



Die Reeperbahn und die Warener Seiler



Eines der wichtigsten technischen Hilfsmittel der Menschen sind Seile aller Art. Heute sind sie längst alltägliche Gebrauchsgegenstände geworden, die überall zum Einsatz kommen. Man braucht stabile Seile in der Landwirtschaft, beim Bau, in der Fischerei und bei der Schifffahrt. Früher wurden Sie vom Seiler, oder norddeutsch auch Reepschläger genannt, auf langen und geraden Seiler- oder Reeperbahnen gedreht. Weiter von der Küste entfernt spielten weniger grobe Tauen als eher dünnes und kürzeres Seilwerk, Netze oder Flechtwerke eine Rolle. Die „Reeps“ also Schiffstauwerk, wurde später weniger benötigt als einfache Seile, Stricke und Schnüre in verschiedenen Stärken.

Seit dem Wiederaufbau der Stadt, nach dem verheerenden Stadtbrand von 1699, gingen auch einige Seiler ihrem Handwerk in Waren nach, was bis in die 20er Jahre des 20. Jahrhunderts andauerte.



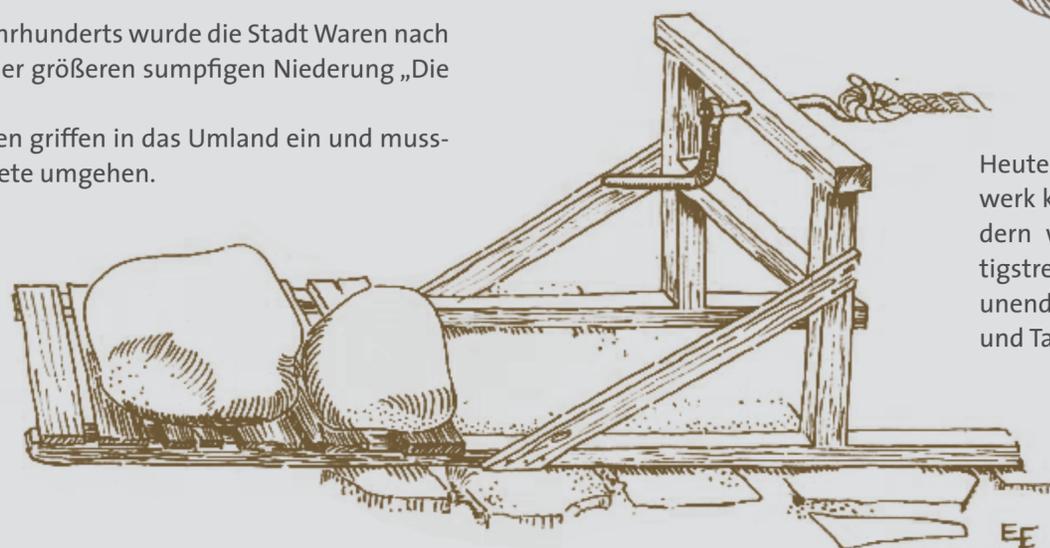
Mit Flachsbreche und Hechel wurden Hanf und Flachs vorbereitet, bevor der Seiler mit dem Vorspinnen zu Fäden oder Seilen beginnen konnte. Wegen der notwendigen Längen der Bahn befanden sich diese in der Regel am Stadtrand oder außerhalb des Stadtgebietes.

Der Seyler von 1568, Jost Amman

Bis zur zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde die Stadt Waren nach Westen vom Herrensee und einer größeren sumpfigen Niederung „Die Stiefmöhme“ begrenzt.

Die späteren Stadterweiterungen griffen in das Umland ein und mussten den See und die Feuchtgebiete umgehen.

*Seilergesetz – Schlitten
(trägt die Kurbel und ist auf gewünschte Seillänge einstellbar)*



Seilerbahn mit Holzschuppen in Gießen – um 1915

So entstand eine kuriose städtebauliche Situation, da nun der geografische Mittelpunkt der Stadt auf einem „unbebaubaren“ Platz lag. Erst ein Sportplatz, dann ein Festplatz und später die öffentlichen Parkplatzanlagen, sowie rundherum die Bebauung prägen heute diesen Ort, der wohl als Standort der ursprünglichen Seilerbahn ausgemacht werden kann. Somit hatte die Stadt nachweislich ihre eigene „Reeperbahn“.



Seil heißt auf plattdeutsch „Reepe“

Heute ist das „Seilern“ als Handwerk kaum noch verbreitet, sondern wird in industriellen Fertigungsstrecken vollzogen, die die unendliche Vielzahl von Seilen und Tauen produzieren.

Quer über die Niederungen führte seit 1879 die Eisenbahn. Die Kietzstraße wurde von der Brücke über dem Kanal zwischen Herrensee und Müritz in westliche Richtung ab 1889 gebaut, die Goethestraße – damals Bismarck-Straße – wurde nach 1890 angelegt.



Blick aus der Stiefmöhme in Richtung Georgenkirche

Die feuchten Wiesen dazwischen wurden erst ab 1929 mit Sand, Asche und Schutt aufgefüllt und später durch Verkippung von Müll, aber auch eingerichtete Entwässerungsgräben in den 50er Jahren trocken gelegt.



Stiefmöhme – 1932

Als man 1928 eine Verbindung für Fußgänger von der Kietzstraße zur Goethestraße bis zum Turnplatz (heute bezeichnete Straße „Am Turnplatz“) bauen wollte, musste man sich mit dem Seilermeister Wilhelm Strecker auseinandersetzen, der seine 150 Meter lange Seilerbahn auf den „Wiesen im Stiefmöhme“ eingerichtete hatte. Da der Weg aber nie gebaut wurde, konnte er dort bleiben bis er in den 30er Jahren sein Handwerk gänzlich aufgab.