

Die Pontonbrücke über die Schlei in Kappeln

Hans-Peter Wengel

Vor Fertigstellung der Pontonbrücke im Jahre 1867 gab es schon eine Brücke über die Schlei an der gleichen Stelle wie heute. Im August 1850 entstand kurzfristig eine Pontonbrücke, die auf Veranlassung des damaligen dänischen Kommandanten Giödesen erbaut worden war. Diese vermutlich für militärische Belange gebaute behelfsmäßige Brücke hatte sicher nicht lange Bestand. Ärger gab es mit dem Militär, weil es nicht für das Baumaterial und den Arbeitslohn zahlen wollten.

Der nächste Plan war, nach der Idee des englischen Ingenieurs R. Stephenson, eine Konstruktion mit gußeisernen Röhren, die mit Zement vollgepreßt werden sollten. Man nahm aber Abstand von diesem Plan, denn Gußeisen wird bei Kälte spröde und würde dem Druck des Eisganges nicht standhalten. Um Geld für eine Brücke zu bekommen, wurde ein Aktiengesellschaft gegründet und Aktien zum Bau gezeichnet. Das Gut Loitmark hatte aber noch die Fährrechte über die Schlei. Die Stadt Kappeln kaufte daraufhin vom Herzog diese Fährrechte für 15.000 Mark ab.

Gegen den Bau einer Brücke wurde von den Schleswiger und Arnisser Fischern Beschwerden eingereicht. Sie meinten, der Hering würde durch diesen Brückenbau, die Verengung der Schlei und den Geräuschen auf der Brücke gestört werden. Nach einigem Hin- und Her wurden diese Beschwerden abgelehnt. Die Brückenauffahrt wurde mit einem Damm versehen, und auf den letzten 600 Fuß wurden auf 18 eisernen Kähnen eine Brücke gelegt. An der größten Tiefe der Schlei wurde eine Durchlaßöffnung von 60 Fuß geschaffen. Die einzelnen Glieder der Brücke waren mittels Rüddebalken verbunden, damit keine großen Schwankungen beim Überfahren auftreten. Im Verlauf ihres Lebens hatte die Brücke zahlreiche Beschädigungen durch Eisgang und Havarien gehabt.

Schon ein Jahr nach Fertigstellung mußten die Ketten der Verankerung erneuert werden. Ganz schlimm kam es bei den beiden Eiswintern 1891 und 1893. Am 13. Februar 1891 durchbrachen mit eingehendem Strom gewaltige Eismassen die Pontonbrücke. Bereits einige Jahre später mußten einzelne Pontons ersetzt werden, weil sie abzusinken drohten. Den Zuschlag für den Bau der Pontons erhielt die Fa. H. Merten aus Danzig. Die Carlshütte in Rendsburg und die Fa. Claussen in Kappeln konnten den angegebenen Termin für die Lieferung nicht halten. Ständig waren durch den Verkehr und Eisgang Jochhölzer und Verriegelungen gebrochen, die ersetzt werden mußten. Ebenso wurde die Brücke sehr oft durch Schiffe beschädigt. Gebrochene Ankerketten, verschobener Brückenbelag und beschädigte Pontons traten regelmäßig nach einer Havarie ein.

Für die Bedienung und die anfallenden Arbeiten wurden mit Indienststellung der Brücke 2 Brückenwärter und 2 Brückenarbeiter eingestellt. Die Brückenwärter waren gleichzeitig Hafenmeister und mußten bei Dienstantritt den Diensteid leisten. Wer die Brücke passierte, mußte ein Brückengeld bezahlen, damit wurden die laufenden Betriebskosten gedeckt. Den in Schwansen ansässigen Landwirten, Gutspächtern und Gewerbetreibenden wurden Jahrespauschalen für die Brückengelder eingeräumt, um ihnen einen Anreiz zu geben, ihren Handel in Kappeln und nicht in Eckernförde zu tätigen.

Die Taxe für die Benutzung der Schleibrücke betrug z. B. für Fußgänger 1 Silbergroschen. Für Kutschen, je nach vorgespannten Pferden und Anzahl der mitfahrenden Personen, 4-9 Sgr. Ebenso für Reiter, Frachtwagen ob beladen oder Leerfahrt, Handwagen, Hundefuhrwerke und loses Vieh mußte Brückengeld gezahlt werden. Es gab aber auch Ausnahmen. Ärzte in Ausübung ihres Berufes, der König und Mitglieder des königlichen Hauses mit Gefolge und die Passagiere, die mit der Eisenbahn von und nach Eckernförde fuhren. Dafür hat die Eisenbahnverwaltung das Brückengeld an die Stadt Kappeln zu zahlen. Und natürlich die Schüler der Kappeler Schulen waren vom Brückengeld befreit.



Die Pontonbrücke um 1910 zur Ellenberger Seite gesehen. Im Hintergrund sind die Abfertigungsgebäude der Schmalspurbahn Kappeln Eckernförde zu sehen.