

„Gisela“, das Allroundtalent



Die ehemalige Hafenbarkasse hilft bei Regatten, im tiefen Wasser vor Überlingen das Startschiff zu verankern.

BILD: BENGELSDORF

Wer sagt, dass aus einem Arbeitsschiff kein Fernsehstar werden kann? „Gisela“ kann alles. Arbeiten, Menschen glücklich und bei Bedarf Bella Figura machen.

VON ANETTE BENGELSDORF

Eigentlich wäre das Ablegemanöver kein Problem. Einfach rückwärtsfahren und schon wäre man aus dem Hafen. Wenn da der Eigensinn der „Gisela“ nicht wäre. Diese besteht darauf, ihr Heck nach Backbord zu drehen. Grundsätzlich. Und dergestalt, dass man die Hafenausfahrt ganz bestimmt nicht trifft.

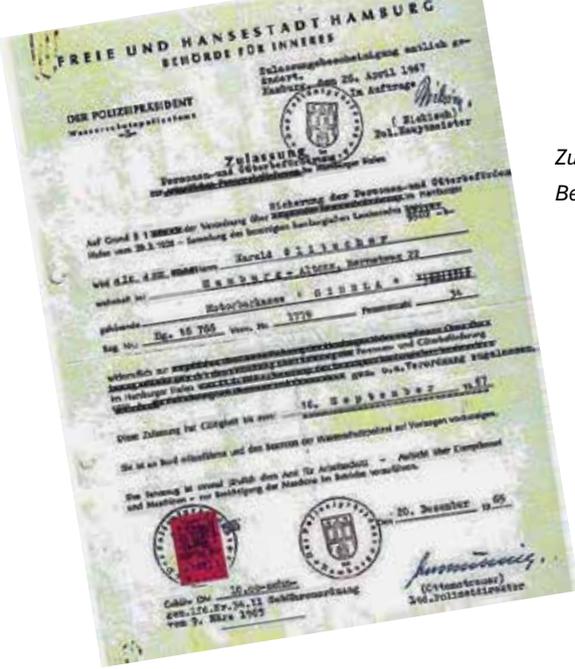
An einem Schönheitswettbewerb braucht „Gisela“ mit ihren 102 Jahren auch nicht teilzunehmen. Die aus Stahlblech zusammengetetete Hafenbarkasse hat innere Werte und kann auf Äußerlichkeiten pfeifen. Und wie so oft im Leben wird sie trotzdem geliebt.

Ein neuer Arbeitsplatz

„Gisela“ wurde 1922 in der Schiffswerft Wilhelm Schüler in Uetersen, nordwestlich von Hamburg als Hafenbarkasse gebaut. Für den Transport von 34 Personen zugelassen, leistete sie ihren Dienst im Hamburger Hafen. Bis ins Jahr 1967.

Zu dieser Zeit hatte der Bodensee-Yacht-Club Überlingen beschlossen, ein Clubschiff anzuschaffen. Was nicht reibungslos über die Bühne ging. Während die eine Gruppe auf einen Neubau einer Bodenseewerft bestand, schlug das Herz von Heinz Eberhard Müller, damals Regattaleiter des Clubs, bereits für „Gisela“. Hitzige Debatten und erregter Schriftverkehr begleiteten den Entscheidungsprozess. „Im Moment koche ich und vertippe mich dauernd, weil ich bloß Rot sehe“, schrieb er an den Schriftführer. Am Ende setzte sich der Regattaleiter, damals U-Boot-Müller genannt, gegen die Neubaufürworter durch.

Mit einer langlebigen Legende räumte dann die letzte Zulassungsurkunde aus Hamburg auf. „Gisela“ hieß schon in Hamburg „Gisela“ und wurde nicht, wie kolportiert, nach Müllers Ehefrau benannt. Für 15 000 DM zuzüglich 1000 DM Maklergebühr wechselte die Barkasse den Besitzer. Am 4. April



Zulassungsurkunde als Hafenbarkasse:
Bereits in Hamburg hieß sie „Gisela“.

BILD: BODENSEE-YACHT-CLUB ÜBERLINGEN

1968 wurde sie auf einen Eisenbahnwaggon verladen, verpallt und nach Friedrichshafen transportiert. Dort angekommen, wurde sie für den Bodensee zugelassen, eingekrant und auf eigenem Kiel in ihren neuen Heimathafen nach Überlingen überführt.

Die Jahre gingen nicht spurlos an ihr vorbei
„Gisela“ wurde in erster Linie als Start- und Zielschiff eingesetzt und später mit einer hydraulischen Winde ausgerüstet, um Bojen, die in Tiefen von bis zu 150 Metern gelegt werden mussten, wieder aufholen zu können. 1979 ersetzte der Club den alten MWM durch einen Mercedes-Motor, der in dieser Bauart auch im Unimog zum Einsatz kam, und 1996 brachte die Bodanwerft „Gisela“ wieder auf Vordermann. Als 2013 eine erneute Restaurierung anstand, gab es die Bodanwerft schon nicht mehr, und der einzige Betrieb, der 15 Tonnen aus dem Wasser heben konnte, war in Fußach zu finden. Fritz Eckl, damals Takelmeister des Clubs, machte sich für eine Generalüberholung stark, beantragte ein Budget von 30.000 Euro. Doch immer mehr Roststellen und Löcher tauchten auf, was den gesteckten finanziellen Rahmen sprengte. Löcher wurden geflickt, an fadenscheinigen Stellen Platten eingeschweißt, um die vorgeschriebenen Wandstärken einhalten zu können. Die Reparatur verschlang beinahe das Doppelte. Zum Glück lag „Gisela“ nicht nur ihrem Betreuer am Herzen, der Club zog mit. Nur noch einmal war eine Diskussion um „Gisela“ entbrannt, und zwar bei der ersten Begegnung, als es um ihr Aussehen ging. Als sie aus Hamburg kam, war ihr Rumpf, wie damals üblich, schwarz lackiert. Das sorgte nicht

bei allen für Begeisterung. Und so bekam sie nach einer Umfrage im Club einen blauen Anstrich verpasst.

Vor vier Jahren wurde sie auf dem Slip der Überlinger Keller-Werft an Land gezogen. 200 Kilo Muscheln hatten sich an ihrem Unterwasserschiff festgesetzt und mussten mühsam abgeschabt werden. Eine Maßnahme, die das Geschwindigkeitspotenzial der alten Dame spürbar erhöhte.

Clubausfahrten mit „Gisela“

Von Anfang an war die Barkasse mehr als nur ein Regattahelfer. So spartanisch wie sie ist, ohne fließend Wasser, WC oder Külschrank, wird sie gerne für Ausfahrten der Clubmitglieder genutzt. Fürs Geschäftliche steht ein Porta Potti zur Verfügung, Brötchen werden in der Clubgastronomie geschmiert und selbst Unterhaltungsmusiker finden auf den Holzbänken Platz. Dann geht's mit höchstens 20 Passagieren und zwei Besatzungsmitgliedern – für mehr ist sie auf dem Bodensee nicht zugelassen – auf den See. Zehn Knoten Fahrt macht der alte Motor

bei 1000 Umdrehungen, mit Vollgas schafft er zwölf. Doch das möchte niemand haben. Dann ist er richtig laut. Überhaupt seien die Gäste froh, wenn die Maschine abgeschaltet wird. Dann werden auch Unterhaltungen wieder möglich, weiß Eckl, der Steuermann, zu berichten.

Fritz Eckl, der „Gisela“ seit 20 Jahren liebevoll betreut, freut sich vor allem darüber, dass auch die Jugend ihre Freude an der alten Dame hat und sich für sie engagiert. Den Luft- und Raumfahrtingenieur faszinieren historische Schiffe und schon Opti-Kindern versucht er die alte Technik zu vermitteln, damit rechtzeitig der Funke überspringt.

Der Fernsehstar

2017, im Alter von 95 Jahren, wurde „Gisela“ unverhofft zum Fernsehstar. Der Südwestfunk fragte beim Präsidenten des BYCÜ an, ob er die Hafenbarkasse für Dreharbeiten chartern könne. Fritz Eckl wurde zum Schiffsführer benannt und stimmte mit dem SWR die Einzelheiten ab. Doch anders als angenommen, handelte es sich nicht um eine Dokumentation, die gedreht werden sollte. In Wirklichkeit ging es um die Anmoderation von „Best of Verstehen Sie Spaß“ mit Guido Cantz.

Am 10. und 11. Juli 2017 wurde dann gedreht. Die erste Station war der Bundesbahnhof in Meersburg, wo „Gisela“ mit Unterstützung des Hafenmeisters am Zollanleger festmachen durfte. Gleich zur Begrüßung gab es ein heftiges Gewitter, das in rasender Geschwindigkeit von Überlingen Richtung Meersburg zog“, erinnert sich Eckl. Ein Interview, in dem er das Wetter am Bodensee erklärte, leitete zu einer ein- ▶▶



200 Kilo Muscheln hatten sich an „Giselas“ Unterwasserschiff angesiedelt.

BILD: BODENSEE-YACHT-CLUB ÜBERLINGEN



Moderator Guido Cantz im Gespräch mit Steuermann Fritz Eckl.

BILD: BODENSEE-YACHT-CLUB ÜBERLINGEN



Bei den Dreharbeiten zu „Verstehen Sie Spaß“ war „Gisela“ gut ausgelastet.

BILD: BODENSEE-YACHT-CLUB ÜBERLINGEN

gespielten Episode vom Vorjahr über, in der Wetterfrosch Sven Plöger ordentlich veräpelt wurde. Dieser hatte in der Tagesschau ruhiges Wetter für den Bodensee vorhergesagt. Von einem Weiher unweit des Studios wurden jedoch laufend Einblendungen einer angeblichen Wetterstation am Bodensee mit zunehmend dramatischen Gewitterböen um zwölf Beaufort gezeigt. Sven Plöger, mit ratlosem Gesicht, versuchte verzweifelt das Schauspiel mit örtlichen Abweichungen zu erklären, während dort ein Ventilator die Moderatorin vom Steg ins Wasser blies. Er verstand den Spaß.

Nicht realisiert – Fritz Eckl erinnert sich an zahlreiche Bedenken bezüglich einer solchen Aktion – wurde die Idee, Guido Cantz selbst aufs Glatteis zu führen. Man wollte ihn „Gisela“ steuern lassen, um dann eine Polizeikontrolle zu organisieren, die ihn des Fahrens ohne Bodenseeschifferpatent überführen sollte.

Auch für Clubmitglieder, die „Gisela“ steuern wollen, ist das Schifferpatent eine Selbstverständlichkeit. Zusätzlich müssen sie sich von Fritz Eckl gründlich einweisen lassen. Nur wer die Hafenmanöver beherrscht, problemlos anlegt, „Gisela“ auf dem Teller dreht und in die Spring eindampfen kann, ist fit für den

Berechtigungsschein. Hat jemand das Schiff fünf Jahre lang nicht mehr gechartert, muss der Schein erneuert werden. Denn „Gisela“ hat ihren Eigensinn. Und nur wer verstanden hat, wie sie tickt, bekommt auch ihr Heck ohne Remppler zur Hafenausfahrt raus.

Was ist eine Hamburger Hafenbarkasse?

Die typische Hamburger Hafenbarkasse ist ein offenes Motorschiff mit einem kleinen Deckshaus im vordersten Bereich des Rumpfes.

Dieser wurde als schlanker Verdränger in Rundspant-Bauform und weitgehend senkrechtem Vordersteven gebaut, der mit einem kurzen Kreisbogen in einen waagerechten Kiel übergeht.

Hinter dem Deckshaus befindet sich das freie Deck der Barkasse. Genau genommen handelt es sich dabei nicht um ein Deck, da der Rumpf nach oben offen ist – es gibt nur einen lose eingelegten Boden und gegebenenfalls noch seitliche Verkleidung, ▶▶



Fritz Eckl, bis März Takelmeister und Vizepräsident des BYCÜ, im Steuerstand der „Gisela“.

BILD: BENGELSDORF



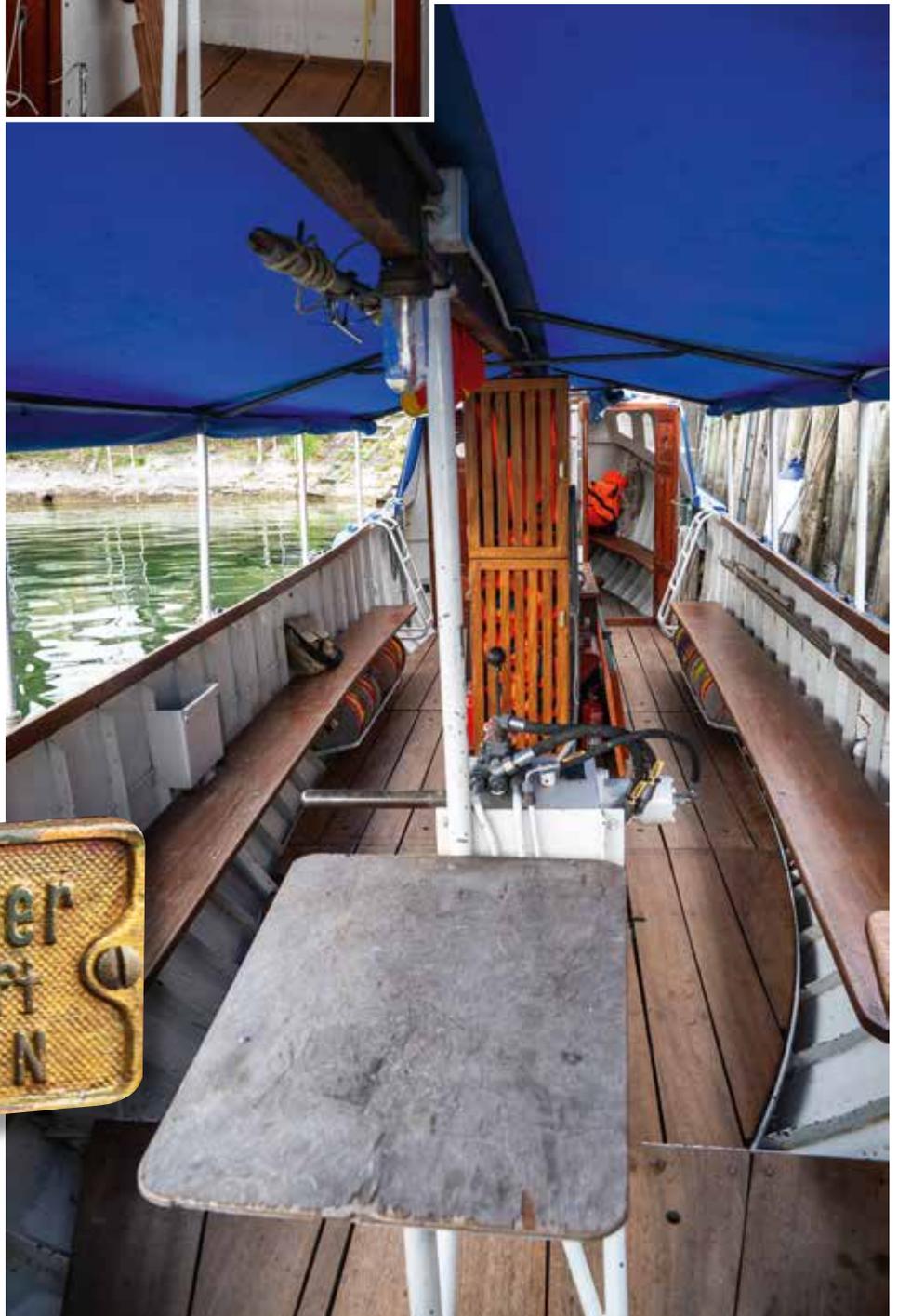
Als Hafengebäude ist „Gisela“ spartanisch ausgestattet. Trotzdem gibt es ein stilles Örtchen mit Porta Potti. Vorgestellt wird es von Andreas Martin, Archivar und Pressewart des Clubs.

BILD: BENGELSDORF



Der kleine Steuerstand der „Gisela“. Für längere Touren kann ein schlichtes Holzbänkchen eingehängt werden. BILD: BENGELSDORF

Mit einer Länge von 12,80 Metern bietet die ehemalige Hafengebäude Platz für maximal 25 Passagiere. BILD: BENGELSDORF



Die Schiffswerft Wilhelm Schüler, auch als Marschwerft bekannt, existierte in Uetersen, nordwestlich von Hamburg, von 1735 bis 1929.

BILD: BENGELSDORF

um die Spanten vor Beschädigungen zu schützen.

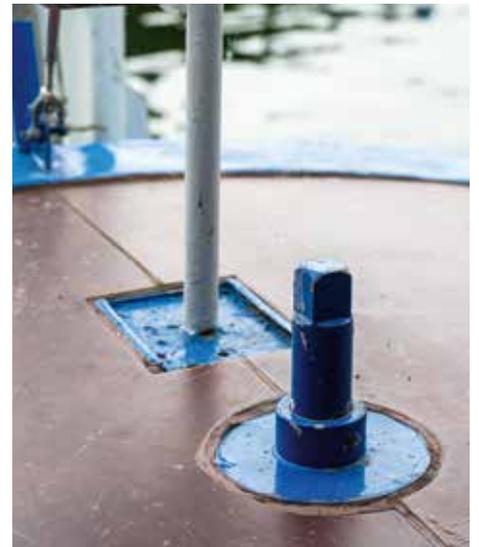
Im Decksbereich ist mittschiffs hinter dem Deckshaus die Antriebsmaschine angeordnet, die sich in einem Kasten befindet. Je nach Größe und Ausstattung sind an den Längsseiten des Decksbereiches Sitzbänke angebracht. Sind sie vorhanden, reichen sie üblicherweise über die gesamte Länge des Decks.

Am Heck befindet sich die Rudermechanik in einem geschlossenen Aufbau. Dieser kann auch als erhöhte Standfläche genutzt werden, um von der Barkasse auf die Gangway eines Schiffes zu steigen.

Als Hafenbarkassen in Dienst gestellt wurden, hatten sie die Aufgabe, kleine Schiffe zu bugsieren oder Schuten zu schleppen. Sie transportierten Stückgut innerhalb des Hafens und versorgten Schiffe mit Proviant. Sie brachten Passagiere zu den Schiffen, die nicht an der Kaimauer lagen oder Werftarbeiter an ihren Arbeitsplatz.

Seit Stückgut in Containern transportiert wird, verschwanden viele Arbeitsplätze und die ursprünglichen Aufgaben der Barkassen entfielen.

Seit den 1960er-Jahren werden sie deshalb zunehmend für den Tourismus eingesetzt und führen Hafenrundfahrten durch. ■



Auch an eine Notpinne wurde vor 100 Jahren gedacht. BILD: BENGELSDORF



Zum Tonnenlegen wurde „Gisela“ mit einer hydraulischen Winde ausgestattet. BILD: BENGELSDORF



Bei aller Einfachheit hat Gisela Charme. BILD: BENGELSDORF



Seit 1968 ist „Gisela“ ein fester Bestandteil des BYCÜ. BILD: BENGELSDORF



Tonnenlegen muss „Gisela“ heutzutage nicht mehr. Inzwischen fahren GPS-gesteuerte Bojen selbstständig an ihre Position. Trotzdem ist sie nach wie vor bei Regatten im Einsatz. BILD: BENGELSDORF



Gisela liegt im Hafen des Bodensee-Yacht-Clubs Überlingen.

BILD: BENGELSDORF

Technische Daten

Typ: Hafenbarkasse
 Länge: 12,80 m
 Breite: 3,00 m
 Tiefgang: 1,16 m
 Verdrängung: 12,5 t
 Max. Personen: 25
 Motor ab 1979: Mercedes OM 321
 Baujahr 1979, Leistung 95 PS
 Werft: Schiffswerft Wilhelm Schüler, Uetersen
 Baujahr: 1922

In den Anfangsjahren wurde mit Starttafeln gearbeitet, die die Reihenfolge der anzufahrenden Tonnen anzeigten.

BILD: BODENSEE-YACHT-CLUB ÜBERLINGEN



Regattaleiter Heinz Eberhard Müller setzte sich für die Anschaffung der Hafenbarkasse ein.

BILD: BODENSEE-YACHT-CLUB ÜBERLINGEN



„Gisela“ mit Peilungsdreiecken für die Startlinie an Bord.

BILD: BODENSEE-YACHT-CLUB ÜBERLINGEN

Startschuss für die neue



BILD: SAILING ENERGY

Nein, es war nicht die Eiserne und auch nicht die Eiszapfenregatta. Vom 19. bis 21. April fand in Berlin der Auftakt zur Segelbundesliga 2024 statt.

VON ANETTE BENGELSDORF

Als wären die üblichen böigen und drehenden Winde des Wannsees nicht genug der Herausforderung, regnete es am Freitag durchweg bei eisigen Temperaturen. Die folgenden Tage blieben trocken und an Bord herrschte bei starkem Wind beinahe Frost. Der Vorteil: Am frühen Sonntagnachmittag waren 16 Flights im Kasten.

Dass so mancher Verein mit Nachwuchsproblemen zu kämpfen hat und für diese Saison seinen Startplatz in der ersten Liga zurückgeben musste, mag für den einen oder anderen traurig sein. Für den Konstanzer Yacht Club bot es eine Riesenchance. Trotz Punktekiller in der letzten Tabelle blieb dem

Club der erneute Abstieg in die zweite Liga erspart, das Team rückte nach und kann sich neu beweisen. Zum Auftakt schafften es Steuermann Nicolas Kutter mit Anton Löwe, Dominik Maier-Ring und Johannes Voigt auf den 15. Platz.

Beste Mannschaft vom Bodensee wurde der Bodensee-Yacht-Club Überlingen. Finn Kenter, Julia Kirgis, Jonathan Koch und Alexandra Lauber segelten nach einem holprigen Start fokussiert zu einem guten Ergebnis.

Die erste Wettfahrt am Freitagvormittag sei kurios gewesen, berichten sie. Alle sechs

Saison

Boote dieses Laufs wurden disqualifiziert. Drei hatten einen Frühstart und drei haben die Bahnänderung nicht mitbekommen, sodass sie den Kurs falsch absegelten. Jonathan Koch sagt: „Die Wettfahrtleitung entschuldigte sich im Nachgang für die Situation und reagierte in den folgenden Läufen schnell mit deutlicheren Signalen.“

Auch der Segel- und Motorboot-Club Überlingen war davon betroffen.

„Leider haben wir direkt im Auftaktrennen die falsche Luvtonne umsegelt, da wir uns sicher waren, dass diese vor dem Start angezeigt wurde. Deshalb wurden wir in diesem Rennen disqualifiziert“, berichtet auch Dominic Fritze, der Steuermann. Auch im weiteren Verlauf waren die Überlinger ein wenig vom Pech verfolgt. Nach einer engen Protest-Situation am Gate bekamen sie mitten in einem Flautenloch eine Strafe, die ihnen einen 6. Platz einbrachte. Zu allem Überfluss legte das Team beim letzten Start des Samstags einen Frühstart hin.

Am Sonntag gaben sich der Steuermann mit seiner Crew Jan Fritze, Jann Müller und Henrik Schaal alle Mühe, lieferten konstante Ergebnisse ab, doch Topplatzierungen wollten nicht gelingen. Am Ende reichte es für den zwölften Platz. Dominic sagt: „Wir gehen dennoch mit einem guten Gefühl aus dem Event. Berlin liefert immer sehr schwierige und komplexe Bedingungen, und in Läufen, wo uns keine größeren Fehler unterlaufen sind, haben wir gezeigt, dass wir sehr konstant in der vorderen Hälfte segeln können. Dafür, dass wir mit Jan Müller als Trimmer und Jan Fritze als Steuermann zwei neu besetzte Positionen hatten, können wir dennoch zufrieden sein.“

Drei verpatzte Wettfahrten mit zwei Kringeln und einem Frühstart, die mit 19 Punkten wuchtig ins Kontor schlugen, brachten auch dem Württembergischen Yacht-Club keine Top-Ten-Platzierung ein. „Uns hat in engen Situationen die Routine noch etwas gefehlt“,

erklärt Steuermann Dennis Mehlig die verhängnisvollen Penalties. Der Routinier war mit Pia Speckle, Jakob Gruber und Justin Venger an den Start gegangen. Immerhin: Im allerletzten Lauf zeigten sie einen souveränen ersten Platz.

Die nächste Begegnung findet vom 12. bis 14. Juli in Warnemünde statt.

Veränderungen beim Veranstalter

Keine Live-Übertragung, keine Moderation, kein Tracking und die Ergebnisse als schlichte Google-Tabelle – die Segelbundesliga zu verfolgen ist nicht nur für Berichterstatter, auch für Clubs und Fans schwierig geworden. Oliver Schwall, Geschäftsführer der Hamburger Konzeptwerft, erklärt auf Anfrage, was es damit auf sich hat.

„Um auf ein technisch stabiles und auf die Bundesliga zugeschnittenes System zurückgreifen zu können, haben wir uns entschieden, ein eigenes Tracking-System aufzusetzen. Einfacher, zuverlässiger, übertragbar auf jedwede Art von Segel-Regatten (Club, Klassen, Segel-Wochen) und auch günstiger für alle zukünftigen Anwender und Clubs.

Wir sind zuversichtlich, dass wir beim nächsten Bundesliga-Event die ersten Prototypen an neuen Trackern testen können, eine Karte/Map mit dem Rennverlauf abbilden können und auch die Live-Ergebnisse entsprechend abbilden können. Das vollumfängliche, funktionsfähige und skalierbare Tracking-System wird erst im Laufe der Saison fertiggestellt. Bis dahin wird mit Hochdruck weiterentwickelt, getestet und programmiert.

Live TV ist dann wieder zuverlässig möglich – allerdings muss man berücksichtigen, dass ein Live-Programm in der Qualität, wie wir es über die Jahre etabliert und aufgesetzt haben (wir haben auch über viele Jahre alle World Cups der Olympischen Bootsklassen live produziert), einen enormen Kostenaufwand mit sich zieht:

- 1 x mobiles Studio mit Redakteur, Cutter sowie 2 x Moderation
- 2 x Drohnen mit Drohnen-Piloten
- Onboard Kameras mit Support
- 1 x Sideline-Kamera mit Kamera-Mann/Frau und Motorboot-Fahrer/-in

Dieses Set-up an Technik und an Mitarbeitenden muss gestemmt werden. Die Kosten hierfür belaufen sich auf ca. 15 bis 20.000 € für ein Liga-Wochenende. Insofern wird es ganz sicher wieder Liga-Live-TV geben, aber eben nicht bei jedem Event. So haben wir es auch im letzten Jahr gehalten.

Sowohl Liga-Tracking als auch das Liga-Live-TV werden wieder eine feste Größe in der Bundesliga sein. Letzteres hängt allerdings auch an den Kosten, die wir über neue Sponsoren versuchen abzudecken.

Ich verweise in diesem Zusammenhang aber auch auf unsere Social-Media-Aktivitäten auf Facebook und Instagram, wo wir in Echtzeit die Bilder des Tages, Reels sowie Stories und Ergebnisse posten.“

Ergebnisse 1. Bundesliga

1. Mühlenberger Segel-Club (34)
2. Joersfelder Segel-Club (41)
3. Norddeutscher Regatta Verein (47)
8. Bodensee-Yacht-Club Überlingen (53)
11. Württembergischer Yacht-Club (57)
12. Segel- und Motorboot Club Überlingen (60)
15. Konstanz Yacht Club (69)