

## Erinnerungen an die Brücken von Müllrose und Kaisermühl

Diese Ausarbeitung bezieht sich im wahrsten Sinne des Wortes auf Erinnerungen und Aufzeichnungen zu Müllrose im Laufe der Jahre wo leider die Quellen nicht vermerkt wurden. Vieles läßt sich durch Unterlagen der Stadt nachprüfen.

### Kanalbrücke Müllrose

Bis zur Sprengung am 23. April 1945 durch die sich zurückziehende Wehrmacht bestand die Brücke aus einer geschwungenen Stahlbogenbrücke, an dessen Form ich mich noch gut erinnern kann.

Als wir Anfang Juni 1945 von unserer Zwangsevakuierung vom 21. oder 22. Februar aus Pritzerbe wieder nach Kaisermühl zurückkehrten bestand eine Holzbrücke, deren Auffahrt die Zufahrt zur Gaststätte benutzte und auf der Nordseite in den Brückenberg einband. Die Errichtung erfolgte wohl durch die Pioniere der Armee und wahrscheinlich, wie auch in Pritzerbe unter Mithilfe der Einheimischen, soweit noch jemand wirklich da war. Ein großer Teil des Baumaterials wird wohl dem daneben liegenden Sägewerk Görzdorf entnommen worden sein.

Jahre später 1953 wurde wieder eine Stahlbrücke errichtet, dessen Konstruktionsteile von den Eisenbahnwagons am Beladegleis des Bahnhofes durch die Pferdegespannbesitzer zum Montageplatz auf der Kanalnordseite abgeholt wurden. Das Auf- bzw. Umladen erfolgte über Balken oder die Langholzhebe der Bauern. Einen Derrick gab es nur an der Brückenbaustelle. Stadtseitig mußte mit einer Senkgrube ein neues Fundament errichtet werden. Hierüber und weitere Einzelheiten müßte die Fa. Beuchelt und Co. in Frankfurt (Oder) Auskunft geben können, da sie die Nachfolgebrücke baute und auf ein Aufmaß oder ähnliche Unterlage ja zurückgreifen mußte.

Eine zum Bau erforderliche Übergangsbrücke ging diesmal stadtseitig auf dem Brückenberg los, so daß die Gastwirtschaft diesmal ihren richtigen Zugang behielt.

Die gesamte Brückenkonstruktion wurde dann mit Hilfe eines mit Aufbauten versehenen Kahnens in das Fundament der Stadtseite gezogen und dann abgesenkt.

Alle Neubaubrücken hielten den zahllosen Panzerüberfahrten stand, welche jahrelang durch Müllrose ratterten.

Wenn auch mal einer die Kurve nicht bekam und das Geschützrohr im Gastraum vom Reschke landete. Der Schandfleck wurde schnell behoben. Mir tut nur der Panzerfahrer leid, welcher bestimmt auf russische Art gemäßregelt wurde.

### Katharinengrabenbrücke

Diese Balkenbrücke wurde etwa 1877 errichtet. Ob sie von Anfang an als Zugbrücke, wie ich sie auf meinem Schulweg erlebte gebaut wurde, ist mir nicht bekannt. Eine solche Zugbrücke ist heute noch am Pumpwerk in Neuhaus in Betrieb. Mit Errichtung des Speerlagers ab 1942, und des damit verbundenen Ausbaues des Sees am Südenende mit einer Hafenanlage mit zwei Drehkränen paßten die jetzt verkehrenden größeren Kähne, früher ja meist nur Holzflöße, nicht mehr durch die Brückenöffnung. Der Katharinengraben wurde verbreitert und vertieft, die Brücke demontiert und die Brückenöffnung verbreitert. Auf einem Kahn wurde eine Notbrücke gebaut, welche bei Bedarf dazu herausgeschwommen wurde. Dazu habe ich im Artikel: "Erinnerungen an die Schulzeit", Schlaubetakurier November 2005 schon einmal etwas ausgesagt.

Nach 1945 wurde dieses Nadelöhr zunächst durch eine reine Holzbrücke ersetzt und zu späterer Zeit dann nochmals stabiler gebaut. Während dieser Zeit gab es nur einen Fußgängerübergang, welcher auf der Seeseite in die beiden Böschungen einband. Für die Holzbrücke war ein zusätzliches Pfahlfundament erforderlich. Damals war aus mehreren Gründen noch schweißtreibende Handarbeit erforderlich. So mußte eine Arbeitsbühne errichtet werden, damit die Ramme, ein etwa ca. 1 Meter langer und ca. 0,4 Meter dickes Baumstammstück mit Muskelkraft angehoben werden konnte und dann im freien Fall, je nach geschaffter Hubhöhe, auf den Pfahl niederging und dieser langsam in den Untergrund eindrang. Nach der Wende erfolgte dann wohl nochmals ein zweimaliger Umbau, so kam es mir bei den wenigen Besuchen in Müllrose jedenfalls vor.

Nicht vergessen werden darf das Brückenwärterhaus, in welchen sich dieser aufhielt wenn er Dienst hatte oder den Brückenzoll von den Fuhrleuten einkasierte. Der Name ist Schulze gewesen.

Wie oft waren wir Kinder bei ihm draußen oder auch in der spartanisch eingerichteten Stube. Ein kleiner Tisch, ein Stuhl, ein kleiner Hängeschrank und ein Ofen, der auch zum Essenwärmen

diente. Ich bin mir nicht mehr sicher, ob nicht auch noch eine sehr schmale Pritsche darin untergebracht war, denn irgendwo habe ich ja, oder wir auch gesessen. Im kleinen Vorraum hatten gerade Schippe, Besen, Beil und Brechstange platz. Unterhalb der Böschung war ein Minischuppen, so würden wir heute sagen, mit Heiz- und Streumaterial.

### Die Eisenbahnbrücke

Die Eisenbahnlinie Frankfurt – Cottbus ging am 1. Januar 1877 in Betrieb. Bei der Planung hatte man die Brückenfundamente gleich weitsichtig für eine zweite Brücke ausgelegt!

Dieses kam der Errichtung einer Behelfsbrücke nach Sprengung der Fachwerkbrücke am 23.04.1945 sehr entgegen.

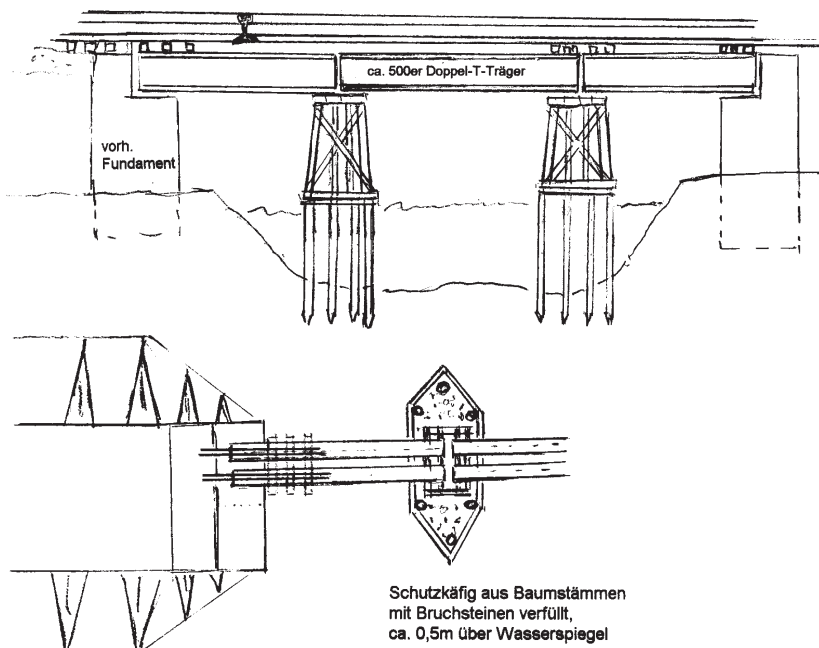
Daher standen die beiden Fundamente einschließlich der Widerlager zur Verfügung. Die Brücke wurde durch die Pioniere der sowjetischen Armee errichtet. Ob die Bevölkerung mit herangezogen wurde, kann ich nicht mehr sagen, obwohl ich dort oft zugesehen habe. Da die Ersatzbrücken, soweit ich noch andere in Erinnerung habe, sich alle gleichen ist anzunehmen, daß hierfür ein Bauprojekt bei der Armee vorlag, welches dann nur noch angepaßt wurde, wäre ja auch denkbar.

Im Kanalbett wurden, um die Spannweite für die Stahlträger verringern zu können, je Seite im Kanalbett Ramm-pfalfundamente geschaffen, welche oberhalb der Wasserspiegels mit einer soliden Balkenkonstruktion abgeschlossen, auf welche dann die Böcke, ebenfalls aus Baumstämmen, allseitig verschwertet, zur Aufnahme der Stahlträger aufgelegt wurden..

Anmerkung:

Ich bin mir heute nicht mehr so ganz sicher, ob diese zeitsparende Methode, Parallelfertigung der Böcke, angewendet wurde oder die Ramm-pfähle durchgängig waren und so gleichzeitig als Böcke ausgebildet waren. Wenn ich spontan in den Erinnerungen „krame“, gilt: Variante 1.

Um die Brücke vor Beschädigungen zu schützen erhielt jedes Fundament einen Schutzkäfig aus einer Baumstammkonstruktion, welcher dann mit Bruchsteinen ausgefüllt wurde. Siehe Skizze. Nach Fertigstellung der Behelfsbrücke mußten nur noch die beiden Gleisenden auf die neue Brücke umgeschwenkt werden und der Zugbetrieb konnte so-



Die Eisenbahnbrücke über den Oder-Spree-Kanal - eine Skizze

mit am 9. Oktober 1945 wieder rollen. Da die Doppel-T-Träger ja eine große Steghöhe hatten, war die Durchfahrts-höhe sehr gering. So kann ich mich an einen sehr hohen Frachtkahn erinnern, welcher nicht durchpaßte; wahrscheinlich hatte er nur eine leichte Ladung an Bord oder er war gänzlich leer. Er wurde so lange geflutet bis die richtige Durch-fahrtshöhe erreicht war. Ob die beiden Mittelträger sogar noch einen zweiten Träger je Gleis hatten, kann ich nicht mehr sagen. Aber die Träger wurden in der Mitte durch einen Holzrahmen auf Abstand gehalten und oben so wie unten verspannt, so das ein verwindungsfreier Träger entstand.

Die Brücke wurde durch die Rote Ar-mee bewacht. Kein Wunder, wenn man als Anlieger sah und am Schnaufen der Dampflok hörte, was hier so transportiert wurde. Die Züge, die mit Demonta-gegut, Reparationsleistungen, darunter die vielen neuen Eisenbahnwaggon-züge aus Ammendorf Richtung Osten fuhren, waren ja eindeutig. Anders verhielt es sich mit Wehrmachtsgut, da war nicht herauszubekommen, ob nun mehr Richtung Frankfurt oder Cottbus fuhren. Schwer hatten es die Züge mit Panzern Richtung Frankfurt, wenn hier die zwar geringe, aber lange Steigung zur Brücke unterschätzt wurde. Schne-ckentempo war gar nichts. An einen Panzerzug kann ich zurückdenken, welchem gänzlich die Puste ausging. Er setzte weit zurück und schaffte es dann. Wie sagen die Eisenbahner: Der Heizer ist der wichtigste Mann auf der Lok. Was rollte noch außer dem Genanntem über diese Brücke? Ab 1949 die abge-mergelten Heimkehrer aus der Sowjet-

union, welche vorher im Aussiedler-lage Gronenfelde bei Frankfurt Station machten. Das vergißt man nicht!

Der Verkehr heute? Die einst so wichtige Strecke wurde zum „Nichts“ degradiert. Eine Verbindung nach Cottbus gibt es nicht mehr.

Der Personenverkehr muß dann unmit-telbar nach der Inbetriebnahme aufge-nommen worden sein. Die Scheiben der Personenwagen waren durch Holz ersetzt und hatten nur ein kleines Guck-loch aus Glas.

Wann der Bau der jetzt noch vorhan-denen Brücke erfolgte, kann ich zeitlich nicht einordnen. Wäre aber unbedingt zu klären. Wegen der Wichtigkeit dies-er Bahnstrecke wird wohl der Neubau bald erfolgt sein. Verwendet wurde eine Gitterwerksbrücke, wie auch ihr Vor-gänger, die wahrscheinlich von einer anderen Eisenbahnstrecke demontiert wurde. Weil diese Brücke etwas länger ist, mußte ein Fundament zurückge-setzt werden, welches aber keine Rolle spielte, weil das bahnhofseitige Wider-lager sowieso zerstört war.

Als ich 1950 meine Lehre im BKW Fin-kenheerd begann führte der Weg per Fahrrad entlang des Kanals zur Gru-be. Um 3 km Umweg über Müllrose pro Fahrt einzusparen habe ich mir in Frankfurt einen Passierschein besorgt, welches gar nicht so einfach war. Mit diesem konnte ich nun morgens und zu Feierabend die Eisenbahnbrücke passieren. Die Brückenbewachung war längst an die Volkspolizei übergegan-gen. Nur währte diese Vergünstigung nicht lange. Eines morgens eröffneten mir die beiden Bewacher, dass ein Pas-sieren nicht mehr zulässig war. Einer

der beiden sagte sogar, das es ihm auch Leid täte. Ruckzuck war ich meine Ge-nehmigung los, welche ich jedesmal bei neuem Personal vorzeigen mußte. Bürokratismus und Anweisungen sind auch heute nicht zu verstehen.

Die Ostböschung des Brückenberges war für uns der ideale Rodelberg, wel-cher noch seine besonderen Reize da-durch erhielt, weil er noch eine Vorbö-schung hatte. Dieser Absatz hatte dann so den richtigen Pfiff. Die Fahrt endete dann auf dem großen zukünftigen frei-en Bauland, welches nach dem Erzählen von Mühlenleuten in besseren Zeiten einen neuen Schmidtschen Mühlen-komplex erhalten sollte. Ein Phänomen gab es auch für diese an sich freie Wiese, dessen Maht wohl für die Wildfütterung auf Reitern auch noch zur Rodelzeit da, jedenfalls zum Teil, und die zum Speer-lager neu gebaute Mittelspannungslei-tung mit seinen wenigen Masten. Wa-rum muß man bei so viel Platz gerade dort landen! Die Erdanziehung ist es aus meinen jetzigen Erkenntnissen nicht.

Vielleicht sollten wir der Vollständigkeit halber den Schlaubedurchlaß mit er-wähnen.

### Der Schlaubedurchlass

Im Ernstwinkel, in Höhe der ehemaligen Zimmerei Ahlert, bog die Schlaube rechtwinklig nach Kaisermühl ab. Da-mals war sie noch als Schlaube erkenn-bar. Zur Inbetriebnahme der Bahnstrecke dürfte es noch besser ausgesehen haben, denn sonst wäre nicht so ein breiter und vor allem hoher Durchlaß gemauert worden. Heute hat man mit der Erkennbarkeit der Schlaube so sei-ne Schwierigkeiten

### Die Kanalbrücke in Kaisermühl

Die stählende Bogenbrücke in Kaiser-mühl ist bestimmt etwa zum gleichen Zeitraum wie die Müllroser gesprengt worden. Der dorfseitige Brückenberg war mit Kastanien bewachsen. Zur Kas-tanienenernte wurde mithochgewor-fenen Knüppeln nachgeholfen. So blieb auch mal einer vom Vortag oben, wel-cher sich dann löste und auf meinem Hinterkopf landete. So etwas wurde ärztlich geregelt. Nur sind die Haare zu einem Wirbel eingewachsen. Mit dem später nach hinten gekämmten Haaren fiel das nicht mehr auf.

Nach 1945 halfen sich die Kaisermühler mit einer aus Benzinfässern und mehre-ren flachen Autotanks, damit die Fähre kippsticher im Wasser lag, gebauten Fäh-re, welche ihren Liegeplatz in der aus-

gebuchteten Dampferanlegestelle der Gastwirtschaft Lehmann hatte. Dann (wann?) erhielt Kaisermühl eine größere Pantoffel-Fähre, welche auch den Transport von Handwagen u.dgl. zuließ. Sie ist heute am Ufer als Museumsstück zu besichtigen. Diese Verkehrsverbindung währte bis 1999. Ab diesem Zeitraum regierten das Geld und unverständliche Gesetze. Menschenschicksale und 6,2 km Umweg spielen ja keine Rolle, somit war Kaisermühl gespalten, nur in Richtung Nord-Süd, aber damit haben wir ja in anderer Himmelsrichtung lange gelebt.



Am 27. Juli 2007 wird die Fußgänger- und Radfahrerbrücke der Benutzung übergeben! Nun können die Nordkaisermühler auch die Südkaisermühler zum Kaffee in der „Kaisermühle“ besuchen.

Hans-Jochim Grune  
Rembrandtstraße 67f  
01983 Großräschen

*Quellennachweis:*

- Hans-Joachim Grune; Notizen zu Müllrose und Kaisermühl, privat
- Hermann Trebbin, Müllrose, aus den Schicksalen und Kämpfen einer märkischen Kleinstadt, 1934 bei Trowitzsch und Sohn.
- 750 Jahre Stadt Müllrose, Schlaubetal-Verlag Müllrose, 2010
- Günther Schleusener, Müllrose, Was historische Postkarten erzählen.
- Schlaubetalkurier, einzelne Artikel