Eine Fähre, eine Brücke und viele Unfälle

von Heinz H. Schmal

> **Fähre,** Wasserfahrzeug mit Spezialeinrichtungen (Rampen u. a.) zum Transport von Personen, Gütern und Landfahrzeugen von Ufer zu Ufer
> Brockhaus Enzyklopädie

> **Brücke,** Bauwerk aus Holz, Stein, Beton oder Eisen zur Überführung von Verkehrswegen über Hindernisse (Flüsse, Strassen, Eisenbahnen u.a.)
> Das große Fackellexikon

> **Unfall,** durch plötzliche, schnell vorübergehende Einwirkung von außen verursachte Schädigung eines Menschen
> Das große Fackellexikon

Eine Fähre ist ein Hilfsmittel des Menschen, ein technisches Gerät. Ein Fahrzeug, gleich, ob vor hundert Jahren ein Fuhrwerk oder heute ein Auto, ist ebenfalls ein technisches Gerät. Die Erfahrung hat gezeigt, dass man bei der Benutzung eines technischen Geräts einen Unfall erleiden kann und die Wahrscheinlichkeit, einen Unfall zu erleiden, überproportional steigt, wenn man zwei technische Geräte gleichzeitig benutzt.

Es ist daher nicht verwunderlich, dass in der Geschichte der Caputher Fähre immer wieder von Unfällen die Rede ist. Und daraus ergibt sich gleich die

Die Fähre 1902 – zur Zeit des ersten bekannten Unfalls dürfte sie kaum anders ausgesehen haben

zweite Verbindung. Eine Brücke ist kein technisches Gerät, sondern ein technisches Bauwerk. Sie wird vornehmlich zu dem Zwecke gebaut, die Überquerung von Hindernissen zu erleichtern und die Unfälle, die sich bei den anderen Möglichkeiten, ein Hindernis zu überqueren, ergeben könnten, zu vermeiden. Genau deshalb kam es in der Geschicbte der Caputher Fähre immer wieder zu Überlegungen, die Fähre durch eine Brücke zu ersetzen.

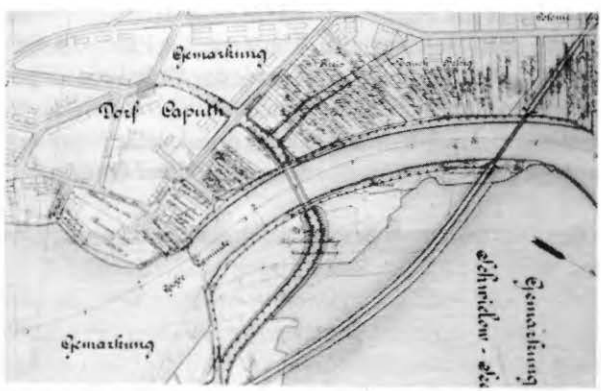
Der älteste uns bekannte Unfall in Zusammenhang mit der Fähre geschah am 1. Mai 1910.[1] Das „Caputher Intelligenzblatt" beschrieb diesen Tag als rechten, sonnigen Blütensonntag. Dann heißt es in dem Artikel: *Die Dampfer, welche stündlich von Potsdam kamen, waren stets voll besetzt. Herr Fährmeister Bastian erlitt durch einen solchen Dampfer einen nicht unerheblichen Schaden. Der Dampfer, in voller Fahrt begriffen, riß das erst vor 14 Tagen neu angebrachte Drahtseil, mittels welchem die Fähre getrieben wird, ab und nahm es mit fort. Wohin es gekommen, konnte bis jetzt leider nicht festgestellt werden.*[2]

Unfälle in Zusammenhang mit dem Seil, das der Fähre die Bezeichnung „Seilfähre" gegeben hat, hat es, ob von Presse und Öffentlichkeit zur Kenntnis genommen oder nicht, noch viele gegeben. Meist war die Fähre die Geschädigte, am 17. Juni 2001 aber beispielsweise wurde das Verhältnis umgedreht – die Tageszeitungen meldeten übereinstimmend: *Ein Kanu kollidierte beim Passieren des Fährbereiches mit dem sich nach Anfahrt der Fähre hebenden Fährseil, wurde dadurch aus dem Wasser gehoben und kenterte.*[3]

Es sind jedoch nicht diese im Verhältnis harmlosen Unfälle, die immer wieder zu der Überlegung führten, die Fähre durch eine Brücke zu ersetzen. Es müssen wohl Unfälle wie der vom 24. Mai 1919 gewesen sein, die die Gemeindevertreter von Caputh in Rage versetzten. Am 29. Mai 1919 heißt es: *Der Lehrling des Bäckermeisters Stoof fuhr mit dem Gespann seines Meisters auf die Fähre und verlor die Gewalt über das Pferd. Da zufällig die Sicherheitskette nicht angehakt war, lief das scheugewordene Tier mit dem Wagen in die Havel. Der auf ihm sitzende Lehrling und ebenso ein kleiner Knabe fielen ins Wasser. Der Fährmann sprang sofort nach und entriß den Knaben dem nassen Element, während der Lehrling schwimmend das Ufer erreichte. Dasselbe glückte dem Pferde, welches hierbei noch den allerdings leeren Wagen mitzog.*[4] Nur wenig später zeigte sich, dass die Erregung über die Verzögerungen bei der Planung der Brücke sehr groß war. Am 15. August 1919 gab es im Lokal des Herrn Wilhelm Lindemann eine Volksver-

sammlung, in der man sich ausführlich mit der Fähre und der Planung einer Brücke befasste. Nach einer erregten Debatte, in der heftige Vorwürfe über die Verschleppung des Brückenplans und über Grundstücksspekulationen laut wurden, wurde schärfster Protest gegen die Politik der Behörden eingelegt. Und die nachdrücklichste Begründung für die Brücke lautete: *Vor den Toren Berlins besteht ein Verkehrshindernis, das jeder Beschreibung Hohn spottet. Unglücksfälle aller Art sind schon die Folge des Fährbetriebs gewesen. Nicht nur im Interesse Capuths, sondern im allgemeinen öffentlichen Interesse muß der schleunigste Bau der Brücke gefordert werden.*[5]

In der Tat war die Forderung nach einem Brückenbau bereits 1909 oder früher erhoben worden, am 31. Dezember 1909 wurde über die Ablehnung des Brückenprojektes durch die Behörde berichtet.[6] Am 26. Januar 1910 gab es noch einmal eine Beratung über das Projekt in der Gemeindevertretung. Man war sich in der Frage einig, dass eine Brücke gebaut werden müsse. Es gab nur eine Unstimmigkeit über den Ort der Brücke, aber alle waren sich einig darüber, den Vorschlag der Behörden, einen Bebauungsplan für eine Brücke von der Weinbergstraße aus zu erstellen, abzulehnen.[7]



Lageplan des Bebauungsplans für die Brücke über das Caputher Gemünde
Die Brücke wäre an der Stelle des heutigen Parkplatzes in der Weinbergstraße gebaut worden. Die Fähranleger sind noch eingezeichnet.

Auch wenn in Caputh ein Bau der Brücke von der Weinbergstraße abgelehnt wurde, so muss sich dennoch jemand gefunden haben, der einen Bebauungsplan dieser Art erstellt hat. Er liegt mitsamt Karte beim Landeshauptarchiv vor.[8] Auch wenn das Projekt 1910 nicht zum Tragen kam, so hielt die Diskussion bis etwa 1920 in einem zeitweise sehr gereizten Klima an. Die

„Verschleppung" durch die Behörden wird wohl weniger auf Spekulationsgeschäfte, sondern mehr auf die baulichen Schwierigkeiten und die enorm hoch veranschlagten Kosten zurückzuführen gewesen sein.

Und der Unfall von 1919?. Er ist vielleicht kein Einzelfall gewesen, aber er hat damals das Fass zum Überlaufen gebracht. Jedoch hielt der Ärger nicht lange an, Mitte bis Ende der Zwanziger Jahre wurde es etwas ruhiger um das Thema Brücke. Die Argumentation wandte sich zu dieser Zeit von den Unfällen weg mehr hin zu sachlicheren Themen: die Fähre zu teuer, zu störanfällig, weil inzwischen (1928) motorisiert. H. Schenk berichtet in einem Artikel von 1999, dass es 1933 zu einer Reihe von Unfällen gekommen sei: *Am 23. Januar drückte ein überladener Möbeltransporter die Fähre teilweise unter Wasser. Dadurch rutschte der Möbeltransporter von der Fähre und versank im Wasser.*[9] Duplizität der Ereignisse – wieder gab es aufgrund eines Unfalls mit einem Fahrzeug, eine Stimmungsmache für eine Brücke. Die Diskussion über den Brückenbau wurde zwar bereits Oktober 1932 begonnen, Unfälle wie der vom 23. Januar werden aber die Stimmung angeheizt haben. Der damalige Bürgermeister Richard Sydow wurde von der Gemeindevertretung mit der Projektierung beauftragt. Das Projekt, mittlerweile schon von einigen Behörden zustimmend beurteilt, scheiterte letztlich aus politischen Gründen. Sydow war Sozialdemokrat, das Ruder aber hatte die NSDAP in der Hand. Sydow wurde entlassen, das Projekt „Brücke" landete schnell in den Schuhladen – wie es offiziell hieß, mangels Finanzierung.[10] Die Fähre fuhr, ob mit oder ohne Unfall, bis Ende April 1945.[11] In den letzten Kriegstagen wurde sie gesprengt, um der Sowjetarmee den Vorstoß nach Potsdam zu erschweren.

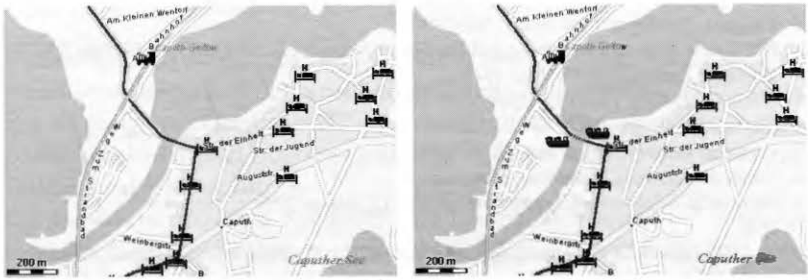
Nach dem Krieg wurde die Fähre gehoben und wieder hergestellt – das war im Juli 1945.[12] Es soll bereits in den 50iger Jahren weitere Unfälle gegeben haben. Darüber konnten bisher keine Unterlagen gefunden werden. Bestens dokumentiert ist ein Unfall vom Juli 1975. Hier existieren einige Aufnahmen, die einen Lastzug halb im Wasser, unter sich die Fähre, zeigen. Die Erklärungen zu diesem Unfall sind widersprüchlich. Die einen suchen, wie auch immer, die Schuld beim Fährpersonal. Die anderen beim LKW-Fahrer. Am wahrscheinlichsten ist aber die folgende Erklärung. Der Lastzug war gerade auf die Fähre gefahren, als ein Gewitter mit wolkenbruchartigem Regen niederging. Zugmaschine und Anhänger hatten Kies geladen, der sich natürlich in dem Regen voll sog. Durch das enorm zunehmende Gewicht wurde die Fähre unter Wasser gedrückt und halb mit ihr versank der Lastzug.[13]

Ein anderer Unfall hatte wahrscheinlich auch eine Überbelastung der Fähre als Grund. Mehrere Caputher berichteten von diesem Ereignis, aber keiner konnte das Datum oder Jahr angeben. Und so reichen in dieser Beziehung die Angaben von den „50er Jahren" bis „um 1980". Aucb wer die unmittelbar Betroffenen waren, konnte nicht festgelegt werden – auf jeden Fall sind sie alle elendig ertrunken. Es handelte sich um einen Viehtransporter. Über weitere Unfälle vor der Wende wurden keine Unterlagen gefunden.

In den 90er Jahren gab es durch den ständig zunehmenden Verkehr auf der Havel mehrere kleinere Unfälle, meist Kollisionen mit dem Fährseil. Bei einem Vorfall bemühte sich ein Kajütmotorboot, zusammen mit der Fähre anzulegen. Es war nicht genug Platz für beide da, das Motorboot wurde eingekeilt.

Bei dem wohl spektakulärsten Unfall in Zusammenhang mit unserer Fähre zeichnete sie sich nur durch eines aus – sie war nicht da. Die Meldung ging rund um die Welt – ein BMW-Fahrer hatte sich auf sein Satelliten-

Navigationssystem verlassen und war verlassen. Denn das teure Gerät signalisierte ihm eine Brücke. Wie es letztlich zu dem Vorfall kam, ob der Fahrer sich wirklich sklavisch an die Vorgaben des GPS hielt, ob er sich zu sehr mit seiner Begleiterin beschäftigte oder ob er einfach übermüdet war, das wird sich nie genau sagen lassen. Er fuhr auf jeden Fall ganz flott auf die nicht vorhandene Brücke und da die Fähre auch nicht da war, weil am anderen Ufer, landete das Duo mitsamt seinem teuren GPS im Wasser. Es war im Grunde ein Unfall, wie er auch in der Vergangenheit schon oft genug vorgekommen ist – ein Autofahrer ist unaufmerksam, er fährt über das Ufer, über einen Kai, über eine sich öffnende Zugbrücke hinaus und fällt ins Wasser. Nur wenige Tage später, am 8. Januar 1999 wäre übrigens beinahe ein weiteres Fahrzeug, diesmal von der Fähre herunter, ebenfalls in der Havel gelandet, die Handbremse war nicht angezogen. Die Notwendigkeit, ein diesbezügliches Verkehrswarnschild aufzustellen, zeugt von solchen Vorfällen. Warum also dieses internationale Interesse? Zeitungen in aller Welt, darunter in Bombay, Sydney und Singapur meldeten den Vorfall.[14] Am gewaltig-



Die Darstellung auf dem Display des GPS vor und nach dem Unfall. Links: Die Linie über das Gemünde ist durchgezogen, es gibt keine Hinweise auf eine Fähre. Rechts: Die Linie ist gestrichelt, zwei (!) Fährsymbole weisen auf die Fähre hin.
Quelle: www1.cs.columbia.edu

sten aber war die Erregung in den USA. Das Ereignis schlägt sogar heute noch Wellen. Im Internet sind einige Seiten zu finden, die sich mit moderner Elektronik befassen und nie versäumen, warnend den Finger zu heben. Auf diesem Finger steht dann immer in dicken Lettern: **Caputh.** Hier sehe ich auch den Schlüssel für die ganze Aufregung. Das GPS wurden in den USA entwickelt, ursprünglich rein militärisch. Und der Vorfall in Caputh rührt nach dem Selbstverständnis der Amerikaner an den Grundfesten des typisch amerikanischen Fortschritts. So wurde denn aus einem kleinen Unfall die große Sensation. Die Fähre tauchte auf in Verbraucherinitiativen (gegen die völlig unschuldige Firma BMW), in Internet-Seiten mit amerikanischen Witzen (!) und in zahlreichen technischen Überlegungen. Der Gipfel des ganzen war eine Reaktion aus Japan. Ein Fernsehteam aus dem Land der aufgehenden Sonne tauchte hier mit Schauspielern auf, die den Unfall nachspielen mussten. Man darf also annehmen, dass die weltweit bekannteste Fähre in Deutschland unsere TUSSY ist.

Von einem Brückenbau ist nun schon seit geraumer Zeit keine Rede mehr, trotz dieses weltbewegenden Unfalls. Sollte es doch mal soweit kommen, dann besteht ja immerhin die Möglichkeit, dass die Fähre wieder weltweit erwähnt wird. Dann wird es vielleicht wieder ein unvollkommenes GPS geben, das in dem Moment, wenn der Autofahrer 10 Meter auf der Brücke gefahren ist, vermeldet: „Halten Sie bitte an, Sie befinden sich jetzt auf der Fähre Caputh". Aber das wäre ja kein Unfall.

Anmerkungen

1 Foto: Ansichtskarte von vor 1902, Poststempel 1902, aus dem Besitz von Ralph Schumann
2 Caputher Intelligenzblatt vom 1. Mai 1910
3 Märkische Allgemeine Zeitung und Potsdamer Neueste Nachrichten vom 19. Juni 2001
4 Beelitzer Zeitung vom 29. Mai 1919
5 Beelitzer Zeitung vom 19. August 1919
6 Caputher Intelligenzblatt vom 31.12.1909
7 Caputher Intelligenzblatt vom 26. Januar 1910
8 Landeshauptarchiv, Bebauungsplan Caputh
9 Märkische Allgemeine Zeitung vom 12. und 13. Januar 1999
10 dito
11 aus dem Gästebuch von Otto Grapatin: der ehemalige Wehrmachtssoldat Achim Schumann, heute USA
12 Märkische Allgemeine Zeitung vom 12. und 13. Januar 1999
13 Fotos von Karsten Grunow und Hans Marzahn
14 Bombay Courier, The Sydney Morning Herald, Business Times vom Januar 1999 (Internet-Ausgaben)