

# Schwebefähre

Mobiles Brückensystem über die Niers bei Mönchengladbach

## Architekten:

Mirko Baum, Aachen

## Tragwerksplanung:

Wilfried Führer, Aachen, und

Jürgen Güldenpfennig,

Aachen

## Bauherr:

Stadt Mönchengladbach



Die Brücke ist Bestandteil der Kenntlichmachung von Napoleons nie fertig gestellten und dem Vergessen anheim gefallenen „Grand Canal du Nord“. Hier sollte die Verbindung von Rhein und Maas die Niers kreuzen.

Zeichnungen ohne Maßstab  
Fotos: Vladimir Spacek, Mainz

Spuren der Bauaktivität des „französischen Zeitalters“, 1794–1814, sind auf dem Gebiet des besetzten Europa verhältnismäßig selten und vorwiegend auf die Infrastruktur des Verkehrs beschränkt, d. h. auf Bauten, die der schnellen Bewegung des Militärs dienten und auf die Realisierung der imperialen geopolitischen Ziele gerichtet waren. Eines der ehrgeizigsten Bauvorhaben dieser Art war der unvollendete, 50 Kilometer lange „Grand Canal du Nord“, der die Flüsse Rhein und Maas zwischen den Städten Neuss und Venlo mit der geplanten Verlängerung an die damals nördlichste französische Hafenstadt Antwerpen verbinden sollte. Mit dem Entwurf wurden zwei Ingenieure beauftragt, Hageau für den Abschnitt Rhein/Maas und Delbergue-Cormont für den Abschnitt Maas/Schelde. Ziel des ehrgeizigen Projekts war der Boykott der holländischen Häfen und damit die Unterbindung des Imports von englischen Waren auf den Kontinent. Nicht zuletzt sollte der Kanal auch als Verteidigungslinie ausgebaut werden, weshalb alle seine 11 Brücken, die mit Rücksicht auf den Schiffsverkehr als mobile Brücken geplant waren, ausschließlich von der Süd-, d. h. von der französischen Seite aus, bedient werden konnten. Als Napoleon 1810 Holland annek-

tierte, wurden die holländischen Häfen von Frankreich kontrolliert, der Kanalbau verlor seinen Sinn, und alle Arbeiten an ihm wurden eingestellt. Im Jahre 2002, 200 Jahre nach den ersten Arbeiten am Entwurf des „Grand Canal du Nord“, wurde im Rahmen des holländisch-deutschen Projektes EUROGA 2002plus ein Wettbewerb ausgelobt, dessen Ziel es war, Napoleons Entwurf umzuwerten und ihn als ein Länder verbindendes, kulturgeschichtliches Landschaftsereignis zu reaktivieren. Das hieraus entstandene Projekt von zwei deutschen Autoren, dem Städtebauer Kunibert Wachten und dem Künstler Mischa Kubal, sowie dem französischen Landschaftsarchitekten Henri Bava, sieht sowohl die Restaurierung der vollendeten Abschnitte und Bauten vor als auch die Konzeption einer ganzen Reihe von künstlerischen Maßnahmen, um den „Grand Canal du Nord“ auch auf jenen Abschnitten gegenwärtig werden zu lassen, wo er nur teilweise oder gar nicht zur Ausführung kam. Auf einem 50 Kilometer langen Radweg kann die Verbindung der historischen Substanz mit den künstlerischen Maßnahmen der Gegenwart erfahren werden und damit auch Ausmaß und Bedeutung des fast vergessenen Bauwerkes.

Eine der künstlerischen Maßnahmen ist die Fußgängerbrücke über die Niers bei Mönchengladbach, und zwar an der Stelle, an der sie von Napoleons Kanal gekreuzt werden sollte. Der Auftrag sah eine „Erlebnisbrücke“ vor, deren Bauweise eine unverwechselbare und prägnante Markierung in der Landschaft bilden sollte. Sie wurde in dem heute nur noch wenig bekannten Prinzip der Schwebefähre gefunden, das am 1. Januar 1888 von dem spanischen Architekten Alberto del Palacio Elissague (1856–1939) patentiert und zum ersten Mal zur Überbrückung des Flusses Nervion vor dem Hafen von Bilbao realisiert worden war. Aus der Zusammenarbeit del Palacios mit dem französischen Ingenieur Ferdinand Arnodin (1845–1924) entstand um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert eine ganze Reihe von mehr oder weniger gigantischen Bauten, die grobenteils an Hafeneinfahrten, d. h. an Stellen mit intensivem Schiffsverkehr situiert waren. Sie boten seinerzeit eine Lösung, wo große Spannweiten mit klassischen mobilen Brücken, ob aus technischen oder ökonomischen Gründen, nicht zu bewältigen waren. Der bekannteste Bau dieser Art war die „pont transbordeur“ in Marseilles (1905), die dank Sigfried Giedion – zusammen mit dem Eiffel-

turm – ein wichtiges Referenzobjekt der europäischen Architekturavantgarde der Zwischenkriegszeit wurde. Die Erfindung dieser Bauweise wird allgemein in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts angesiedelt, was ein Irrtum ist, denn beim Studium des Traktats „Machinae Novae“ (Venedig 1615/16) des Priesters Faustus Verantius (1551–1617) finden wir neben einer ganzen Reihe von überraschend modernen Brücken auch die Darstellung einer Personenschwebefähre, die mit ihrer einfachen und überschaubaren Mechanik zum Vorbild der Fußgängerbrücke über die Niers wurde. Bleibt anzumerken, dass die Miniaturisierung berühmter Bauwerke und ihre Inszenierung in einer künstlich gestalteten Landschaft im Zeitalter der Aufklärung ein verbreitetes Motiv war, bei dessen Anwendung auch bedeutende Brücken zur Darstellung kamen. Das wohl bedeutendste Bauwerk dieser Zeit ist die bis heute erhaltene Kopie der englischen Coalbrookdale Bridge, die Fürst Leopold Friedrich Franz zu Anhalt-Dessau Ende des 18. Jahrhunderts in seinem öffentlich zugänglichen Park in Wörlitz im Maßstab 1:4 errichten ließ, womit er, ohne es zu ahnen, dem ersten eisernen Bauwerk auf dem europäischen Kontinent zum Leben verhalf. M.B.

