Zur Geschichte der Fähre

von Sibylle Brauer – Gisela Karus – Lisa Krause

Die älteste Möglichkeit des Übersetzens über die Havel war die Fahrt mit dem Handkahn. Als erste Anlegestelle ist uns „Mahlow's Ecken" bekannt. Der jetzige Leuchtturm am jenseitigen Ufer steht etwa dort, wo der Fährmann anlegte. Das Caputher Ufer, wo der Kahn ablegte, kann man an der Stelle nicht mehr begehen. Der Fährbetrieb wurde vom Vorwerk Caputh in Pacht vergeben. Im Kirchenbuch steht im Jahre 1765: „Andreas Mahlow, Fährmann, gest. mit 81 Jahren".

1843 stellte Gutsbesitzer Herr von Thümen an das Königliche Landamt den Antrag zum Bau einer Fährstelle. Als Vorbild schwebte ihn die schon vorhandene Wagenfähre in Sacrow vor. Anfangs war der Schulze und Schiffsbaumeister Schulz als Betreiber der Fähre vorgesehen. Er schrieb über die Kalkulation der Fährgelder, wobei er sich auf die Fährpreise in Sacrow bezog: „Von diesen Sätzen kann ich auch, da ich die Fähre nebst Anbangs-Kahn selbst bauen und unterhalten muß, im wesentlichen nicht abweichen und mich vielmehr darauf beschränken, den Sätzen für die übersetzenden Fuhrwerke seine größere Bestimmtheit zu geben.
Für diese proponiere ich:

Bei einer Frachtfläche für den Wagen, 3 Silbergroschen, 9 Pfennige;
für jedes Pferd 1 bis 3 Silbergroschen;
für ein Reitpferd nebst Reiter 2 1/2 Silbergroschen;
ein Stück Rindvieh nebst Führer 2 1/2 Silbergroschen;
für jede Person und was diese als Last tragen kann auf der Fähre oder vermittelst eines Kahnes 8 Pfennige; von den Bewohnern Capuths aber nur 4 Pfennige;
eine Person mit beladener Schubkarre 1 Silbergroschen und 3 Pfennige .
Unter der Vielzahl von Beförderungspreisen seien hier nur die wichtigsten zitiert.[1]

Fährbetrieb um 1900

Der Schiffer Wilhelm Bastian beantragte aber selbst die Genehmigung zur Betreibung der Fähranstalt, da sie auf seinem Grundstück errichtet werden sollte. Seine Forderungen dafür waren allerdings so hoch, dass der Finanzminister der Königlichen Regierung mitteilte, die Einrichtung der Fähranstalt könne noch nicht erfolgen, da auf die Bedingungen des Bastian nicht eingegangen werden kann. Aber auch die Nachfrage an den Ortsvorstand, „ob nicht in Caputh noch andere Personen vorhanden sind, welche die Fähre unter billigeren Bedingungen als der Bastian übernehmen wollen"[2] blieb erfolglos.

Am 20. Februar 1853 war es endlich so weit und der Fährbetrieb konnte offiziell aufgenommen werden. Zur Feier des 100. Geburtstags der Fähre 1952 erschien in einer hiesigen Regionalzeitung ein Artikel in dem folgendes berichtet wurde:

„Einzurichten war diese Fähre bis zum 10. Oktober 1852, welchen Termin der Schiffer Bastian auch eingehalten hat. Der Revisionsbericht gab dann bekannt, dass eine mit Rudern versehene Fähre, 50 Fuß lang, 14 Fuß breit, mit einer Tragfähigkeit von 300 Zentnern, ihren Betrieb aufgenommen hat". Wahrscheinlich war aber immer noch etwas zu bemängeln. Im Februar 1853

Am 1. Oktober 1908 wurde die Bahnstrecke Jüterbog – Wildpark nach mehrjähriger Bauzeit dem Verkehr übergeben. Zuvor gab es heftige Debatten, nicht nur über die Streckenführung sondern auch über den Standort des für Caputh zuständigen Bahnhofs. Die Entscheidung fiel für den Standort auf der Wentorfinsel. Mit dem Bahnhof Caputh - Geltow bekam die Fähre eine noch größere Bedeutung für die Caputher.

Fähre mit Bahnhof Caputh-Geltow

Nun fuhren auch die Caputher Obstzüchterfrauen mit ihren Obstkiepen mit der Fähre, um mit der Bahn nach Berlin oder Potsdam zu den Märkten zu fahren. Auch zum Einkauf nach Potsdam wurde jetzt mit der Bahn gefahren.

Fahrgäste, die vom Geltower Ufer aus übergesetzt werden wollten, bedienten dort eine große Glocke, die dann des Nachts weithin über das Gemünde zu hören war. Einen Motor erhielt die Fähre erst 1928. Fußgänger und Radfahrer wurden mit dem Handkahn übergesetzt. Auch der zunehmende Autoverkehr machte die Fähre immer beliebter, sparte man doch, wenn man in Richtung Geltow oder Werder wollte, einen Umweg über Potsdam oder Ferch von 16 Kilometer.

Der stetig wachsende Verkehr mit immer größeren Schiffen brachte die Fährleute oft in Bedrängnis. Deshalb baggerte man am gegenüberliegenden

Ufer eine Bucht aus, um der Fähre eine Ausweichmöglichkeit zu schaffen. Wenn auch das Gemünde in strengen Wintermonaten selten zufror, so hatten die Fährleute doch ständig mit Eisschichten in dieser Bucht zu kämpfen. Auch Hoch- und Niedrigwasser machten der Fähre Probleme.

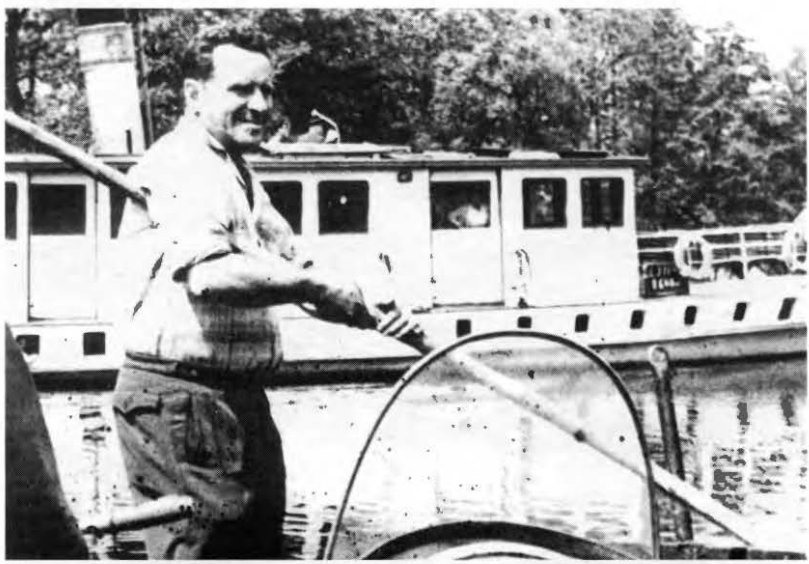
Die Fähre um 1930

Kurt Bastian, Enkel des einstigen Wilhelm, ließ 1940 auf der Wiemann-Werft in Brandenburg einen neuen Fährprahm aus Stahl bauen. Dieser erhielt die altbewährte Technik.

Als sich zu Kriegsende die deutschen Truppen über die Havel Richtung Geltow zurückzogen, wurden als letzte Handlung die Fähre und die Eisenbahnbrücke gesprengt.

Nun musste wieder für alle Kleintransporte der Handkahn in Aktion treten. 1945, nach dem Tod des Bruders Kurt, übernahm Hans Bastian zusammen

mit seinen Neffen den Fährbetrieb. Sobald es möglich war, wurde mit der Wiederherrichtung der Fähre in einer Genthiner Werft begonnen. Diese Fähre war bis 1998 in Betrieb. Mit sehr viel Mühe, körperlichen und persönlichen Einsatz sorgten sie dafür, dass dieses Transportmittel Tag und Nacht im Einsatz war. Der Nachtdienst fiel erst weg, als 1949 der Laufsteg an der Eisenbahnbrücke entstand.



Hans Bastian beim Aushängen des Seiles

Durch die immer größer werdenden Schiffe und Dampfer kam es häufig zu Kollisionen mit dem Fährseil, so dass jedes mal, wenn ein Schiff oder Dampfer vorbei fuhr, das Stahlseil aus der Führungsrolle gehoben werden musste um das Seil auf den Grund zu legen. Waren sie vorbei, wurde das Seil wieder hoch geholt und in die Rolle zurückgelegt. Diese schwere körperliche Arbeit blieb allen Fährleuten bis 1998 erhalten.

1952 feierten die Caputher mit der Familie Bastian das 100 jährige Bestehen der Fähre

Fähre um 1960 mit den langjährigen Fährmann Karl Fritze

1972 musste Hans Bastian aus gesundheitlichen Gründen aufgeben. Nun übernahm Klaus Grunow, auch ein Mitglied der Familie Bastian, mit seiner Frau Ursula den Fährbetrieb. Nach dem Tod von Klaus Grunow 1980, führte seine Frau mit zwei erfahrenen Fährleuten den Betrieb weiter.

Die Fährmänner Paul Scholz und Otto Grapatin

Im Jahre 1995 bekam die Fähre einen neuen Motor, seitdem gab es ständig Ausfälle, weil der oft defekt war. In anderthalb Jahren musste die Familie Grunow schon ca. 40 000 DM an Reparaturkosten bezahlen.

1996 waren die Zeitungen voll mit Berichten zur Fähre, entweder weil sie wieder einmal außer Betrieb war, oder weil sich der Gemeinderat mit dem Thema Fähre beschäftigte, oder, ob sie weg muss oder bleibt. Kurzzeitig war auch wieder eine Brücke im Gespräch, das wurde aber schnell verworfen, einmal weil es viel zu teuer werden würde und zum anderen weil die Abgeordneten die Fähre als touristische Attraktion für Caputh und Geltow erhalten wollten.

Im Oktober 1996 musste das Gefährt zur turnusmäßigen Inspektion, die dauerte diesmal länger als üblich. Es mussten Eichenbohlen ausgewechselt, die Metallteile an den beiden Auffahrrampen mussten neu verschweißt und am

Unterboden technische Reparaturen vorgenommen werden. Außerdem erhielt sie einen leuchtend roten Anstrich. Anfang November war die Fähre wieder in Betrieb. Zwei Jahre durfte die alte Tussi zwischen Caputh und Geltow hin und her fahren, dann war Schluss. Solange fuhren die Fähren in Brandenburg noch nach DDR–Recht, ab Juli 1998 nach Bundesdeutschem Recht. Danach entsprach Tussi nicht mehr den Sicherheitsstandards und musste außer Dienst gestellt werden. Also musste eine neue Fähre gebaut werden. Im Dezember sollte eine Europaweite Ausschreibung, auch im Internet, veröffentlicht werden. Die Fähre sollte über hydraulisch betriebene Auflegerklappen verfügen und eine Tragfähigkeit von 25 Tonnen erreichen. Die bisherige Bauweise ließ nur eine Beladung von 16 Tonnen zu.
Die neue Fähre wurde 1997 bei den Deutschen Binnenwerften GmbH in Berlin in Auftrag gegeben. Die Anleger auf beiden Uferseiten mussten umgestaltet werden, da die neue Fähre länger und breiter war. Die Planungen dafür hat die Architekten- und Ingenieursgesellschaft übernommen.

Frau Ursel Grunow auf ihrer alten Tussi

Eigentlich sollte die alte Fähre schon am 21. März 1998 in den Ruhestand gehen und die neue zu Pfingsten mit einem Fährfest eingeweiht werden. Erst am 9. Juli wurde die Tussi II in der Werft Berlin-Köpenick zu Wasser gelassen. Wegen dieser Verzögerungen hat sich die Familie Grunow entschieden, die Zeit bis zum endgültigen Abschied der alten Tussi bis zum letztmöglichen Termin hinaus zu schieben.

Am Sonntag, den 28. Juni 98 nahmen die Caputher Abschied von ihrer alten Fähre. Die Feuerwehr gab ein Wassersalut und der Männerchor „Einigkeit" ging auf einer der letzten Touren mit an Bord und sang ein Abschiedslied. Etwa 3000 Schaulustige erlebten im Caputher Gemünde, wie die

Fähre von ihren Seilen gelöst und an einen Schlepper angehängt wurde, um ins Strandbad geschleppt zu werden.
Jetzt wurden die neuen Anleger gebaut. Da die neue Fähre länger war als die alte, mussten die Anleger weiter in die Uferbereiche gesetzt werden, denn in Zukunft darf die Fähre in Ruhestellung nicht mehr in den Fluss hinein ragen. Außerdem sollten die Auffahrrampen jetzt landseitig montiert werden und nicht mehr wie früher, an der Fähre.

Das gefiel aber unseren Gemeindevertretern nicht. Einige befürchteten, die Anleger könnten nicht in die Landschaft passen, andere bemängelten, dass die Fähre dann nicht mehr so aussehe, wie die alte Tussi, aber alle waren entsetzt über die Kosten, die dann auf die Gemeinde zukommen würden. Denn im Gemeindehaushalt waren 150 000 DM für die Fähranleger eingestellt worden, nun aber sollen die Anleger der Gemeinde 330 000 DM kosten. Irgendwie hat die Kämmerin das Geld aber doch zusammen bekommen, das Land Brandenburg gab noch einmal die gleiche Summe dazu. Die Fähre selbst kostete 650 000 DM, die Hälfte davon finanzierte die Familie Grunow über Kredite und die andere übernahm das Land Brandenburg.

Am Sonntagnachmittag, den 9. August 98 wurde „Tussi II" mit einem Schlepper von der DBW-Werft in Berlin-Köpenick an ihren Bestimmungsort Caputh geschleppt.

Am Mittwoch, den 19. August wurde bei strahlendem Sonnenschein, in Anwesenheit von Bürgermeister Dr. Friedrich Karl Grütte und Verkehrsminister Hartmut Meyer die Verbindung zwischen Caputh und Geltow wieder hergestellt. In dieser Zeit wurde auch Karsten Grunow Teilhaber seiner Mutter Ursel Grunow.

So fährt sie nun wieder, unsere Fähre. Sie ist größer, schneller und leiser. Konnten früher im günstigsten Fall 6 Autos transportiert werden, sind es jetzt 8, die bequem Platz haben. Das mühsame Einweisen der Fährleute entfällt jetzt und das Beladen geht zügiger. Angenehmer ist es auch für die Beifahrer, sie müssen nicht mehr vor Auffahrt auf die Fähre aussteigen.
Für die Familie Grunow war die Sache aber noch nicht zu Ende. Es stellten sich immer wieder Fehler und unsachgemäße Arbeiten beim Bau der Fähre heraus, die nachgebessert werden mussten. Da sich die Werft sich weigerte, nachzubessern, fielen für die Familie Grunow Gutachter- und Anwaltskosten an. Schließlich beseitigte die Werft die Mängel doch. Kurze Zeit später

meldete die Werft Konkurs an und die Familie Grunow musste auch noch die Reparaturkosten tragen. Nicht zu vergessen sind die immer wiederkehrenden Einnahmeverluste durch den Ausfall der Fähre. Da hat sich so mancher Anwohner die gute alte „Tussi" zurück gewünscht, die so gemächlich über die Havel tuckerte. Der Familie Grunow jedenfalls sind in den ersten 1 _ Jahren Kosten von ca. 40. 000 bis 50 000 DM entstanden.

Jetzt, da bei der Fähre alle Schäden behoben sind und sie wieder täglich verkehrt, können wir uns auf ein schönes Fest **„150 Jahre Caputher Fähre"** freuen.

Bildnachweis

Archiv des Heimatverein Caputh e.V. – 1, 2, 3, 4, 6
mit freundlicher Genehmigung von Herrn Otto Grapatin – 5, 7
mit freundlicher Genehmigung von Herrn Karsten Grunow – 8

Quellennachweis

Aus „Caputh und die Caputher" Zur Geschichte der Fähre von Lisa Krause

Aus „Wald-, Blütendorf und Strandbad Caputh" Heimatgeschichtliche Beiträge, Die Caputher Fähre von Sibylle Brauer

Aus dem Brandenburgischen Landesarchiv stammen die folgenden Akten, aus denen zitiert wird:

1 Pr. Br. Rep 7 Reg. Pdm. II 2 546
2 Pr. Br. Rep 2A 1 Reg. Pdm. LW 3039
3 Pr. Br. Rep 2A Reg. Pdm. II Z 546