

Der Besuch der jungen Dame

Anfangs wurde sie belächelt, heute lächelt sie milde zurück. Kirsten Dubs hat alle Zweifler an ihrem verwegenen Projekt widerlegt – und einer maroden Bootswerft an der Peene tatsächlich wieder Leben eingehaucht. Respekt!





Der Spitzgatter hat in der Bootswerft Freest einen neuen Kielgang bekommen. Das Ambiente der Werft von 1889 mutet abenteuerlich an, es steht in krassem Gegensatz zu dem, was hier geleistet wird – ordentliche Bootsbauarbeit

Die Zukunft der Frau Dubs hat die Form eines windschiefen Holzungeheuers. Es heult und pfeift im Wind, Schwalben flattern im Gebälk, Bretter knarzen. Drei rostige Schienen führen vom Wasser zu einer winzigen Tür neben einem vernagelten Fenster, die Tür spielt beim Öffnen ein rostiges Lied, und dann betritt man eine der ältesten Werfthallen Deutschlands. In diesem Ambiente bastelt Frau Dubs, eine von nur acht deutschen Bootsbaumeisterinnen, an ihrem Lebenstraum.

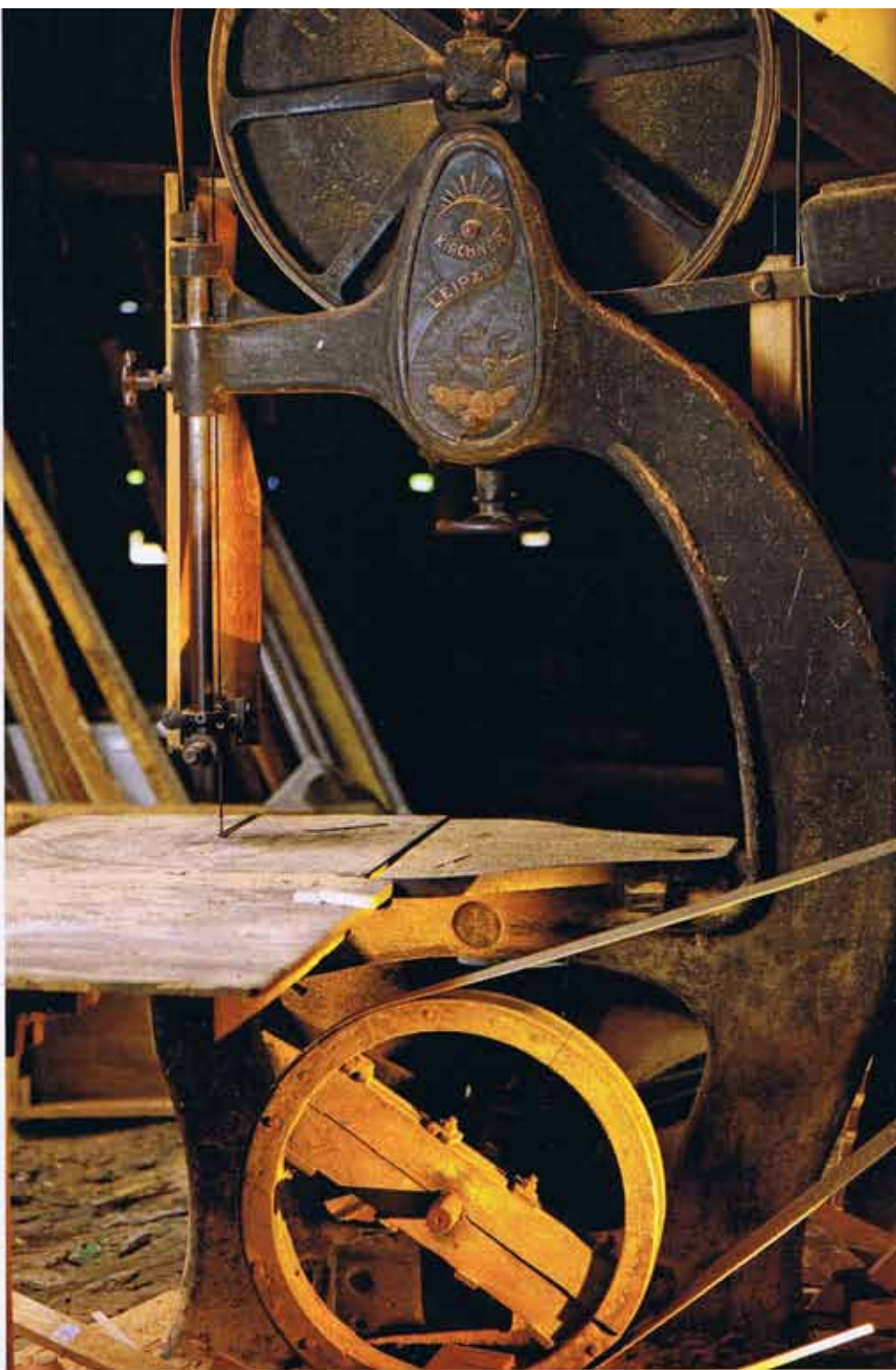
Drinne riecht es nach frisch geschnittenem Holz, ein Spitzgatter steht aufgebockt vor einem 17 Meter langen Seefahrtskreuzer, davor noch „Friedchen“, ein kleines Klinkerboot, das bald frisch gepönt ins Wasser soll. Demontierte Ruderblätter lehnen an der Wand, nebst eingepackten Masten und Kie-

ferstämmen. Auf Planken wandelt der Besucher hier und da über Bodenlöcher und Sägespäne, vorbei an Leinölpöten, Lacken, Pinseln und Epoxid-Töpfen. Von der Decke hängen die schweren Ketten einer alten Hebevorrichtung herab, und Freunde der Handwerks-Historie machen ein paar Meter weiter große Augen.

Da steht eine übermannshohe Bandsäge der Firma Kirchner aus Leipzig, Baujahr 1878, elf Jahre älter als die Werft, eine gusseiserne Schönheit mit Riemenantrieb. „Sie mag zwar museumsreif aussehen“, sagt Frau Dubs, legt den Kopf etwas schräg und grinst. „Aber wir arbeiten noch täglich mit ihr.“ Sie zeigt auf eine alte Schmiede und einen Elektrohobel aus den fünfziger Jahren. „Wenn der anspringt, geht in der Halle immer das Licht in die Knie.“

Die Geschichte der Frau Dubs ist eine schöne und eine seltene. Sie handelt von Mut und Meer, von außergewöhnlicher Tatkraft, und, wie Frau Dubs selbst sagt, einem Schuss Wahnsinn. Kirsten Dubs, 42, hat den Schritt in die Selbstständigkeit gewagt – ausgerechnet mit einer über 100 Jahre alten, ächzenden Werfthalle aus Holz, die seit elf Jahren verlassen vor sich hin moderte und der die meisten höchstens noch Tauglichkeit fürs Osterfeuer attestiert hätten. Doch der ehemaligen Jarling-Werft am Peenestrom, wo einst Zees- und Fischerboote gebaut wurden, hat Frau Dubs frisches Leben eingehaucht, und der neue Name prangt längst über der Tür: „Bootswerft Freest“.

Freest ist ein Dorf ganz im Nordosten der Republik, Usedom in Sichtweite, rechts die Peenemündung, links die offene Ostsee. ➤



Hinter der windschiefen Bretterfassade der Werft (o. l.) finden sich Maschinen, die das Herz von Historikern höher schlagen lassen, etwa die Kirchner-Bandsäge von 1878 (o. r.). Der Altgeselle arbeitet am Unterwasserschiff (u. l.), nebenan wartet ein abgezogenes Klinkerboot auf frische Farbe (u. M.). Einst wurden auf dem Gelände an der Peene Fischerboote gebaut und repariert





Der Ort besitzt einen eigenen Charme, hat sich herausgeputzt, das Miefige der Vergangenheit aber nicht ganz abgestreift. Dies ist die Kulisse für das Projekt von Kirsten Dubs.

Sie will sich in erster Linie um alte Holz-yachten kümmern, Boote für Eigner restaurieren, bauen, flicken und pflegen. Darüber hinaus aber möchte sie die alte Kunst des Bootsbaus erlebbar machen, Kurse für Kinder und Erwachsene anbieten. Da werden gemeinsam Masten gefertigt, Hobby-Boots-

arbeitete die gebürtige Bremerin auf der Fridtjof-Nansen-Werft – nach Freest zogen, wohnten sie zunächst in einem kleinen Zimmer hinterm Büro, wo der hinkende Werfkater Hinki meist auf dem Drucker sitzt und gekrault werden möchte.

Die alten Heringsfischer aus Freest guckten skeptisch. Eine Frau? Und ausgerechnet die will diese Werft wieder in Schwung bringen? Dubs überhört solche Gemeinplätze inzwischen mit einem milden Lächeln,

„Es ist ein Lebenstraum, an dem ich arbeite“

bauern Tipps und Tricks an der Hobelbank vermittelt, oder es werden in Zedernholz-Leistenbauweise Groß-Canadier gefertigt, in denen Schüler oder Familien danach prompt losrudern können. „Holzbootsbau ist einerseits am Aussterben, andererseits interessiert er viele Menschen“, sagt Kirsten Dubs. „Der Beruf übt eine gewisse Faszination aus, vielleicht weil er altes Handwerk und die Sehnsucht nach dem Meer vereint.“

Für die Wiederbelebung der brachliegenden Werft hat Dubs ein eigenes Nutzungskonzept erstellt, das Bootsbau, Tourismus, Workshops, Segeln und Marinabetrieb verbindet. 30 Liegeplätze bietet der kleine Yachtanleger, und bald sollen auch die ersten einfachen Unterkünfte fertig werden, in denen Winterlieger oder Kursteilnehmer günstig wohnen können. Mit dieser Idee einer sozusagen ganzheitlichen Werftnutzung hat Dubs die Banken überzeugt und 2007 sogar den zweiten Platz beim „MVwin-Preis“ belegt, einem Existenzgründer-Wettbewerb in Mecklenburg-Vorpommern. Der Preis verhalf Dubs zu Gutachten, sie bekam Kontakte zu Kreditgebern, bis das Projekt schließlich mit mehreren hunderttausend Euro Startgeld ins Rollen kam.

Und nun ist sie der Boss. Werftchefin mit fünf Angestellten. Besitzerin dieser wunderbar antiquiert anmutenden Werft, einem Unikat, das hier und da schon aus den Fugen geraten war und in Fetzen hing. Als sie und ihr Sohn Vincent, 10, von Wolgast – dort

klemmt sich den Zollstock in die graue Zimmermannshose und sagt: „Es ist ein Lebenstraum, an dem ich arbeite. Ab und zu sind mir natürlich auch mal Zweifel gekommen, aber Zweifel sind gesund. Man muss einfach immer weitermachen.“

Leicht war dies nicht, schon gar nicht als Frau in einem klassischen Männerberuf, der in Hightech-Zeiten eh schon wie ein Relikt anmutet. Eine Frau am-Hobel kommt wie eine Exotin unter Exoten daher. Das bekam sie bereits zu spüren, als sie sich damals auf die Suche nach einer Lehrstelle machte. „Viele Bootsbauer winkten ab, wollten aber nicht so direkt sagen, dass sie den Job einer Frau nicht zutrauen würden“, erzählt Dubs. „Die letzte Ausrede war dann immer, dass der Betrieb nicht über die ‚passenden sanitären Einrichtungen‘ verfüge.“

Dubs suchte weiter, denn sie wusste, was sie wollte. Während einer früheren Ausbildung zur Schifffahrtskauffrau fand sie die schnöde Büroluft bald ziemlich langweilig, weshalb sie prompt kündigte und erst mal ein paar Monate durch die USA tingelte. Danach war ihr klar, dass sie lieber Bandsägen anschmeißt als Sitzungsprotokolle zu tippen. Und weil sie von der Weser kommt und schon als Mädchen viel gesegelt war, lag der Beruf als Bootsbauer nun mal nahe. Als sie einen Platz hatte, folgten Jahre der Ausbildung, Monate unter Bootsrümpfen, sie machte Bekanntschaft mit Kielschweinen und Bodenwrangen, schluckte Schleif- ▷



Nach zwei Jahren nähert sich der Refit des Seekreuzers „Storch“ dem Ende (o.). Hightech-Maschinen gibt es hier wenige, stattdessen traditionelle Werkzeuge (l. u.). Bootsbaulehrling Marie Steinmann teilt die Leidenschaft – die zweite Frau im Team



staub, klopfte Kupfernägel und hatte am Ende ihren Meisterbrief.

Dann hörte sie von einer Auktion: Da sollte irgendwo im wilden Osten so eine Werft versteigert werden, die seit Jahren aufgegeben war und die niemand haben wollte. Dubs kam, sah diese windzerrupfte Halle, früher ein Militärlager und einer der fliegenden Bauten, die dafür gedacht waren, zerlegt und an anderer Stelle wieder aufgestellt zu werden. Sie sah das Wasser, direkt vor der Tür, Usedom, die Ostsee. Der Besuch der jungen Dame sollte ihr Leben grundlegend verändern. Sie erkannte die Möglichkeiten, die hier schlummerten, ein verwegener Plan begann zu keimen. Und als Dubs dann noch das Flair des kleinen Fischereihafens um die Nase wehte, da verliebte sie sich ein bisschen in Freest, in diese irre Halle, in die ganze Idee.

In Zunfthemd und Jackett stand sie bald vor einem Beamer, präsentierte ihr Projekt von der Werft mit Marina und Erlebnisfaktor; eigentlich mag sie solche Auftritte nicht, aber sie bekam dafür den Förderpreis, weil die Jury das Konzept gut fand, originell und zukunftssträchtig. Es folgte der Weg zur Bank, weil ohne Kredit nichts gehen würde, und dort kam Frau Dubs mal wieder einer dieser Sätze zu Ohren. Der Kreditstrategie sah hinter seinem Computer hervor und sagte: „Eine schöne Idee, Frau Dubs, nur: Woher, bitte schön, wollen Sie den dafür nötigen Bootsbaumeister aufreiben?“ Dubs lächelte ihr mildes Lächeln, sagte, der Meister säße vor ihm und legte ihre Urkunde auf den Tisch. Sie bekam den Kredit. Freest wurde wahr.

Im Jahr 2 nach dem Einzug marschiert sie in derben Stiefeln über die Werft, isst ein Fischbrötchen von der Bude um die Ecke und hält eine Liste mit den bisherigen Aufträgen in der Hand. Die Liste ist lang und liest sich wie ein Buch aus den guten alten Tagen der Seefahrt.

Anfertigen einer Großbrahmrah aus Vollholz für die Brigg „Roald Amundsen“. Plankenerneuerungen für den traditionellen Kutter „Betty“. Neuer, 11,50 Meter langer Klüverbaum für die „Jachara“. Aus-



wechsein von Klinkerplanken, Achtersteven, Spunden und Decksplanken; Innenausbauten, Kalfatern, Schotten demontieren. Einer der größten Aufträge war der Refit des 100er-Seefahrtskreuzers aus Mahagoni „Storch“. Decksrefit, Demontage innen, neue Außenhaut, neuer Mast, neuer Innenausbau. Zwei Jahre stand die Riesenyacht in der alten Halle, bald soll sie als seegehende Schönheit wieder ins Wasser entlassen werden.

verlieren. Was könnte dafür ein besserer Besinnungsort sein als eine alte Werft, auf der an alten Schiffen gearbeitet wird?

Dubs marschiert über ihr Gelände, beugt sich hier unter einen Rumpf, streicht dort mit der flachen Hand über den Spiegel eines Küstenkreuzers. Bei Fragen kneift sie meist leicht die Augen zusammen, legt den Kopf etwas schräg und schmunzelt eine Antwort heraus. Die Frau Werftdirektorin mag kein großes Gehabe.

„Wer an einem alten Boot arbeitet, lässt einen Teil seiner Seele darin“

Inzwischen kommen auch immer öfter die zuerst so verschlossenen Fischer um die Ecke, mal schauen, was auf der alten neuen Werft so los ist. Und dann gucken sie und staunen. Längst ist ihre Skepsis einem großen Respekt gewichen.

Ein Altgeselle klemmt unter dem Spitzgatter „Margarita“ und tauscht schweigend Kielplanken aus. Der erfahrene Bootsbauer Daniel Brauns von der Insel Riems hilft bei der Instandsetzung eines Klinkerboots und beim Bau eines Prototyps für eine Sperrholzküstenjolle.

Schulklassen waren schon da, es gab einen Tag der offenen Tür, und sie versuchten sich unter den Augen der Werftvisionärin an kleinen Holzmodellen. Im vorigen Jahr meldete sich ein Manager, der Mann ist Diplom-Psychologe, und wollte unbedingt ein Zwei-Wochen-Praktikum hier machen. Wollte partout mit anpacken, schleifen und fräsen; und vielleicht wollte er dies tun, weil die alte, un-aufgeregte und schöne Arbeit des Bootsbauers etwas in den Menschen auslöst.

„Wer ein paar Monate an einem alten Boot gearbeitet hat, lässt einen Teil seiner Seele darin“, so nennt es Dubs und trifft vielleicht gerade in Zeiten einer Wegwerf- und Highspeed-Gesellschaft einen Nerv. Holz statt Plastik. Bewahren statt konsumieren. Handfestes Arbeiten an schönen Objekten, anstatt sich in den Spiralen einer rasenden, weithin unpersönlichen Welt zu

Inzwischen ist eine gute Portion Büroarbeit dazugekommen. Abrechnungen, Bestellungen, die Buchhaltung. „Aber keine Angst“, sagt sie. „Ich finde schon genug Zeit, um mich mit einer Ziehklinge unter die Boote zu verkriechen.“

Verstärkung hat Dubs bekommen, von Marie Steinmann, 24, Bootsbaulehrling im zweiten Jahr. Sie ist nun schon die zweite Frau im Team, das hier an einem Traum werkelt, der einen so herrlich anachronistischen Anstrich hat, dass in den Sommern inzwischen viele Segler kommen, gucken und ein paar Tage in der gemütlichen, kleinen Marina bleiben.

Dubs fährt sich durch die dicken Haare. Guckt hinüber nach Usedom, schnackert kurz mit einem Fischer und verschwindet in der Halle, die, wenn der Wind über Freest fegt, wackelt und pfeift und klappert. Dass sie in dieser Bude ihre Erfolgsgeschichte schreibt, da hat Frau Dubs schon Recht, klingt wirklich nach einem kräftigen Schuss Wahnsinn.

Marc Bielefeld

Wie der neue Restaurierungsfonds die „Storch“ rettete, lesen Sie jetzt in YACHT classic – für 5,90 Euro am Kiosk!

