

Schoner LA GLYCINE

Der französische Fischerei-Schoner LA GLYCINE lief 1911 in Paimpol in der Bretagne vom Stapel. Die dort ansässige Fa. Duffilhol hatte das Schiff als Ersatz für die verloren gegangene MARVIONNIC in Auftrag gegeben. Zum ersten Schiffsführer des neuen Schoners wurde Kapitän Le Maigat ernannt. Neben der LA GLYCINE betrieb die Firma noch sechs weitere Segler, die Kabeljau vor Neufundland und vor Island fingen.

Im Jahre 1916 wurden die LA GLYCINE und zahlreiche andere Segler vom französischen Staat kriegsbedingt im Rahmen des Ernährungsprogramms „Grand Pêche“ unter Zwangsverwaltung gestellt. Die Fischereikampagne des Jahres 1916 vor Island erwies sich tatsächlich als außerordentlich erfolgreich. Pro Segler wurden in dieser Saison im Schnitt 157.000 Kabeljau gefangen. Dieser Erfolg war sicherlich auch darauf zurückzuführen, dass nach zwei Jahren Krieg die meisten Fischdampfer als Hilfskriegsschiffe, z.B. als Minensucher und U-Boot-Jäger, eingesetzt waren und die Fischbestände in der Zeit gut entwickelt hatten.

Daten und Fakten in Kürze	
Land:	Frankreich
Schiffstyp:	Topsegelschoner
Baujahr	1911
Bauwerft:	Chanteliers Bonne, Paimpol
Besatzung:	ca. 7 - 10
Nutzung:	1911 – 1935: Fischerei ab 1935: Frachtsegler
Verbleib:	gesunken 1939 in der Straße von Gibraltar
Technische Daten	
Verdrängung:	180 BRT
Länge:	KWL: 23,90 m über alles: 35,30 m
Breite:	7,0 m
Tiefgang:	3,5 m
Segelfläche:	ca. 700 qm
Geschwindigkeit:	ca. 13 kn max.
Schiffsführer	
L. Le Maigat	1911 - 1920
F. Le Louarn	1920 - 1928
F. Le Blais	1928 - 1935
Y. Cadiou	1935 - 1939

1920 bekam die LA GLYCINE einen neuen Schiffsführer. Kapitän François Le Louarn kam an Bord und führte das Schiff dann erfolgreich bis 1928 unter der Hausflagge der Fa. Duffilhol.



LA GLYCINE als Fischerei-Schoner. Foto ca. 1925. Fotograf unbekannt.

In diesem Jahr wurde die LA GLYCINE dann an die Fa. Le Merdy & Bertho, ebenfalls aus Paimpol verkauft. Der neue Eigner rüstete das Schiff mit einem Hilfsmotor aus und setzte es unter Kapitän François Le Blais weiter zum Kabeljau-Fang vor Island ein. Dabei wurde 1932 ein nochmals Fangrekord erzielt: In einer Saison zog die Besatzung 165.000 Fische aus dem stürmischen Nordatlantik.

Aber schon 1935 war die Island-Fischerei aufgrund von Überfischung der Bestände am Ende: Gerade mal 4.000 Kabeljau konnten Le Blais und seine Männer in dieser Saison dem Meer abkämpfen, ein katastrophal schlechtes Fangergebnis.

Konsequenterweise wurde die LA GLYCINE nach ihrer Rückkehr verkauft. Der neue Eigner Yves Cadiou aus Tregastel setzte das Schiff dann als Frachtensegler ein, hauptsächlich im Mittelmeer. Im August 1939 scheiterte die LA GLYCINE mit einer Ladung Zement auf dem Weg von Setubal / Portugal nach Tanger / Marokko in der Straße von

Gibraltar. Die siebenköpfige Besatzung konnte gerettet werden.

Die LA GLYCINE lebt aber trotzdem in gewisser Weise bis heute fort. Nach ihrem Vorbild wurden 1932 die Schoner "L'Etoile" und "Belle Poule" als Schulschiffe für die französische Marine ganz aus Holz gebaut. Grund für diese Wahl waren die hervorragenden Segeleigenschaften und Ketersicherheit der LA GLYCINE und vergleichbarer Island-Schoner auch bei schwerstem Wetter. Beide Schulschiffe sind allerdings geringfügig größer als die LA GLYCINE. "L'Etoile" und "Belle Poule" sind heute noch im Dienst.



LA GLYCINE als Frachtsegler im Mittelmeer. Foto ca. 1937. Fotograf unbekannt

Die Fischer aus Paimpol

Von 1852 bis 1935 gingen Segler aus dem bretonischen Küstenstädtchen Paimpol vor Island und Neufundland auf Kabeljau-Fang. Die auf den bis zu siebenmonatigen, gefährlichen Fahrten gefangenen Fische wurden an Bord geschlachtet und eingesalzen.

Der Höhepunkt der Fischerei war im Jahre 1885. In diesem Jahr liefen mehr als 80 Fischereischoner von 40 bis 400 BRT aus.

In den 83 Jahren Island-Fischerei verloren mehr als 2000 Männer ihr Leben.