

Die Gebrüder Wiemann ließen 1889 hier noch ein Gießereigebäude errichten. Um kleinere Schiffe zur Reparatur an Land ziehen zu können, entstand 1890 ein Längsslip.



Bildquelle: Historischer Hafen Brandenburg an der Havel e.V.
Längsslipanlage von 1890 und der später errichteten Schiffbauhalle

1892 – der Betrieb war gerade 25 Jahre alt geworden – vernichtete ein Feuer die Maschinenfabrik, während die Gießerei unbeschädigt blieb. Die Fabrik wurde aber noch im gleichen Jahr wieder aufgebaut.

Unter den Maschinen, die der Betrieb erbaute, befand sich 1893 auch der erste Schwimmbagger, aber daß der Betrieb eine Werft werden könnte, war zu dieser Zeit noch nicht abzusehen. 1894 entstand auf dem Grundstück ein Wohnhaus, und 1896 wurde die Gießerei beträchtlich erweitert. Die Havelufer wurden befestigt, es wurde ein zweiter Schuppen an der Havel erbaut, ebenso ein Uferkran, um 1900 schließlich ein Dampfhammer. Da der Betrieb in der Stadtmitte am Havelufer lag, konnten die Brandenburger von der sogenannten „Jahrtausendbrücke“ aus das Geschehen stets verfolgen.

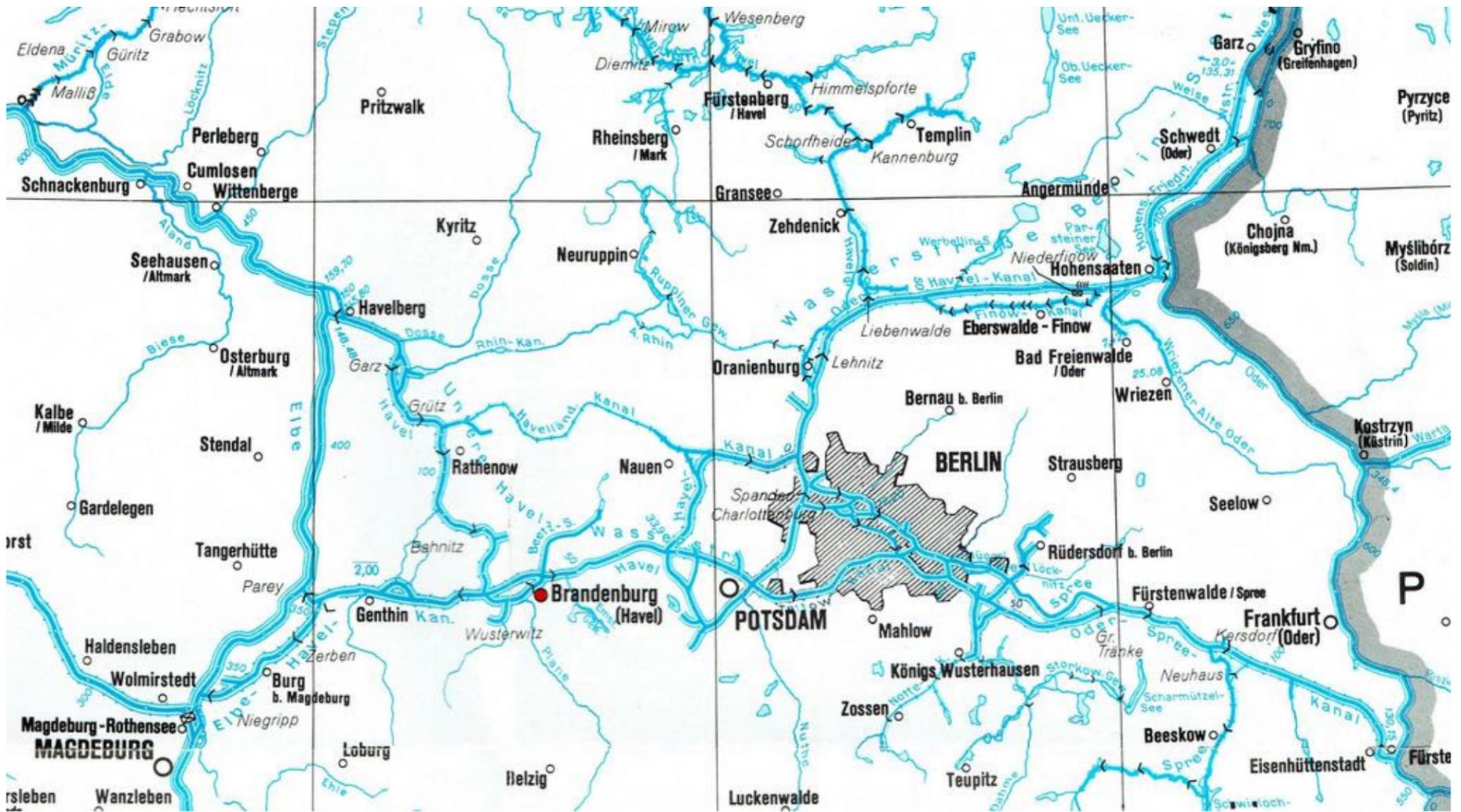


Bildquelle: Historischer Hafen Brandenburg an der Havel e.V.
Blick auf die Werft von der Jahrtausendbrücke

Blicken wir kurz auf die Stadt um die Jahrhundertwende zurück. Brandenburg hatte zu diesem Zeitpunkt rund 50 000 Einwohner. Die Einwohnerzahl hatte sich in den letzten drei Jahrzehnten verdoppelt. Seit 1846 hatte die Stadt einen Eisenbahnanschluß nach Potsdam und Magdeburg. Der Schiffsverkehr war so gewachsen, daß der Bau der Krakauer Vorstadtschleuse notwendig geworden war. Rund 43 000 Schiffe und etwa 1300 Flöße mit zusammen 5 Millionen Tonnen passierten jährlich die beiden Schleusen in Brandenburg. Die „Brandenburgische Städtebahn“ und die „Westhavelländische Kreisbahn“ bestanden noch nicht, und so wurde der Personennahverkehr zu den Beetzseedörfern sowie in Richtung Pritzerbe, Rathenow und Havelberg von Liniendampfern besorgt. Und im Stadtgebiet selbst rollte seit wenigen Jahren mit Erfolg die Pferdebahn....

In Jahrzehnten war ein Stamm von erfahrenen Facharbeitern und Meistern herangewachsen. Oft über Generationen hatten sie ein gutes Verhältnis zu ihrem Betrieb. Der jeweilige Firmenchef wurde noch bis in die Zwanziger Jahre mit „Vater“ angesprochen.

Nicht anders war es bei den Gebrüdern Wiemann. Deshalb gelang es auch gegen bedeutend ältere und namhafte Schiffswerften zu bestehen. Denn nun wurde aus dem bisherigen „eisenverarbeitenden“ Betrieb eine Schiffswerft!



Zwischen Elbe und Oder liegt das Geflecht der Märkischen Gewässer und der Märkischen Wasserstraßen und mittendrin die deutsche Hauptstadt Berlin. Der gesamte Binnenschiffsverkehr zwischen Elbe und Oder mußte dabei zwangsläufig die Stadt Brandenburg passieren. Für eine aufstrebende Werft eine geradezu ideale Lage.

Am 19. März 1901 wurde das erste hier erbaute Dampfschiff der Öffentlichkeit vorgestellt: ein Fischtransportdampfer von „ungewöhnlich schlanker Form“, wie es in der Presse hieß. Bei einer Länge von 19 Metern und einer Breite von nur 2 Metern erreichte dieses Schiff mit 40 PS ca. 14 km pro Stunde. Bis zu 70 Zentner lebende Fische konnten die Tanks aufnehmen, die schon damals durch Umwälzpumpen mit Frischwasser versorgt wurden. Das Schiff war ausschließlich im Berlin-Verkehr eingesetzt und gehörte dem Fischer G. Schröder aus Brandenburg.

Der Standardtyp der Werft wurde aber zunächst der kanalgängige Schrauben-Schleppdampfer in verschiedenen Varianten. Der erste davon, die „Helene“ mit 140 PSi, brachte es auf fast 80 Dienstjahre. erst 1980 wurde das Schiff auf dem Rummelsburger See in Berlin stillgelegt. Der wenig später erbaute „Nordstern“, einst auch als Personendampfer eingesetzt, ist noch heute in Fahrt.

Mit dem beim Bau des Silokanals anfallenden Aushub wurde 1902 eine Wiese neben dem Werftgelände aufgehöhht. 1903 wurde ein Querslip mit 8 Wagen angelegt; diese Anlage ist heute noch funktionstüchtig.

