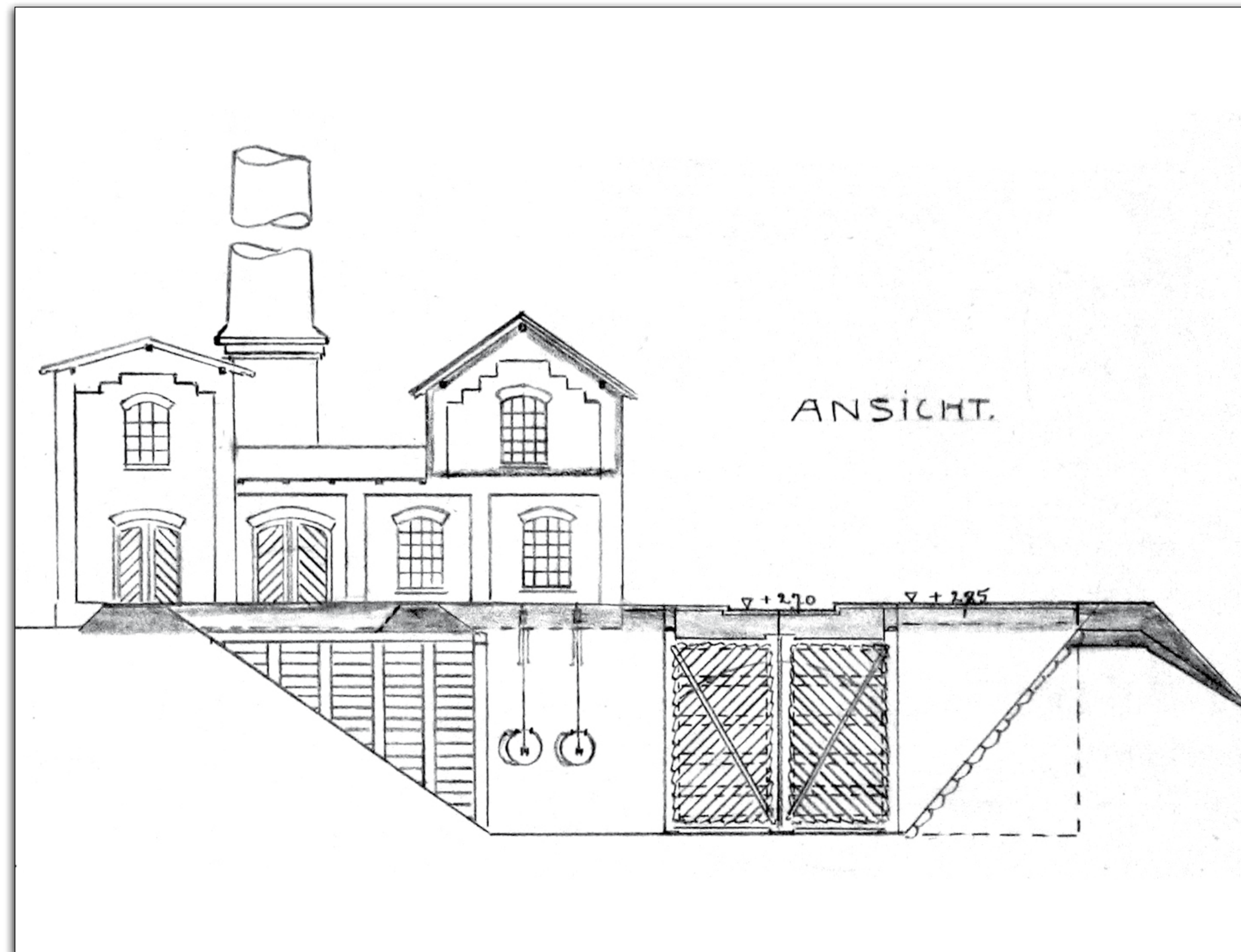


Historische Ostedeichroute

Mit Dampfkraft für die Landwirtschaft

**GEMEINDE
OSTEN**



ABCDEF

Heute wird das Wasser aus dem großen Fleet über ein modernes, wartungsarmes Schöpfwerk in die Oste gepumpt.

Im Jahr 1897 nimmt der Isenseer Schleusenverband sein Dampfschöpfwerk in Betrieb. Ein epochaler Einschnitt für die Menschen, die hier leben. Zum ersten Mal wird der Wasserstand im Binnenland unabhängig vom Wasserstand der Oste. Das ist deshalb so bedeutend, weil die Ostemarsch kaum höher liegt als der Meeresspiegel. Der Marschboden ist sehr fruchtbar. Vor der Einführung des Kunstdüngers ist dies von besonderer Bedeutung. Um 1900 ist Deutschland ein Land mit stetig wachsender Bevölkerung und steigendem Lebensmittelbedarf. Für die Bauern in Isensee besteht jetzt die Möglichkeit auch weiter vom Fluss entfernt liegendes Land besser zu bewirtschaften. Die Gefahr von Überschwemmungen wird geringer. So lässt es sich besser leben.

Der hohe Schornstein des Schöpfwerkes reiht sich zwischen die der Ziegeleien, damals ein Zeichen von Fortschritt. Aus dieser Zeit existiert keine Fotografie. Die Planskizze zeigt den Bau mit Kessel- und Pumpenhaus.



Historische Ostedeichroute

Mit Wind und Motorkraft

**GEMEINDE
OSTEN**



ABCDEFG

Heute findet sich in Osten noch eine vollständig erhaltene Mühle. Es handelt sich um eine Motormühle mitten im Kirchdorf, die 1919/20 in Betrieb geht. Heute wird die Mühle für kulturelle Veranstaltungen genutzt.

Im Jahr 1901 verteilen sich 4 Windmühlen über die 3 Dörfer, die heute zur Gemeinde Osten gehören. Die Windmühle ist seit Jahrhunderten die einzige Maschine auf dieser Seite der Oste. Die fruchtbaren Marschböden liefern das Getreide, das die Mühlen zur Ernährung von Mensch und Tier verarbeiten. Die Industrialisierung bringt dann die von der Natur unabhängigen Kraftmaschinen. 1902 brennt die Altendorfer Windmühle ab. Der massiv gebaute Unterbau der Mühle bekommt dann einen Gasmotor als Antrieb. Eine riesige Maschine mit 16 PS. Das Gas liefert ein Generator, der Kohle verschwelt. Die Abhängigkeit vom Wind ist Vergangenheit.

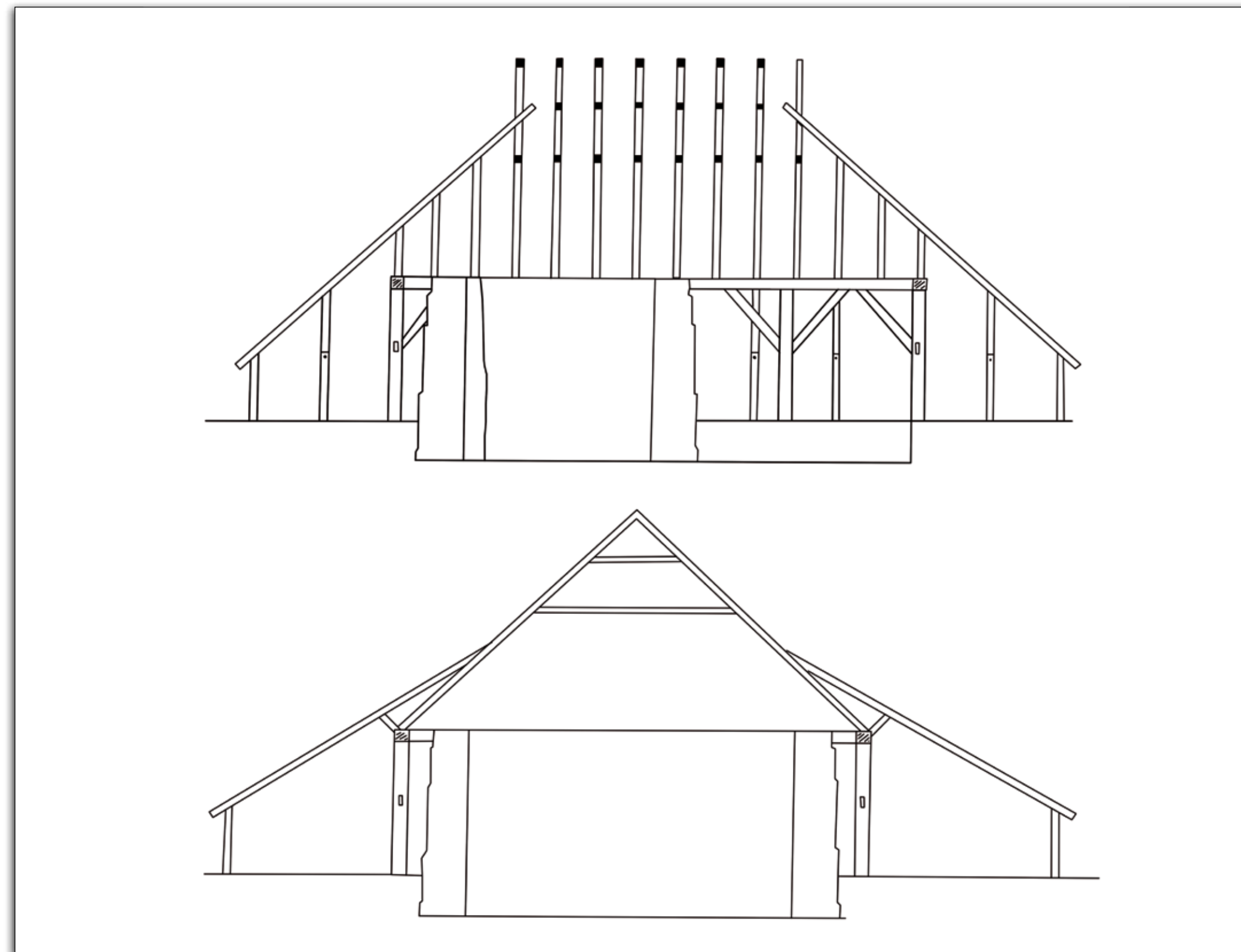
Noch vor dem 1. Weltkrieg zieht der Müller der Achthöfener Mühle nach. Die Mühle, deren Torso noch heute zu sehen ist, bekommt einen Benzinmotor als Antrieb. Unabhängigkeit vom Wind erleichtert den Mühlen die Arbeit. Romantik hat hier keinen Platz.



Historische Ostedeichroute

Ziegel für Hamburg und die Welt

GEMEINDE
OSTEN



ABCDEFG

Heute finden sich in Osten nur noch indirekte Hinweise auf Ziegeleien. Auf den Ländereien, deren Ziegelerde abgegraben wurde, stehen heute moderne Apfelbaumkulturen.

Nach dem großen Hamburger Stadtbrand von 1842 errichteten die Altendorfer Bauern entlang des Deiches eine Ziegelei neben der nächsten. Um 1860 liegen auf 3 Kilometer Wegstrecke ein Dutzend (12) Ziegeleien. In jedem Frühjahr kommen die Ziegeleiarbeiter hierher. Sie werden „Lippscher“ genannt, weil sie aus dem Fürstentum Lippe-De-mold stammen. Über den Sommer wird Ziegelerde gegraben, aufbereitet, zu Rohlingen gepresst und in langen offenen Schuppen getrocknet. Der Ziegelbrand erfolgt dann mit Torf oder Steinkohle. Zunächst in offenen, deutschen Öfen. Ab 1875 errichteten die großen Ziegeleien moderne Ringöfen. Die Anlieferung der Kohle und der Abtransport der fertigen Steine erfolgen auf dem Wasserweg. Um sich die Mühe der Deichüberquerung zu sparen, werden Deichlücken angelegt, die die Durchfahrt mit Schubkarren oder Feldbahnloren zulassen. Mit Ausbruch des 1. Weltkrieges endet dann die große Zeit der Ziegeleien in Osten. Die Deichlücken werden geschlossen.



Historische Ostedeichroute

Über die Oste

**GEMEINDE
OSTEN**



ABCDEFG

Heute quert die Schwebefähre Osten-Hemmoor die Oste seit über 100 Jahren. In gemächlichem Tempo trägt sie ihre Fahrgäste über den Fluss. Einzigartig in ihrer besonderen Bauart ist sie ein technisches Baudenkmal von nationaler Bedeutung.

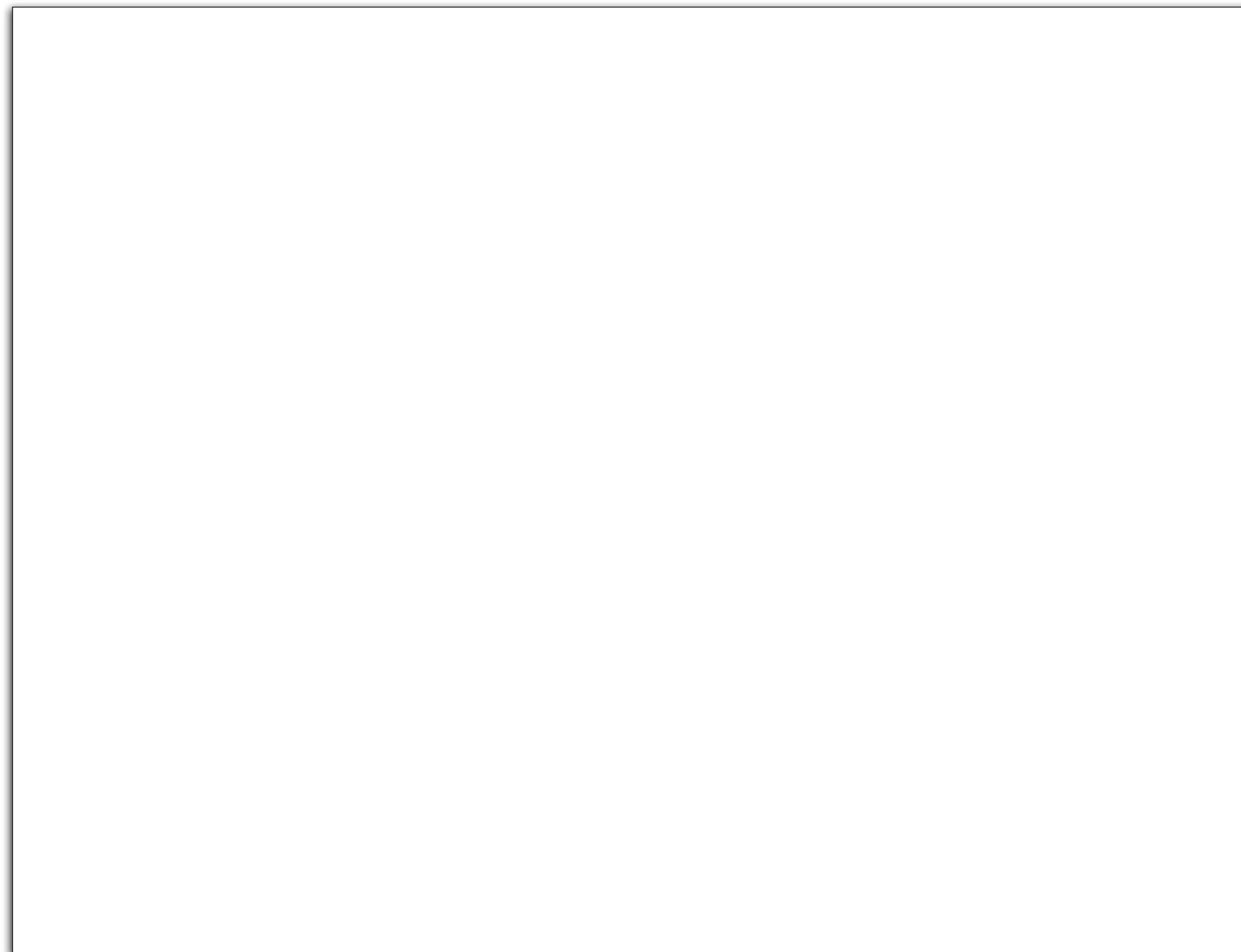
Im Jahr ihrer Inbetriebnahme 1909 ist sie ein Muster moderner Stahlbauweise, wie sie der Welt erstmalig mit dem Eiffelturm in Paris präsentiert worden war. Vor allem aber ist sie ein Beispiel für die Verbindung von kaufmännischem Denken, bürgerlichem Wagemut und technischer Begeisterung. Zu dieser Zeit gibt es an der unteren Oste keine Brücken. Prahmfähren tragen die Last des Verkehrs. Ostens Kaufleute und Handwerker brauchen aber eine sichere Flussquerung, um ihre wirtschaftliche Vorrangstellung in der Region zu wahren. Aus der Verschmelzung von Sparsamkeit und technischen Anforderungen erwächst schließlich ein filigranes Wunderwerk. Jedes noch so große Segelschiff kann unter der Schwebefähre durchfahren. Winterwetter mit Eisgang auf der Oste kann dem Verkehr nichts mehr anhaben. Heute öffnet eine Überfahrt mit der Schwebefähre ein Fenster in eine vergangene Zeit.



Historische Ostedeichroute

St. Petri zu Osten

**GEMEINDE
OSTEN**



ABCDEFG

Heute ragt der gewaltige Ziegelbau von St.-Petri zu Osten weithin sichtbar über Dorf und Fluss. Ein Stein gewordenes Zeugnis der Bedeutung Ostens als größtem Kirchspiel an der unteren Oste. Im Jahr 1748 wird die neue Kirche zu Osten geweiht. 3 Jahre hat man daran gebaut. Der Architekt Johann Leonard Prey ist aus Hamburg hierher gekommen. Er hat an St.-Michaelis, dem „Hamburger Michel“ mit gebaut. Und so ähnelt St.-Petri der „großen Schwester“ in ihrer schlichten, spätbarocken Fassade. Die Innendekoration wird in den lichten Farben des Rokoko ausgeführt. 1.200 Menschen finden hier Platz. Der Kirchenbau drückt protestantisches Selbstbewusstsein aus. Und den Reichtum der fruchtbaren Ostermarsch. Mit den Adligen als Vertretern des hannoverschen Königs, der auch oberster Kirchenherr ist, errichten die Bauern und Kaufleute ihre Kirche zum Ruhme Gottes und zum Ruhme Ostens. Im Laufe von über 250 Jahren wurde die Kirche mehrfach renoviert. Die Zahl der Sitzplätze verringert. Die ursprüngliche, lichte Ausgestaltung der Erbauungszeit ist glücklicherweise erhalten geblieben. Die Kirche lädt über den Sommer täglich zur Besichtigung.