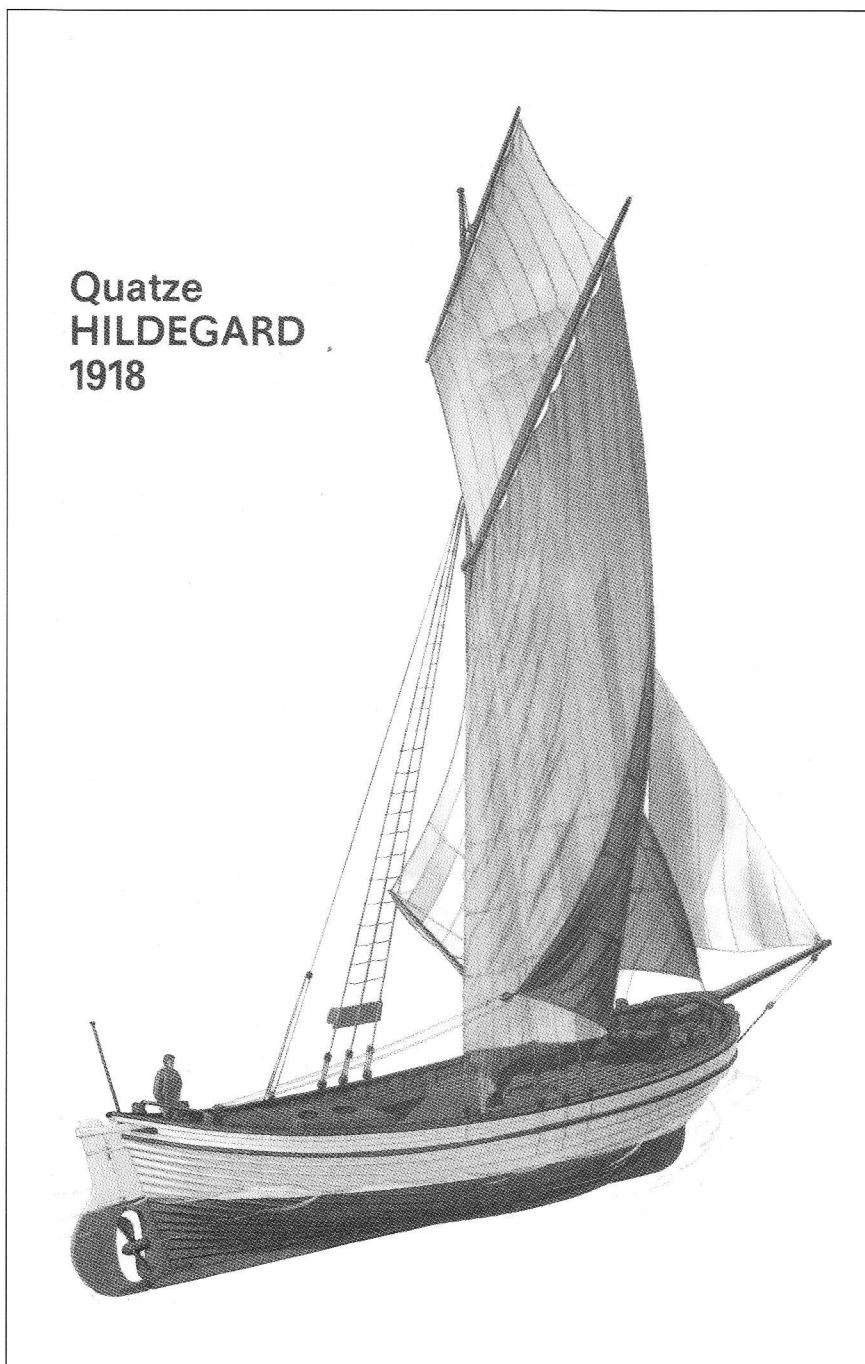


DIE POMMERSCHE QUATZE

Michael Sohn, Berlin

Im Verlauf mehrerer Jahrhunderte bildete sich in der pommerschen Küstenfischerei eine Familie von Holzseglern heraus, die trotz einer gut funktionierenden Arbeitsteilung viele gemeinsame Baumerkmale hatten. Jeder dieser Typen, ob Zeeskahn, Zeesboot, Tuckerkahn, Polt, Zolle oder Quatze, unterschied sich nur minimal voneinander, bestimmt durch den Verwendungszweck.

Quatze HILDEGARD 1918. Zeichnung von Michael Sohn



**Quatze
HILDEGARD
1918**

Dies war in der Regel die Fangmethode, nur die Quatze bildete eine Ausnahme, sie war das Transport- und Händlerfahrzeug für lebenden Fisch. Deshalb besaß sie einen wesentlich größeren Aktionsradius. Ihr Name rührt ebenfalls von dieser Funktion her. W. Rudolph leitet ihn vom altgermanischen „Fressen“ oder „Schlingen“ her.

Obwohl die „Quatzneri“ bis in das Mittelalter nachweisbar ist, erfuhr sie erst der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ihre Blüte. Der sich früher nur auf die westliche Ostsee beschränkende Fahrtbereich weitete sich schnell bis in die Seegebiete Schwedens und Estlands aus. Dabei unterlagen die Routen einem jährlichen Rhythmus, der durch die Fangperioden in den verschiedenen Regionen bestimmt wurde.

So segelten die Quatzen-Schiffer im Frühjahr nach Estland und die Rigabucht, um dort Hecht und Gelbaal zu kaufen. Ende Mai wurde auch manchmal Südnorwegen angelaufen. Im Juni und Juli war dann Zeit zur Überholung und Konservierung von Schiff und Segel, um anschließend Reisen nach Südschweden und ins Kurische Haff zu unternehmen. Dort wurde vorwiegend Blankaal gekauft. Die kleinen Quatzen blieben dabei mit dem Fang vor den schwedischen Häfen liegen, während die großen Seequatzen wie die hier beschriebene HILDEGARD auch Flensburg, Kiel und Travemünde belieferten. Bei diesen Reisen bestand die Mannschaft aus drei Mann, dem Schiffer und zwei Matrosen.

Die Blütezeit der Quatzen ging recht schnell um 1900 zu Ende. Dies wurde verursacht durch die aufkommende fabrikmäßige Fischkonservierung. Der Bedarf an Lebendfisch ging dadurch stark zurück. Außerdem verschlechterten sich die Bedingungen für den Fang durch eine zunehmende Verunreinigung des Wassers in den Häfen.

Die Boote und Kähne des Oderhaffs zeichneten sich bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts durch folgende einheitliche Merkmale aus. Die Schiffsrümpfe waren flach und breit mit geringem Tiefgang gebaut. Dabei wurden auf einem kräftigen breiten Sockel schräg stehende, achtern gerade und vorn leicht konvex gebogene Steven mit beträchtlichem Querschnitt (35 x 20 cm) aufgerichtet. Der Vorsteven erhielt