

Die Welt | 12.05.12

## Kreuzfahrtschiffe setzen auf die Reeperbahn

Die neue "AIDamar" wird mit Drahtseilen aus Bremerhaven festgemacht. Dort entstehen die schweren Leinen fast noch in Handarbeit *Von Clemens von Frenzt*

Seine Kollegen raunen, er könne mit bloßen Händen einen Zimmermannsnagel verbiegen. Wer David Günter an seinem Arbeitsplatz im Bremerhavener Drahtseilwerk sieht, glaubt das sofort. Der frühere Dachdecker hat einen Brustkorb wie Sylvester Stallone und Arme wie Arnold Schwarzenegger in seinen besten Zeiten, aber die Muskeln sind nicht im Fitness-Center antrainiert. Günter ist in dem Betrieb einer der Spezialisten für das Spleißen, bei dem die aufgeribbelten Enden eines Taus mit viel Kraft und handwerklichem Geschick zu einem "Auge" geflochten werden. Rund 80 Mitarbeiter hat die Firma, die zu den letzten ihrer Art in Deutschland zählt und Drahtseile und Kunststofftaue für Kunden in aller Welt fertigt.

"Nach dem Krieg gab es bundesweit noch etwa 50 Wettbewerber", erzählt Geschäftsführer Joachim Pahl, "aber die meisten mussten aufgeben." Nur knapp ein Dutzend deutsche Hersteller konnten sich gegen die Konkurrenz aus Asien und anderen Billiglohnregionen behaupten. Einer davon ist das Drahtseilwerk in Bremerhaven. Pahl kennt das im Jahr 1934 entstandene Unternehmen schon seit seiner Kindheit in der Stadt an der Förde. Sein Vater und sein Großvater waren hier in leitenden Funktionen beschäftigt, Pahl junior ist auch schon seit 1979 dabei.

Viele der Maschinen, die man heute in Bremerhaven sieht, standen damals bereits in der Halle, eine stammt sogar noch aus den 50er-Jahren. Ähnlich ist es bei den Beschäftigten. Viele sind seit Jahrzehnten im Unternehmen - und genau das sei ein Teil des Erfolgsgeheimnisses, verrät der Chef. "Die Produktion von Tauen und Drahtseilen hat vor allem mit Erfahrung zu tun", erklärt Geschäftsführer Pahl. "Man muss einfach ein Gefühl für das Material haben. Die alten Hasen haben dieses Gefühl und können ihr Wissen an die Jungen weitergeben."

Einer dieser alten Hasen ist Fikret Gülal, der gerade im vorderen Teil der Halle eine neue Litzenmaschine einrichtet. Solche Maschinen bündeln mehrere Drähte beziehungsweise Garne zu einem Strang, den der Fachmann "Litze" nennt. Diese wird später zusammen mit der "Eintage" zu einem Seil zusammengedreht.

Und hier kommt die Reeperbahn ins Spiel, die der Laie heute meist nur noch mit der Hamburger Amüsiermeile verbindet. Dabei waren Reeperbahnen ursprünglich eine grundsolide Sache; auf ihnen wurden nämlich keine Touristen übers Ohr gehauen, sondern Seile geschlagen. So ein Seil, genannt "Reep", entstand in schweißtreibender Handarbeit. Der Reepschläger spannte mehrere Leinen über eine lange Bahn und verflocht oder verdrillte sie anschließend zu einem dickeren Tau.

An diesem Verfahren hat sich im Prinzip bis heute nichts geändert, wie man in der Bremerhavener Fabrik noch sehen kann. Allerdings wird der Großteil der Arbeit nun von Maschinen erledigt, die ähnlich lang sind wie die alten Reeperbahnen. Einen Unterschied zu früher gibt es aber: Damals musste man brüllen, um sich mit dem Kollegen am anderen Ende zu verständigen, heute setzt man auf Sprechfunk, um sich mit den Kollegen auf der anderen Seilseite zu verständigen.

Auf diesen Maschinen entsteht unter anderem das sogenannte "Atlas"-Seil, das Mitte der 1960er-Jahre als Festmacher für große Schiffe entwickelt wurde und das bis heute als Standard gilt. Laut Geschäftsführer Pahl gibt es rund 400 regelmäßige Kunden im In- und Ausland, darunter das Rostocker Kreuzfahrt-Unternehmen Aida Cruises, das mittlerweile alle Aida-Schiffe mit Atlas-Tauen ausstattet.

Ehe die bis zu zehn Zentimeter dicken Seile in den Versand gehen, müssen sie allerdings noch ihr "Auge" bekommen. Das ist der Job von David Günter und seinen Kollegen in der Spleißerei. Sie flechten die Reep-Enden mithilfe eines schweren Metalldorns so geschickt in das Tau ein, dass eine Schlaufe entsteht. Die fertigen Produkte finden Einsatz in Kran-Anlagen und Brücken, vor allem aber in der maritimen Wirtschaft.

Besonders stolz ist Pahl auf die "Rückkehrer" unter seinen Kunden, die vorübergehend auf vermeintlich billigere Fabrikate ausweichen und dann wieder bei ihm landen. Namen nennt er keine, aber seine Miene verrät: Solche Fälle gibt es häufiger.

Auch die Hamburger Köhlbrandbrücke hängt an Drahtseilen aus Bremerhaven. Als vor drei Jahren umfangreiche Wartungs- und Erneuerungsarbeiten an dem 3618 Meter langen Bauwerk durchgeführt werden mussten, lieferten Pahls Leute die Stahlseile dafür. Sie hatten einen Durchmesser von 54 Millimetern.

---

© Axel Springer AG 2012. Alle Rechte vorbehalten