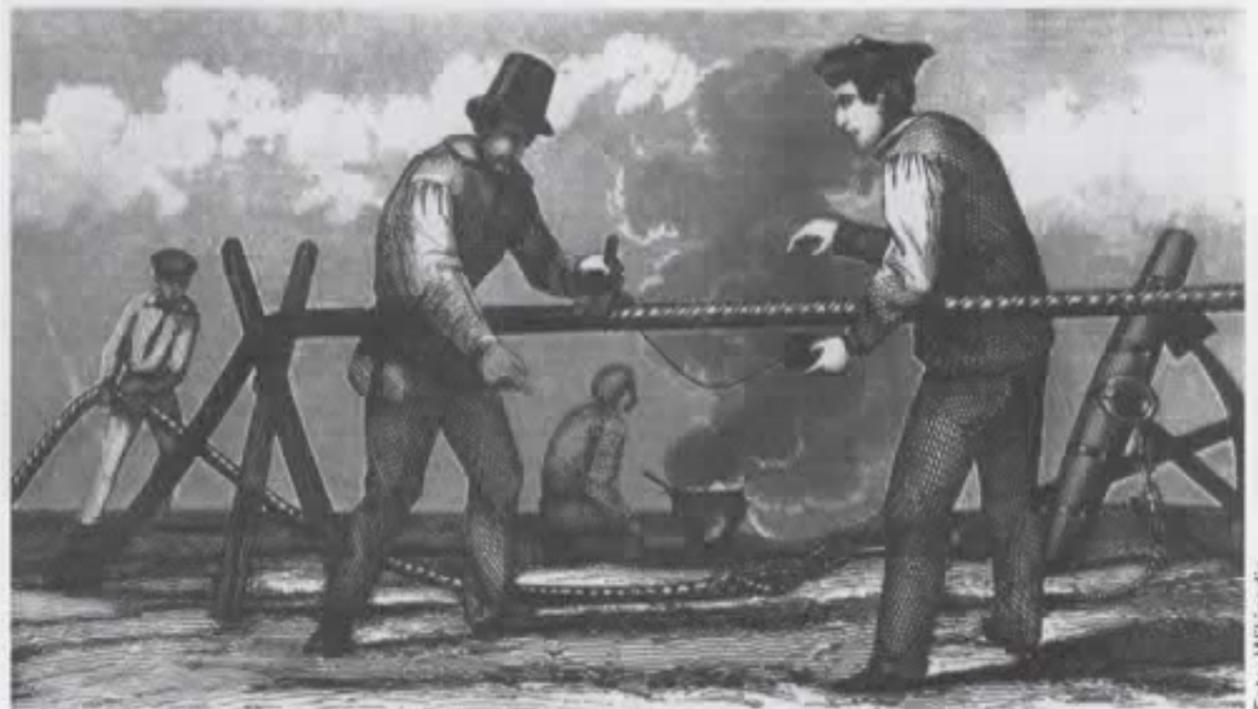


Leichte Mädchen statt schwerer Trossen

Das Handwerk der Reepschläger ist fast ausgestorben

Sie ist eine der berühmtesten Straßen der Welt, und doch wissen viele Touristen und Hamburger nicht, woher eigentlich der Begriff „Reeperbahn“ stammt. Denn heute geht es auf der langen, geraden Verbindung zwischen St. Pauli und Altona vor allem ums Vergnügen. Musicaltheater und leichte Mädchen haben die Reepschläger längst verdrängt, deren Arbeit seit ungefähr 1630 diesem Ort seinen Namen gab: Auf Bahnen von bis zu 400 Metern Länge schlugen sie Seile, im Niederdeutschen „Reep“ genannt.

Seit dem Mittelalter hatten sie ungefähr dort, wo heute die Landungsbrücken liegen, das Tauwerk für die Schiffe der aufsteigenden Handelsmetropole Hamburg gefertigt. Doch das Anwachsen der Bevölkerung ließ den Platz in der Stadt immer kostbarer werden. Und so mussten die „Reeper“ ihr raumgreifendes Gewerbe auf den „Hamburger Berg“ zwischen der Hansestadt und der Fischersiedlung Altona verlegen. Das Areal lag zwar außerhalb der Stadtmauern, war aber von der Stadt bequem zu Fuß zu erreichen. Zusammen mit den Reepern kamen andere Handwerkszweige, deren Lärm oder Geruch die Hamburger ebenfalls belästigten – und die deshalb gleich mit aus dem Stadtgebiet verbannt wurden. Das neu entstandene Malocherquartier zog schließlich weitere „anrühige“ Gewerbe an:



Zwei Matrosen der britischen Royal Navy „umkleeden“ Stehendes Gut. Ihre Arbeitsweise entspricht dem Vorgehen der Taklercrew, die im Hafenumuseum ihr Können unter Beweis stellte.

Foto: Wikipedia

Kneipen, Prostitution und Schausteller bildeten bald schon den bunten Mix aus Amüsierbetrieben, der noch heute das Bild der Reeperbahn prägt.

Seile und Tauen gehören seit jeher zur Grundausstattung von Haushalten und Gewerben. Deshalb beherrschten gerade auf dem Land viele Menschen selbst die Fertigkeit, einfache Seile für den Eigengebrauch herzustellen. Wenn es aber darum ging, besonders zuverlässige Tauen zu produzieren, waren schon früh die Mitglieder der Seiler-Innung gefragt. In den Hafenstädten waren dagegen Reepschläger tätig, die sich auf längere und schwerere Tauen für die Schifffahrt spezialisiert hatten und gern mit einiger Verachtung auf ihre Seiler-Kollegen herabsahen. Das nicht von ungefähr, denn Reeper zählten zu den bestbezahlten und besonders angesehenen Handwerkern an der Küste. Schließlich hing von der Qualität ihrer Arbeit die Sicherheit von Schiff, Mannschaft – und vor allem der Ladung ab.

Kein Wunder also, dass es für die Arbeit der Reepschläger strenge Bestimmungen gab und ihre Zünfte größten Wert darauf legten, möglichst vieles zu

kontrollieren und zu reglementieren – von der Einfuhr der Rohstoffe bis zum Verkauf der fertigen Leinen. In Hamburg lässt sich bereits um 1345 eine Reepschlägerzunft nachweisen. Sie bestimmte unter anderem, dass kein fertiges Tauwerk in die Stadt eingeführt werden durfte. Ähnliches hatten sich die Kollegen in Lübeck ausbedungen, um sich vor Konkurrenz zu schützen. So sicherten die Zünfte nicht nur qualitative Standards, sondern vor allem auch die Einkünfte ihrer Mitglieder.

An der eigentlichen Arbeit der Reepschläger und Seiler hat sich über die Jahrhunderte hinweg wenig verändert. Allerdings machten auch in diesem Handwerk nach und nach Maschinen einige Arbeitsschritte leichter. Doch das Prinzip der Herstellung von Tauwerk ist stets gleich geblieben: Aus Pflanzenfasersträngen wachsen immer kräftigere und längere Verbindungen, von der zarten Schnur bis hin zur mächtigen Trosse. Die Kunst liegt darin, den Werkstoff so einzusetzen, dass seine natürlichen Eigenschaften das fertige Produkt stabil und zuverlässig machen. Dabei nutzen die Reepschläger den Reibungswiderstand der Naturfasern.

In der vorindustriellen Zeit wurde in erster Linie Hanf verwendet. Der beste kam übrigens über Jahrhunderte aus den baltischen Ländern und Russland. An das Hecheln, das Reinigen und Ordnen der Fasern, schloss sich das Spinnen an. Dabei musste eine abgewogene Menge Hanf einen Faden von ebenfalls vorgegebener Länge ergeben. Zum Spinnen nutzten die Reeper Spinnräder mit mehreren Spindeln, auf denen sie rückwärtsgehend aus ihrer Schürze heraus die Fasern versponnen.

Reepschlägerschuppen benötigten viel Platz: Bis zu 400 Meter maßen die Arbeitsstätten der Reepschläger. Hier ein Modell aus Dänemark.



Foto: Leif Jørgensen



Für das Umkleeden der Takelage der „Peking“ wurden viele Kilometer Schiemannsgarn benötigt.



Der Reepschläger sorgt mit einem Leitholz dafür, dass die Duchten sich sauber verbinden.

Danach erfolgte die eigentliche Herstellung des Taus, das Schlagen: Die Fäden wurden an beweglichen Haken einer Aufhängung und der Schlagmaschine „angeschoren“. Mit Hilfe eines Leitholzes fügten die Reeper die Fäden anschließend zusammen. Um das fertige Produkt besonders haltbar zu machen, gab es die Methode, einen weichen Hanfstrang oder später auch Stahl in die Mitte des Taus einzuarbeiten. Diese Einlage wird „Seele“ genannt.

Die Anzahl der Stränge, die miteinander verbunden wurden, bestimmte am Ende den Durchmesser und damit die Belastbarkeit des Endprodukts. Und je mehr Zugkraft während des Schlagens zum Einsatz kam, desto fester zeigte sich das fertige Tau. Es wurde meist anschließend geteert, um es wasserabweisend zu machen. Dafür lag am Kopfende der Reepschlägerei ein Schuppen, wo das Tauwerk, leicht eingedreht, nach und nach durch einen Bottich mit Teer gezogen wurde.

Zug um Zug hielten mechanische Neuerungen Eingang in die hölzernen Schuppen der Reeperbahnen: Wie etwa der Austriebwagen, mit dem die Garne in einem Arbeitsgang angeschoren, geordnet und zu Duchten gedreht werden konnten. Er wurde zunächst mit Pferdekraft bewegt, bis im 20. Jahrhundert ein Motor das Tier ersetzte.

Immer größere Schiffe verlangten immer mehr Tauwerk. Gleichzeitig stieg die Zahl der Schiffe auf den Weltmeeren und ließ die Nachfrage im 19. Jahrhundert gewaltig wachsen. Ein Beispiel verdeutlicht dies: Das Lloyds Register führte 1890/1 insgesamt 32.326 Schiffe, davon fuhren 20.621 unter Segeln, 11.705 unter Dampf. Deren Bedarf war durch handwerklich arbeitende Reepschläger schon lange nicht mehr zu decken. Schließlich rechnete man für ein Schiff von 60 Metern mit

dem Einsatz von rund sechs Kilometern Tauwerk. Fabriken übernahmen die Arbeit der Handwerksbetriebe.

Während sich in der Herstellung der Schritt vom einzelnen Handwerksbetrieb zur Fabrik und schließlich bis hin zu großen, spezialisierten Fertigungsanlagen vollzog, unterlag auch der Werkstoff selbst Wandlungen. Denn größere Schiffe benötigen stärkere Seile – aus Stahl. Auch wenn diese zum Teil noch mit Hanftauen ummantelt, umkleedet, werden. Wie das gemacht wird, konnte noch vor wenigen Wochen im Hafenumuseum bei den Takelarbeiten für die „Peking“ live erlebt werden (s. Bericht FM 1/2018, S. 1).

Inzwischen haben Kunstfasern, die meist preisgünstig aus dem Fernen Osten importiert werden, natürliche Rohstoffe nahezu komplett verdrängt. Lediglich auf Traditionsschiffen kommt noch manchmal Tauwerk aus Naturfasern zum Einsatz. Und auch das stolze, ehemals blühende Gewerbe der Reepschläger ist im Grunde ausgestorben. Als Ende der Sechzigerjahre ein Wissenschaftler die Sprache des untergehenden Berufsstands dokumentieren wollte, gab es in Norddeutschland und dem Baltikum schon keine 50 Meister mehr. Und von denen waren die meisten längst 80 Jahre oder älter. Heute finden sich in ganz Hamburg nur noch drei Firmen, die Tauen produzieren. BN



Verdrehtes aufgedröselt

Was ist was – Kleines Fachlexikon

Die Fachsprache der Reepschläger und Takler ist nicht unbedingt leicht zu verstehen, hier ein paar der Begriffe, die auch heute noch verwendet werden:

Bändsel – etwas dicker als Garn, dient es für Befestigungen

Dreev – Spindel zum Drehen eines Fadens

Ducht – Verbindung mehrerer Fasern oder Fäden

Faden – einzelne Fasern sind miteinander verdreht

Faser – aus Pflanzen wie Hanf, Manilapflanzen oder Jute, zwischen 50 cm und 1 m lang

Garn – aus mehreren entgegengesetzten Fäden gedreht, dient zum Befestigen oder zum Nähen

Kardeel – Ergebnis mehrerer entgegengesetzt verdrehter Garne

Laufendes Gut – wird bei der Bedienung des Schiffes bewegt, z.B. beim Segelsetzen und -stellen oder bei der Arbeit mit eigenem Ladegeschirr

Leine – Sammelbegriff für Tauwerk mittlerer Stärke

Mick – Vorrichtung, um das Seil auf der Reeperbahn zu stützen

Schiemannsgarn – besteht aus vier bis sechs linksgedrehten Garnen, ist in der Regel geteert und dient zum Umwickeln (Bekleeden) von Drahtseilen oder stehendem Gut

Seele – verstärkende Einlage in der Mitte eines Taus, besteht aus Naturfaser oder Stahl

Seemannsgarn – fantasievoller Bericht mit variablem Wahrheitsgehalt

Seil – besteht aus verschiedenen Kardeelen

Stehendes Gut – stützt die Masten seitlich, nach vorn und hinten, Wanten und Stage

Tampen – etwa 80 cm langes Ende einer Leine

Trosse – wird aus Kardeelen geschlagen, dient unter anderem zum Festmachen großer Schiffe

Warbel – Schlaghaken an dem die Duchten befestigt werden

Bild links: Noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts war die Seilerei ein alltägliches Handwerk, das oft auch unter freiem Himmel ausgeübt wurde.

Bild rechts: Schon im 19. Jahrhundert kamen in den Taufabriken Maschinen zum Einsatz.