie entschlossen auf den Bau einer dieser neomodischen Schwebefähren - was ohne Zweifel ein Beweis für den enormen Wagemut und die wirtschaftliche Weitsicht der damaligen Gemeindeväter war. Noch wenige Jahre zuvor hatte der Hamburger Senat Pläne für eine Schwebebahn mit Schwebefähre über die Elbe als zu riskant abgelehnt; diese Technik habe sich "noch nicht praktisch bewährt". Stattdessen ließen die Hanseaten eine Hochbahn bauen und einen Tunnel unter der Elbe bohren.

So kam es, dass die erste Schwebefähre Deutschlands nicht in einer Großstadt verkehrte, sondern in dem kleinen Dorf im dünn besiedelten Zweistromland zwischen Elbe und Weser. Im Oktober 1909 wurde mit einem Festakt die erste deutsche Schwebefähre zwischen Basbeck und Osten feierlich eingeweiht. Weitere Schwebefähren entstanden später in Rendsburg und Kiel; von weltweit 20 Bauwerken dieser Art sind nur noch acht erhalten.

Nachdem die bereits elektrisch betriebene Fährbrücke von Osten am 1. Oktober 1909 eingeweiht worden war - von Honoratioren mit Zylinder, Gendarmen mit Pickelhaube und Kindern mit Strohhut - , rühmten Technik-Enthusiasten sie als

"achtes Weltwunder", einzigartig in ihrer Bauart: Anders als bei anderen europäischen Schwebefähren war die Gondel wegen der Sturmgefahr im nassen Dreieck nicht an Seilen aufgehängt, sondern an starren Stahlstreben; eine ähnliche Konstruktion in Duluth (USA) ist mittlerweile durch eine Hubbrücke ersetzt worden.

Erdacht worden war der vom MAN-Werk Gustavsburg gebaute "Eiffelturm des Nordens" von einem Eiffel-Schüler, dem Diplom-Ingenieur Louis Pinette. Für die Genialität der Ostener Konstruktion spricht, dass für den 38 Meter hohen und 80 Meter langen Bau lediglich eine Stahlmenge benötigt wurde, die in einen kompakten Würfel von 3,2 Metern Kantenlänge passen würde; beim Eiffelturm wären die entsprechenden Kanten übrigens 12 Meter lang.

Die Baukosten, 286 000 geliehene Goldmark, amortisierten sich bald. Für Osten sollte sich die Fähre sechseinhalb Jahrzehnte lang als zuverlässige Melkkuh erweisen.

Pro Person war anfangs ein Fährgeld von 5 Pfennig zu entrichten, "anerkannt arme Leute" durften gratis schweben. Zu zahlen waren ansonsten für jedes Stück Großvieh (Pferd, Füllen, Stier, Ochse, Rind, Maultier, Esel) 15 Pfennig, für Federvieh, "welches getrieben wird", je angefangene zehn Stück 10 Pfennig und für Kinderwagen und Hundefuhrwerke 5 Pfennig. Die Überfahrt im Zweispänner oder mit einem der 1909 noch seltenen Kraftwagen kostete 60 Pfennig.

Als nach dem Zweiten Weltkrieg die Kfz-Zahl jäh emporschnellte und sich in Osten zu Spitzenzeiten lange Schlangen wartender Autos stauten, sahen mehr und mehr Anwohner und Dauernutzer in der quietschenden und rumpelnden Fähre vor allem ein ärgerliches Verkehrshindernis.

Und als 1974 ein paar hundert Meter weiter eine moderne Straßenbrücke die Funktion der Schwebefähre übernahm, stand für etliche der genervten Zeitgenossen außer Frage, was mit dem stählernen Monstrum zu geschehen habe: Im Alter von exakt 65 Jahren sollte es abgerissen und im Wortsinne zum alten Eisen geworfen werden.

Bevor die Schwebefähre, mit Girlanden geschmückt, am 30. Mai 1974, nach genau 23624 Tagen, zu ihrer letzten Dienstfahrt ablegte, trat noch einmal die Haßliebe zutage, die sie bei manch einem auslöste. Für einen Abriß - und ersatzweise für die Aufstellung eines Fährrmodells - plädierte aus Kostengründen selbst der Heimatpfleger, der allerdings auch ein plattdeutsches Loblied auf das "Wunnerwark ut Minschenhand" verfaßt hatte: "Bi Dag un Nach, bi Störm un Regen, / bi Dönner, Blitz, Orkan un Woternot, / däst du de Frachten

röberdrägen, / wärs toverlässig, stark un god!"

In dieser Phase der Ungewißheit - "Wat ut di ward, is noch nich kloar," schrieb der Heimatpfleger - zeigte sich aber auch, dass das beeindruckende Bauwerk viele Menschen in Nah und Fern noch immer wie einst zur Kaiserzeit zu begeistern vermochte, darunter nicht wenige Künstler.

Auf den russischen Schriftsteller Rady Fisch wirkten "die Eisenfüße, die das Gestänge trugen, an dem die Fähre hin und her glitt, fast unreal, wie Flüchtlinge aus einer Märchenwelt". Das "immer noch geradezu modernistische" Bauwerk aus der Kaiserzeit empfand Fisch zugleich als "mystisch" - es trage "den Betrachter wie den Benutzer aus der Welt des Diesseits herüber in die Anderwelt, ans andere Ufer". Seine lettische Frau fühlte sich durch die Ostener Fähre in einen Traum aus Kindheitstagen versetzt: "Eine venezianische Gondel, die durch die Lüfte segelt!"

Den im nahen Basbeck aufgewachsenen und in die USA ausgewanderten Militärhistoriker und Schriftsteller Alfred Vagts wiederum hatte die Schwebefähre schon in den 30er Jahren an einen Dinosaurier erinnert. In sein Tagebuch schrieb er: "Zwei klobige Tatzen standen diesseits des Flusses im Sumpf, zwei auf der anderen Seite. Dazwischen war das eiserne Rückgrat gespannt, an dem sich die Gondel von einem Ufer zum anderen herüberhangelte."

Die schönsten Gedichte über die Fähre hat der ebenfalls an der Oste geborene Peter Schütt verfaßt, der Sohn des Volkssturmführers mit den Panzerfäusten. In einem seiner Texte erinnert er sich an die kleinen Fluchten, die er als Junge per Fährgondel von Basbeck ins lockende Osten unternahm:

"Sie war das Wunderwerk / in unseren Kindheitstagen. / Schwebend hat sie uns / herübergetragen aus dieser Welt / in die Welt unserer Träume... / In einer Gondel / glitten wir dahin, / hinüber zu neuen Ufern, / von Krähwinkel herüber / ins Paradies, / wo es die süßesten Sahnebonbons gab, die saftigsten Kirschen im Sommer / und im Herbst die dicksten Äpfel... / Drüben liegt ein andres Land, / liegt Osten, liegt mein Samarkand. / Wie ein Mond, fern aller Erdschwere, / schweb ich auf der Schwebefähre."

Nostalgikern und Heimatfreunden, Geschäftsleuten und Kommunalpolitikern gelang 1974 eine Pioniertat. Nachdem der Landkreis die Gemeindefähre in seine Trägerschaft übernommen hatte, stellte das Land sie als erstes „technisches Baudenkmal“ in Niedersachsen unter Schutz. Eine im Oktober 1975 gegründete gemeinnützige Fördergesellschaft unter dem Vorsitz