

# Auf dem Teppich geblieben

**Made in Bremen:** Die ehemalige Weberei Brekowe ist heute Spezialistin für Treppenläufer aus Sisal oder Kokos



Jens-Peter Kohl führt das Geschäft in dritter Generation. Er ist am Unternehmenssitz in Walle groß geworden.

FOTOS: KARSTEN KLAMA

VON ANKE VELTEN

**Bremen.** Bremen ist schöner als Berlin, findet Jens-Peter Kohl. So mancher an der Weser mag ihm das sofort recht geben. Allerdings meint der Unternehmer gar nicht die Städte selbst. Es geht ihm um die gleichnamigen Teppichmuster. „Bremen“ in den Farben Natur, Rot, Schwarz und Braun gefällt Kohl einfach besser. Das mag auch daran liegen, dass das Muster in seiner Bremer Kokosweberei damals entworfen und exklusiv gewebt wurde. Viele überzeugte Hanseaten der Stadt ließen einst in ihren Häusern „Bremen“ verlegen.

Seit fast hundert Jahren wird an der Ritter-Raschen-Straße in Walle mit Bodenbelägen aus Naturfasern gehandelt. Das Unternehmen überdauerte wechselnde Moden bis in die heutige Zeit, in der Nachhaltigkeit und klassisches Handwerk wieder hochgeschätzt werden. Während das Muster „Charlottenburg“ noch immer zu haben ist, wird das Bremer Muster aber schon lange nicht mehr produziert. Doch wenn es der hiesigen Kundschaft gefällt, könnte sich auch das wieder ändern.

Jens-Peter Kohl, Jahrgang 1967, ist in dem großen Haus an der Ritter-Raschen-Straße aufgewachsen und führt das Unternehmen in der dritten Generation. Die riesigen Webstühle stehen schon seit mehr als 20 Jahren still, doch Kohl erinnert sich noch an die Zeit, als der Betrieb in der Werkstatt und auf dem Hof brummte und es für mehr als ein Dutzend Mitarbeiter viel zu tun gab. „Wir haben als Kinder zwischen den Kokosrollen Verstecken gespielt“, erzählt er.

Im Erdgeschoss des Haupthauses befand sich der Bürotrakt, daneben ein Waschraum mit Duschen für die Mitarbeiter – zunächst Luxus. Das rund hundert Jahre alte Werkstattgebäude dahinter war für die Zeit sehr fortschrittlich: Die beiden Etagen waren riesig, wie noch heute zu sehen ist, große Fenster sorgten für viel Licht und Luft. Die Kokosfasern wurden damals in Form loser Knäuel dicker Fäden vom Hafen angeliefert. In der hauseigenen Färberei bekamen sie die unterschiedlichen Farben, wurden auf dem

Hausdach zum Trocknen aufgehängt und anschließend auf Spulen gedreht. In der Werkstatt wurde das Garn zu Matten, Läufern und Teppichen in Fischgrat, Panama, Diagonal- oder Ripsmuster weiterverarbeitet.

In den 1950er-Jahren beschäftigte das Familienunternehmen noch vier Weber. Dazu kamen die „Mädchen“, wie man hier sagte. Sie gingen den Männern zur Hand, holten Nachschub, richteten Spindeln und Schützen, färbten, machten Ordnung.

Die Bremer Kokosweberei wurde Mitte der 1920er-Jahre gegründet. Die beiden Kompagnons Anton Mascher und Felix Scheiniak übernahmen Haus und Werkstatt, wo sich ursprünglich die Theaternalerei der Gebrüder von Cassel befunden hatte. 1936 verkaufte Felix Scheiniak, inzwischen Alleininhaber, Gebäude und Betrieb an die Brüder Fritz und Rudolf Kohl. Der jüdische Unternehmer flüchtete mit seiner Familie vor den Nazis nach Palästina.



Heute produziert die Kokosweberei keine eigenen Teppiche mehr.

Die Geschäftsübernahme sei „korrekt“ verlaufen, sagt Kohl. In den Archiven der Firma findet sich noch ein Brief aus dem Jahr 1938, in dem sich die Kohls persönlich – aber letztendlich erfolglos – beim Bremer Bürgermeister für einen jüdischen Mitarbeiter einsetzen. Mitte der 1990er-Jahre kam der Sohn der Scheiniaks nach Bremen und stattete dabei auch der Kokosweberei einen Besuch ab. Ein freundliches Gespräch sei das gewesen, erinnert sich Kohl.

## Ende der 50er war Synthetik gefragt

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts gab es in Deutschland noch viele solcher Kokoswebereien. Doch als Ende der 1950er-Jahre synthetische Bodenbeläge in allen möglichen Farben und Mustern auf den Markt kamen, ging die Nachfrage dramatisch zurück. Die vergleichsweise rustikal wirkenden Naturfaserverteppiche galten plötzlich als altmodische „Arme-Leute“-Teppiche, sagt Kohl. Nachdem der letzte Weber der Stadt Ende der 1990er-Jahre in den Ruhestand ging, stellten auch die Kohls ihre Produktion ein, konzentrierten sich fortan auf das Verlegen von Auslegeware, Teppichen und Treppenläufern aus Kokos und Sisal und firmieren seitdem unter dem Kürzel „Brekowe“.

Der Umgang mit dem störrischen Material sei ein anspruchsvolles Metier, das viel handwerkliches Know-how und Erfahrung verlange und mit dem Verlegen herkömmlicher Auslegeware nicht vergleichbar sei, sagt Kohl, der die Unternehmensleitung vor zehn Jahren von seinem Vater übernahm. Seine Kokosware bezieht er von der Kokosweberei Schär aus der Eifel, der letzten deutschen Kokosweberei, in der noch auf traditionelle mechanische Weise gearbeitet wird. Die Sisalvarianten werden von einer österreichischen Traditionsweberei geliefert.

In der Waller Werkstatt wird die Ware zugeschnitten und auf Wunsch eingefasst. Die Treppenläufer bekommen ihre Abnäher an der alten Adler-Sattlernähmaschine. Besonders spezialisiert ist das Unternehmen auf Treppenläufer, die klassisch mit Stangen und Ösen oder passgenau vollflächig verlegt werden. Dass die Kokos- und Sisalfasern nach-

wachsende Rohstoffe sind und nach einer langen Lebensspanne auch unbedenklich entsorgt werden können, spricht schon längst wieder umweltbewusste Verbraucher an. Die grafische Optik trifft zudem den Geschmack designinteressierter Kunden.

Auf Wunsch statten die Waller auch Autos mit passgenauen Fußmatten aus. Vor allem Besitzer klassischer Oldtimer machen von dieser Möglichkeit gerne Gebrauch, erzählt Kohl. Die Brekowe besteht heute aus Kohl selbst und seinem syrischen Mitarbeiter – „ein super Handwerker“, lobt der Chef. Aktiv sind sie für den Betrieb in einem Umkreis von gut 100 Kilometern. Die Pandemie, in der viele Menschen ihre Häuslichkeit entdeckten, habe auch in Walle für einen Auftragsboom gesorgt, erzählt Kohl.

In einem Lagerraum des Firmengebäudes befinden sich die kostbaren letzten Resterollen des „Bremer Musters“, das noch vor Ort gewebt wurde. „Dafür gibt es noch immer Fans“, sagt Jens-Peter Kohl. Und wer weiß, ob das Design bei genug Nachfrage nicht doch wieder ein Comeback erlebt.

## Königspaar auf Bremer Teppich

Die Kokosfasern sind das Polster zwischen der Kokosnuss, wie man sie kennt, und ihrer grünen Fruchthülle. Was aus einer Höhe von bis zu 30 Metern auf den Boden plumpst und oft monatelang im Wasser schwimmt, bevor es an irgendeinem überraschenden Fleck Wurzeln schlagen kann, muss schließlich robust sein. Die feineren Sisalfasern werden aus den bis zu eineinhalb Meter langen Blättern der Sisalagave gewonnen. Die Bodenbeläge sind von Natur aus enorm strapazierfähig und damit langlebig. Seit jeher blieben sie darum überall dort gefragt, wo der Teppich viel aushalten muss: Sie sind in Kirchen und Kultureinrichtungen ebenso zu finden wie in Messehallen, in den Eingangsbereichen und auf den Fluren von Hotels, Arztpraxen, Büro- und Geschäftshäusern. Als das niederländische Königspaar Willem Alexander und Maxima vor drei Jahren Bremen mit einem Besuch beehrte, schritten die beiden auf einem roten Teppich, der aus Walle geliefert worden war.

## Lieferengpässe treffen Baumärkte

Abgabemengen teils begrenzt

**Köln.** Die globalen Verwerfungen in den Lieferketten setzen Deutschlands Bau- und Gartenzentren unter Druck. Es seien „noch einige Zeit deutlich spürbare Auswirkungen“ für die Märkte zu befürchten, sagte der Hauptgeschäftsführer des Handelsverbandes Heimwerken, Bauen und Garten (BHB), Peter Wüst. „Viele Lieferanten kündigen gerade flächendeckend ihre Verträge mit den Handelspartnern und avisieren massive Preiserhöhungen und Lieferengpässe.“ Vereinzelt begrenzten Händler Abgabemengen, „damit für alle Kunden Angebote vorhanden sind und nicht Einzelne ganze Warengruppen aufkaufen“.

Wird es teurer für Verbraucher? Der Verbandsvertreter betonte, dass die Branche „traditionell sehr preisbewusst“ sei und weitere Wege finden werde, die Waren zu vergleichsweise attraktiven Preisen anzubieten. Ein Sprecher der Baumarktkette Bauhaus sagte mit Blick auf die Lieferketten, die Lage sei „sehr dynamisch und angespannt“. Man könne aber keine langfristige Aussage zu Lieferzeiten und Preisentwicklungen treffen.

## Mehrere Ursachen wirken zusammen

Gründe für die Turbulenzen im Welthandel gibt es viele: So ist nach dem Corona-Krisenjahr 2020 mit der Konjunkturerholung die Nachfrage hochgeschwollen, nachdem viele Firmen die Produktion gedrosselt hatten. Zugleich sind Container knapp. Hinzu kamen folgenschwere Ereignisse wie die Havarie des Containerschiffes „Ever Given“ im März im Suezkanal, wodurch diese wichtige Route tagelang blockiert war.

Verbandsvertreter Wüst rechnet damit, dass die allgemeine Lage und damit die Verknappung der Rohstoffe sich in zwei bis drei Jahren reguliert. Im diesjährigen Weihnachtsgeschäft erwartet er in den Baumärkten und Gartenzentren „nicht unbedingt eine weitere Zuspitzung“ der Lage. Dieser Abschnitt des Geschäftsjahres ist für die Branche eher unwichtig – erst im Frühjahr dürfte die Kundennachfrage wieder stark anziehen.

DPA

## 3G-REGEL AM ARBEITSPLATZ

### Tauziehen um Pflicht zur Auskunft über Impfstatus

**Berlin.** Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) drängt darauf, dass Corona-Schutzmaßnahmen in Firmen wie eine 3G-Regel am Arbeitsplatz praktikabel und nachvollziehbar sind. DIHK-Präsident Peter Adrian sagte: „Nur mit praxistauglichen Regeln erreichen wir die erforderliche Akzeptanz bei allen Beteiligten.“ Dazu müsse auch eine Auskunftspflicht über den Corona-Status der Belegschaften beitragen, so Adrian. Die mögliche neue Koalition aus SPD, Grünen und FDP will eine 3G-Regel am Arbeitsplatz. Wesentliche Fragen sind noch ungeklärt. Der Deutsche Gewerkschaftsbund lehnt eine Auskunftspflicht über Beschäftigten über den eigenen Impfstatus ab.

DPA

## BAHNVERKEHR

### Züge nach Hamburg enden in Harburg

**Hamburg.** Bei der Suche an zwei Eisenbahnüberführungen nahe dem Hamburger Hauptbahnhof sind keine Blindgänger aus dem Zweiten Weltkrieg gefunden worden. Es kommt laut Deutscher Bahn dennoch weiterhin zu Einschränkungen im Bahnverkehr, da die Gleise noch wiederhergestellt werden müssten. Die wichtige Strecke zwischen dem Hauptbahnhof und Altona ist seit Freitagabend für den Fern- und Regionalverkehr gesperrt. Die Sperrung der Strecke werde voraussichtlich bis Montagmorgen, 5 Uhr, dauern. Züge aus Berlin, Hannover und Bremen enden bereits am Hauptbahnhof oder sogar schon in Harburg. Für Reisende aus Schleswig und Flensburg ist Altona die Endstation. Züge aus Süd- und Westdeutschland in Richtung Nordsee oder Kiel werden über Rothenburgsort umgeleitet.

DPA

## Güterzüge werden leiser

Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht Messergebnisse von 19 Stationen

VON BURKHARD FRAUNE

**Berlin.** Ein Jahr nach dem Verbot besonders lauter Güterwagen fahren die Züge deutlich leiser durch Deutschland. Das haben Messungen des Eisenbahn-Bundesamtes an 19 Stationen ergeben, auf die der Verein Allianz pro Schiene hingewiesen hat. In den vergangenen zweieinhalb Jahren stieg demnach der Anteil von Güterwagen, die einen Schall von weniger als 86 Dezibel erzeugen, von 56 Prozent auf knapp 90 Prozent.

Bundesweit waren demnach im September 137.000 Güterwagen mit neuen lärmreduzierenden Bremssohlen registriert, knapp 39 Prozent mehr als Ende 2019. Die Fahrzeuge sind etwa zehn Dezibel leiser als herkömmliche, was nach Branchenangaben einer gefühlten Halbierung der Lautstärke entspricht.

„Viele Anwohner von stark befahrenen Schienengüterstrecken profitieren von der reduzierten Lärmbelastung“, sagte Allianz-Geschäftsführer Dirk Flege. „Das Verbot für laute Güterwagen wirkt.“ Etwa jeder zehnte registrierte Wagen hat nach Angaben des Amtes noch Graugussbremsbeläge. Sie sorgen wegen des starken Abriebs dafür, dass die Wagenräder lauter rollen.

Mit Sanktionen geahndet werden sollen Verstöße erst ein Jahr nach Inkrafttreten des Verbots. Damit reagierte die Bundesregierung darauf, dass in der Corona-Krise Werkstattpkapazitäten für die Umrüstung eingeschränkt waren. Deutschland hatte als erstes Land in Europa besonders laute Güterwagen verboten, ein EU-weites Verbot auf bestimmten Strecken folgt 2024. Die Beschränkungen sollen auch dazu beitragen, dass der geplante Ausbau des Bahnverkehrs

von Anwohnern akzeptiert wird. Sie können sich auf leisere Züge einstellen, jedoch auch auf deutlich mehr Verkehr.

Allein die Deutsche Bahn will die Verkehrsleistung ihrer Cargo-Sparte um 70 Prozent

steigern. Züge sollen künftig 25 Prozent der Güter statt wie bisher 18 Prozent transportieren. Das soll jährlich 13 Millionen Lastwagen-Fahrten ersetzen, damit weniger Kohlendioxid in die Atmosphäre gelangt.

Vor einem Jahr wurden in Deutschland besonders laute Güterwagen verboten.



FOTO: ARCHIVSTACHE/DPA