

# Die Pontonbrücke und die Eckernförder-Kappeler Schmalspurbahn

**Hans-Peter Wengel**

Nach Inbetriebnahme der neuen Pontonbrücke im Jahre 1867 hoffte die Bevölkerung auf eine direkte Zugverbindung von Kappeln nach Eckernförde. Die Belastungsproben der Brücke ergaben jedoch, daß der Zug nicht über die Pontonbrücke fahren durfte, weil die Belastung für die gesamte Konstruktion zu groß war. Die Fahrgäste mußten deshalb zu Fuß von Kappeln nach Ellenberg und konnten dort erst den Zug nach Eckernförde besteigen. Bei Kälte, Regen oder Schneesturm war es sicher nicht immer ein Vergnügen, zu Fuß die Brücke zu überqueren. Auch die zur Verladung anstehenden Güter mußten per Handwagen oder Fuhrwerk von und nach Ellenberg gebracht werden.

Ab Dezember 1890 durfte dann die Brücke auch für die Güter- und Personenwagen der Bahn genutzt werden. Nur die Lokomotive durfte die Waggons wegen der hohen Belastung allerdings nicht über die Brücke ziehen, sondern die Waggons wurden mit Pferden einzeln über die Brücke gezogen. So wurde bis 1922 verfahren. Da die Brücke zu diesem Zeitpunkt aber erhebliche Mängel aufwies, wurde die Überführung der Waggons von der Aufsichtsbehörde, dem Wasserbauamt in Flensburg, untersagt. Unter der Bevölkerung und den jeweiligen Verwaltungen der Brücke wie auch der Bahn, brachte diese Sperrung erhebliche Unruhe. Die Reparaturkosten, um eine weitere Nutzung mit Überführung der Waggons über die Brücke zu gewährleisten, konnte die Stadt Kappeln nicht aufbringen. Die Kreisverwaltung in Eckernförde war federführend für die Bahn und schrieb an den Regierungspräsidenten, daß der gesamte Güterverkehr wegen der Sperrung praktisch unmöglich geworden sei und jetzt schon habe die Bahnstrecke ein Fehlbetrag von 4 Millionen Reichsmark. Ebenso hat das Ausbleiben des Güterverkehrs eine schwere Schädigung der Kappeler Geschäftswelt zur Auswirkung.

Dieses waren die Anfangsbestrebungen für den Bau einer neuen Brücke. In all den Jahren, in denen die Waggons mit Pferden über die Brücke gezogen wurden, gab es Streitigkeiten zwischen der Stadt Kappeln als Betreiber der Brücke und der Verwaltung der Bahn. Durften laut Vereinbarung zwischen der Stadt und der Bahn nur jeweils ein Waggon zur Zeit über die Brücke gezogen werden, und zwar mit einem Maximalgewicht von 10.000 kg, so wurden doch von Zeit zu Zeit auch mal zwei Waggons gleichzeitig über die Brücke befördert. Die Überbelastung hatte zur Folge, daß die Brücke sich sehr stark absenkte und dadurch wiederholt die Verriegelungen zwischen den einzelnen Pontons brachen. Auch die Hufe der Pferde hinterließen ihre Spuren in dem Holzbelag. Für die Behebung der Schäden wurde die Bahnverwaltung von der Stadt Kappeln jeweils in Regreß genommen, was jedesmal von Seiten der Bahn mit einer Ablehnung der Kosten beantwortet wurde. Die Stadt Kappeln

verordnete daraufhin, daß nur noch einzelne Waggons mit einem Maximalgewicht von 7.500 Kg über die Brücke fahren durften. Die Brückenwärter wurden angewiesen, hierauf zu achten.

Die für die Bahn gelöste Fahrkarte berechnete zur kostenfreien Benutzung der Brücke. Die Bahnverwaltung erstattete der Stadt Kappeln z. B. 10 Pfg. pro Person für eine Rückfahrkarte und 2 Pfg. pro gelöste Fahrkarte für Soldaten. Das Bahn- und Postpersonal benutzte für alle Jahre die Brücke unentgeltlich. Es sind einige Zahlen bekannt über die Reisenden, welche die Brücke zu Fuß von und nach den Zügen in Ellenberg von Kappeln aus passierten. im Jahre 1894 waren es 16.348 Reisende und im Jahre 1922 waren es 51.694 Reisende. Damit endete auch bald die Zeit der Pontonbrücke. Es wurde dringend erforderlich, daß für die Verbindung zwischen Angeln und Schwansen eine neue Brücke über die Schlei in Kappeln gebaut wurde.



*Die Pontonbrücke um 1900 in Richtung nach Kappeln. Deutlich sind die Schienen der Eisenbahn auf der Brücke zu sehen.*