

Bildquelle: Historischer Hafen Brandenburg an der Havel e.V.  
Blick auf die Querslipanlage von 1903 mit ihren 8 Wagen

1904 begann der Bau einer Montagehalle und 1906 der Bau der ersten Schiffbauhalle. Sie wurden 1906 bzw. 1911 erweitert und waren bis 1956 in Betrieb. Durch diese Maßnahmen wurden schon früh die Arbeitsbedingungen verbessert, als auf anderen Werften die Arbeiten noch weitgehend im Freien durchgeführt wurden.

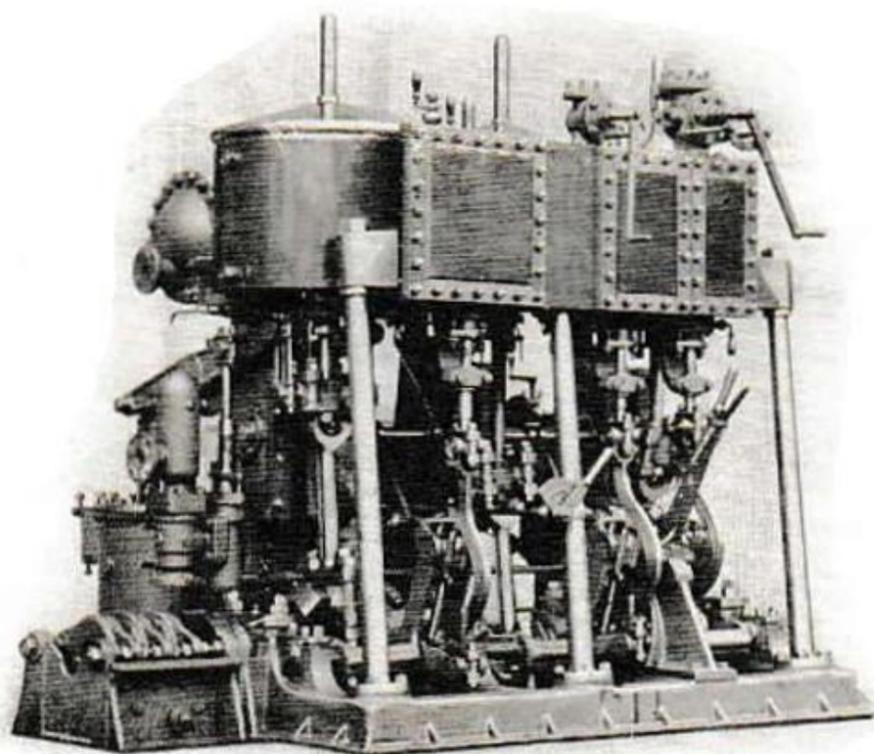
Die schon bekannte und bewährte „Wiemann-Maschine“ konnte erstmals 1905 in ein fremdes Schiff eingebaut werden. Eine 50 PS-Variante erhielt das offene Dampfboot der Reederei Stein aus Pritzerbe, ein breites im vorigen Jahrhundert in Holland erbautes Schiff. Es war später als „Willi“ bei Bittkow bis Ende der 30er Jahre in Fahrt. Zur Werbung diente vermutlich eine kleine Dampfyacht „Emilie Wiemann“, die 1921 an eine Reederei in Bremen verkauft wurde. Im Jahre 1908 mußte die Werft erneut erweitert werden, wofür der „Brandenburger Ruderclub“ sein Pachtgelände „Meinicke“ an der langen Brücke („Jahrtausendbrücke“) räumen mußte. Er erhielt dafür als Ersatz das heutige Sportlerheim am Krakauer Wehr.

Am 24. September 1908 wurde diese kleine, aber bereits leistungsfähige Werft sogar „hoffähig“. Erstmals kam die kaiserliche Dampfyacht „Alexandria“ (II) aus Potsdam zur turnusmäßigen Revision nach Brandenburg. Das Schicksal wollte es, daß dieses Schiff im Jahre 1923. nach Verkauf an eine Wiener Reederei, an gleicher Stelle zerlegt und per Bahn zur Donau überführt wurde. Dort ließ man es erst 1985 verschrotten.

Nach einem Großfeuer im Jahre 1910, daß sämtliche Lager vernichtete, wurde die Werft durch das Grundstück Packhofstraße 4, eine ehemalige Gärtnerei, noch einmal erweitert. An Stelle mehrerer Lokomobile entstand ein eigenes Kraftwerk. Ein Borsig'scher Wasserrohrkessel mit 100 m<sup>2</sup> Heizfläche und 20 atü Druck lieferte Dampf für eine Dampfmaschine eigener Produktion, die einen Siemens-Schuckert Dynamo antrieb, der die Werft von nun an mit Strom versorgte. Im folgenden Jahr entstand für die Eisgießerei eine neue Halle von 15 m x 50 m mit zwei Kupolöfen und einer Metallschmelze für Gußstücke bis zu 10 t. Rationell wurden bereits damals Abgase der Glühöfen für Kessel, Dampfhämmer und die Heizung der Werftgebäude genutzt. Ein elektrischer Laufkran und ein Uferkran wurden ebenfalls installiert. Außerdem wurde ein Schwimmkran eigener Produktion mit einer Tragkraft von 35 t in Betrieb genommen. Es war damals der stärkste Kran zwischen Berlin und Hamburg. Dieser Kran war für Jahrzehnte von der „Jahrtausendbrücke“ aus sichtbar, fast ein Wahrzeichen von Brandenburg. Er ist heute auf der Schiffswerft in Plaue noch vorhanden.



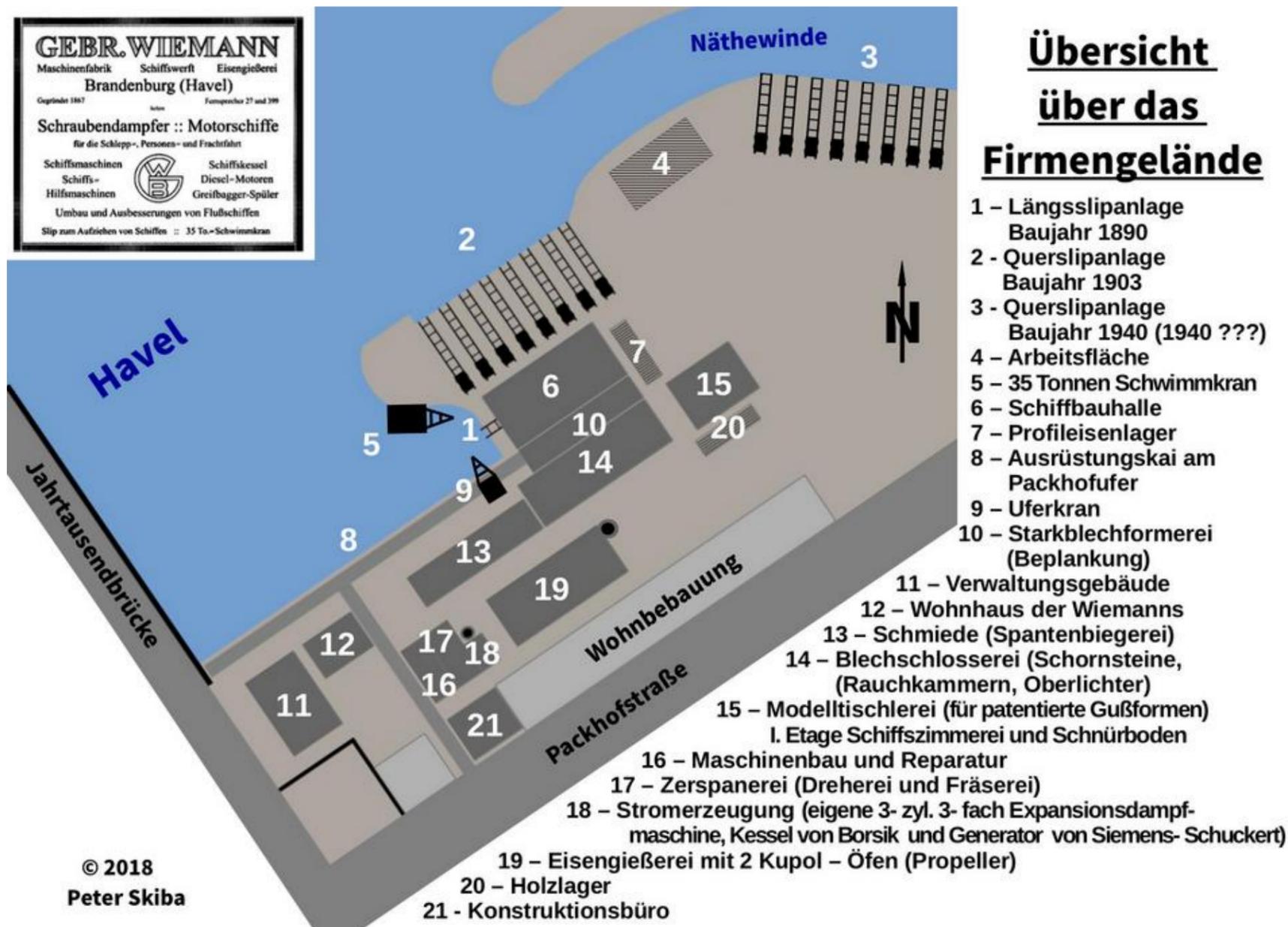
35 Tonnen Schwimmkran (1910) am Ufer links neben der Schiffbauhalle



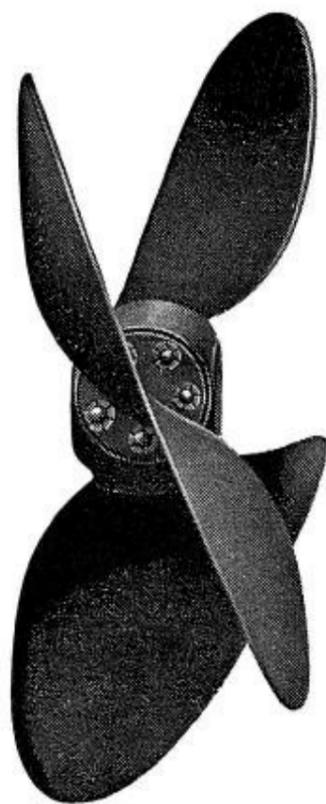
**Dreifach-Expansions-Schiffsmaschine**  
mit Klugscher Umsteuerung und Einspritz-Kondensation.  
150 PSi.

---

Wir liefern **Schiffsmaschinen** bis zu 600 PSi.  
mit Einspritz- oder Oberflächen-Kondensation.



Schon seit der Jahrhundertwende hatte sich nach und nach der Verbrennungsmotor als Antrieb für kleine Schiffe durchgesetzt. Mit seiner Weiterentwicklung wurde er auch zunehmend für größere Schiffe verwendet, in Brandenburg z.B. mit dem Bau des Passagiermotorschiffes „Cladow“ für einen Berliner Eigner. Als Antrieb diente hier ein Dreizylinder- Petroleummotor. Leider war dem Schiff nur eine kurze Fahrzeit beschieden. Es kam 1917 zur Kaiserlichen Marine und „diente“ bei einem Minensuchverband in der Ostsee. 1913 lief bei Gebrüder Wiemann ein für unsere Verhältnisse sehr großes Schiff vom Stapel: der Personendampfer „Rex Rheni“. Es war ein typischer Rheindampfer mit mehreren Decks übereinander und Platz für 1000 Fahrgäste. All diese Entwicklungen wurden durch den Ersten Weltkrieg unterbrochen. Die Werft besaß zu diesem Zeitpunkt 1914 ca. 500 Beschäftigte. Während des Krieges gab es keine Neubauten, lediglich Reparaturarbeiten konnten ausgeführt werden. Trotzdem wurde 1916 die „Wiemann-Schraube“ für Schleppdampfer mit erheblich verbesserter Zugleistung entwickelt und hergestellt.



# Wiemann-Schrauben

für flachgehende Flußdampfer

von 800 bis 1800 mm Durchmesser, rechts- und linksgängig

1. **Zweckmäßige Form** und **höchste Genauigkeit der Flügelflächen**, daher
2. **höchster Wirkungsgrad.**
3. **Austauschbarkeit der einzelnen Flügel**, die bei etwaigen Brüchen genau passend nachgeliefert und vom Schiffpersonal angebracht werden können.
4. Beste Ausnutzung des Materials, daher **geringes Gewicht** bei **großer Festigkeit** und **Lebensdauer.**

Die Schraubenflügel werden aus bestem **Stahlguß** hergestellt.

Bildquelle: Schiffsliste der Gebrüder Wiemann Werft 1901 - 1930

Ungewollt wurde aber während des Krieges der Wiemann-Dampfer zum „Exportschlagern“. Mit dem Vormarsch deutscher Truppen auf dem Balkan sollten dessen Kornkammern erschlossen und das Getreide auf der Donau ins Reich transportiert werden. So gründete man 1915 die „Zentrale Einkaufs-GmbH“ (ZEG) in Berlin. Sie „kaufte“ Schleppdampfer auf, die dann 1916 von der „Donau-Transport GmbH“ (DTG), Hamburg, überführt wurden. Von acht großen Schraubendampfern waren fünf Wiemann-Bauten, von 17 Haveldampfern 15, und von 2 Charterschiffen stammte ebenfalls eines von Wiemann. Die großen Schiffe wurden auf norddeutschen Werften zerlegt, per Bahn nach Deggendorf bzw. Regensburg transportiert und dort wieder zusammen gebaut. Die kleinen wurden über Hamburg-Nordsee-Weser-Mittellandkanal bzw. Emden - Dortmund-Ems-



# Gebr. Wiemann

Schiffswerft – Maschinenfabrik – Eisengießerei

Brandenburg (Havel)

Die im Jahre 1867 gegründete Firma, welche heute auf dem Gelände von ca. 50 000 qm Fläche mit 500 m Wasserfront die Herstellung von Fluß- und Küstendampfern, Schiffsmaschinen und Schiffhilfsmaschinen betreibt, hat besonders mit dem Bau von flachgehenden Schrauben-Dampfern für die Schlepp-, Personen- und

einige den Anforderungen des Schleppverkehrs auf den mittel- und ostdeutschen Wasserstraßen ganz besonders entsprechende Typen 20 – 30 mal geliefert, und das Arbeitsgebiet der Werft hat sich wegen der vorzüglichen Ausführung ihrer Schiffe im Laufe von kaum zwei Jahrzehnten auf alle Stromgebiete Deutschlands ausgedehnt.



## Schrauben-Schleppdampfer „M. 4“ und „M. 5“

24 m lang, 5,2 m breit, Maschinenleistung 225 PS, geliefert an Kanalbaudirektion Essen für den Rhein–Herne-Kanal.

Frachtschiffahrt die günstigen erfolge erzielt. Durch Ausbildung bestimmter Schiffstypen, die sich aus den Erfahrungen einer langen Reihe von Jahren ergaben, wurde eine große Zweckmäßigkeit aller Teile und eine Vollkommenheit in der Ausführung erzielt, wie sie bei der Einzelausführung nicht möglich ist. Es wurden daher

Bis zum Jahre 1914 waren von der Werft fast alljährlich 15 – 20 Flußdampfer, in der Hauptsache Schrauben- Schleppdampfer erbaut worden, und es wurden dauernd 400 – 500 Angestellte und Arbeiter beschäftigt.