



**Der
Werftbesuch**
Werft Gade





Sie läuft und läuft und läuft...

Die Firma Gade in Aachen steht für Lis-Jollen und Jollenkreuzer. Das letzte Facelifting der bewährten Boote hat der Werft neue Kunden gebracht **Text und Fotos: Jan Maas**

Den geschwungenen Lis-Schriftzug, der den Hallengiebel ziert, hat wohl jeder Segler zwischen Ostsee und den Alpen schon einmal gesehen. Rund 1.600 Boote hat die Firma Gade Bootsbau und Kunststofftechnik in Aachen ausgeliefert – teils als offene Jolle, teils als Jollenkreuzer mit kleiner Kajüte. Die Lis-Boote gehören damit zu den meistverbreiteten in Deutschland. Dieses Jahr feiert die Lis-Familie 45. Geburtstag.

Seit Dieter Gade 1966 das erste Boot baute, hat sich einiges geändert. Während Ende der 60er, Anfang der 70er Jahre die Lis-Jolle das Zugpferd war, verkauft die Werft heute vor allem die Lis-Family, erläutert Peter Gade. Der Sohn des Firmengründers hat den Betrieb vor drei Jahren als Geschäftsführer übernommen.

Die Lis-Family beschreibt Peter Gade als eine Weiterentwicklung des Lis-Jollenkreuzers, der Kajütvariante der Lis-Jolle. Das ursprünglich offene Cockpit wird jetzt von einem Süll geschützt. Außerdem haben die Gades die Kajüte etwas verlängert und den Einstieg durch ein Klappluk vergrößert. Der Rumpf ist durch die Veränderungen um 13 Zentimeter breiter geworden, aber mit 1,85 Metern Breite immer noch völlig problemlos zu trailern.

Auch sonst seien die typischen Lis-Eigenschaften erhalten geblieben, erklärt der Werftchef: Kentersicher durch das optionale Ballastschwert von 30 oder 80 Kilo; unsinkbar durch ausgeschäumte Auftriebskörper. Doch auch wenn sich vieles bewährt habe, müsse man mit der Zeit gehen, findet Peter Gade.

Sein Konzept scheint aufzugehen. Seit kurzem segelt der Sohn von Rennfahrer Michael Schumacher auf dem Genfer See



Zwei Generationen GFK-Bootsbau und Segeln: Peter und Dieter Gade

eine Lis-Family in Ferrari-Rot. Großvater Schumacher – der auf dem Rursee segeln gelernt hat – hatte die Firma Gade auf der Suche nach einem Boot für sich selbst auf der Messe in Düsseldorf kennengelernt und zunächst ein Boot bestellt. Kurz darauf folgte der Auftrag für den Enkel.

Da seine Boote weit verbreitet sind, erhält Peter Gade viele Anregungen: „Die Kunden haben die meiste Erfahrung. Ihnen höre ich immer zu. Man kann ja nicht auf alles selbst kommen.“ Die Ausstattung mit einer geschlossenen Rollfockanlage mit Talje, die die Werft anbietet, geht zum Beispiel auf Vorschläge von Kunden zurück. Ebenso der Kondensschutz bietende Anstrich im Innenraum.

Seit 45 Jahren baut die Firma Gade in Aachen Lis-Jollen und -Jollenkreuzer

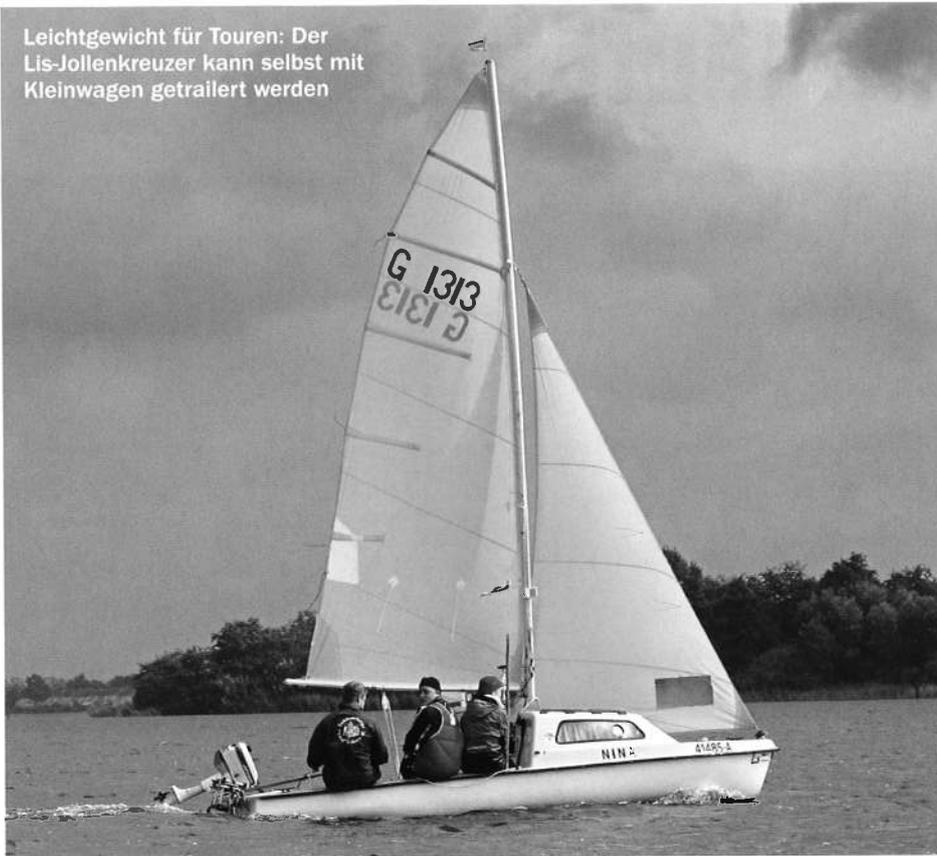
Immer mehr Kunden fragen nach, ob die Lis-Boote nicht eine Nummer größer gebaut werden könnten. Darüber grübelt Peter Gade inzwischen schon eine ganze Weile. Technisch wäre das recht einfach zu machen: Ein 3D-Scan per Laser, um 20 Prozent vergrößern, fertig ist das Sechsmeter-Boot. Unsicher ist aber, wie die Kosten für Scan, Block und Form refinanziert werden könnten.

Eine segelfertige Lis-Family liegt bei 10.000 Euro – dafür gibt es auch schon eine Variante 18. Mit doppelt so viel Segelfläche. Allerdings auch mit doppelt so viel Gewicht. Die Lis-Boote wiegen komplett ausgestattet höchstens 300 Kilo und sind damit selbst von Kleinwagen leicht zu trailern. Man kann alles alleine machen und kommt dank nur 25 Zentimeter Tiefgang überall hin. Deswegen macht sich der Geschäftsführer um die jetzige Konkurrenz keine große Sorgen.

Er befürchtet allerdings, dass eine aufgepumpte Lis zu einem Preis von 12 bis 13.000 Euro zu wenig Absatz finden würde. Insbesondere, weil neben der Variante 18 auch noch eine Reihe von polnischen Booten um 6,50 Meter Länge ►



Leichtgewicht für Touren: Der Lis-Jollenkreuzer kann selbst mit Kleinwagen getrailert werden



für deutlich unter 10.000 Euro zu haben sind. „Früher konnte man vielleicht noch sagen, dass die Boote aus Polen nicht so hochwertig sind. Aber das gilt schon lange nicht mehr. Außerdem geht das auch nicht, das eigene Produkt zu verkaufen, indem man andere schlecht macht.“

Peter Gade spekuliert darauf, dass die Löhne in Polen steigen werden. Anzeichen dafür gibt es schon. Gerade Fachkräfte wandern ab, zum Beispiel nach Skandinavien, wo es mehr zu verdienen gibt. Der Werftchef hört aus erster Hand, wie die Stimmung in Polen ist, denn von den sieben Mitarbeitern stammt einer aus dem Nachbarland. Er arbeitet seit 15 Jahren auf der Werft.

Könnte man die Stückzahlen aus der Anfangszeit der Werft erreichen, wäre die Investition in einen neuen Rumpf wohl kein Problem. Anfang der 70er Jahre stellte der Betrieb an die 100 Boote im Jahr her. Heute verkauft Peter Gade in einem guten Jahr 15. Auf Halde zu produzieren, ist undenkbar geworden. Das hängt auch mit den gestiegenen Ansprüchen der Segler zusammen.

Früher konnte man leichter Boote von der Stange verkaufen, meint der Geschäftsführer. Heute erwarten die Kunden eine ge-

wisse Flexibilität, im Kleinserienbau recht einfach zu erzielen. „Wir können die Boote sehr individuell bauen,“ erklärt Peter Gade. Von Solaranlagen über farbige Rümpfe bis hin zu Bullaugen statt der üblichen Bootsfenster hat der Betrieb schon eine Menge Kundenwünsche erfüllt.

„Wir hatten keine Rollen zum Laminieren,“ erinnert sich Dieter Gade, „wir haben das Harz mit Spülbürsten getupft.“

Inzwischen machen Industrieaufträge gut die Hälfte des Geschäfts aus. Die im Bootsbau erworbene Expertise zahlt sich aus. Mit GFK lassen sich vielfältige Formen dauerhaft und günstig herstellen. Von Gade stammen beispielsweise die goldenen Kugeln, die Hundertwasser-Gebäude in Darmstadt und Uelzen zieren. In größeren Stückzahlen werden Krümmer und Stutzen sowie Stromabnehmer für Elektrobusse hergestellt. Dagegen stellte sein Vater in der Anfangszeit noch ausschließlich Boote her. Dieter Gade hatte als Student im Keller der Uni mit ein paar Freunden selbst Moth-Jollen gebaut und mit dem neuen Werkstoff

GFK experimentiert. Dabei entstand die Idee zu einer neuen Jolle. Die ersten Polyesterfässer stellten Chemieunternehmen zu Testzwecken zur Verfügung.

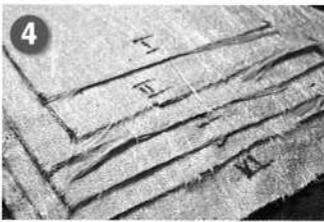
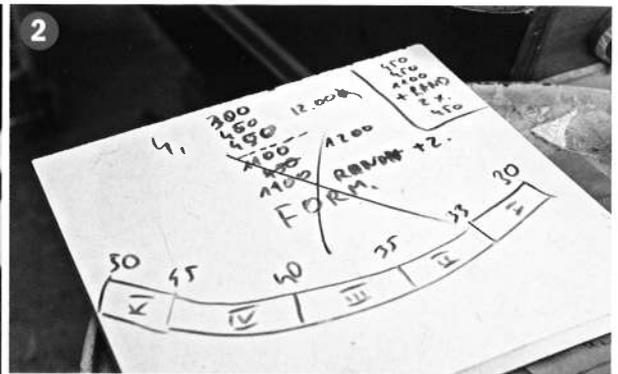
Werkzeug zur Verarbeitung gab es keins. „Wir hatten keine Rollen zum Laminieren,“ erinnert sich Dieter Gade. „Wir haben das Harz mit Spülbürsten getupft.“ Aber es funktionierte: Die jungen Männer machten sich zu dritt in einer alten Schreinerei selbstständig. In wenigen Jahren wuchs der Betrieb auf fast 20 Mitarbeiter an.

Die Bekanntheit stieg, und die Werft erhielt auch außergewöhnliche Aufträge. Einmal stellte Dieter Gade GFK-Einbäume für eine nur über einen Fluss erreichbare Missionsstation in Costa Rica her. Ihre hölzernen Einbäume wurden immer wieder von Insekten zerfressen, Stromschnellen verhinderten den Einsatz von Motorbooten. Ein anderes Mal tauchte ein querschnittsgelähmter Segler mit Zeichnungen für eine Lis-Jolle mit schwenkbarem Sitz auf. Auch dieses Projekt verwirklichte der Betrieb. In der Folge orderten Unis in Berlin und Göttingen Lis-Jollen für Behinderte.

Eine enge Verbindung zu Gades Kunden ergibt sich auch durch die Klassenvereinigung. Vater und Sohn segeln selbst erfolgreich Lis-Boote. Eine Vitrine voller Pokale schmückt den Verkaufsraum. Die Klassenvereinigung besteht seit 1969. Inzwischen hat ein Generationswechsel stattgefunden. Nach einer vorübergehenden Flaute hat ein neuer Vorstand übernommen und bietet jetzt wieder mehr Regatta- und Fahraktivitäten an. Peter Gade unterstützt die

Geschäfte als Kassenwart und ist zufrieden. Die Zahl der Mitglieder wächst.

Junge Paare, die ohne großen Aufwand in den Segelsport einsteigen möchten, gehören zu den Hauptkunden der Aacheener Werft. Verbreitet sind Gades Boote außerdem bei Segelschulen und Bootsverleihen. Daneben zählt Peter Gade viele Rentner, die nicht mehr viel hantieren wollen, um segeln zu gehen, zu seinen Abnehmern. „Für die Lis-Boote braucht man keinen Kran, die sind problemlos selbst zu slippen und in 30 Minuten segelfertig. Das schätzen viele Leute,“ meint der Geschäftsführer. ↙



1 Ein Mitarbeiter schleift den Wasserpass an einer Yacht. 2 Laminatplan. 3 Mit dieser Form werden aus acht Achteln GFK-Kugeln hergestellt. 4 Zugeschnittene und durchnummerierte Glasplatten. 5 Ein Blick in die Werfthalle, die nach einem Brand vor zehn Jahren neu aufgebaut werden musste

