

Die Fähren über die Schlei in Kappeln

Hans-Peter Wengel

Bevor die Brücken über die Schlei in Kappeln gebaut wurden, war nachweislich seit 1671 eine Fährverbindung von Ellenberg nach Kappeln vorhanden. In irgendeiner Form mag eine seit Bestehen des Ortes vorhanden gewesen sein.

Ihr Inhaber mußte eine jährliche Pacht, ein "annum", an den Besitzer des Gutes Loitmark entrichten. Es handelte sich hier also um ein Privileg dieses Gutes. 1689 verschenkte der Herzog Christian Albrecht das Gut Ellenberg mit der Fähre an seinen Vice-Statthalter Joachim von Ahlefeld zu Buckhagen, der 1691 das Dorf Ellenberg niederlegte. Ländereien und Fährgerechtigkeit gingen gleichzeitig auf das Gut Loitmark über, das J.v.Ahlefeld im gleichen Jahr gekauft hatte. Die weiteren Eigentümer des Gutes und damit der Schleifähre nach der Familie Ahlefeld waren ab 1719 der Oberst Diederich von Drewitz, danach ging das Gut durch Verkauf an die Familie von Warnstedt. 1840 kaufte der Herzog Carl von Schleswig-Holstein-Sonderburg-Glücksburg das Gut Loitmark. So kamen auch die Fährrechte wieder in den Besitz des Herzogs. Die Besitzer von Loitmark vergaben die Fähre in Erbpacht. So wurde sie 1780 dem Bürger Hinrich Jensen aus Flensburg durch Festebrief für 30 Taler Courant jährlich überlassen. Die Inhaber der Fähren waren Festeleute geworden. Sie konnten die Fährstelle als ein begrenztes Eigentum betrachten, über das sie allerdings nicht frei verfügen durften. 1829 wurde das Festeverhältnis aufgehoben, denn, als der Inhaber gestorben war, brachte der Kammerherr von Warnstedt auf Loitmark, durch eine namhafte Summe die völlige Nutznießung der Fährstelle an sich. Außerdem waren noch 14 Heidscheffel Land mit der Fährstelle verbunden.

Fährhaus und Land lagen auf Ellenberger Gebiet. Von dem Jahre 1829 an wurde die Fähre ein großer Prahm, der mehrere Wagen zugleich befördern konnte, ein kleiner für nur ein Fuhrwerk, zwei Boote, ein Planken Kahn und drei Baumkähne. Während früher die Prähme gerudert oder gestakt wurden, wurden sie erst ab 1830 an Stricken gezogen. Fest steht jedenfalls, daß der Flecken Kappeln mit der Fährgerechtigkeit bis etwa 1800 nichts zu tun hatte. Etwa von diesem Zeitpunkt an, hatte sich die Gepflogenheit ausgebildet, daß von der Kappeler Seite aus gegen Bezahlung Personen über die Schlei gesetzt wurden. Es hatte sich hier ein Gewohnheitsrecht herausgebildet, das anscheinend mit stillschweigender Duldung des Fährpächters von Ellenberg ausgeübt wurde. Als man dann aber 1810 daranging, die Fährstelle für Fußgänger von der Kappeler Seite aus öffentlich zu verpachten, kam es zu einem Protest des Gutes Loitmark. Vom Schleswiger Landgericht wurde er aber 1813 abgelehnt, und so wurde die Fährstelle in Kappeln neu verpachtet. Seit dieser Zeit waren also zwei öffentliche Fährverbindungen vorhanden, die eine von Ellenberg, die andere von Kappeln aus nur für Fußgänger, die unter

Aufsicht des Postwesens stand. Der erste Kappeler Pächter war Hans Christian Jacobsen.

Er mußte schon 1814 ein Gesuch zur Ermäßigung der Pachtsumme an die General-Post-Direktion einreichen. Der Ortsvorsteher Gardthausen wurde zu einem Bericht aufgefordert, in welchem deutlich ein gewisser rechtloser Zustand angesprochen wurde. In der Pachtbedingung von 1810 stand nämlich in einem Paragraphen, daß jeder Kappeler Einwohner, der ein eigenes Boot oder Kahn hatte, nach wie vor die Befugnis habe, sich selber nach der anderen Seite überzusetzen. Was das praktisch an Einnahmeausfall für die Fähren bedeutete, kann sich jeder ausmalen, wenn man bedenkt, daß es damals in Kappeln Boote und kleinere Fahrzeuge genug gab. Ein kleiner Nebenverdienst mag schon willkommen gewesen sein. In einem anderen Paragraphen stand, daß im Winter ein sicherer Fußsteig über das Eis der Schlei zu legen sei, wofür bei dessen Benutzung auch das Fährgeld zu bezahlen sei. Der Ortsvorsteher Gardthausen erklärte, daß im Winter 1813/14 die Schlei vier Monate zugefroren gewesen sei. Kein Mensch bezahlte das Fährgeld. Die Leute gingen einfach an anderen Stellen über die Schlei. Auch eine öffentliche Aufforderung, das Fährgeld zu bezahlen, änderte nichts. So wurde die Pachtsumme für Jacobsen um die Hälfte herabgesetzt.



Das Fährhaus in Ellenberg um 1960

Er selber gab die Pachtung 1815 auf und geriet wegen dieser Angelegenheit als Gastwirt in Konkurs. Der neue Pächter wurde Johannes Hinrich Degener. Er ist es bis zu seinem Tode geblieben. Seine Frau, die Witwe Christina Maria Degener, blieb dann Pächterin bis 1861.

Im Jahre 1856 schlossen sich dann einige Kappeler Kaufleute, wie z.B. Konsul Balle und Fabrikant Claussen, mit Gutsbesitzern und Gutspächtern in Ostangeln zusammen und verfaßten eine Eingabe an das königliche Ministerium für Schleswig-Holstein in Kopenhagen mit der Bitte um

Planung, Finanzierung und Bau einer Brücke von Kappeln nach Ellenberg als Ersatz für die Fähren. Im Jahre 1866 wurde eine Brücke als Pontonbrücke über die Schlei geschlagen. Dabei ging die Fährgerechtigkeit von Loitmark komplett an Kappeln über, wofür jährlich 600 Mark Hamburger Courant an die Gutsherrschaft, damals Herzog Carl zu Schleswig-Holstein-Sonderburg-Glücksburg zu zahlen war.