

Die "neue" Drehbrücke über die Schlei in Kappeln

Hans-Peter Wengel

Nach langen Vorverhandlungen kam es in den Jahren 1923/1924 zu ersten konkreten Übereinstimmungen, die zum Bau einer neuen Brücke über die Schlei führten. Im Regierungsamt in Schleswig wurde beschlossen, daß die alte Pontonbrücke nicht wieder hergerichtet werden sollte. Für die neue Brücke über die Schlei sollte der Unterbau der Lindaunisser Brücke mit verwandt werden. Die Kosten wurden auf 1,2 Milliarden veranschlagt (Anfang der Inflation). Durch den hohen Kostenanteil der Stadt Kappeln wurde der Plan erst einmal vertagt. Nach weiteren Planungen 1925/1926 rechnete man dann mit Baukosten von 600.000,- Mark. Die Regierung machte den Bau davon abhängig, daß ein Zweckverband gegründet werden muß. Im Januar 1925 wurde dann der Vertrag zur Gründung des "Schleibrückenverbandes" vorgelegt. Der Vertrag zwischen dem Preußischen Staat und dem Schleibrückenverband wurde am 23. Februar 1925 durch die Stadt Kappeln angenommen. Die Bauleitung bezog für die Zeit des Baues die Bauten der Kreisbahn Kappeln-Eckernförde auf der Ellenberger Seite. Die Brücke sollte mit 3,20 m Breite einspurig unter Verwendung des Überbaues der alten Lindaunisser Drehbrücke hergestellt werden. Die Eisenbahn wollte die Teile günstig abgeben. Kurz vor dem Baubeginn kam überraschend durch die Bauleitung der Vorschlag, die Brücke wegen des stark zunehmenden Verkehrs von vornherein zweispurig zu bauen. Die Beteiligten entschlossen sich dann kurzfristig zu dieser erweiterten Baumaßnahme, mit komplett neuen Bauelementen. Die Gründungsarbeiten für die neue Brücke dauerten bis Juni 1926. Sechs Brückenpfeiler wurden auf Eisenbetonpfähle befestigt, die bei einem Gewicht bis 8 to. eine Länge von 14 - 20 m haben mußten, da der feste Baugrund (Geschiebemergel) unter einer dicken Schicht von Schlamm erst 12 - 15 m unter dem Wasserspiegel erreicht wurde. Danach folgte die Eisenkonstruktion, die so ausgelegt wurde, daß die Brücke einen Kleinbahnzug von zwei 50 to. Loks und beliebig viele Güterwagen von je 18 to. Gewicht tragen konnte. Besonders gesichert ist der Drehpfeiler (Königsstuhl), der den ausschwenkbaren Teil der Brücke trägt und eine Durchfahrtsöffnung von 22,5 m schafft. Betrieben wird die Brücke von einem Brückenhaus auf dem Drehteil. Die Kraft zum Öffnen der Brücke liefert elektrischer Strom oder hilfsweise durch eine Handsteuerung. Etwa ein Jahr vor Fertigstellung der Brücke kollidierte der Dampfer "Lena" mit dem im Bau befindlichen Königsstuhl. Die zusätzlichen Baukosten konnten aber in einer Seeamtsverhandlung nicht dem Schiff angelastet werden. Die Gesamtausgaben für den Bau betrugen 982.340,31 RM.

Am 15. März 1927 war es dann endlich soweit, die neue Brücke konnte eingeweiht werden. Mit vielen Gästen und Reden wurde der Festakt begangen. Der Kappeler Bürgermeister schloß seine Rede mit den Worten "Stadt und Land Hand in Hand möge auch in Zukunft mein Wunsch des heutigen Tages sein". Schließlich sei noch festgestellt, daß als erste Fahne über die neue Brücke und letzte über die alte, die der Männergilde getragen wurde.



Die Drehbrücke um 1930

Ein weiteres denkwürdiges Datum war der 15. März 1933. An diesem Tag wurde wieder mit großer Feierlichkeit das Brückengeld für das Passieren der Brücke für Fußgänger und Fahrzeuge aufgehoben. Vor allen für die Bevölkerung von Ellenberg war die Aufhebung des Brückengeldes ein finanzieller Vorteil. Die Ellenberger mußten doch fast alle Dinge des täglichen Lebens in Kappeln einkaufen, da im Ort nur ein Höker existierte. Es hat seit Bestehen der Brücke immer wieder Schiffskollisionen mit festen und beweglichen Brückenteilen gegeben. Da aber die Schiffe meistens keine sehr hohe Fahrtgeschwindigkeit bei der Kollision hatten, blieb die Brücke überwiegend von größeren Schäden verschont. Erst in den letzten Jahren waren einige größere Schäden durch Schiffskollisionen an der schon betagten Brücke zu verzeichnen, so z.B. der Zusammenstoß des Kümos "William Flint" am 9. 7. 1976 bei der Passage mit dem Drehteil der Brücke. Man plante sogar wegen der Länge der Reparatur durch das schwere Pionierbataillon 620 in Schleswig, eine Notbrücke zu errichten. Eine weitere schwere Kollision ereignete sich 1983 als ein Landungsboot der Bundesmarine mit der Brücke kollidierte. Die Schleibrücke zeigte in den letzten Jahren erhebliche Alterserscheinungen. Die Überfahrungs geschwindigkeit wurde auf 20 Kmh und die Höchstbelastung auf 18 to. herabgesetzt. Auch neue Dalben wurden zur Sicherung der Brücke 1990 gerammt, da man befürchtete, daß bei einem Zusammenstoß eines Schiffes die alten Dalben keinen Schutz mehr für die Brücke boten.

Ein großes Unfallpotential für die Brücke stellen die großen sehr langen russischen Schiffe dar. Wenn diese Schiffe mit langsamer Geschwindigkeit durch die Brücke gehen und der Strom konträr verläuft, ist es immer mal wieder zu mehr oder minder schweren Unfällen mit der Brücke gekommen. Es war für zwei Jahre sogar ein Verbot erlassen worden, daß die russischen Schiffe über 90 m Länge nicht mehr den Hafen anlaufen durften. Für die größeren, über 100 m langen Schiffe, wurden dann unter gewissen Auflagen (z.B. Bugstrahlruder) wieder Anlaufgenehmigungen durch das Wasser- und Schiffsamt erteilt.