



DIE BISQUINE



Eine Legende kehrt zurück!

Baubeschreibung von Sigbert Heim

Noch um 1900 konnte man im port de La Houle á Cancale am Golf von Saint Malo zur Osterzeit bei einer Seeprozeession oder zum gemeinsamen Start in die Austernsaison noch über 100 Bisquines verschiedener Größen zählen. Diese speziell für die Fischerei in der Region um die bretonische Halbinsel und den Golf von Saint Malo gebauten Schiffe haben ihren Ursprung, wie auch der einstige Name „Biscayenne“ verrät, an der spanischen Küste am Golf von Biscaya. Von der Takelung der spanischen und portugiesischen Karavellen mit Lateinersegeln, das Anschlagen der Segel an einer Rute, ist nur eine über das Segel selbst frei schwenkbare Rah als Segelträger verblieben. Dabei hat sich das Verhältnis $1/3$ – Segelfläche vor dem Mast zu $2/3$ – Segelfläche hinter dem Mast am Wirkungsvollsten gezeigt. Die so verkürzte Rute kann nun ohne das Segel einzuholen um den Mast herumgeführt werden. Gaffel und Gaffelklaue sowie Segelbaum entfallen. $1/3$ Segeltuchfläche vor dem Mast ergibt zusätzliche Segelfläche und macht das Auflegen von jeweils einer Segelgarnitur auf dem Mast mehr als wett. So entstand das Luggersegel neu, denn im alten China kennt man es schon seit über 2000 Jahren. Die Cancalaiser Fischer erkannten schnell, dass dieser Schiffstyp zur Einbringung der verschiedenen Meeresfrüchtearten in der Bucht von Saint Malo und bis auf zu 80 Meilen von der Küste besonders gut geeignet war. Man benötigte Schiffe die kräftig genug waren die schweren Lasten, wie zum Beispiel das bis zu 11m breite Balkenschleppnetz oder bis zu 4 Stück Austernhobel über den Grund ziehen zu können. Es wurde die Langleinenfischerei mit kilometerlangen und bis 2500 Haken bestückten Leinen unter Assistenz von zwei kleineren Booten ausgeführt. Ebenso wurde der Langgustenfang mit Zweikammer - Fangkörben betrieben.

Schweres Fanggerät wurde mittels zweier starker Handwinden zu Wasser gelassen oder zurück an Bord gehievt. Dabei erfolgte die Seilführung über die sogenannten Rollenknechte die auf dem Handlauf montiert waren. Das jeweilige Einsatzgebiet wurde mit farblich dem Betreiber zugeordneten Markierungsbojen abgesichert. Dazu mussten die Schiffe eine gute Manövrierfähigkeit besitzen um bei den starken Strömungen in der Bucht den erforderlichen Kurs oder den Standort beim Fang einhalten zu können. Diese Bedingungen erfüllten die Bisquines in ausergewöhnlicher Weise. Zur Besatzung einer Bisquine zählten 5 bis 6 Mann und 1 bis 2 Jungen.

So ist es nicht verwunderlich das Cancale mit seinen Werften in La Houle im 19. Jahrhundert der Ort war, an dem die meisten Bisquinen entstanden. Nur an der gegenüber liegenden Seite der Bucht, im normannischen Granville, konnte mit ähnlichen Zahlen aufgewartet werden.

Die rahgetakelten Schiffe für den Fischfang waren fast ganz verschwunden. Ein neuer Schiffstyp war geboren. Lougre, Logger oder Lugger, nach der Form des Luggersegels benannt, hat den Siegeszug angetreten: - DIE BISQUINES.

Schon um 1776 machte ein Lugger, Lougre „LE COUREUR de 8 canons“, was soviel wie Schnellläufer oder Herumtreiber bedeutet von sich reden. Diese Schiffe waren also auch für schnelle bewaffnete Aktivitäten der damaligen Zeit bestens geeignet.

Mit der fortschreitenden Motorisierung der Fischereifahrzeuge zwischen 1900 und 1950 gab es fast keine Fischerboote unter Segeln mehr. Die letzte große Bisquine, die LA PERLE, wurde 1958 abgewrackt.



Schon lange hat man sich in Cancale Gedanken zu einem Neubau einer Bisquine gemacht. 1973 wurde eine Vereinigung zur Realisierung einer Neuauflage gegründet. Nach den noch vorhandenen Plänen der LA PERLE von 1905 erfolgte 1985 die Kiellegung und im April 1987 der Stapellauf der CANCELAISE. Im Jahre 1988 entschloß man sich in Granville, auf der normannischen Seite der Bucht von Saint Malo, ebenfalls zu einem Bisquinen – Neubau nach Planunterlagen der „ROSE MARIE“ von 1900. Nach der Kiellegung im Dezember 1988 erfolgte der Stapellauf der „LA GRANVILLAISE“ am 15 April 1990.

Nun segeln SIE wieder wie in alten Zeiten!

LA CANCELAISE die „Schwarze“ und LA GRANVILLAISE die „Weiße“

Der „Berg“ von Segeln unter Vollzeug steht wie folgt: Am extrem langen Bugspriet steht als großes, fast gleichseitiges Dreieck, das Vorsegel. Mit einer Baumunterstützung kann noch ein „Bonnet“ gesetzt werden, ähnlich unserem heutigen Spinnaker. Am Vormast steht die Fock und das Marssegel, Am Hauptmast das Großsegel und das Großmarssegel.

Bei Regattabetrieb an den Stengen das Vorbramsegel und das Großbramsegel.

Am Besanmast mit seiner hochschwenkbaren Längsspiere wurden, bevorzugt zur Ruderunterstützung, zwei Segel gefahren. So war mit ca. 400 m² Segelfläche der große Lugger Frankreichs Fischerboot mit der größten Segelfläche.

Das MODELL wurde mit Maßstab 1:16 auf Kiel und Spanten gebaut und zeigt außer den Bramsegeln alles Vorgenannte an Einrichtungen und Fanggerätschaften. Mit einem Modellgewicht von 5 kg und dem Zusatzkiel mit einem Gewicht von 8,3 kg konnten bei der Rumpflänge von 115 cm gute Segeleigenschaften erzielt werden. Bei der Übertakelung einer Bisquine ist die Verwendung dieser Einrichtung unbedingt notwendig. Dazu kommt die Vergrößerung des Ruderblattes um ca. 80% und die entsprechende Trimmung der Segel. Nun hat man ein Modell, das auch einmal unter härteren Bedingungen gutes Verhalten auf der Kreuz und am Wind zeigt. Durch die abnehmbaren Marssegel und allen Besansegeln am Mast kann man schon einen „kleinen Sturm“ abwettern. Bei Vorwindkurs müssen allerdings am Segelverhalten Abstriche gemacht werden. Felix sagte: „Auch ohne Segelwinden und anderen elektronischen Innereien wird das ein gutes Fahrmodell.“ Recht hat er.....!

An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an meinen Modellbauspezi Felix Wehrli aus Zürich, der mich auf der „Faszination Modellbau 2006“ in Sinsheim durch sein schönes Modell mit dem Bisquinen – Bazillus infizierte. Der mir von ihm überlassene Bauplan sowie seine fachkundigen Tipps über Bau –und Segelbetrieb waren für den Bau meiner SAINT MALO 1905 eine wertvolle Hilfe. Der Antriebsmotor aber, die Segel, wurden wie immer vom IRMIS - Segelmacherei geliefert.

Die Beflaggung meines Modells ist wie folgt:

- im Vortop die Flagge von Cancale. Sie zeigt als Hauptmotiv eine Bisquine.
- im Großtop die Flagge vom Saint Malo sie zeigt einen Hermelin, der über ein gelbes Gitterwerk auf rotem Grund läuft.
- am Besanmast die Flagge von Granville. Sie zeigt einen aus einer Wolke vollkommenden mit einem Schwert bewaffneten Arm auf blauem Grund mit 3 Sternen.

Trotz des harten und ehrgeizigen Wettbewerbs untereinander symbolisiert die Beflaggung die regionale Verbundenheit der Golfanlieger.

Aus einem Tagebuch: Heute Abend in Granville. Im Hafen liegt die GRANVILLAISE, die weiße Bisquine. Eine zweite, die CANCELAISE macht eben an der Pier fest. Unter letzten Sonnenstrahlen noch immer geschäftiges Treiben, Vorbereitungen für die Reise am nächsten Tag. – Sind endlich auf dem Mont Saint Michel. Wir trauen kaum unseren Augen, tauchen doch in einem fast unwirklichen Farbspektrum: Himmel und Meer grau in grau, zwei Bisquinen auf und ziehen lautlos ihre Bahn hinüber Richtung Saint Malo. Vielleicht ist in absehbarer Zeit ein dritter Lugger mit einem Hermelin in der Großtopflagge, die „SAINT MALO“, dabei.

Bauplan: LA PERLE: Französischer Verlag; Modele Reduit Bateaux

Literatur: Verlag Le Chasse Maree; Histoire et Ethnologie Maritime; No 90



Fotos: Volker Brandt
Bericht: Sigbert Heim