

Kanalbrücke Biegenbrück, erbaut 1910, gesprengt am 23.04.1945, nicht wiedererrichtet

Stadtbrücke, Müllrose, gesprengt am 23.04.1945

Notbrücke in Müllrose über den Oder-Spree-Kanal nach der Sprengung am 23.04.1945, im Mai 1945 errichtet

## Müllroser Brückengeschichte

Von einem anonymen Spender erhielt Thomas Kühl, Verlagsleiter Schlaubetaldruck einige Bilder zu der 700-Jahrfeier von Müllrose im Jahre 1960. Darunter befindet sich aber ein Foto von Seltenheitswert - die erste Notbrücke über den Oder-Spree-Kanal, nach deren Sprengung durch die deutsche Wehrmacht am 23.04.1945. Sie wurde wenige Tage danach von sowjetischen Pionieren errichtet. Wer aber hatte es gewagt, in einer Zeit als Uhren, Rundfunkgeräte, Fotoapparate abzuliefern waren, trotz Verbot strategisch wichtige Bauvorhaben abzulichten? Dieses Bild gibt mir Anlass, etwas über Müllroser Brücken zu erkunden und den Lesern des Schlaubetalcurier nicht vorzuenthalten. Im 16. Jahrhundert entstand als technische und wirtschaftliche Meisterleistung der Friedrich-Wilhelm-Kanal. Dadurch wurde ein Warenverkehr auf dem Wasserwege zwischen Hamburg, Berlin, Sachsen und Schlesien über Oder, Spree, Dahme, Havel und Elbe möglich.

Von der Scheitelhaltung bei Müllrose bis zum Brieskower See betrug je nach Wasserstand der Oder das Gefälle zwischen 19 und 23 Meter. Allein auf diesem Abschnitt regelten im Friedrich-Wilhelm-Kanal einst 11 Schleusen den Auf- und Abstieg zur Oder. Für die Schleusenkammern und Brücken waren hochwertige Eichenstämme notwendig, deren Zahl man auf etwa 5000 schätzt. Ab dem 17. Jahrhundert wurden die Schleusenkammern durch Massivbauten mit Sandstein aus Pirna und Kalkstein aus Rüdersdorf ersetzt. Der Aufschwung in der Wirtschaft ab 1872, das Aufkommen von Schleppdampfern und die langwierigen Schleusungszeiten erforderten einen leistungsfähigeren Kanal. Unter teilweiser Nutzung des Friedrich-Wilhelm-Kanals wurde er 1887 bis 1894 zwischen Seddinsee und dem Fürstenberger See als Oder-Spree-Kanal erbaut. Der weiter ansteigende Verkehr erforderte eine Reduzierung der Schleusenzahl, Vergrößerung deren Länge und Verbreiterung des Kanalbettes. Hierzu mussten die Brücken durch längere Stahlbrücken ersetzt werden. Viele entsprachen der gleichen Konstruktion und taten ihren Dienst bis zu ihrer Zerstörung durch die deutsche Wehrmacht im Frühjahr 1945. Von einst 33 Brücken über den Oder-Spree-Kanal

blieb eine einzige unzerstört. Einige davon möchte ich Ihnen heute in Bildern vorstellen. Die Brücken in Schlaubehammer, Kaisermühl und Biegenbrück wurden nach ihrer Sprengung nicht mehr erneuert. Dank eines Verzichts der Gemeinde Hartmannsdorf bei Spreenhagen wurde in Kaisermühl eine Radfahr-Fußgängerbrücke 2007 errichtet, die die Dorfteile von Kaisermühl rechts und links vom Kanal wieder verbindet und den Radfahrweg vom Schlaubetal über den Helenesee nach Sulecin (früher Zielenzig) möglich macht.

Frau Liebelt betrieb unter anderem von 1967 bis 1975 und von 1991 bis zur Stilllegung 1999 hier eine Personenfähre. Sie hatte besondere Bedeutung zum Erreichen des Bahnhofs Müllrose, war von Wichtigkeit für die Forstarbeiter, aber besonders für den täglichen Arbeitsweg vieler Arbeiter aus Müllrose zum Grubenbetrieb der Helene. Zwischenzeitlich aber war sie leider auch eine Weile stillgelegt. Die Sprengung der Brücken Schlaubehammer, Kaisermühl, Müllrose und Biegenbrück erfolgte am 23.04.1945, ebenso wie die der strategisch wichtigen Eisenbahnbrücke der Strecke Frankfurt (Oder), Cottbus und Königswusterhausen über Grunow.

Die Eisenbahnbrücke ging mit der Eröffnung der Bahnstrecke zum 01.01.1871 in Betrieb. Schon damals bestand die Vorstellung einer späteren zweigleisigen Streckenführung. Das Brückenfundament wurde damals gleich für ein zweites Gleis ausgelegt. Die bis 23.04.1945 bestehende Eisenbahnbrücke wurde 1888 errichtet. Leider haben wir kein Bild der Eisenbahnbrücke vor der Sprengung erhalten können. Haben aber durch Hans-Joachim Grune, Jahrgang 1936 einen Augenzeugen zu dieser Brücke gefunden, dessen Bericht Ihnen, verehrte Leser, anschließend zur Kenntnis gelangt. Eine wichtige Straßenquerung des Oder-Spree-Kanals ist die Brücke der ehemaligen B87 in Müllrose zwischen Frankfurt (Oder) über Beeskow nach Leipzig und in die Niederlausitz und Schlesien.



Stadtbrücke über den Oder-Spree-Kanal, Müllrose wiedererrichtet 1953



Eisenbahnbrücke über den Oder-Spree-Kanal in Müllrose, 1953 wiedererbaut



Fähre Kaisermühl nach 1945, stillgelegt 1999



Radweg und Fußgängerbrücke 2007 in Kaisermühl errichtet



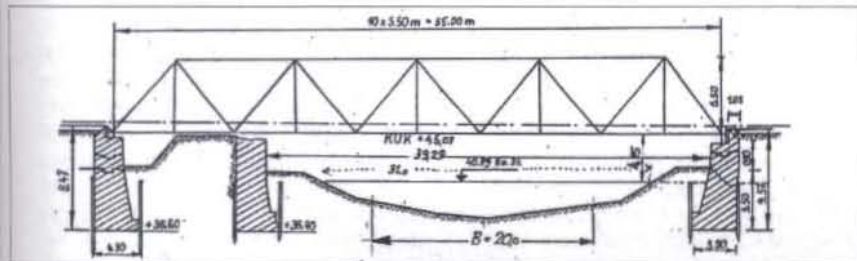


Kanalbrücke in Kaisermühl

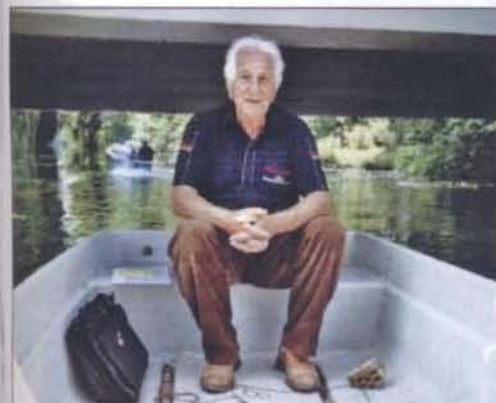
Kanalbrücke Kaisermühl erbaut 1911, gesprengt am 23.04.1945

Aufnahme Ziehbrücke über den Katharinengraben

Katharinengrabenbrücke nach 1945, bis Errichtung der Panzerbrücke 1988



Konstruktionszeichnung der 1953 wiederhergestellten Eisenbahnbrücke über den Oder-Spree-Kanal, Durchfahrts Höhe bis 4,10 Meter



Rudi Senkpiel aus Müllrose, Jahrgang 1934, berichtet dazu:

„Schon wenige Tage nach der Sprengung der Brücke über den Oder-Spree-Kanal am 23.04.1945 errichtete eine sowjetische Pionereinheit in Müllrose eine stabile Holzbrücke mit noch frisch geschlagenen Baumstämmen und Material aus dem anliegenden Sägewerk Görsdorf. Mit Fallklötzen wurden die Stämme im Erdreich versenkt. Auf der Frankfurter Seite war ein Brückenteil heruntergeklappt und so konnte man es als Widerlager für eine neue Holzkonstruktion (seitwärts neben der ehemaligen Brücke) zur Querung über den Kanal nutzen. Die Holzbrücke lag etwas tiefer und ging direkt dicht an der Gaststätte Feller vorbei auf die Frankfurter Straße. Die Brücke lag dadurch zu tief und ermöglichte keine Schifffahrt. Der Kanal war ohnehin unpassierbar durch gesprengte Brückenteile, versenkte Schiffe und Fahrzeuge, auch waren Kähne nicht verfügbar.“

Erst 1953 wurde eine neue Bogenstahlbrücke errichtet, deren Träger vom Bahnhof Müllrose vom Pferdegespannbesitzer Leitzke mit Langholzwagen herangeschafft wurden. Errichtet hat die Brücke die Firma VEB Stahlbau Leipzig mit dem berühmten Oberingenieur für Brückenbau Wolfgang Wüstefeld. Er war beim Autobahnbau Spezialist für Überquerungen von Flüssen und Sumpfgebieten. Viele Brücken und Straßenquerungen in und um Frankfurt (Oder), aber auch viele Orte der DDR tragen seine Handschrift. Von der Staatssicherheit wurde er nach dem Kriege stark beobachtet. In seine Kaderakte aber schrieben sie: „[...] auf diesen wich-

tigen Mann aber können wir nicht verzichten.“ Er wurde überall hingeholt, wo andere nicht mehr weiter wussten. Zum Schluss soll noch die von Hans-Joachim Grune beschriebene Brücke über den Katharinengraben erwähnt werden. Er bildete seit altersher eine Verbindung vom Katharinensee zur Schlaube durch den Möllensee. 1805/06 erfolgte seine Schiffbarmachung durch die „Nutz- und Brennholzadministration für den Holztransport“ über den Friedrich-Wilhelm-Kanal. Mit der Errichtung des Bahnhofs Müllrose und dem Bau der Bahnhofstraße 1877 wurde eine Aufzugbrücke über den Katharinengraben errichtet. In einem Brückenhäuschen wurde von Fuhrwerksbesitzern Brückenzoll eingezogen. Anfang der 40er Jahre des vorigen Jahrhunderts wurde als Ersatz auf einem Frachtkahn eine herausfahrbare Brücke angebracht, die bei Annäherung eines Frachtkahns in einen kleinen Hafen gezogen wurde. 1942 wurde der Katharinengraben von Rüstungsbetrieb Speerlager ausgebaggert und für Finow-Maßkähne schiffbar gemacht. Nach dem Krieg entstand hier eine Holzbrücke, und von der sowjetischen Armee wurde 1988 an deren Stelle eine Panzerbrücke mit sehr stabilem Unterbau errichtet. Dieser wurde beim Neubau der Bahnhofstraße 2006 belassen und behindert selbst den kleinen Wasserverkehr, da die Durchfahrts Höhe nur 1,50 Meter beträgt. In der Stadt Müllrose gab es seit der Vorzeit schon immer eine Schlaubebrücke über das Mühlenwehr. Dadurch wurde die Stadt in eine Ober- und Unterstadt geteilt. 1833 erfolgte eine Untertunnelung der einstigen Mühlenstraße und Bau einer festen Straße. 2005 Sanierung der Untertunnelung und Bau des neuen Mühlenwehrs. Der Niveauunterschied Großer Müllroser See zum Kleinen Müllroser See und Oder-Spree-Kanal beträgt 1,58 Meter.

Klaus Grune

Benannte Quellen:  
Mündliche Mitteilungen von Wolfgang Wüstefeld, Gerhard Grune, Rudi Senkpiel, Herr Gerwin, Günther Schleusener, u.a.. Unterlagen zum Friedrich-Wilhelm-Kanal, Fotos: Archiv Kühl, Archiv Grune



Brücke über den Katharinengraben, Durchfahrts Höhe 1,50 Meter



Katharinengraben-Brücke Fundament einer Panzerbrücke aus dem Jahre 1988 wurde bei Neubau der Brücke 2006 belassen und ermöglicht nur 1,50 Meter Durchfahrts Höhe

Wer hat noch ein Bild der Brücke Schlaubehammer und der Eisenbahnbrücke vor den Jahren bis zur Sprengung?