

Werfthalle



Die Wiemann-Werft

The Wiemann shipyard

Vereinsschiff „Lina Marie“ von 1901



Vereinsschiff „Luise“ von 1910



Die Wiemann-Werft in Brandenburg an der Havel

In der Stadt Brandenburg entstand zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein wichtiger technologischer Standort für den Schiffbau. Er expandierte rasch und seine Bekanntheit entwickelte sich weit über die Grenzen Deutschlands und Europas hinaus. Was einst einer der größten Schiffsbauer Deutschlands war, geriet über Jahrzehnte hinweg in Vergessenheit. Seit einigen Jahren werden das Werft- und Hafengelände und die noch bestehenden historischen Gebäude wieder mit Leben gefüllt. Doch dazu später mehr.

Es begann damit, dass der Schlossermeister Carl Wiemann am 1. März 1867 im Hause eines Tuchmachers in der Steinstraße 23 eine Schlosserei eröffnete. Am 1. Oktober 1872 baute Carl Wiemann seinen Betrieb weiter

aus. Er übernahm die Schlosserei und Maschinenbauanstalt des Schlossermeisters Wilhelm Waßmuth in der Steinstraße 18, welche dieser aus Altersgründen aufgeben musste. Eine weitere Werkstatt entstand bereits 5 Jahre später am 9. Juni 1877 nach dem Kauf des Grundstücks Große Münzenstraße 3. Ab 1. Juli 1877 nannte sich der Betrieb „Gebrüder Wiemann“, da der Bruder Wilhelm Wiemann, ein Tuchmachermeister, als Teilhaber in das Unternehmen mit einstieg.

Bei einer weiteren Vergrößerung des Betriebes kam 1882 das Nachbargrundstück Große Münzenstraße 4, eine ehemalige Stellmacherei, hinzu. Im Jahre 1889 wurde ein Gießereigebäude gebaut, nachdem das Grundstück Packhofstraße 5 im

The Wiemann shipyard in Brandenburg an der Havel

At the beginning of the 19th century an important technological location for the shipbuilding industry emerged in the town of Brandenburg. It expanded rapidly, and its reputation grew far beyond the borders of Germany and Europe. However, what was once one of the largest shipbuilders in Germany then fell into oblivion for many decades. In recent years the shipyard and port area with its remaining historic buildings are again filled with life. But more on that later.

It all started out with the opening of a locksmithery by Carl Wiemann on March 1, 1867, located in the house of a clothier at Steinstraße 23. On October 1, 1872 Carl Wiemann expanded his business activities. He took over the metal and

mechanical engineering company of locksmith Wilhelm Waßmuth situated at Steinstraße 18, who had to retire for reasons of age. Another locksmith's workshop was established only 5 years later, on June 9, 1877 after the purchase of a property on Große Münzenstraße 3. As from 1 July 1877 onwards the operation was called "Gebrüder Wiemann" as his brother Wilhelm Wiemann, a master clothier, joined the company.

In 1882 the company further increased in scale by adding the neighboring plot at Große Münzenstraße 4, formerly a wheelwright business. In 1889 a new foundry building was constructed on the premises of Packhofstraße 5, which had been acquired already in 1886. In 1890 a longitudinal bulkhead (Längsslip) was

Werbung



GEBR. WIEMANN

Maschinenfabrik Schiffswerft Eisengießerei

Brandenburg (Havel)

Gegründet 1867

Fernsprecher 27 und 399

liefern

Schraubendampfer :: Motorschiffe

für die Schlepp-, Personen- und Frachtfahrt

Schiffsmaschinen

Schiffs-

Hilfsmaschinen



Schiffskessel

Diesel-Motoren

Greifbagger-Spüler

Umbau und Ausbesserungen von Flußschiffen

Slip zum Aufziehen von Schiffen :: 35 To.-Schwimmkran

SCHIFFSLISTE 1901 – 1930

Jahre 1886 erworben wurde. 1890 entstand ein Längsslip, um kleinere Schiffe an Land ziehen und reparieren zu können. Am Tage des 25 jährigen Bestehens des Unternehmens, am 1. März 1892, brach ein Feuer in der Maschinenfabrik aus, welche dadurch vollständig zerstört wurde. Noch im selben Jahr wurde ein neues Gebäude errichtet. Ein erster Schwimmbagger wurde im Jahre 1893 gefertigt. Ein Jahr später errichtete man auf dem Gelände ein Wohnhaus und 1896 wurde die Gießerei erweitert. Nach dem Bau eines zweiten Schuppens an der Havel wurde im folgenden Jahr, nach Uferbefestigungen, ein Uferkran errichtet. Im Jahre 1900 nun wurde ein erster Dampfhammer in Betrieb genommen, damit begann der eigentliche Schiffbau.

Am 19. März 1901 ist das erste hier erbaute Dampfschiff der Öffent-

built in order to draw smaller ships ashore for repair. On the very day of the 25th anniversary of the company on March 1, 1892, a fire broke out in the engine factory, which was completely destroyed. That same year, a new building was erected and a year later, in 1893, the first dredger was produced. A residential house was built on the site and the foundry extended in 1896. After the construction of a second warehouse at Havel river and embankments built, a shore crane was heaved up. Then, in 1900, a first steam hammer was put into operation, which marked the beginning of the actual shipbuilding.

Eventually, on March 19, 1901, the first steamer built on site was presented to the public. The press at that time reported, that the fish transport steamer attracted the eye due to its "extraordinary slen-

lichkeit vorgestellt worden. In der Presse hieß es, es wäre ein Fischtransportdampfer von „ungewöhnlich schlanker Form“. Bei einer Länge von ca. 19 Metern und einer Breite von nur 2 Metern erreichte dieses Schiff mit 40 PS ca. 14 km pro Stunde. Ihm folgten Schleppdampfer als Standard-Schiffe dieser Werft in verschiedenen Ausführungen. Der erste von ihnen, die „HELENE“, mit 140 PS brachte es auf fast 80 Dienstjahre. Erst 1980 wurde das Schiff in Berlin, Rummelsburger See, stillgelegt. Die wenig später erbaute „NORDSTERN“ fährt heute noch. Im Jahre 1902 wurde mit dem Ausbau vom Bau des Silokanals neben dem Werftgelände eine Wiese angehöht. Ein Jahr später wurde dann ein Querslip, bestehend aus acht Wagen, angelegt. Die Anlage war noch bis weit in der 80er Jahre funktionstüchtig und wird heute stilisiert

nachempfunden. 1904 begann der Bau einer Montagehalle und 1906 der ersten Schiffbauhalle. Sie wurde 1906 und 1911 erweitert und war bis 1956 in Betrieb. Am 24. September 1908 war diese kleine, aber bereits leistungsfähige Werft sogar „hoffähig“. Erstmals kam die kaiserliche Dampfyacht „ALEXANDRIA (II)“ aus Potsdam zur turnusmäßigen Revision in die Stadt Brandenburg.

1910 ereignete sich ein Großbrand, bei dem sämtliche Vorräte vernichtet wurden. Noch im selben Jahr erweiterte sich die Werft mit dem Kauf des Nachbargrundstückes Packhofstraße 4. Anstelle mehrerer bis dahin verwendeter Lokomobile entstand ein eigenes Kraftwerk. Ein „Borsig’scher“ Wasserrohrkessel mit 100 m² Heizfläche und 20 atü (bar) Druck lieferte Dampf für eine stehende Dampfmaschine eigener Pro-

der lines”. With its 19 meters in length and a width of only 2 meters the steamer, equipped with 40 hp, reached a speed of 14 kph. This was followed by tugboats which proved to become the standard vessel of this shipyard, though in various designs and versions. The first tugboat was named “Helen”. It was equipped with 140 hp and had a history of almost 80 years of service. Eventually, in 1980, the vessel was withdrawn in Berlin at Rummelsburger See. The “North Star”, built shortly after, is still in service. In 1902, a meadow was elevated with the soil excavation from the Silo Canal next to the shipyard. One year later, a side slip (Querslip) comprising eight cars was installed. Until the mid 80s the facility was fully functional and appears nowadays in stylized form. In 1904 the construction of a new assembly hall got under way, and in 1906 the

first shipbuilding hall was erected, expanding its capacities twice in 1906 and 1911. It remained operational until 1956. On September 24, 1908 this small, but nevertheless highly efficient shipyard became even apt for court. For the first time the imperial steam yacht “Alexandria (II)” steered for regular revision from Potsdam to the city of Brandenburg.

In 1910, a major blaze destroyed all stocks. That same year the shipyard expanded with the purchase of the neighboring property Packhofstraße 4. Instead of several previously used locomobiles the company was now in the position to operate its own plant. A water tube boiler as developed by Borsig with a heating surface of 100 m² and a pressure of 20 atm provided steam for a stationary steam engine, a product of their own manufacturing facilities, driving a Sie-

Stadtrat Carl Wiemann

