

# Gute Geschäfte mit den Quirlen fürs Hinterschiff

Der Propellerhersteller Otto Piening ist mit Aufträgen aus der Türkei auf Jahre hinaus ausgelastet

Kurzarbeit, Personalabbau und die drohende Schließung – damit hatten die Gießerei Otto Piening GmbH und ihr damaliger Chef Horst Köhler in Blomesche Wildnis bei Glückstadt in den 90er-Jahren zu kämpfen. Dennausländische Firmen überschwemmten seinerzeit den deutschen Markt mit Schiffspopellern und verdrängten die alteingesessenen Betriebe.

Darüber muss sich Köhlers Enkel Mathias Pein (43), heute Geschäftsführer und Gesellschafter bei Piening, keine Gedanken mehr machen. Das in dritter Generation geführte Familienunternehmen hat diese Talsohle längst überwunden. Der Betrieb mit 52 Mitarbeitern, einer der ältesten Hersteller von Schiffsschrauben in Deutschland, steht mit Großaufträgen der türkischen Küstenwache und Türkischen Marine sogar besser da als je zuvor. Die Lieferkontrakte sichern die Beschäftigung bis 2013. Und nicht nur das: „Im Yachtbau haben wir Aufträge, die bis ins Jahr 2011 reichen“, sagt Pein.

Nicht am Wasser, sondern zwischen grünen Wiesen liegt die Produktion. Nach der Umsiedlung vom Glückstädter Binnenhafen ins nahe gelegene Binnenland in den 60er-

Jahren war der Betrieb nach und nach erweitert worden. Und so verbinden sich in den Gebäuden Moderne und Tradition. Die eigentlich weiß getünchten Wände der alten

Schraube ist quasi ein Unikat. Die gemauerten, mit Zement und Spezialbeschichtung angefertigten Gussformen können nur ein einziges Mal verwendet werden. Wenn die

Schiffsschrauben zuständig. Handarbeit im wahren Sinne des Wortes: Drei bis vier Wochen – gut 150 Stunden – dauert allein die Schleifbearbeitung eines Propellers mit einem Durchmesser von 2,8 Metern.

„Die Herstellung von Schiffsschrauben ist eine Wissenschaft für sich“, weiß Geschäftsführer Pein. Er freut sich, dass deutsches Know-how und Engineering wieder gefragt sind. Die Türkei hat sich zum wichtigsten Kunden für seine Firma entwickelt. Mit einem Gesamtvolumen von acht Millionen Euro übersteigt allein der Großauftrag für 16 Schiffe der Turkish Navy den bei sechs Millionen Euro liegenden Jahresumsatz.

Dass die handgefertigten Stücke nur zu sehen sind, bis die Schiffe zu Wasser gelassen werden, stört den Geschäftsführer nicht. Wichtig sei, dass die Kunden um die Wertigkeit des Produktes wissen. Viele aber ahnten gar nicht, wie viel „von dem kleinen Quir am Hinterschiff abhängt“. Links- und rechtsdrehende Schrauben, drei oder sieben Flügel – das wirkt sich auf die Fahreigenschaften aus. „Laufruhe, Geschwindigkeit oder Wirtschaftlichkeit – für jedes Schiff sieht der Propeller anders aus“, sagt Pein.



PHOTO: BERND SCHÖNEN

150 Stunden dauert die Schleifbearbeitung eines Propellers mit 2,8 Meter Durchmesser; Hans-Hermann Wagner arbeitet seit 27 Jahren als Schleifer bei Piening

Gießerei sind verrußt. Dass hier seit vielen Jahren Bronzebarren geschmolzen und zu Schiffspopellern verarbeitet werden, ist nicht zu übersehen.

Wie viel Arbeit in der Herstellung eines Propellers steckt, lässt sich schwer erraten. Jede einzelne

Bronze erkaltet ist, werden sie zerlegt. Danach werden die Rohlinge von Hand bearbeitet.

„Mit der Zeit bekommt man das richtige Gefühl“, erklärt Hans-Hermann Wagner (55). Seit 27 Jahren ist der Glückstädter als Schleifer bei Piening für die Formvollendung der