BUENOS AIRES
Amerikas letzte Schwebefähre

Unter der Fähre tanzen sie Tango

Verelendet, aber noch immer pittoresk: La Boca, das alte Hafenviertel der argentinischen Hauptstadt, zieht nach wie vor Touristen an. Sie wollen die Heimat des Tango erleben und das Stadion „La Bombonera“ des berühmten Fußballklubs Boca Juniors sehen, der Berühmtheiten wie Maradona hervorgebracht hat.

Auch Amerikas letzte Schwebefähre steht in La Boca: eine 1914 erbaute Stahlkonstruktion über dem Riachuelo. Um die Erhaltung und Wiederinbetriebnahme der Schwebefähre, die 1994 unter Denkmalschutz gestellt worden ist, bemüht sich die „Fundación x La Boca“, eine Gruppe von Künstlern, Architekten

Illuminierung 2006

und Denkmalschützern; auch die Aufnahme in das Weltkulturerbe der Unesco wird angestrebt. Im Dezember 2006 ließ eine Stiftung die alte Schwebefähre zwei Nächte lang illuminieren.

Ein weltweit einzigartiges Kuriosum stellen zwei Bauwerke dar, die in der argentinischen Hauptstadt Buenos Aires im Abstand von weniger als 200 Metern den Riachuelo überbrücken: Beide tragen denselben Namen.

Puente Nicholás Avellaneda heißt – nach einem argentinischen Staatspräsidenten, der von 1874 bis 1880 regierte – die im Mai 1914 eröffnete, inzwischen stillgelegte Schwebefähre, die einst Fahrzeuge und Passanten über den Riachuelo-Fluss zwischen La Boca, dem ältesten Hafen der Metropole, und der Stadt Avellaneda in der Provinz Buenos Aires transportierte.

Ebenfalls als Nicholás-Avellaneda-Brücke wurde 1940 gleich nebenan eine Hubbrücke eröffnet. Das damals größte Bauwerk dieser Art in Lateinamerika war von der Gutehoffnungshütte konstruiert worden.

Die Hubbrücke sollte die Funktion der alten Schwebefähre übernehmen, die sich dem zunehmenden Verkehr nicht mehr gewachsen zeigte.

Heute transportieren Ruderboote Passagiere von Ufer zu Ufer des verseuchten Flusses. Bislang vergebens haben Stadtplaner eine Sanierung der städtebaulich, sozial und ökologisch ruinierten Region am Riachuelo gefordert.

La Boca

Historische Postkarte

Rio de Janeiro

Unter dem Zuckerhut von Rio de Janeiro schwebte von 1915 an eine zweite lateinamerikanische Schwebefähre. Die 170 Meter lange „Ponte Alexandrino de Alencar“ verband bis zu ihrem Abriss 1935 das Festland mit einer vorgelagerten Marinebasis.

Schwebefähre wird Hubbrücke

Die einzige Schwebefähre in den USA wurde 1905 in Duluth, Minnesota, gebaut. Sie überbrückte den 1871 gebauten „Duluth Ship Canal“. Die hin und her schwebende Gondel wurde 20 Jahre später, als sie dem Verkehrs-

aufkommen nicht mehr gewachsen war, durch eine auf und ab fahrende Plattform ersetzt – die Schwebefähre (aerial transfer bridge) mutierte zur Hubbrücke (aerial lift bridge).

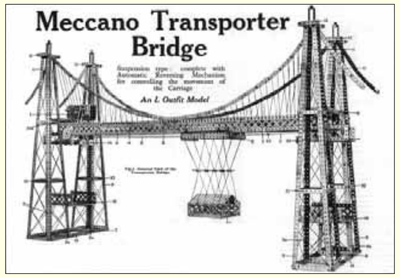
Nur wenige Monate lang existierte in Chicago das Highlight der Weltausstellung 1933, eine gelegentlich als Schwebefähre bezeichnete Seilbahn

namens „Sky Ride“. Nachdem die Gondeln zwischen den 191 Meter hohen Türmen 4,5 Millionen Fahrgäste befördert hatten, wurde das seinerzeit höchste Bauwerk der Stadt in die Luft gesprengt und verschrottet.

MIDDLESBROUGH
Bridge Over Troubled Water

Die weltgrößte Schwebefähre

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, in der 2 ½ Minuten dauernde Überfahrt, insgesamt 750 Passagiere und 600 Fahrzeuge.



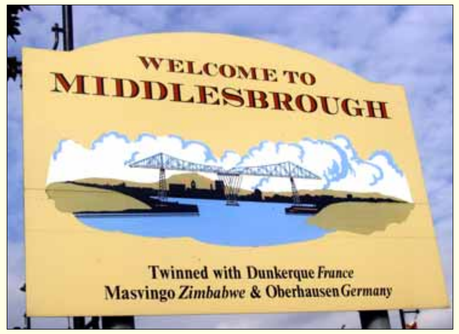
Modellbau-Anleitung

Die „transporter bridge", mit Abstand beliebtestes Fotomotiv der Industriemetropole. Es ist Teil des Stadtwappens und dient, ebenso wie anderen Fähren, seit Jahrzehnten auch als bevorzugte Vorlage für Modellbauer. In unmittelbarer Nähe hat die Stadt Middlesbrough ein Schwebefähren-Museum gebaut, in dem zum Beispiel Schulklassen über Geschichte und Funktion des Bauwerks informiert werden.

Spannweite: 174 Meter
Trägerhöhe: 49 Meter

Viel gemeinsam hat Middlesbrough mit Oberhausen, seiner deutschen Partnerkommune: Beide waren einst mächtige Eisen- und Stahlstädte, beide wurden Opfer der Deindustrialisierung, beide ringen um eine neue Zukunft.

Als die Schwebefähre 1911 gebaut wurde, war Middlesbrough – auch „Ironopolis" (Eisenstadt) genannt – die wichtigste Industriemetropole Nordenglands. Im Tal des Tees wurde zeitweise ein Drittel des britischen Stahls gekocht, hier entstanden weltberühmte Brücken wie die Sydney Harbour Bridge. Um so tiefer war der Fall, den die Stahlkrise auslöste: Massenstilllegungen hinterließen ausgedehnte Industriebrachen sowie hohe Arbeitslosigkeits- und Kriminalitätsraten. Zur Verbrechensbekämpfung setzt die Kommune ein beispiellos dichtes Videoüberwachungsnetz mit „sprechenden Kameras" ein; Datenschützer haben Middlesbrough den Beinamen „Schnüffelstadt" verpasst.



Stadtsymbol Schwebefähre

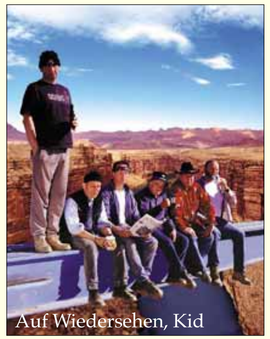
Dem Ruf, die Stadt mit der niedrigsten Lebensqualität im Vereinigten Königreich zu sein (Channel 4: „worst place to live in the UK"), hat Middlesbrough einiges entgegenzusetzen: den Stolz auf die berühmten Kicker vom FC Middlesbrough, auf den hier aufgewachsenen Weltreisenden und Entdecker Captain Cook – und auf das industrielle Erbe, dessen grandiosestes Zeugnis die weltgrößte Schwebefähre ist.

Nächtliche Illuminierung

Fährmuseum

Nach Arizona verkauft?

Ein nationaler Aufschrei war die Folge, als die BBC 2004 in ihrer populären TV-Serie „Auf Wiedersehen, Kid" den Abriss der Schwebefähre von Middlesbrough und ihren Verkauf in die USA zeigte, wo sie in Arizona wiederaufgebaut wurde. Die Szenen in der Serienfolge „Bridge Over Troubled Water" wirkten so realistisch, dass Tausende von Briten noch heute glauben, das Bauwerk sei demontiert worden – obwohl die BBC im Nachspann versichert hatte: „Die Schwebefähre bleibt in Middlesbrough."


Auf Wiedersehen, Kid

Eine Star-Rolle spielt das Bauwerk auch in anderen Filmen und TV-Produktionen – vor allem in dem international erfolgreichen Ballett-Film „Billy Elliot" , aber auch in „The Fast Show", „Spender" und „Steel River Blues".

Billy Elliot

NEWPORT
Wie Apollo und Herkules

Wahrzeichen von Südwales

Mit Regatten, Rummel und Rockmusik feierten im Herbst 2006 rund 15 000 Menschen während einer Festwoche das 100-jährige Bestehen des Wahrzeichens von Südwales: der „transporter bridge“ über dem River Usk in der Hafenstadt Newport.

Mutige seilten sich zu Benefiz-Zwekken ab vom 54 Meter hohen begehbaren Stahlgerüst. Eine örtliche Brauerei servierte Schwebefähren-Bier. Und

Abseilaktion

eine Sonderausstellung würdigte den Konstrukteur von „Ferdinand's Flying Ferry“: den Franzosen Ferdinand Arnodin, dessen Name mit fast jeder zweiten der zwanzig weltweit gebauten Schwebefähren verbunden ist.

Auch in Newport gelang Arnodin die Lösung des Problems, einen viel befahrenen Fluss ohne jede Beeinträchtigung der Schifffahrt zu überbrücken – und das inmitten einer dicht besiedelten Wohn- und Industriegegend, in der sich der Bau langer Rampen verbot.

Spannweite: 197 Meter
Trägerhöhe: 54 Meter

„Würdig wie Apollo, stark wie Herkules“ - so priesen Zeitgenossen 1906 den viktorianischen Prachtbau samt seiner Fährgondel mit Türmchen und Ornamenten. Heute ist die für drei Millionen Pfund restaurierte Schwebefähre 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.

Das Schicksal ausgemusterter Matrosen und überflüssig gewordener Werft- und Stahlarbeiter im Hafenviertel Pill, unweit der Schwebefähre, ist Thema von traurigen Liedern des dort aufgewachsenen US-Punkrockers Jon Langford. Auf seiner CD „Skull Orchard“, deren Hülle die nächtliche Schwebefähre zeigt, be-

Nächtliche Illuminierung

schwört Langford in dem Song „Pill Sailor“ auch das Wahrzeichen der Hafenstadt, die so viele Docks hat schließen und Menschen hat stranden sehen: "They shut down the docks / Thrown our lives on the rocks ... / Transporter bridge, transport me away."

Für die Erhaltung des Baudenkmals engagiert sich eine sehr aktive Fördergesellschaft („Friends of Newport Transporter Bridge“), die 1998 gegründet wurde, die Hundertjahrfeier der Schwebefähre 2006 mitorganisierte und mittlerweile 650 Mitglieder in aller Welt umfasst.

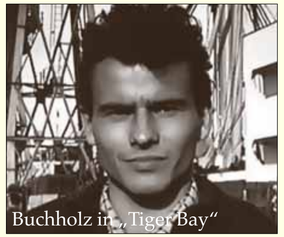
Die Stadt Newport arbeitet unterdessen an der Überwindung ihrer Strukturkrise: Die Kommune bemüht sich um den Aufbruch zu einem „New Newport“.

Fährgondel

Historische Postkarte

Der Star aus der Tiger Bay

Bereits im Vorspann eines Filmklassikers, des 1958/59 gedrehten britischen Streifens „Tiger Bay“ („Ich kenne den Mörder“), ist die monumentale Schwebefähre von Newport zu sehen. Obwohl die packende Story im benachbarten Cardiff spielt, mochte der Regisseur nicht darauf verzichten, das beeindruckende Bauwerk in die Handlung zu integrieren. Der Deutsche Horst Buchholz, dem mit diesem Film der Durchbruch zum international bekannten Schauspieler gelang, spielte eine der beiden Hauptrollen. In der anderen, wichtigeren brillierte die damals 12-jährige Hayley Mills. Der einstige Kinderstar, Jahrgang 1946, ließ es sich ein halbes Jahrhundert später nicht nehmen, zum 100-jährigen Bestehen der Schwebefähre 2006 nach Newport zu reisen. Bereitwillig übernahm die Schauspielerin die Ehrenpräsidentschaft des Vereins zur Förderung jener Schwebefähre, auf deren Gondel sie den Beginn ihrer Karriere erlebt hat.


Buchholz in „Tiger Bay“

WARRINGTON
Lastesel im Chemierevier

Übriggeblieben am Fluss der Beatles

Die Beatles-Stadt Liverpool durchfließt der Mersey, nach dem der legendäre „Mersey Sound“ der Pilzköpfe benannt ist - ein Industriefluss, an dem einst zwei Schwebefähren standen. Übriggeblieben ist die „transporter bridge“ von Warrington, die 1916 als weltweit letzte Schwebefähre erbaut wurde.

Verschrottet: die Schönste von allen

Nur noch der Pub „The Old Transporter“ und ein „Transporter Theatre“ erinnern an die wohl schönste aller britischen Schwebefähren, die 1905 die überlastete Mersey-Fähre zwischen Widnes und Runcorn ersetzte. Als auch sie den zunehmenden Verkehr im Chemierevier schließlich nicht mehr bewältigte, wurde sie 1961 durch eine Straßenbrücke abgelöst – und umgehend verschrottet.

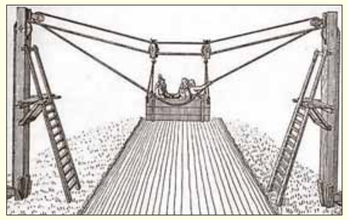
Schwebefähre Widnes-Runcorn

Spannweite: 57 Meter
Trägerhöhe: 30 Meter

Auf der „Risk List“ der gefährdeten Baudenkmale steht die 1916 erbaute Schwebefähre in Walton nahe der Mersey-Stadt Warrington; eine Vorgängerin war an derselben Stelle bereits 1905 errichtet worden. Auf dem Gelände der Seifenfabrik „Crosfields Chemicals“, der Urzelle des Lever-Konzerns, diente die „Bank Quay Transporter Bridge“, wie sie auch genannt wird, bis 1964 als Lastesel für Rohstoffe und Chemikalien. Seither rottet die 57 Meter lange Brücke vor sich hin; der Zugang ist der Öffentlichkeit verwehrt. Mittlerweile ist die Firma Crosfields (und damit die Schwebefähre) in den Besitz der Ineos-Gruppe übergegangen.

Rostbefall

Väter und Vettern der Schwebefähren


Verantius -Skizze

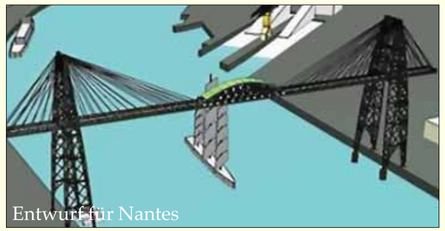
Schwebebahn

Der dalmatinische Mönch Faustus Verantius zeichnete 1615 die erste bekannte Prinzipskizze einer Schwebefähre. Zu den Vätern und Vettern dieser Form der Gewässerquerung zählen auch der skurrile „Pioneer“, genannt „Daddy Long Leg“, eine Art seegängige Straßenbahn auf Stelzen, die von 1896 bis 1901 vor der Küste des britischen Seebades Brighton verkehrte, und die von dem Kölner Fabrikanten Eugen Langen erfundene und 1901 in Betrieb gegangene Schwebebahn, die bis heute in Wuppertal verkehrt.

„Daddy Long Leg“

Abschied ohne Wiederkehr?

Zwar existieren im französischen Nantes Pläne für einen Wiederaufbau der im Zweiten Weltkrieg zerstörten Schwebefähre. Doch seit der Errichtung des letzten Bauwerks dieser Art, 1916 in Warrington, sind nur noch Repliken für touristische Zwecke entstanden – so eine Minifähre über die Niers bei Mönchengladbach und eine als Schwebefähre bezeichnete Seilbahn über die Wupper bei Müngsten (beides NRW).


Entwurf für Nantes

Mönchengladbach

Müngsten

ROCHEFORT
Elegant über die Charente

Frankreichs letzte Schwebefähre

Nirgendwo auf der Welt wurden so viele Schwebefähren gebaut wie in Frankreich – und so viele verschrottet oder im Krieg gesprengt. Schwebefähren standen in Rouen (1899 eingeweiht, 1940 zerstört), in Nantes (1903, 1958 abgebrochen), Marseille (1905, 1944 zerstört) und Bordeaux (1910 begonnen, nie fertiggestellt).

Rouen

Nantes

Marseille

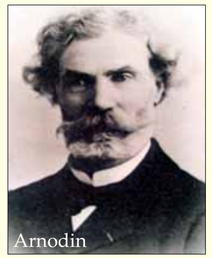
Brest

Ein „pont transbordeur" im französischen Marinehafen Bizerta/Tunesien (1898 erbaut) wurde 1907 in Brest wiedererrichtet und 1947 abgerissen. Allein die Fähre in Rochefort (1900) ist als Baudenkmal bis heute erhalten geblieben.

Bizerta

Spannweite: 140 Meter
Trägerhöhe: 50 Meter

Er war der Weltmeister im Bau von Schwebefähren: der Franzose Ferdinand Arnodin . Erste Erfahrungen sammelte der Ingenieur und Industrielle 1893 im spanischen Bilbao, wo ihn Alberto Palacio mit der Bauausführung der von ihm konzipierten ersten Schwebefähre der Welt beauftragt hatte. Nach der Bewährungsprobe an der Biskaya kaufte der Franzose dem Spanier die Patentrechte ab und baute Schwebefähre um Schwebefähre.


Arnodin

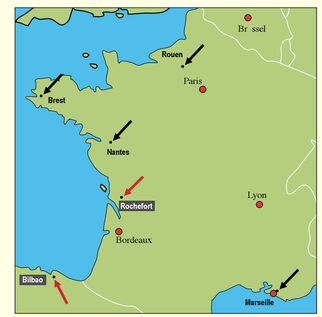
Gewisse Ähnlichkeiten mit dem Eiffelturm sind nicht zufällig: Arnodin (1845 bis 1924) und Gustave Eiffel waren nicht nur Zeitgenossen, sondern auch eng befreundet. Beide nutzten die Stahlfachwerkbauweise, die bei einem Minimum an Materialaufwand ein Maximum an Stabilität ermöglicht.

In Arnodins Fabrik in Chateauneuf an der Loire entstanden spezielle witterungsbeständige Spiralkabel und Komponenten für Fährbrücken nicht nur in Tunesien und Frankreich, sondern auch im britischen Newport. Im Jahr 1900, als Arnodin in der Marinestadt Rochefort die einzige heute noch erhaltene französische Schwebefähre baut, ist er der gefeierte Star der Pariser Weltausstellung.

Tief beeindruckt von einem Gespräch mit Arnodin und von der „ruhigen, schwebenden Fahrt" mit dessen Fähren zeigte sich 1900 der Berliner Regierungsbaumeister Carl Bernhard. In der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure" urteilte er, dass nunmehr „diese Brückenart als erprobt angesehen werden kann".

Weit über 100 Jahre nach ihrem Entstehen schwebt Arnodins Fähre in Rochefort weiterhin elegant über die Charente; das Baudenkmal befördert Fußgänger und Radfahrer. Noch immer verspüren die Passagiere auf dem Weg von Ufer zu Ufer, von einem Café zum Fährmuseum „Maison du Transbordeur", jenes Fahrgefühl, das Arnodin einst so beschrieb: „Zwischen Luftballon und Eisenbahn."

Fährmuseum



Die Mädchen von Rochefort

Auf der Suche nach einem Drehort für einen heiteren Musical-Film entschied sich der französische Regisseur Jacques Demy 1966 zur Verblüffung der Branche ausgerechnet für die Hafenstadt Rochefort am Atlantik, seinerzeit noch ein eher trister Ort mit den Spuren einer langen Schiffbau-, Fischerei- und Militärtradition.

„Nicht gerade der romantischste Platz für ein Musical," urteilten Cineasten, doch Demy wolle zeigen, „dass der Geist eines Musicals überall wehen kann, sogar in der monotonen Wirklichkeit einer ganz gewöhnlichen Stadt": „An den ausgefallensten Plätzen erblickt er Wunder und Schönheit."

Für den Film „Les Demoiselles de Rochefort" (Die Mädchen von Rochefort) ließ Demy bunte Balletttruppen und Berühmtheiten wie Catherine Deneuve und Gene Kelly vor Fassaden von Häusern agieren, die eigens in Bonbonfarben angestrichen wurden, und – besonders eindrucksvoll – an der ebenfalls aufgehübschten alten Schwebefähre aus dem Jahre 1900.

RENDSBURG - OSTERRÖNFELD
Die Eiserne Lady am Kiel-Kanal

Stahlkoloss aus der Kaiserzeit

Als größtes Stahlbauwerk Europas galt die Rendsburger Hochbrücke bei ihrer Eröffnung im Jahre 1913. Weltweit einzigartig ist bis heute die Kombination dreier Verkehrswege: Eisenbahnverkehr oben auf der Brücke, Schiffsverkehr unten auf dem Nord-Ostsee-Kanal, Straßenverkehr dazwischen auf einer Schwebefähre.

Eine Zweefbrug für Heuwagen

Erst nachträglich, auf Drängen der Rendsburger Nachbargemeinde Osterrönfeld, ist die Fährgondel der Kanalbrücke hinzugefügt worden. Daher kann der Stahlkoloss nicht als „originäre" Schwebefähre gelten – ebenso wenig wie die unter eine Straßenbrücke gehängte Fährplattform („zweefbrug"), die zwischen 1938 und 1959 landwirtschaftliche Fahrzeuge über den Amsterdam-Rhein-Kanal bei Maarssen transportierte.

Fähre

Spannweite: 151Meter
Trägerhöhe: 42 Meter

Bald nach der Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals forderte die Kriegsmarine anstelle zweier verkehrsbehindernder Rendsburger Drehbrücken eine neue Bahnbrücke mit 42 Metern Durchfahrtshöhe und mindestens 120 Metern Pfeilerabstand. Die Bahnverwaltung wiederum verlangte die Beibehaltung des Standorts ihres Bahnhofs, der nur 600 Meter vom Kanal entfernt war - obwohl die damaligen Züge nur eine Steigung von maximal 1:150 bewältigen konnten (also einen Meter Steigung auf 150 Meter).

Der Brückenbaumeister Friedrich Voß löste das knifflige Problem, indem er seine neue, 370 Meter lange Kanalbrücke und den Bahnhof Rendsburg mit einer 4,5 Kilometer langen Gleisschleife verband und auch jenseits des Kanals gewaltige Rampen und Dämme baute;

Zug auf der Hochbrücke

nachträglich hängte er eine Fährgondel an zwölf Stahlseilen unter die Brücke, um die Verkehrsverbindung zwischen Rendsburg und Osterrönfeld zu verbessern.

Die 1913 fertiggestellte Brücke samt ihrer Schwebefähre, die seit der Eröffnung ganzjährig kostenlos verkehrt, ist als „Eiserne Lady" längst zum Wahrzeichen der Stadt und zur Touristenattraktion geworden – ebenso wie der „Welcome Point" unter der Brücke am Rendsburger Ufer: Dort werden alle Schiffe begrüßt, die den „Kiel-Canal" benutzen, die noch vor Suez- und Panamakanal meistbefahrene Schifffahrtsstraße der Welt.

Nächtliche Illuminierung

Fährgondel

Die vergessene Kieler Fähre

Nur noch ein paar alte Fotos erinnern daran, dass es in Deutschland einmal eine dritte Schwebefähre gab. Sie wurde 1910, ein Jahr nach der Eröffnung der Schwebefähre an der Oste, in Betrieb genommen und überspannte die Zufahrt zur seinerzeit Kaiserlichen Werft in Kiel. Bereits 1923 wurde sie als nicht mehr zeitgemäß abgerissen. Zur Erinnerung an dieses Bauwerk führt die 2004 eröffnete Deutsche Fährstraße, die unter anderem die Schwebefähren in Osten und Rendsburg verbindet, bis an die Kieler Förde.

Historische Postkarte

Web-Tipp: www.deutsche-faehrstrasse.de

OSTEN - HEMMOOR
Der Eiffelturm des Nordens

Dorf mit Weitsicht und Wagemut

Ein Hoch auf den Kaiser brachten die Honoratioren aus, als am 1. Oktober 1909 die Schwebefähre an der Oste ihren Betrieb aufnahm. Mit Weitsicht und Wagemut 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,

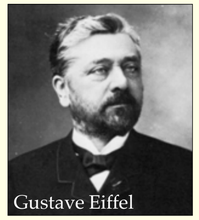
Eröffnung 1909

Schwebefähre mit Oste-Ewer

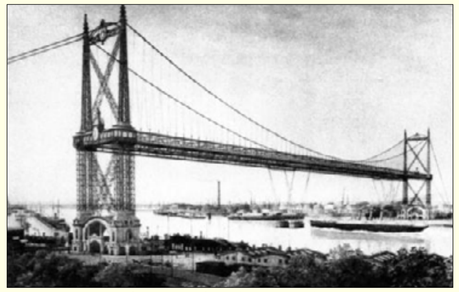
dem Handelsort selbst bei Eisgang die lebenswichtige Verbindung zum Bahnhof Basbeck-Osten (heute Hemmoor) an der 1881 eröffneten Strecke Hamburg - Cuxhaven.

Spannweite: 80 Meter
Trägerhöhe: 36 Meter

Auf geradezu phänomenale Art vereint die Stahlfachwerk-Bauweise, die durch Gustave Eiffel weltberühmt geworden ist, hohe Stabilität bei geringem Materialeinsatz. Die im Pariser Eiffelturm verbaute Stahlmenge ergäbe, eingeschmolzen, einen Würfel von lediglich 10 Metern Kantenlänge. Bei der „Schwebebahn" (Amtsdeutsch) über der Oste würden die Würfelkanten sogar nur 3,20 Meter messen.


Gustave Eiffel

Populär gemacht hat das Prinzip Schwebefähre im Kaiserreich vor allem der Kölner Industrielle Eugen Langen, der die von ihm erfundene Schwebebahn vielen Städten anbot, sie jedoch nur in


Hamburger Schwebefähre (Entwurf)

Wuppertal verwirklicht sehen konnte. Für Hamburg entwarf Langen 1893 sogar eine Schwebebahn mitsamt einer imposanten Schwebefähre über der Elbe . Beide Ideen verwarfen die Hanseaten jedoch als nicht ausgereift genug – sie bauten stattdessen ihre U- und S-Bahn sowie am geplanten Schwebefähren-Standort den (Alten) Elbtunnel.

Nach 65 Betriebsjahren wurde die Schwebefähre 1974 durch eine Straßenbrücke ersetzt. Abrisspläne wurden durch Denkmalschützer und eine Bürgerinitiative durchkreuzt. Fußgängern und Radfahrern steht das technische Baudenkmal, das sich seither im Besitz des Landkreises Cuxhavens befindet und von einer gemeinnützigen Fördergesellschaft betrieben wird, für touristische Demonstrationsfahrten zur Verfügung.

Eisfest 1996

Nächtliche Illuminierung

Fluss der Fähren

„Fährmann, hol öber" - Jahrhunderte lang schallte dieser Ruf über die Oste, an deren Unterlauf es an festen Brücken ebenso mangelte wie an befestigten Wegen. Wichtigstes Verkehrsmittel - nach den Segelschiffen - waren flache Kähne und Prahme, die an rund dreißig Fährstellen Pferdegespanne und Vieh, Fußgänger und später auch Kraftfahrzeuge über den von Ebbe und Flut regierten Fluß schipperten.

Binnen hundert Jahren wurden die meisten Fährstellen ersetzt – durch Klappbrükken (in Geversdorf und Oberndorf), ein Sperrwerk (bei Balje), die Schwebefähre (in Osten) und durch starre Straßenbrücken (bei Hechthausen und Hemmoor). Nur zwei Personen-Prahmfähren sind an der Oste noch in Betrieb: in Brobergen und Gräpel (Samtgemeinde Oldendorf).

Für die Erhaltung dieser Relikte einer Zeit, als die Oste noch der „Fluss der Fähren" war, kämpfen engagierte Bürger. Nur mit Hilfe

Prahmfähre in Brobergen

dieser Fähren läßt sich im Zuge der beliebten Deutschen Fährstraße Bremervörde – Kiel die gesamte Vielfalt der Möglichkeiten erfahren, die der Mensch ersonnen hat, um ein Gewässer zu überqueren.

BILBAO
Mutter aller Schwebefähren

Weltkulturerbe im Baskenland

Eine Sondermarke mit der ältesten Schwebefähre der Welt veröffentlichte die spanische Post im Sommer 2006. Im selben Jahr erhob die Unesco das Baudenkmal über dem Nervion zwischen Portugalete und Getxo im Baskenland – eine von weltweit acht noch erhaltenen Schwebefähren – zum Weltkulturerbe. Die Schwebefähre steht damit auf einer Stufe mit dem indischen Grabmal Tadsch Mahal, mit Ägyptens Pyramiden und dem Kölner Dom.

Der Weltverband der Schwebefähren strebt denselben Status auch für die beiden letzten in Deutschland noch existierenden Bauwerke dieser Art an: die historischen Fährbrücken über dem Nord-Ostsee-Kanal zwischen Rendsburg und Osterrönfeld (erbaut 1913) sowie über der Oste zwischen der Gemeinde Osten und der Stadt Hemmoor (erbaut 1909). Die deutschen Schwebefähren sind seit dem Mai 2004 durch die jüngste Themenroute der Bundesrepublik verbunden, die Deutsche Fährstraße Bremervörde – Kiel.

Spannweite: 161Meter
Trägerhöhe: 46 Meter

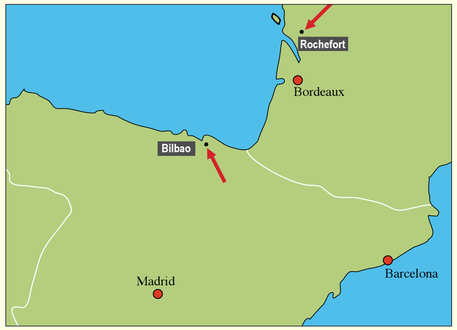
Kluge Köpfe in aller Welt haben jahrhundertelang über dem Problem gebrütet: Wie kann man einen stark befahrenen Fluss überqueren, ohne die Segelschiffe mit ihren himmelhohen Masten zu behindern? Die Lösung – eine zwischen den Ufern verkehrende Plattform, aufgehängt an einem Schienenstrang hoch über den Fluten – fanden zuerst Tüftler in den USA (1869) und in Großbritannien (1873).

Verwirklicht wurde die Idee 1893 auf

Betreiben des Ingenieurs Alfredo Palacio de Elissague erstmals in Spanien, 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 der Region – 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. Mit ihrer mehrfach vergrößerten und modernisierten Gondel ist die Schwebefähre

Modernisierte Fährgondel



weiterhin ein unverzichtbarer Bestandteils des Nahverkehrssystems im Großraum Bilbao. Die anderthalbminütige Fahrt erspart Autofahrern einen Umweg von fast zwanzig Kilometern Autobahn.

Mit dem Slogan „Nuestra torre Eiffel" wirbt Bilbao für die älteste Schwebefähre der Welt. Tatsächlich sind die Spanier auf das technische Wunderwerk an der Biskaya ähnlich stolz wie die Franzosen auf ihren Eiffelturm.

Arbeitsgemeinschaft Osteland e.V.

Texte der Info-Tafeln: Jochen Bölsche
Fotos: Sammlung Bölsche
Gestaltung: Nikolaus Ruhl

Der Stolz des Königs

Der spanische König Juan Carlos I. ließ es sich nicht nehmen, im Herbst 2003 die Vertreter der letzten acht noch existierenden Schwebefähren – in Großbritannien (3), Deutschland (2), Frankreich, Argentinien und Spanien (je 1) – in seinem Zarzuela-Palast bei Madrid zur Audienz zu empfangen. Darüber hinaus erklärte sich das Staatsoberhaupt be-

Audienz bei Juan Carlos I.

reit, die Ehrenpräsidentschaft über den zugleich gegründeten Weltverband der Schwebefähren zu übernehmen; Vizepräsident wurde ein Vertreter der Schwebefähre an der Oste. An die Politik und an die Eigentümer der Schwebefähren, die teils vom Verfall bedroht sind, appellierte der König: „Erhaltet diese Brücken! Sie gehören der gesamten Menschheit."

Der Aufruf fand ein starkes Medienecho und blieb auch in Deutschland nicht ungehört. Die überraschende Intervention des Monarchen förderte die Bereitschaft von EU, Bund, Land, Kreis und weiteren Geldgebern, eine über 1,5 Millionen teure Sanierung der zu diesem Zeitpunkt wegen Baufälligkeit vom TÜV stillgelegten Schwebefähre an der Oste zu ermöglichen. Eine deutsche Boulevardzeitung titelte: „Spanischer König rettete unsere Schwebefähre."