



Kleiner Heimatbrief

Nr. 6 - Dezember 2025

Liebe Heimatfreundinnen, liebe Heimatfreunde,

langsam nähern wir uns dem Jahresende und möchten berichten, was in den letzten Monaten so alles geschehen ist.

Vorab wünschen wir aber erst einmal eine schöne Weihnachtszeit und einen guten Start in ein hoffentlich gesundes und erfolgreiches Jahr 2026.

Herzlichst

Der Vorstand der Heimatkundlichen Vereinigung
Spandau 1954 e. v.

Bankverbindungen: Berliner Sparkasse IBAN: DE61 1005 0000 0810 0048 28 BIC: BELADEBEXXX

Steuer-Nr.: 27 / 667 / 53531
USt-IdNr.: DE 136783337
Vereinsregister Berlin VR 2729 B

Vorstand: Erste Vorsitzende Ina Bittroff, Zweite Vorsitzende Pia Kliche, Erste Schatzmeisterin Brigitte Kossecker

Stadtführungen durch Mitglieder der Heimatkundlichen Vereinigung

Hans Dambietz

Spandauerinnen und Spandauer führen Sie durch ihre Stadt, ihren Kietz oder ihre Zitadelle. Unter diesem Motto wurden Führungen am 26.06.25, am 03.08.25 und am 14.09.25 durch unser Vereinsmitglied Manfred P. Schulze sowie am 17.08.25 durch Hans Dambietz und Sebastian Gramigna mit dem Bezirksamt neu vereinbart und durchgeführt. Das Interesse war groß und so konnten insgesamt 120 Personen mit unseren Erklärern die Kasematten der Bastion König und das Pulvermagazin der Zitadelle neu oder wieder entdecken.



Durch Bekanntmachung im Spandauer Volksblatt vom 16.08.2025 folgten 15 Erwachsene dem Aufruf an einer Führung durch die Kasematten der Bastion König auf der Zitadelle teilzunehmen. Manche Besucher brachten auch Ihre Kinder mit, mit der Hoffnung schon zu dieser Jahreszeit Fledermäuse zu sehen. Fledermäuse waren aber noch nicht zu sehen.

Die Bastion König ist der älteste Bereich der heutigen Festung, die bis 1594 nach den Plänen des italienischen Baumeisters Franziskus Chiaramella de Gandino und Rochus Graf zu Lynar erweitert wurde. Sebastian hat zusätzlich der spärlichen Beleuchtung in den Kassematten seine leistungsstarke Lichtquelle mitgebracht. So konnten alle Besucher ohne Schaden wohlbehalten nach einer Stunde ans Tageslicht auftauchen.

Für noch weiter Interessierte schlug Sebastian einen kurzen Besuch der Bastion Königin vor, um den heutigen baulichen Unterschied zwischen der Bastionen König und Königin zu zeigen. Der italienische Baumeister Ciaramella de Gandino entwarf die Bastion Königin ursprünglich im gleichen Aufbau wie die Bastion König.

Aber zur Zeit der Besetzung durch französische Truppen 1813 explodierte mit einer gewaltigen Detonation das in der Bastion befindliche Pulvermagazin. 1832 begann der Wiederaufbau der Bastion Königin.

Wir freuen uns sehr, dass es für unseren Heimatkundlichen Verein wieder möglich ist interessierte Besucher auf der Zitadelle zu Führungen zu begrüßen.

Auch für das kommende Jahr sind Führungen durch die Heimatkundliche Vereinigung auf der Zitadelle in Aussicht gestellt. Die Termine werden wir Anfang des Jahres auf der Homepage und vor den jeweiligen Führungen in der Presse veröffentlichen.

Kleiner Heimatbrief der

HEIMATKUNDLICHEN VEREINIGUNG SPANDAU - SPANDAUER GESCHICHTSVEREIN • SEITE 4 VON 28



Erklärer Sebastian Gramigna im durch die Heimatkundliche Vereinigung gestalteten Schauraum des Pulvermagazins

Alle Fotos: Hans Dambietz

Flugplatzfest in Gatow am 06.09.2025 und 07.09.2025

Hans Dambietz



Wie all die Jahre wird unser Verein zum Flugplatzfest des Militärhistorischen Museums der Bundeswehr Flugplatz Berlin-Gatow und dem Verband der Reservisten in Berlin eingeladen.

So auch dieses Jahr zum 13. Flugplatzfest, Tag der Reservisten 2025 von Stabsfeldwebel (StFw) Thorsten Vandrei. Gerne nahmen wir diese Einladung an.

Das Flugplatzfest wird immer sehr gut besucht und das gibt uns die Gelegenheit unseren Verein zu präsentieren und auch unsere eigenen Bucherzeugnisse interessierten Besuchern anzubieten. Gerne begrüßen wir an unserem Stand viele an historischen Geschichten interessierte Bürger aus Spandau, Berlin und dem weiteren Umfeld, stehen für Fragen mit geschichtlichem Hintergrund zur Verfügung oder tauschen uns mit Historikern aus. Auch begrüßen wir sehr gerne unsere verantwortlichen Volksvertreter aus Politik, dem Bezirksamt, Bürgermeister Frang Bewig, den Regierenden Bürgermeister von Berlin Kai Wegner und den Bundstagsabgeordneten Helmut Kleebank.

Wie bisher all die Jahre hat man in diesem Jahr für Sonnenschein an beiden Veranstaltungstagen gesorgt. Schon jetzt im Oktober 2025 haben wir die Einladung zum Flugplatzfest 2026 erhalten, was uns sehr freut.

Fotos: Helmut Kersten und Hans Dambietz

Mauergedenken am 12. August 2025

Ina Bittroff

Es gibt Begegnungen, die man nicht vergisst, die beeindrucken und Spuren hinterlassen. Eine Spur hinterlassen hat das gemeinsam mit dem Bezirksamt veranstaltete Mauergedenken in diesem Jahr bei vielen.



Kleiner Heimatbrief der

HEIMATKUNDLICHEN VEREINIGUNG SPANDAU - SPANDAUER GESCHICHTSVEREIN • SEITE 8 VON 28

Nach der Eröffnung durch Bezirksbürgermeister Frank Bewig und die Vereinsvorsitzende hatten wir die Ehre, Herrn Rainer Eppelmann, Vorsitzender der Bundesstiftung zur Aufarbeitung der SED-Diktatur, Bürgerrechtler und Zeitzeuge als Hauptredner begrüßen zu können.



Kleiner Heimatbrief der

HEIMATKUNDLICHEN VEREINIGUNG SPANDAU - SPANDAUER GESCHICHTSVEREIN • SEITE 9 VON 28

Mit seiner persönlichen Erfahrung und seinem jahrzehntelangen Engagement für die Aufarbeitung hat er dem Gedenken eine besondere Tiefe verliehen.



Der Vortrag von Rainer Eppelmann, so eines unserer Vereinsmitglieder, besaß einen besonderen Akzent, weil er als authentische Person seine Lebensgeschichte während der DDR-Zeit - mit Berliner Mundart - so „locker aus der Hüfte heraus“ erzählte - und dabei nur selten sein Manuskript in Anspruch nahm. Alles wirkte dadurch viel natürlicher und fand bei den Zuhörern - durch entsprechenden Applaus - viel Zuspruch.

Kleiner Heimatbrief der

HEIMATKUNDLICHEN VEREINIGUNG SPANDAU - SPANDAUER GESCHICHTSVEREIN • SEITE 10 VON 28

Im Anschluss wurden, wie in jedem Jahr, zu den Fotos der Spandauer Maueropfer die Namen mit den historisch belegten Daten und Fakten verlesen.



Kleiner Heimatbrief der

HEIMATKUNDLICHEN VEREINIGUNG SPANDAU - SPANDAUER GESCHICHTSVEREIN • SEITE 11 VON 28

Danach folgte die Kranzniederlegung.



Ein besonderer Dank gilt der gelungenen Organisation seitens des Bezirksamtes.

Fotos: Helmut Kersten

Spandau und Berlin sind aus dem Kahn gebaut

von Manfred P. Schulze

Schiffahrtsstraßen in und um Berlin

Lange Zeit waren die märkischen Wasserstraßen die einzigen verlässlichen Verkehrswege. Auf ihnen konnten die Baumaterialien und Versorgungsgüter sicher und kostengünstig transportiert werden. Nicht umsonst heißt es:

„Berlin und Spandau sind aus dem Kahn gebaut“.

Bereits beim Bau der Zitadelle und später der Festung Spandau sind die Baumaterialien mit Kähnen nach Spandau gebracht worden. Der Bau der Berliner Residenz wäre ohne die schiffbaren Flüsse, Dahme, Spree und Havel nicht möglich gewesen. Ziegelstein aus Rathenow und Birkenwerder, Kalk aus Rüdersdorf und Sandsteine aus Sachsen kamen über die Flüsse Oder und Elbe nach Spandau und Berlin. Die Bewohner bekamen ihr Brennmaterial: Holz, Kohlen und Torf mit den Lastkähnen angeliefert. Aus dem Umland wurden die Nahrungsmittel im Kahn zu den Spandauer und Berliner Märkten gebracht. Der Fischfang war eine wesentliche Grundlage zur Versorgung der Stadtbewohner. Kurfürstliche Privilegien erlaubten den Spandauer Fischern mit dem Großen und Kleinen Garn auf der Havel bis Brandenburg zu fischen.



Fischer an der Havel

Auf den märkischen Wasserstraßen hatte sich im Laufe der Jahrhunderte ein besonderer Schiffstyp entwickelt, der allen Anforderungen an die schwierigen Fahrverhältnisse auf den mit Sandbänken und sumpfigen Ufern versehenen Flüsse gerecht wurde, der Kaffen-Kahn.

Als Kaffen-Kahn wurde ein Schiff bezeichnet, dessen Bodenplanken bis über die Wasserlinie aufgebogen waren. Die Seitenplanken wurden dagegengesetzt, wobei aus den beiden oberen dickeren Seitenplanken eine schnabelförmige, weit aufragende Spitze gebildet

wurde. An diesem sog. Kaffenschnabel, der mit einem eisernen Beschlag verstärkt war, wurde das Spanntau des Mastes befestigt. Der Segelmast stand im vorderen Drittel des Schiffes und war seitlich unverstagt. Auf Grund seiner Größe konnte er nur mit großer Mühe umgelegt werden. Gesteuert wurde das Schiff mit einem Wippruder. Diese ganz aus heimischen Hölzern gebauten Transportschiffe mit ihrem markanten Bug dienten als zuverlässige Beförderungsmittel für alle Handelsgüter. Überwiegend wurden Weizen und Roggen aber auch Bier, Pech, Pottasche, Leinwand, Waid (Farbstoff für Tuche) später Ton, Steine und Torf transportiert. Diese Waren ebenso wie Blei, Zinn und Kupfer genossen sogar Zoll Vergünstigungen, wenn sie über Hamburg weiter nach Flandern ausgeführt wurden. Die Tragfähigkeit der Kaffen - Kähne war durch ihre Abmessungen bestimmt, die sich wiederum nach ihren Fahrtrevieren richteten. Die jeweiligen Schleusenabmessungen bestimmten das Maß der Kähne. So gab es auf den märkischen Wasserstraßen verschiedene Maßkähne.

Bezeichnung	Länge	Breite
Finow-Maß	40,20 m	4,60 m
Großfinow-Maß	41,30 m	5,06 m
Breslauer-Maß	55,00 m	8,00 m
Plauer-Maß	65,00 m	8,00 m
Saale-Maß	51,00 m	6,00 m
Berliner-Maß	46,42 m	6,60 m

Kleiner Heimatbrief der

HEIMATKUNDLICHEN VEREINIGUNG SPANDAU - SPANDAUER GESCHICHTSVEREIN • SEITE 15 VON 28

Das Transportvermögen dieser Kähne lag zwischen 30 und 80 Tonnen. Die Fortbewegung erfolgte in flachem Wasser durch staken (Fortschieben des Schiffes mit langen Stangen), treideln von Land aus, mit Hilfe von Treidelknechten oder durch Pferdezug, was wegen der versumpften Flussufer nur in den Kanälen möglich war. Bei günstigem Wind wurde gesegelt. Zu diesem Zweck und um den Schiffern das Geschäft zu erleichtern waren alle Brücken über die schiffbaren Wasserstraßen in Preußen bis zur Einführung der Eisenbahn als Klappbrücken errichtet oder hatten sog. Mastdurchlässe, die den Schiffern eine ungehinderte Fahrt gestatteten.

Für Spandau galten diese Regeln nur eingeschränkt. Wegen der Reyon-Bestimmungen der Festung war es der preußischen Eisenbahnverwaltung nur gestattet worden, die Gleise der 1846 erbauten Berlin-Hamburger Eisenbahn ebenerdig, bis an die Havel heran und dann darüber hinweg zu führen.

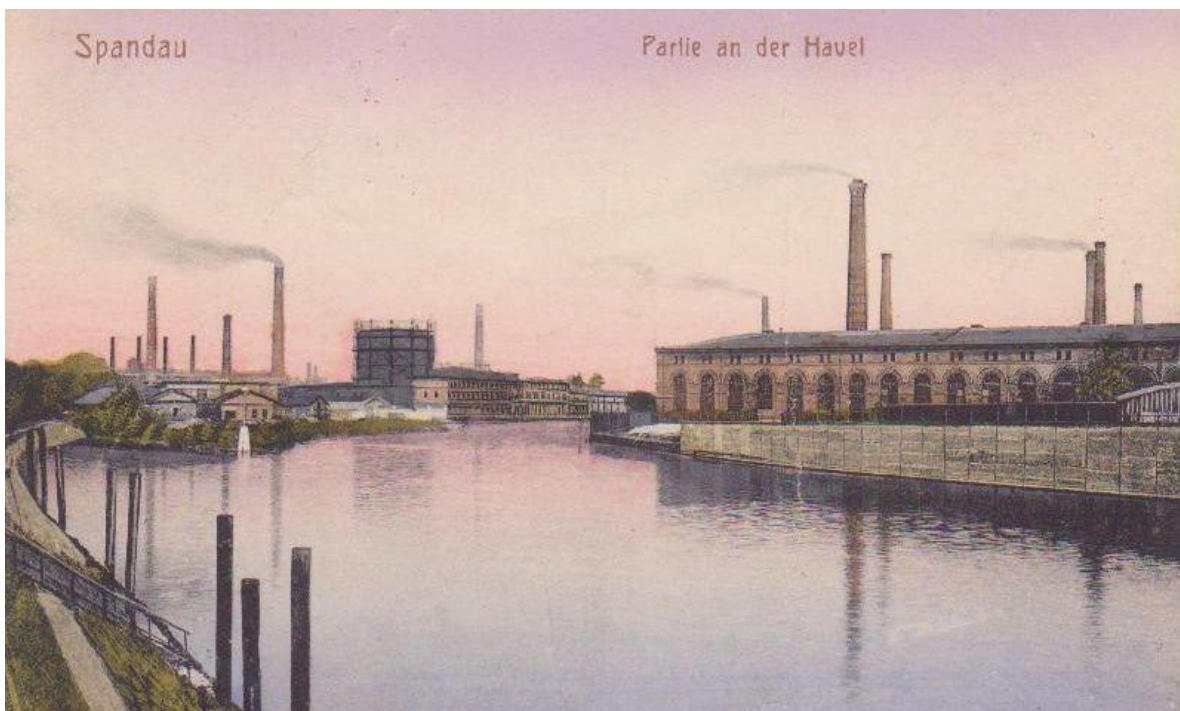


Spandau um
1850 nach
einer
Zeichnung

Kleiner Heimatbrief der

HEIMATKUNDLICHEN VEREINIGUNG SPANDAU - SPANDAUER GESCHICHTSVEREIN • SEITE 16 VON 28

Bei hohem Wasserstand der Havel hatte die Spandauer Eisenbahnbrücke über die Havel nur noch eine Durchfahrtshöhe von 2 Meter, sodass die Schiffer in Spandau immer die Masten niederlegen mussten. Auch der spätere Bau einer Drehbrücke änderte nicht viel an der Spandauer Situation. Durch die Zunahme des Zugverkehrs war die Brücke häufig geschlossen, was natürlich wieder zu Verzögerungen bei der Segelschifffahrt führte. An manchen Tagen stauten sich die Schiffe bis in die Spreemündung hinein.



Mündung der Spree in die Havel

Um 1900 ging die Ära der Kaffen-Kähne ihrem Ende entgegen. Größere Schleppkähne, die durch Dampfschiffe gezogen wurden oder sogar schon eine eigene Antriebsmaschine besaßen, verdrängten die

kleinen Schiffe mit den hohen Masten von Havel und Spree.

Um den Schiffsverkehr auf den märkischen Wasserstraßen zu regulieren und eine Kontrolle der unterschiedlichen Schiffe zu gewähren, hatte die „Königlichen Kurmärkischen Regierung“ bereits im Amts-Blatt des Jahres 1813 mit der Verfügung Nr.77 befohlen:

„Künftig müssen alle einländischen Schiffsgefäße die die Flüsse und Kanäle der Monarchie passieren mit eigenen Nummern versehen sein. Damit sollen diejenigen Schiffe erkannt werden die Beschädigungen an den Wasserbauten verursachen. Die Nummerierung wurde in den Orten Berlin, Brandenburg, Frankfurt/o, Schwedt, Spandau, Neustadt-Eberswalde, Wittenberge, Lentzen, Parey, Oderberg und Neuhaus von den jeweiligen Polizei- und Zollämtern vorgenommen. Die Schiffe erhielten neben einer laufenden Nummer den Buchstaben K für Kurmark und wurden in das Generaltableau (Schiffsregister) eingetragen“.

In der Verfügung Nr.350 aus dem gleichen Jahr wurde bekannt gemacht:

„Es werden häufig Beschädigungen an den über die schiffbaren Gewässer führenden Brücken dadurch veranlasst, dass die Schiffer, wenn sie mit ihren

Kleiner Heimatbrief der

HEIMATKUNDLICHEN VEREINIGUNG SPANDAU - SPANDAUER GESCHICHTSVEREIN • SEITE 18 VON 28

Gefäßen bei den zu passierenden Brücken ankommen, die Segel nicht zeitig genug einnehmen oder fallen lassen, wodurch die Gefäße mit einer Gewalt gegen die Brücke getrieben werden, die für letztere gewöhnlich nachteilige Folgen hat.

Zur Steuerung dieses Unfugs wird daher in Zukunft jeder Schiffer, der nicht zeitig genug das Segel bei Ankunft an den Brücken fallen lässt, in eine Polizeistrafe von Einem Thaler genommen, wenn überdies Schaden geschehen, zum Ersatz angehalten und im Wiederholungsfalle die Strafe verdoppelt werden.



Spandau: Charlottenbrücke, vom Stresow aus gesehen

Die bei den Brücken angestellten Aufseher werden hiermit angewiesen, im Betretungsfalle nicht nur die Strafe, sondern auch, nach einer ungefähren Schätzung des etwaigen Schadens an der Brücke, den Betrag der Herstellungskosten sogleich einzuziehen und dem ihnen vorgesetzten Baubedienten sodann zur schleunigen Einleitung der Reparatur, sowie zur weiteren Berichterstattung an uns solches anzuzeigen“.

Potsdam den 13. Dezember 1813

Bereits der „Große Kurfürst“ und später „Friedrich II.“ waren bemüht, die märkischen Wasserstraßen zu verbessern, um sie für die Entwicklung ihres Landes zu nutzen. Aber erst im 19. Jahrhundert, bedingt durch die industrielle Entwicklung des Landes, kam es zu wesentlichen Verbesserungen auf den preußischen Wasserstraßen.

Spandau war und ist Beginn oder Endpunkt einer der wichtigsten märkischen Wasserstraßen, des 1914 eröffneten Großschifffahrtsweges Berlin - Stettin (heute Oder-Havel-Kanal). Mit der Fertigstellung dieser Wasserbaumaßnahme wurde endlich das vollendet, woran schon Generationen lange gearbeitet hatten. Der Kanal verbindet die Hauptstadt Berlin über Spree und Havel mit den Flüssen Elbe und Oder und erschließt damit den Zugang zur Nord- und Ostsee. Erst jetzt konnte mit größeren Schiffen die sich immer

rasanter entwickelnde Hauptstadt des „Deutschen Reiches“ angesteuert werden.

Die künstliche Wasserstraße beginnt an der Schleuse bei Plötzensee und folgt dem alten, bereits 1848 - 1850 gegrabenen Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal. Den scharfen Knick des alten Kanals vor der Spandauer Pulverfabrik abschneidend, mündet der neue Kanal bei Saatwinkel in die Oberhavel.

Um den Verkehr auf der Unterhavel mit den neuen, jetzt bis zu 600 Tonnen fassenden Schiffen zu ermöglichen, wurde gleichzeitig mit den Kanalbaumaßnahmen die Spandauer Schleuse für diese Schiffe ausgebaut und die Unterhavel in ihrem weiteren Verlauf bis zum Spandauer Gemünd kanalisiert. In nördlicher Richtung folgt die Wasserstraße der seeartigen Spandauer Havel bis Borgsdorf-Pinnow, benutzt dann die schon damals ausgebaute alte Havel und mündet in den Lehnitzsee. Am Nordende des Sees beginnt die Scheitelhaltung des Großschifffahrtsweges. Die drei alten Schleusen zum Aufstieg wurden in einer einzigen neuen Schleusenanlage zusammengefasst, so dass eine wesentliche Erleichterung für den durchgehenden Schiffsverkehr geschaffen wurde.

Ab dem Ort Malz folgt der Kanal dem Zug des alten Malzer-Kanals, den er bei Liebenwalde verlässt. In östlicher Richtung durchquert er dann das bereits

unter Friedrich II. entwässerte Kreuzbruch und überschreitet wenige Kilometer vor Lieperschleuse die Wasserscheide zwischen Elbe und Oder, um dann bei Niederfinow mit dem Abstieg in die Oder zu beginnen. Ursprünglich ist der Höhenunterschied von 36 Meter durch eine vierfache Schleusentreppe überwunden worden, die im Jahr 1930 durch das weltbekannte Schiffshebewerk Niederfinow ersetzt wurde. Heute steht ein neues Hebewerk, das in der Lage ist auch große Schiffsverbände in einem Schleusengang zu befördern.

Das Unterwasser des Kanals mündet wieder in den alten Finowkanal, durchquert den Lieper- und Oderberger See und mündet dann bei Hohensaaten in die Oder.

Für Spandau brachte der ausgebaute Wasserweg jedoch nicht nur Vorteile. Durch den neuen Kanal wurden die Schiffe jetzt an Spandau vorbei geleitet, wenn sie von Berlin kommend in die Oder fahren. Das einträgliche Geschäft, das die Spandauer Kaufleute, Schiffsausrüster und kleinen Werften bisher mit den Schiffen hatten, ging erheblich zurück. Auch die Kneipenbesitzer am Lindenufer und die darin arbeitenden „Damen des Gewerbes“ klagten über erhebliche Umsatzrückgänge.

Für die seit der Mitte des 19. Jahrhunderts in Berlin und Spandau angesiedelten Industriebetriebe,

besonders den „Königlichen Instituten“ war der Zugang zu Nord- und Ostsee umso wichtiger. Konnten diese doch jetzt ihre Rohstoffe kostengünstig transportieren und waren gleichzeitig in der Lage, ihre fertigen Produkte schnell und billig in alle Welt zu verschicken.

Nach der Wiedervereinigung Deutschlands ist der weitere Ausbau der märkischen Wasserstraßen beschlossen worden. Im Rahmen des „Projekts 17“ der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ wird auch die Verbindung zwischen Berlin und Stettin für Großmotorgüterschiffe von 110 Meter Länge und 11,40 Meter Breite sowie für einen Tiefgang von 2,20 Meter ausgebaut.

Diese Wasserbaumaßnahmen führten auch zu wesentlichen Veränderungen im Stadtbild von Spandau. An der Einmündung der Spree in die Havel ist das sog. Spandauer Horn abgebaggert worden. Somit ist es jetzt auch großen Schubverbänden möglich, direkt in die Spandauer Schleuse einzufahren.

Wenn dann auch noch die letzten Spandauer Brücken, nach ihrem Neubau eine größere Durchfahrtshöhe zulassen, werden in Zukunft große Schiffe, die bis zu 2000 Tonnen transportieren können und Schubverbände mit einer Länge von 185 Meter und einer Tragfähigkeit 3500 Tonnen auf den Spandauer Wasserstraßen keine Seltenheit mehr sein.

Schiffbau in Spandau

In der Stadt Spandau, die am Zusammenfluss von Spree und Havel liegt und die ihre Wirtschafts- und Lebenskraft zu einem großen Teil von und über diese Flüsse bezieht, ist seit Jahrhunderten Schiffbau betrieben worden. Der Bau von Schiffen war zwar nie so bedeutend wie in den Städten Brandenburg, Havelberg oder Berlin, doch wurden auch hier schon immer kleinere Schiffe für den eigenen Bedarf der Spandauer gefertigt. Bereits 1723 bzw. 1731 wird im Einwohnerkataster der Stadt ein gewerbsmäßiger Kahnbauer erwähnt. Auch 1766 sind zwei Kahnbauer aufgeführt, die für die Spandauer Kämmerei zwei Schiffe anfertigen. Der Chronist von Spandau, Dilchmann, erwähnt drei Schiffbaumeister im Jahr 1785 in Spandau.

Dass der Bau von Schiffen in Spandau nicht von großer Bedeutung war, zeigt die Zugehörigkeit der hiesigen Schiffbauer zur Potsdamer- und später zur Berliner Schiffbauer-Innung. Erst nach den Befreiungskriegen erlangte Spandau eine größere Bekanntheit auf dem Gebiet des Schiffbaus.

Am 14. September 1816 war auf einer Werftstelle in Pichelsdorf das erste in Deutschland gebaute Dampfschiff die „Prinzessin Charlotte von „Preußen“ von Stapel gelaufen. Der von dem Engländer Humphrey gebaute Mittelraddampfer wurde zur

Passagierfahrt zwischen der Pfaueninsel und Spandau eingesetzt.

In der Mitte des 19. Jahrhunderts gab es einige Kleinbetriebe die sich mit dem Bau von hölzernen Schiffen, meist Kaffen-Kähnen, beschäftigten. Die Belegschaft dieser kleinen Werften betrug selten mehr als 20 Personen. Einer dieser Betriebe war der des Schiffbaumeisters Schultze, der auf dem Stresow ansässig war. Noch heute erinnert die Straßenbezeichnung „Schiffbauerdamm“ daran.

Nach 1900 wurde auch in der Flussschifffahrt der Bau von Holzschiffen zu Gunsten der Eisenkonstruktion immer weiter zurückgedrängt und die als Segel- und Schleppschiffe fahrenden Kähne sind motorisiert worden. Nur noch wenige Spandauer Werften waren auf Grund ihrer technischen und personellen Ausstattung in der Lage am Werftgeschäft teilzunehmen. Zu denen, die bis weit nach dem zweiten Weltkrieg in Spandau Gütermotorschiffe bauten, gehörten die Familienbetriebe von „Fiebig“ auf der Insel Eiswerder, sowie „Siebke“ in Haselhorst.

Erst 1958 erhielt Spandau einen Werftbetrieb auf dem Schiffe bis zu 1350 Tonnen Tragfähigkeit gebaut werden konnten.

Die Deutsche Industrie- Werke GmbH

Die Firmengruppe der Deutschen Industrie-Werke GmbH ging aus den ehemaligen preußischen Heereswerkstätten hervor, die durch die Interalliierte Militär-Kontroll-Kommission 1919 aufgelöst wurde. Anfangs für die Produktion von zivilen Industriegütern genutzt, ist während der Zeit des III. Reiches wieder Wehrtechnik hergestellt worden. Nach erneuter Demontage am Ende des II. Weltkrieges und Neuanfang ab 1946 konnte 1958 auf dem Grundstück der ehemaligen „Königlichen Artillerie–Werkstatt“ an der Spandauer Freiheit, ein Werftbetrieb aufgebaut werden.

Auf dem 42 000 qm großen Gelände befindet sich eine 90 mal 60 Meter messende Schiffbauhalle sowie eine mit Spezialmaschinen und Werkzeugen ausgerüstete Werkstatthalle. Eine 85 Meter lange Slipanlage mit zehn Slipwagen ermöglicht den Stapellauf von Schiffsneubauten bis 1350 Tonnen. Der Ausrüstungskai mit einer Länge von 150 Meter verfügt über einen Turmdrehkran von 20 Tonnen Tragfähigkeit. Die Schiffsliegefläche auf der Spree beträgt 5400 qm. Neben dem Neubau von Schiffen können in der Werkstatt sämtliche im Reparaturbereich anfallenden Arbeiten ausgeführt werden. Die Instandsetzung der Schiffs-Haupt- und Nebenmaschinen, Propeller, Wellen- und Ruderanlagen, sowie die komplette

Kleiner Heimatbrief der

HEIMATKUNDLICHEN VEREINIGUNG SPANDAU - SPANDAUER GESCHICHTSVEREIN • SEITE 26 VON 28

Modernisierung und der Umbau waren auf der letzten großen Werft in Spandau möglich. Seit 1959 sind mehr als 350 Ablieferungen an Kunden im In- und Ausland erfolgt, davon alleine 132 Motorgüterschiffe. Feuerlösch- und Polizeiboote für verschiedene Behörden wurden ebenso wie Hafenschlepper, Küstenmotorschiffe und Ausflugsdampfer für die Berliner Fahrgastschifffahrt zu Wasser gelassen. Seit 1985 ist die Bremer Hegemann - Gruppe Eigentümer der „Deutschen Industrie - Werke GmbH“.

Der Ausbau der märkischen Wasserstraßen durch das „Verkehrsprojekt 17“ lässt hoffen, dass die lange Tradition des Schiffbaus in Spandau, wenn auch in anderer Form, in den nächsten Generationen eine Fortsetzung findet.





Die Abbaggerung des Spandauer Horns im Jahr 2025

Alle Bilder wurden von Manfred P. Schulze zur Verfügung gestellt.

Hinweis in eigener Sache:

Um den Führungsbetrieb wieder zu intensivieren hat sich eine Arbeitsgruppe zusammengefunden, die ein entsprechendes Konzept erstellt. Wir würden uns sehr über weitere Mitglieder freuen, die die Arbeitsgruppe mit Ideen bereichern. Die Termine werden auf der Homepage veröffentlicht. Wir nehmen Sie nach entsprechender Anmeldung per Mail oder telefonisch auch gern in die Einladungsliste auf.

Themen sind aktuell:

- Rund um den Spandauer See
- Begleiten Sie unseren Nachtwächter durch die Altstadt
- Kasematten und Pulvermagazin der Zitadelle
- Pulvermagazin der Zitadelle (Vortrag)
- Die Spandauer Altstadt
- Der Spandauer Friedhof „In den Kisseln“
- Militärgeschichte und Militärstadt Spandau und Kirchturm St. Nikolai

Kleiner Heimatbrief der

HEIMATKUNDLICHEN VEREINIGUNG SPANDAU - SPANDAUER GESCHICHTSVEREIN • SEITE 28 VON 28

- Die Dörfer – Staaken, Pichelsdorf, Kladow und Gatow
- Die Potsdamer Vorstadt (Wilhelmstadt)

Den kleinen Heimatbrief mit Neuigkeiten und Informationen zu füllen, ist wirklich gar nicht so einfach. Wir freuen uns sehr, wenn uns bis Mai 2026 für den nächsten Kleinen Heimatbrief auch aus den Reihen der Mitglieder Neuigkeiten und Informationen zugehen, die wir hier veröffentlichen können. Senden Sie uns diese doch gern per Mail an info@geschichte-spandau.de.

Die Geschäftsstelle wird in der Zeit vom 22.12.2025 bis 06.01.2026 in die Weihnachtspause gehen.

Insel Eiswerder - Haus 129

Eiswerderstraße 18, 13585 Berlin

E-Mail: info@geschichte-spandau.de

Internet: www.geschichte-spandau.de

Telefon: 0049 – 30 – 6446 3996

Öffnungszeiten: nach Vereinbarung