

Ein filigraner Riese

Die hundert Jahre alte Schwebefähre in Osten wurde als Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland ausgezeichnet



FILIGRAN UND KRÄFTIG: die Schwebefähre über die Oste in Osten (Niedersachsen) wurde hundert Jahre alt – und das vierte *Historische Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland*.

Als sie seinerzeit nach dem Beispiel des Eiffelturms errichtet wurde, sparte sie ihren Erbauern eine Menge Geld. Denn eine Brücke hier in Osten über die Oste, einen Nebenfluss der Elbe, wäre wesentlich teurer geworden, als sie, die Schwebefähre, die dieser Tage ihren hundertsten Geburtstag feierte und gleichzeitig eine hohe Auszeichnung erhielt: die Bestätigung, ein „Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland“ zu sein, die ihr die Bundesingenieurkammer zuteil werden ließ. Feierlich ging's zu, als die Präsidenten der Bundesingenieurkammer und der Ingenieurkammer Niedersachsen, Dr.-Ing. Jens Karstedt und Dipl.-Ing. Hans-Ullrich Kammeyer, diesen filigranen Riesen mit einer Tafel dekorierten, die von nun an von dieser Auszeichnung kündigt.

Susanne Klingebiel-Scherf

Langsam nähert sie sich dem Betrachter: Je nach Wasserstand rund zwei Meter über der Wasseroberfläche, schwebt die Gondel aus Stahlfachwerk auf das Ufer zu. Am Untergurt des Hauptträgers hängend, wird sie mit einem Elektromotor über vier Räder angetrieben, die auf der Schienenkonstruktion des Hauptträgers laufen. Man hört sie nicht, sie scheint durch die Luft zu schweben. Und doch kann sie große Lasten transportieren – im Laufe der Jahrzehnte erhöhte man ihre Belastbarkeit auf bis zu 18 Tonnen.

Schwer war die Last nicht, die da am 1. Oktober über den Fluss nach Osten-Hemmoor schwebte. Gewichtig ja, aber keine 18

Tonnen schwer. Fast wie vor hundert Jahren, als Wilhelm II. die erste Schwebefähre in Deutschland ihrer Bestimmung übergab, kamen auch am 1. Oktober 2009 ein Kaiser mit Frau und Hofstaat – und einer Tafel – über den Fluss. Ein hübsches Schauspiel für die vielhundertköpfige eingeborene Menge, die zur Hundertjahrfeier ihrer Fähre gekommen war, organisiert und vorgeführt von der Bevölkerung Ostens, die den Geburtstag ihres eisernen Riesen gebührend feiern wollte.

Karstedt und Kammeyer enthüllten die Tafel

„Tief beeindruckt vom Engagement der Bürger“ hat sich beim Jubiläumstakt der Prä-

sident der Bundesingenieurkammer, Dr.-Ing. Jens Karstedt, gezeigt, als er gemeinsam mit dem Präsidenten der Ingenieurkammer Niedersachsen, Dipl.-Ing. Hans-Ullrich Kammeyer, der Schwebefähre den Titel „Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst Deutschland“ verlieh. „Ohne Sie,“ rief Karstedt den Festgästen zu, „wäre unser Land um ein hervorragendes Bauwerk ärmer!“ Mittlerweile sei die Schwebefähre „identitätsstiftend für die gesamte Region“.

Unter den Gästen der Geburtstags- und Verleihungsfeier waren auch viele Vorstandsmitglieder beider Kammern, Politiker und Wirtschaftsvertreter aus Niedersachsen und zahlreiche Schwebefährenfreunde aus dem Ausland.

Die Darsteller Wilhelms II. und seines Hofstaates bildeten das Rahmenprogramm der feierlichen Enthüllung der Tafel „Historische Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland“ der Bundesingenieurkammer. „Ein tolles und beeindruckendes Bauwerk haben Sie hier an der Oste“, lobte Bundeskammerpräsident Karstedt die Schwebefähre in seiner Rede. „Ich bin beeindruckt von der Sorgfalt und Liebe, mit der sich Anwohner und politische Entscheidungsträger in den vergangenen Jahren für den Erhalt dieser Rarität eingesetzt haben.“

Weltweit wurden nur rund zwanzig Schwebefähren gebaut, vorwiegend in Europa. Erhalten geblieben sind acht, und das macht diese seltene Ingenieurbauleistung so besonders.

Unabhängig von Wasserstand und Witterung gleiten sie sogar über zugefrorene Flüsse. Als Beförderungsmittel haben sie aber schon lange ausgedient. Aufwendige Bauweisen, hohe Unterhaltungskosten und das zunehmende Verkehrsaufkommen machten Schwebefähren als Flussquerung uninteressant. Andere bewegliche oder feste Brücken boten effektivere Wege, um Menschen und Fahrzeuge von einem Ufer zum anderen zu bringen.

An der Schwelle zur Moderne war die Schwebefähre allerdings ein Wunder der Technik. Ende des 19. Jahrhunderts war die Oste ein stark beschrifteter Fluss. Vorwiegend segelten so genannte Elbewer auf der 153 Kilometer langen Wasserstraße, die bei Neuhaus in die Elbe mündet und bis an den Nordrand der Lüneburger Heide reicht. Die alte Prahmfähre, die bereits seit dem Mittelalter ihren Dienst zwischen Osten und Basbeck verrichtete, wurde dem aufkommenden Straßenverkehr nicht mehr gerecht. Eine feste Brücke als Hindernis für die Segelschiffe kam zu dem Zeitpunkt nicht in Frage und eine Drehbrücke war finanziell nicht zu realisieren. Woher die Idee zum Bau einer Schwebefähre stammte, lässt sich heute nicht



EINE TAFEL kündigt in Zukunft von der Auszeichnung der Bundesingenieurkammer, die deren Präsident, Dr.-Ing. Jens Karstedt (r.) zusammen mit dem Präsidenten der Ingenieurkammer Niedersachsen, Dipl.-Ing. Hans-Ulrich Kammeyer (l.) und dem Cuxhavener Landrat Kai-Uwe Bielefeld enthüllt haben.

mehr genau sagen. Aber es war die beste Lösung aller Probleme, bei höchstem Wasserstand betrug die Durchfahrthöhe des Überbaus immerhin noch 21 Meter.

Ein Sinnbild für den Beruf der Ingenieure

„Das Bauwerk steht hier seit hundert Jahren sehr solide und verrichtet nach wie vor seinen Dienst. Ich hoffe, dass es auch als Sinnbild des Ingenieurberufes in die Betrachtungen eingehen wird“, sagte Niedersachsens Ingenieurkammerpräsident Hans-Ulrich Kammeyer während der Feierlichkeiten. Er erinnerte an die große Verantwortung, die die Ingenieure für die Menschheit haben, und dass man besonnen mit technischen Neuerungen umgehen müsse, um Gutes zu erreichen. Die Reihe der „Historischen Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland“ würde genau diesen Punkt unterstreichen. „Wir zeichnen das Bauwerk aus und ehren die Ingenieurleistung, die dahinter steht“, so Kammeyer. „Mit jedem der Historischen Wahrzeichen verbinden wir den Namen eines verantwortlich zeichnenden Ingenieurs. Seinen Visionen, Berechnungen und seiner Bauausführung verdanken wir, dass wir heute die gelungenen Ergebnisse der Ingenieurbaukunst betrachten können.“

So zum Beispiel vierhundert Meter flussabwärts, wo man von der Brücke, die Mitte der siebziger Jahre die Schwebefähre als Transportweg ablöste, einen beeindruckenden Blick auf die Schwebefähre hat. Über den Fluss spannt sich die genietete Fachwerkstruktur aus rund 252 Tonnen verbautem Stahl. Der waagrecht über dem Fluss liegende Hauptträger, der auf jeweils zwei Stützen je Ufer gelagert ist, wirkt beinahe filigran. Es verwundert nicht, dass dem Bauleiter der Ostener Schwebefähre, Max Pinette, immer wieder ein – nicht belegter – enger Bezug zum Französischen Turmbauer

Gustav Eiffel nachgesagt wird. Wobei Pinette mit der Konstruktion der Fähre gar nichts zu tun hatte, denn die war das Ergebnis der Planungen des Ostener Wasserbauinspektors Abraham.

Sein Werk, das im August 1905 an die Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Maschinengesellschaft Nürnberg AG (MAN) in Auftrag gegeben und am 1. Oktober 1909 von der Gemeinde Osten in Betrieb genommen wurde, hat eine Länge von neunzig Metern und eine Gesamthöhe von 38 Metern.

Ein entschiedenes Handeln der Denkmalbehörden verhinderte nach Einstellung des Schwebefährbetriebes ihren Abriss. Im gleichen Jahr wurde die Anlage als technisches Kulturdenkmal unter Schutz gestellt. Bis 2001 war die Fähre eine touristische Attraktion und wurde dann wegen erheblicher Mängel an Traggerüst, Antrieb, Elektrik sowie auf Grund eines unzureichenden Rostschutzes wieder stillgelegt.

Nach einer langen Ruhe- und Sanierungsphase konnte im Mai 2006 die Schwebefähre wieder in Betrieb genommen werden. Die

Überfahrt dauert heute rund acht Minuten. Es gab Zeiten, da wurde die Entfernung in drei Minuten bewältigt – aber heute sind die Gäste der Schwebefähre nicht mehr in Eile.

„Diese Schwebefähre hat eine identitätsstiftende Wirkung für die ganze Region“, erklärte Jens Karstedt, als er die Tafel an den Cuxhavener Landrat Kai-Uwe Bielefeld überreichte. „Das ist selten bei Ingenieurbauwerken, die oft nur als Zweckbauten verstanden werden. Bei Ihren Bestrebungen, die Schwebefähre in den kommenden Jahren zum Weltkulturerbe erklären zu lassen, wünsche ich Ihnen und dem Wahrzeichen-Förderverein viel Erfolg“ (der 2007 gegründet worden war, um der Öffentlichkeit die Kenntnis der Geschichte der Ingenieurbaukunst und damit der Baukultur in unserem Land zu vermitteln sowie das Bewusstsein um die Bedeutung der historischen Ingenieurbauwerke zu schärfen).

Bei der Tafelenthüllung auf der Schwebefähre selbst betonte Karstedt noch einmal vor zahlreichen Medienvertretern die Notwendigkeit der Aktion „Historische Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland“ der Bundesingenieurkammer: „Seit 2007 ehren wir die Werke früherer Ingenieurgenerationen. Wir wollen damit auch die nachfolgenden Generationen bestärken, mit Mut und Kreativität außergewöhnliche Leistungen zu erbringen.“

Vor der Schwebefähre in Osten-Hemmoor haben bereits das Schiffshebewerk Niederfinow, die Göltzschtalbrücke, und der Stuttgarter Fernsehturm die Auszeichnung erhalten.

Weitere Informationen sowie die Bücher über die einzelnen ausgezeichneten Ingenieurbauwerke (siehe auch Seite 6) sind im Internet erhältlich:

► www.wahrzeichen.ingenieurbaukunst.de

► www.bingk.de



EIN KAISER kam über den Fluss geschwebt, nicht nur bei der Einweihung vor einhundert Jahren, sondern auch dieser Tage aus Anlass des hundertsten Geburtstages der Schwebefähre Osten.

Foto: Susanne Klingebiel-Scherf