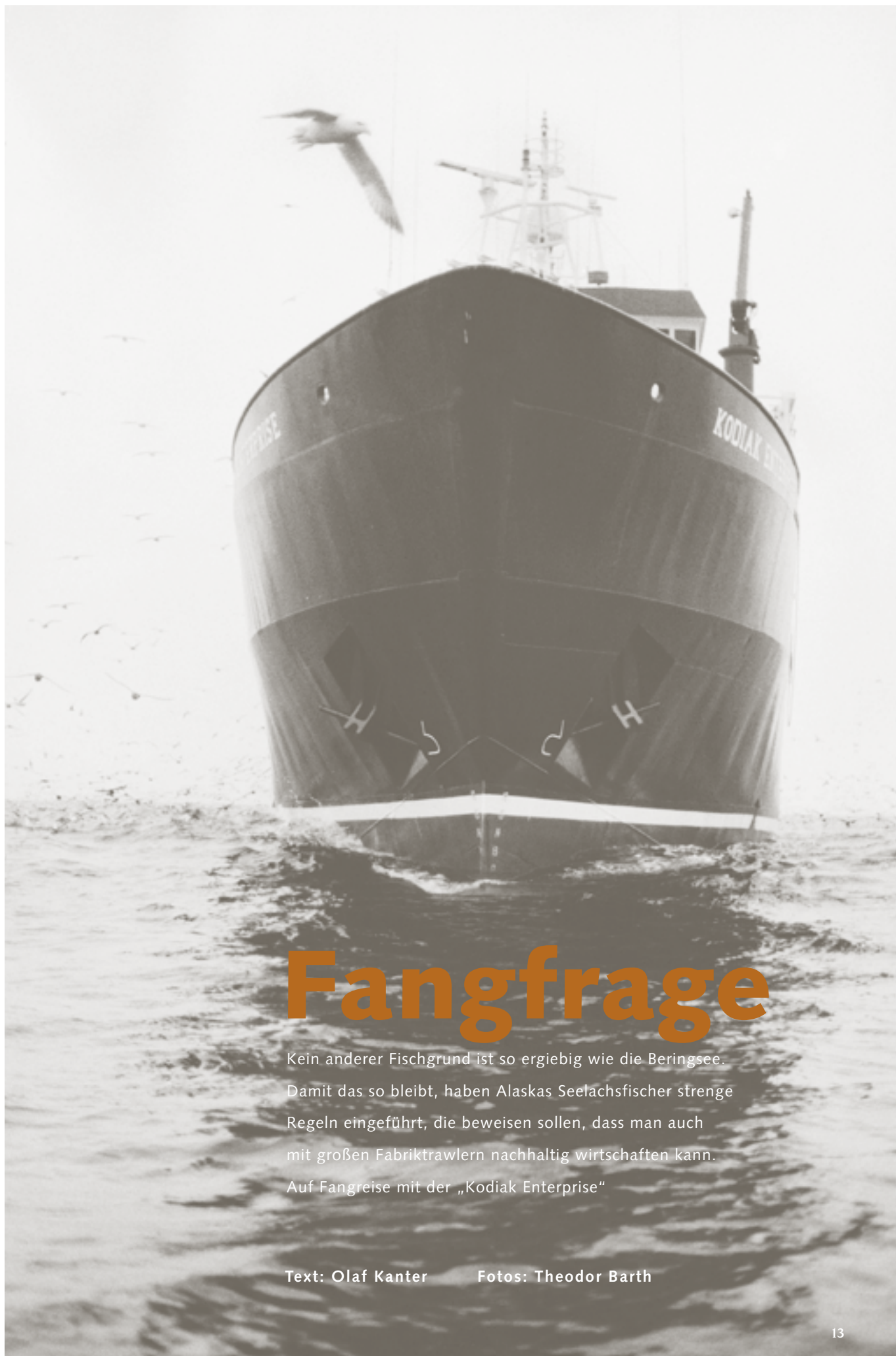




Fangfrage

Kein anderer Fischgrund ist so ergiebig wie die Beringsee. Damit das so bleibt, haben Alaskas Seelachsfischer strenge Regeln eingeführt, die beweisen sollen, dass man auch mit großen Fabriktrawlern nachhaltig wirtschaften kann. Auf Fangreise mit der „Kodiak Enterprise“

Text: Olaf Kanter Fotos: Theodor Barth

Vorherige Doppelseite rechts:

Die „Kodiak Enterprise“ ist 80 Meter lang und 13,5 Meter breit. Sie wurde einst als Bohrsinselversorger gebaut, aber in den Boomjahren des Seelachsfangs zum Trawler umgerüstet

Vorherige Doppelseite links:

Angel Acosta beim unbeliebtesten Job – Netze flicken. Eine Krabbenfalle hat Maschen zerfetzt. 400 Meter Netz werden von der Trommel gespult, um die schadhafte Stelle zu finden

Unten: Groggy taucht Geno Curiel aus seiner Koje auf. Er arbeitet zwei Schichten am Tag: von vier bis zwölf Uhr als Deckmatrose und von 20 bis vier Uhr als Packer in der Fabrik

Rechts: Der Steert, das engmaschige Ende des Netzes, wird von den Winschen auf die Heckrampe gezogen. Der größte Fang auf dieser Reise: 125 Tonnen mit einem Hol

DAS WETTER IST SENSATIONELL für die Jahreszeit, die Beringsee ist fast spiegelglatt, und auf dem Arbeitsdeck der „Kodiak Enterprise“ ist nur das Wummern der Maschine zu spüren. Trotzdem bewegen sich die vier Männer, die das Netz ausbringen sollen, nach einer hektischen Choreografie, als käme es bei jedem Handgriff auf die Zehntelsekunde an. Sie sprinten über Deck und reißen an Tauen, als gelte es einen Wettkampf im Schnelfischen zu gewinnen. Sie könnten es ruhiger angehen lassen, aber sie wollen nicht. Perfekte Routine und Schnelligkeit sind bei Sturm ihre Lebensversicherung. Auch wenn sich keine Welle rührt, sie halten sich fit für den Ernstfall.

Ihr Schiff ist ein moderner Fabriktrawler, der für die meisten Jobs an Bord Maschinen hat. Auch das Netz wird von der Brücke aus gesteuert, wenn es erst einmal im Wasser ist. Aber für diesen Moment, in dem sich das formlose Bündel Tauen und Maschen, das an Deck auf einer fünf Meter hohen Trommel aufgewickelt ist, zu einem Trichter im Meer entfaltet, braucht es noch Handarbeit. Es ist die immer gleiche Abfolge, ein Einklinken und Aushaken, ein Koppeln und Knoten, alles sehr übersichtlich, wenn nicht gerade der Wind in Orkanstärke übers Deck peitscht.

Angel Acosta zieht die engen Maschen am Ende des Netzes, den Steert, mit einer Winsch bis zur Rutsche im Heck vor, dann gleitet das Netz unter dem eigenen Gewicht die Schräge hinunter ins Wasser, verharrt einen Moment in den Strudeln des Kielwassers, bevor es schnell achteraus verschwindet. Es ist der letzte ruhige Moment an Deck, danach bricht ein Getöse los, dass die Leute an Deck ihr eigenes Wort nicht mehr verstehen; sie schalten auf Zeichensprache. Ketten raseln über Deck, Winschen heulen, und die 900 Kilogramm schweren Gewichte, die das Grundtau nach unten ziehen, donnern die Rampe hinunter. Dann werden die Kurrleinen freigegeben, die beiden fünf Zentimeter dicken Stahltrossen, an denen das Netz geschleppt wird, und die Scherbretter poltern vom Heck ins Wasser. Wie Tragflächen gleiten sie durchs Wasser, nach außen, vom Schiff weg, und spannen dabei das Netz auf. Immer schneller sirren die Trossen von den Winschen, immer tiefer sinkt das Netz, immer weiter

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 18

mare No. 66, Februar/März 2008







Oben: Andrew Palmby und Cody Hildahl gönnen sich eine Pause. Sie gehören zur Deckcrew – die Einzigen, die bei jedem Wetter rausmüssen, um Netze zu setzen oder zu holen

Rechts: Kapitän Dave York spricht über Funk mit den anderen Schiffen der Trident-Seafoods-Flotte. Wer findet gerade Fisch? Der Seelachs macht sich rar in dieser Saison

Vorherige Doppelseite links: Die Buchführung der Inspektoren, die den Beifang registrieren. Drei Prozent „falsche“ Arten gehen ins Netz – Rochen, Schollen, Kabeljau und Lachse

Vorherige Doppelseite rechts: Das Ende der Filetlinie. Der Seelachs wird in Chargen zu 7,48 Kilogramm abgewogen, dann in Kartons verpackt und bei minus 20 Grad schockgefrostet

öffnet sich die Falle für den Fisch. Deckboss Nicky Bourg und seine Leute lehnen sich zurück. Job in Bestzeit erledigt, Pause. Bourg sieht zu den Fenstern auf der Rückseite der Brücke hoch, Blickkontakt zum Skipper, Daumen hoch, alles klar.

Dave York, Kapitän der „Kodiak Enterprise“, dreht sich wieder um und schaut auf seine Batterie von Monitoren. Wenn er den Hals lang macht, kann er über die Elektronik hinwegsehen und durch die Brückenfenster nach vorne aufs Meer. Aber eigentlich bleibt er lieber bequem auf seinem Stuhl sitzen und betrachtet die elektronischen Echos der echten Welt auf seinen zwölf Bildschirmen. Er hat natürlich Radar, dazu einen Plotter, der die Kurse der Schiffe in der Nachbarschaft als Kurslinie anzeigt, außerdem elektronische Seekarten, die mit der Satellitennavigation gekoppelt sind. Unverzichtbar die Echolote: Eins zeigt die Beschaffenheit des Grundes an und registriert, was an „Biomasse“ darüber schwimmt, und ein zweites ist schräg nach vorn gerichtet, um gezielt Schwärme verfolgen zu können.

Der Meeresgrund in 180 Meter Tiefe ist ein roter Balken auf Yorks Bildschirm, der Fisch nimmt verschiedene Farben an, je nachdem, wie dicht die Schwärme sind. Zurzeit schwimmen sie in loser Formation, York sieht eine Galaxie feiner grüner und blauer Lichtpunkte. „Pfeffer und Salz“, sagt er dazu, „nicht gerade üppig, aber nehmen wir gerne mit, danke schön.“

Dave York, 49 Jahre alt, sieht man den Kapitän nicht an, seine Uniform auf der Brücke sind Jeans, T-Shirt und Joggingsschuhe. Wie viele an Bord ist er eher zufällig denn aus Überzeugung Fischer geworden. Er hat „Fire Science“ studiert und wollte Großbrände löschen, aber dann hat ihm ein Kumpel erzählt, dass er auf der Beringsee in den Ferien gut Geld verdienen könnte. Nur hat sein Skipper es leider nicht geschafft, ihn rechtzeitig zum Semesterbeginn wieder an Land abzusetzen. York blieb bei den Fischern, und jetzt steht auf seiner Visitenkarte „Senior Captain“. Er führt eines der größten Schiffe der Trident Seafoods Corporation aus Seattle. 80 Meter lang ist die „Kodiak Enterprise“ und knapp 14 Meter breit; angetrieben wird sie von zweimal 3000 PS, Lokomotivmotoren.

Der Fisch hat jetzt kaum noch eine Chance, dem Trawler zu entgehen, er





müsste schon sehr fix nach rechts oder links ausbrechen. Denn das Netz, das 400 Meter hinter dem Heck der „Kodiak“ lauert, ist eine Falle von enormen Ausmaßen. 150 Meter misst die Öffnung in der Breite, 33 Meter in der Höhe. Zwei Jumbojets könnten nebeneinander hindurchfliegen, ohne mit den Flügeln anzustoßen. Ganz vorne sind die Maschen meterweit, und im Prinzip hätte der Fisch hier eine letzte Chance zur Flucht, aber unter Zug vibrieren die Seile, und der Fisch versucht sie zu vermeiden. Er schwimmt in die Mitte des Trichters – und landet im Steert.

Mithilfe eines Sonars über der Netzöffnung kann Dave York genau erkennen, was hineinschwimmt. Ein Videospiel in XXL – die Beute erscheint als Lichtreflex auf den Monitoren, der Fischer lenkt seinen Trawler mit dem Joystick des Autopiloten hinterher und sammelt seine Beute ein. Sogar der aktuelle Punktestand wird angezeigt: Auf dem Netz sind elektronische Helfer angebracht, „catch indicator“ genannt, die den Druck von innen auf das Netz messen und melden, wie sich der Steert füllt. Der erste Indikator steht für 15 Tonnen, beim vierten sind an die 80 Tonnen im Netz.

Dass York mehr fängt als nur Lichtimpulse auf einem Bildschirm, merken alle, wenn die „Kodiak“ den Kurs ändert. Unter der Last des Netzes legt sie sich in der Kurve weit nach Backbord. Der Kapitän drückt einen Knopf, und eine Pumpe verlagert die Treibstoffreserve in den Ballasttank an Steuerbord. Das Schiff richtet sich auf, York lehnt sich im Sessel zurück. Er hat das Satellitenradio eingeschaltet und hört Baseball. Die Seattle Mariners kommen gerade bei den Toronto Blue Jays unter die Räder.

Die „Kodiak“ ist eine schnelle und effiziente Fangmaschine. Sie steht für den Fortschritt in der Fischerei – und ist ihr größter Fluch zugleich. Dank Sonar und Elektronik hat sie die doppelte Unwägbarkeit des Fischens überwunden. Früher konnte der Fischer weder sagen, ob unter seinem Kiel überhaupt Fische schwammen, noch beurteilen, wie voll sein Netz eigentlich war; er musste sich allein auf Erfahrung und Instinkt verlassen. Wenn bei Dave York je einmal die Maschen leer bleiben sollten, dann nur, weil es keinen Fisch mehr gibt. Wobei dies nur

eine Frage der Zeit wäre, wenn Supertrawler wie die „Kodiak“ fischen dürften, wie sie könnten.

Die Abwiegler unter den Lobbyisten, die bis heute nichts von Überfischung hören wollen, verweisen gerne auf die nahezu identischen globalen Erträge der vergangenen zehn Jahre: Es sind noch immer um die 90 Millionen Tonnen gewesen, wo ist das Problem?, fragen sie scheinheilig und unterschlagen dabei, dass diese vermeintliche Sicherheit vor allem der technischen Entwicklung zu verdanken ist, die Schiffe wie die „Kodiak“ aufrüstet. Jeder Fortschritt wird genutzt, um den Druck auf die verbleibenden Bestände zu erhöhen. Die Fischer ziehen ihre Beute heute aus Tiefen, die früher unerreichbar waren, sie „entdecken“ ständig neue Spezies – wenn die handelsüblichen rar werden –, und sie fischen längst nach kleinen und weniger kostbaren Arten am Sockel der Nahrungspyramide, weil sie die Räuber an der Spitze weitgehend dezimiert haben. Der Tunfisch? Steht kurz vor dem Aus. Schwertfisch? Dito. Schwarzer Seehecht, Heilbutt, Kabeljau? In großer Not.

Auf der Brücke der „Kodiak“ steht das Standardwerk zur Fischbestimmung, „A Field Guide to Pacific Coast Fishes“, die Ausgabe von 1983. Über den Fisch, den wir heute als Seelachs kennen, steht dort: „Sein Fleisch ist weich; er wird deshalb von kanadischen und US-Fischern kaum gefangen.“ Nun hieß er damals noch Wall-eye Pollock, lateinisch *Theragra chalcogramma* oder deutsch Alaska-Pollack, und seinem populären Verwandten, dem Kabeljau, ging es noch blendend. Als Ende der Achtziger die Suche nach einer Alternative drängte, fiel den Fischern der Kandidat aus der Beringsee wieder ein. Aber Pollack? Erst mit dem wohlklingenden wie frei erfundenen Namen „Alaska-Seelachs“ konnte der weichfleischige Weißfisch auf seinem wichtigsten Markt reüssieren – in Deutschland. 14 Kilogramm Fisch essen wir jedes Jahr, ein Drittel davon ist Seelachs aus der Beringsee.

In Alaska löste der etwa 70 Zentimeter lange und 800 bis 1100 Gramm schwere Fisch einen wahren Goldrausch aus; wer ein Boot hatte, rüstete es für den Pollackfang um. Viele Schiffe der Flotte – wie auch die „Kodiak“ – waren ursprünglich als Bohrsinselversorger unterwegs, und Dutch Harbor, der winzige Heimathafen

der neuen Flotte auf der nebelverhangenen Aleuten-Insel Unalaska, stieg mit einem Schlag zum größten Umschlagplatz der US-Fischerei überhaupt auf. Große Containerlinien nahmen das Kaff am Ende der Welt in ihren Fahrplan auf, um jede Woche zigtausend Tonnen Fisch abzutransportieren – vor allem nach Europa. Für Dave York und seine Kollegen war es die Ära der „olympischen Fischerei: Es gab nur eine Quote für alle; wer am schnellsten fischte, holte sich den größten Anteil“.

Aber das konnte natürlich nicht lange gut gehen, und prompt brachen Anfang der Neunziger die Erträge ein. Glücklicherweise schaute die Industrie von Alaska noch einmal hinüber zur Ostküste, wo Kanada den Kabeljaufang endgültig aufgeben musste. Bis 1994 war die Population auf ein Hundertstel ihrer ursprünglichen Größe geschrumpft. Wenn man einen solchen GAU in der Beringsee verhindern wollte, musste sich die Fischerei in Alaska grundlegend ändern. Der folgende, radikale Umbau forderte Opfer: Die Hälfte der Flotte wurde eingemottet, viele Arbeitsplätze gingen verloren. Um ein nachhaltiges Wirtschaften zu verankern, führte die Industrie außerdem strikte individuelle Quoten für jedes Schiff ein, und sie stimmte einer lückenlosen Kontrolle ihrer Arbeit durch unabhängige Inspektoren zu.

Damit lagen Alaskas Fischer auf einem guten Kurs, als sie sich 2001 für das Umweltsiegel des Marine Stewardship Council (MSC) bewarben. Der gemeinnützige „Rat zur Bewahrung der Meere“ mit Sitz in London ist das Ergebnis einer ungewöhnlichen Liaison zwischen Industrie und Artenschützern. Beim Mischkonzern Unilever, damals Eigner der Tiefkühlkostmarken Iglo und BirdsEye, machte man sich angesichts zunehmender Überfischung berechnete Sorgen um den Nachschub mit Rohware. Zusammen mit dem World Wide Fund For Nature (WWF) gründeten die Manager 1997 den MSC, um weltweit nachhaltiges Fischereimanagement auszuzeichnen und mithilfe des Konsumenten auch am Markt durchzusetzen.

Tatsächlich kommen Fischstäbchen und Filets, die das MSC-Logo tragen – ein weißer Fisch auf blauem Oval, dessen Rückenflosse einen schwungvollen Haken setzt: alles ok! –, beim Verbraucher gut an. Er kann heute schon unter 1000 Produkten aus 26 zertifizierten Fischereien



wählen: Albacore-Tunfisch aus dem Pazifik hat das Siegel, Wildlachs aus Alaska, der Nordseehering und auch Jakobsmuscheln aus Patagonien. Sieben Prozent der Fischereien weltweit nehmen am MSC-Programm teil; und bei kommerziell wichtigen Fischarten wie Lachs und Weißfisch sind es sogar schon 40 Prozent und mehr.

Die Zertifizierung ist ein aufwendiger Prozess, der im Fall des Alaska-Seelachses vier Jahre währte; öffentliche Anhörungen, Einspruchsrechte der betroffenen Parteien, das braucht seine Zeit. Die wichtigsten Kriterien des MSC: Der Bestand einer Fischart darf nicht gefährdet werden; das Ökosystem insgesamt darf nicht leiden; und das Management muss effektiv funktionieren und auf Veränderungen schnell reagieren können. In Alaska brachten Tiereschützer den Ablauf ins Stocken: Fingen die Trawler womöglich den Seelöwen das Futter weg? Es wurden Forschungsgelder bewilligt und Schutzzonen für die Robben eingerichtet. Dann einigte man sich auf eine Quote von rund 1,5 Millionen Tonnen im Jahr – was noch ein Viertel unter den Empfehlungen der Fischereibiologen lag.

Ursprünglich war auch Greenpeace mit im Boot, aber dort hat man sich inzwischen von der Arbeitsweise des MSC distanziert: weil das Siegel, wie es 2006 in einer Stellungnahme heißt, auch an problematische Fischereien vergeben werde, etwa für die Jagd auf den überfischten Schwarzen Seehecht oder den Fang von Hoki, der zu viel Beifang produziert.

„Wir sind uns bewusst“, sagt MSC-Direktor Rupert Howes seinen Kritikern, „dass unser Siegel nicht das Allheilmittel ist, alle Missstände abzustellen. Aber es ist der Einstieg in einen kontrollierten und vor allem transparenten Umgang mit der Ressource.“ Natürlich würde mancher Naturschützer im Einzelfall gern striktere Maßstäbe anlegen können, aber dann würde man eben weniger Fischer erreichen. Und: „Unsere Methode, vorbildliches Management auszuzeichnen, hat auch im Fall des Schwarzen Seehechts wichtige Verbesserungen erreichen können.“

Die einzelnen Lichtpunkte auf Dave Yorks Monitor haben sich zu größeren Schwärmen vereinigt. Sie schwimmen nun knapp über Grund, und zwar so dicht gedrängt, dass sie im Echolot wie ein dicker Teppich erscheinen. Jetzt



Oben: Der Fabrikarbeiter Binh Truong steht jeden Tag acht Stunden am Leuchttisch und kontrolliert jedes Filet: Gräten dabei? Parasiten? Truong zupft auch weg, was die Optik stört

Links: Beifang der Größe XL. Ein drei Meter langer Lachshai ist der „Kodiak“ ins Netz gegangen. Mit dem Kran hievt die Crew den toten Räuber über die Rampe zurück ins Meer

Vorherige Doppelseite: Makramee für Fortgeschrittene. Auf der Suche nach einem Riss sortiert Cody Hildahl die Leinen des 500 Meter langen und 150 Meter breiten Schleppnetzes



schlagen die Netzsensoren an, der erste „catch indicator“ springt auf Rot, dann der zweite, und die übrigen beiden folgen schnell. York lässt das Netz trotzdem noch unten. Mindestens 80 Tonnen Fisch hat er schon, aber jetzt läuft es gut, und ein paar Tonnen passen noch in den Steert. Wäre doch schade, diesen wunderbaren Teppich nicht mitzunehmen. Er greift zum Telefon und warnt seinen Fabrikmanager vor: „Mike, die nächste Ladung hat es in sich.“

Eine Stunde später heulen die Hydraulikmotoren auf, und die Trossen surren zurück auf die Trommel. An Deck dieselbe Choreografie wie zuvor, nur jetzt im Rückwärtsgang – und mit gewaltigeren Kräften. Alles knirscht lauter, grollt mit tieferem Ton und kurbelt länger. Es dauert ewig, bis die Trossen so weit aufgespult sind, dass der Steert hinter dem Schiff auftaucht.

Der kritische Moment kommt, wenn die Scherbretter wieder ans Heck donnern und die Kurrleinen abgekoppelt werden. Denn dann hängt das Gewicht des vollen Netzes an einem Tau, das durch einen Block auf dem Stahlträger über der Brücke läuft. Das ganze Schiff ächzt, als der Steert aufs Deck gleitet. „Auf einem anderen Trident-Dampfer“, erzählt York beiläufig, „ist dabei einmal der Haken gebrochen. Wie eine Rakete ist er hier durchs Fenster geknallt, längs durch die Brücke geschossen und vorne wieder raus. Zum Glück stand keiner im Weg.“

Der Fang liegt an Deck, und aus jeder Masche ragt ein Fischkopf, Maul und Augen weit aufgerissen im Todeskampf. Vor der Heckrutsche fährt eine Klappe aus dem Deck, die verhindern soll, dass der Fang zurück ins Meer glitscht; dann öffnet Nicky Bourg eine Luke im Deck, er reißt an der Leine, die den Steert verschließt, und der Fang ergießt sich in die Frischfisch tanks. In fünf Stunden ist die Todesstarre abgeklungen. Dann kann die Fabrik mit dem Fisch arbeiten.

Mike Myers, 42, ist der Chef unter Deck, und da beginnt ein neues Reich. Die Zahl der Crewstärke sagt alles: 115 Männer und Frauen arbeiten auf der „Kodiak“; 25 fahren das Schiff und fangen den Fisch, und 90 schufteten unter Tage für Myers. Auch er ist ein Quereinsteiger, war vorher Sprengmeister bei der US Army und dann Skilehrer. Danach die bekannte Story: Freunde berichteten



Oben: Die Maschen des Steerts sind so groß, dass Jungfische noch entkommen können. Ein volles Netz bringt im Schnitt etwa 80 Tonnen Seelachs

Links: Jason Taylor ist als Inspektor der Fischereibehörde an Bord. Er zählt den Beifang und nimmt Proben für Projekte amerikanischer Forscher – Schuppen, Rogen, Fettgewebe



ihm vom Boom in der Beringsee, und er hing am Haken.

Seine Fabrik verläuft über die ganze Schiffslänge, und Fabrik ist dabei nicht geprahlt; auf der Aleuten-Insel Akutan hat Trident Seafoods eine ähnliche Anlage, auf einer Fläche so groß wie ein Fußballfeld. Myers' Anlagen stehen so dicht gedrängt, dass man sich oft nur seitwärts zwischen den Maschinen durchquetschen kann. Die „Kodiak“ hat vier Produktionslinien für Filets und drei weitere für Surimi – eine nach japanischem Rezept hergestellte Masse aus fein gehacktem Seelachs.

Zwei Leute nur sehen jeden Fisch, der gefangen wurde. Jason Taylor, 33, ist einer der beiden Inspektoren, die für den National Marine Fisheries Service (NMFS) die Arbeit auf der „Kodiak“ beobachten, und neben ihm steht Dien Tran, ein 42-jähriger Vietnamese, der in seiner Heimat selbst Skipper eines Trawlers war. Jetzt sortiert er den Beifang. Der Fang flutscht aus dem Tank erst über eine Waage, die jedes Tier registriert, und danach auf ein Transportband. 150 Fische sausen jede Minute an Taylor und Tran vorbei; der Vietnamese greift, was nicht Seelachs heißt – Scholle, Rochen, Kabeljau –, und Taylor wiegt und misst und schreibt. Seine besondere Aufmerksamkeit gilt Heilbutt, Lachs und Königskrabben, die nur innerhalb einer kurzen Saison und mit einer gesonderten Lizenz gefangen werden dürfen. *Prohibs* werden sie an Bord genannt, die „Verborenen“. Die Behörden können das Seegebiet sperren, wenn die Trawler zu viele davon fangen, und deshalb lautet die erste Frage des Skippers, wenn der Steert an Deck liegt: „Und, viele *prohibs* dabei?“

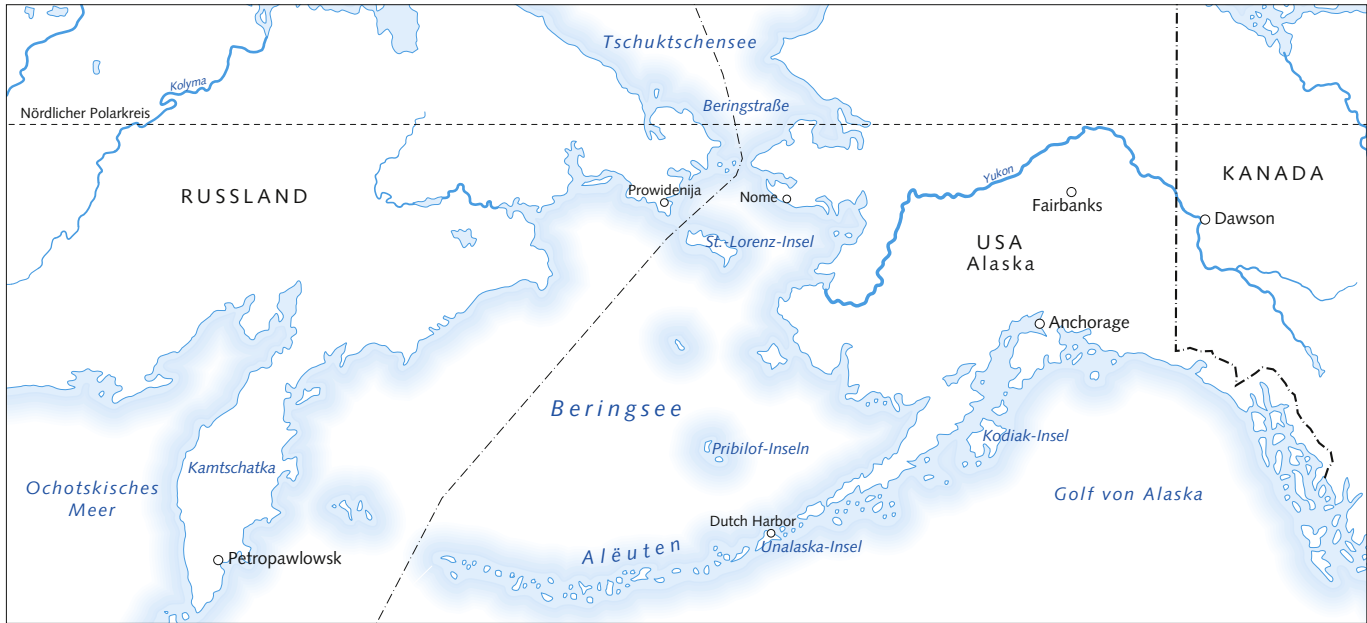
Meist nicht, die Fischer der Beringsee können sich glücklich schätzen, dass der Pollack die dominierende Spezies in ihrem Revier ist. Maximal drei Prozent Beifang zählt er, sagt Taylor, der seit zehn Jahren zur See fährt und nebenher für diverse Projekte amerikanischer Forscher passende Proben sammelt – Lachsschuppen, Haihaut, Kabeljaurogen. Einmal hatte er einen Seelöwen im Netz. Taylor musste den Kopf abschneiden und als Beleg aufbewahren.

Schon die Arbeiter an der folgenden Station sind die Letzten, die noch den ganzen Seelachs sehen. Sie sortieren den Strom der Fischleiber in geordnete Bahnen, immer Kopf nach unten, linke Seite oben, auf das Förderband, das die Filetier-



Oben: Die Privatsphäre der Matrosen und Arbeiter misst exakt zwei mal einen Meter – ihre Koje. Sie hören Musik, gucken Filme im Bordkino oder treffen sich zum Pokern in der Messe

Links: Dieses Revier der Seevögel zählt zu den produktivsten Gewässern der Welt. Außer Seelachs liefert die Beringsee auch Rekordmengen an Hering, Lachs und Eismeerkabben



maschine füttert. Kein anderer Job, sagt Manager Myers, fordert eine solche Auge-Hand-Koordination, denn wenn hier etwas schiefgeht, steht die ganze Linie still.

Die Baader-Maschine, ein Präzisionswerkzeug aus Lübeck, ist das Herz der Fabrik. Vorne rückt der komplette Fisch ein, und hinten kommen fertige Filets heraus. Ein Schaukasten der Ingenieurskunst: Köpf- und Schwanzschnitt, dann folgt ein Parcours von Messern und Sägen, die mit größter Genauigkeit an den Gräten vorbeisauen, Eingeweide heraustrennen und Bauchlappen wegschneiden. Damit kein Gramm verschwendet wird, misst die Maschine gleich zu Beginn die Dicke des Fischkopfs und justiert an jeder folgenden Station die Messer auf die zu erwartende Fischgröße nach. Zwei Techniker wachen rund um die Uhr, dass es an der vollautomatischen Schlachtbank niemals klemmt.

Jetzt läuft der Fisch über einen Leuchttisch, an dem sechs Männer und Frauen nach Gräten oder Parasiten suchen. Acht Stunden lang starren sie auf pink leuchtende Filets, drehen sie mit spitzen Fingern, zupfen hier, schneiden da, wenn etwas die Optik stört. Auch das ein Job, sagt Myers, für den nicht jeder Mensch geeignet ist. Auf jeden Fall braucht es Stoiker, und zwar solche mit perfekter Balance, denn bei Wellengang müssen sie zusätzlich die Schiffsbewegungen ausgleichen, ohne je den Horizont oder eine einzige Welle zu sehen. Fenster oder Bull-

augen gibt es auch im Pausenraum nicht, nur in der Messe und in den Kabinen.

Die Fabrikcrew schiebt gleich zwei Schichten am Tag. Dien Tran etwa sortiert erst von vier bis zwölf Beifang, dann hat er acht Stunden frei, bevor er von 20 bis vier Uhr die Baader-Maschine füttert; seit elf Jahren macht er das. „Weil ich das Fischen liebe“, sagt Dien Tran; er gehört wie 80 Prozent der Mannschaft zu den *returnees*, die immer wieder auf der „Kodiak“ anheuern. Der Lohn der Plackerei: Selbst Anfänger verdienen 300 Dollar am Tag.

Die Filets werden verpackt, immer 7,5 Kilo je Karton. Da der Zufall selten Filets in passender Größe serviert, prüft der Mann an der Waage, wie viel zum Normgewicht fehlt. Blitzschnell fügt er Filets hinzu oder entfernt welche, tauscht große gegen kleine oder umgekehrt. Drei Sekunden braucht der Jongleur für einen Korb.

Die nächste Crew hat den härtesten Job überhaupt: Die Männer greifen die Filetpakete vom Band und wuchten sie in den Plattenkühler, und zwar auf Tempo, in Minuten haben die Männer Hunderte Kisten verstaut. Während der Fisch bei minus 20 Grad schockgefrostet wird, rackern die Arbeiter schon am nächsten Kühler. Sie laden ein, sie laden aus, und sie kommen selbst im eisigen Nebel der Aggregate so ins Schwitzen, dass sie ihre Jacken ausziehen und im T-Shirt weiterschufteln.

Drei Filetblöcke in einen Umkarton, Deckel zu, Etikett drauf, weiter zum Schacht, der in den Bauch des Trawlers

führt. Der Laderaum unter der Fabrik ist ein einziger Tiefkühlschrank, minus 20 Grad kalt, der sich über die ganze Breite des Schiffes erstreckt und in der Länge nur der Maschine Platz abtreten muss. Hier unten ist es vollkommen still, die Isolierung schluckt den Lärm der Fabrik. Ganz vorn keuchen zwei Männer bei der Arbeit. Sie sind in Winteroveralls und Schneestiefel verpackt und schichten die Kartons per Hand bis in den letzten Winkel, was sich mit keiner Maschine so platzsparend machen ließe. Der Mexikaner Oscar Córdova und José Baires aus Nicaragua haben sich erst ein Plateau aus Kartons gebaut und arbeiten sich jetzt Lage um Lage zur Decke vor. „Freezer rats“ heißen sie bei den Kollegen, die Ratten im Tiefkühlschrank. Bis zum Ende der Reise werden sie hier 1000 Tonnen Filet und Surimi gestapelt haben.

Wachablösung auf der Brücke. Nach zwölf Stunden übergibt Dave York die „Kodiak“ an Jeff Boddington. Der Erste Offizier ist 58 und wirkt von allen hier am wenigsten wie ein Fischer – er ist eher der Typ Collegeprofessor. Gemütlicher Bauch, Bart, ein Kranz roter Haare rahmt den Hinterkopf. Aber er ist seit 44 Jahren in der Fischerei, hat sich vom Koch bis zum Skipper hochgearbeitet. York fährt die „Kodiak“ von sieben bis 19 Uhr, Boddington fungiert, wie er selbst sagt, als Nachteule; York hört Musik oder Baseball, sein Stellvertreter hängt am Funkgerät und quatscht mit den Skippern der anderen Schiffe,

deren Lichter er am Horizont sehen kann, gegen die Müdigkeit an. „Wie läuft’s?“, fragt er seinen Kumpel Brent Paler auf der „Island Enterprise“, der wenig begeistert klingt. „Ich kratze die letzten Reste zusammen. Und ihr?“ Jeff lenkt im Zickzack hinter den Schwärmen her. „Ich eier hier rum wie eine angeschossene Katze. Es geht.“

Dann verlässt auch ihn das Glück; der Teppich wird dünner, dann franst er ganz aus, und Boddington sieht auf seinem Echolot den nackten Grund. Er ruft seine Deckcrew und lässt das Netz einholen. Die Fabrik braucht Nachschub, und er muss schnell weiter, Fisch finden. Wo? Boddington zeigt auf den Radarplotter, der mit dem AIS-Empfänger gekoppelt ist, dem Automatischen Identifikationssystem, das Namen, Kurs und Geschwindigkeit aller Schiffe in der Nachbarschaft anzeigt. Frachter hinterlassen gerade Linien auf dem Plotter, Fischer hingegen zeichnen Kringel auf den Schirm. „Die rote Linie da, große Schleifen, wilde Kursänderungen, der ist im Suchmodus, der hat nichts“, erklärt Boddington. „Aber diese grüne Linie hier, enge Wendungen, parallele Bah-

nen, da beackert jemand ergiebige Gründe.“ Er tippt den Joystick des Autopiloten kurz an, und die „Kodiak“ dreht nach Steuerbord. „Da fahren wir hin.“ Er grinst. „Radarfischen nennen wir das.“

Am nächsten Morgen bekommt Dave York eine E-Mail von SeaState. Das Unternehmen mit Sitz in Seattle wertet für die Industrie die Fangstatistiken aus. Gestern hat die Flotte nördlich der Pribilof-Inseln den maximal erlaubten Beifang an Königslachs überschritten. Jetzt wird das Seegebiet östlich des 168. Längengrads gesperrt, bis 18 Uhr müssen alle Schiffe da raus.

Aiso funktioniert die Selbstregulierung, die Fischerei hört auf ihre Inspektoren, doch der Vorfall belegt eben auch die Notwendigkeit der Kontrolle. „Es geht nicht ohne eine Instanz, die bremst“, sagt selbst der Trawlerkapitän, „und ich glaube sogar, dass wir es in dieser Saison nicht schaffen werden, so viel Fisch zu finden, wie wir eigentlich fangen dürfen.“ Wahrscheinlich ist die Quote doch zu hoch, er rechnet mit einer weiteren Reduzierung um 25 Prozent. „Wieder we-

niger Jobs für Fischer. Aber wenn wir unsere Industrie retten wollen, führt kein Weg daran vorbei.“

Später geht ein besonderer Fang ins Netz, fast drei Meter lang, ein Lachshai. Die Deckcrew bemerkt ihn erst, als er in den Tank fällt, ein großer Schatten, und schon war er drin. Ein Mann steigt hinunter und bindet dem Hai ein Tau um die Schwanzflosse; seine Kollegen ziehen den Räuber mit dem Kran an Deck. Sie lassen ihn baumeln – und staunen. Der Hai hat bis zur letzten Sekunde seines Daseins gefressen, aus seinem Maul ragen ein Dutzend Fische. Die Crew auf einem Trawler gönnt sich kaum je Emotionen, Fisch ist ihr Geschäft, und Beifang geht sofort über Bord. Den Hai aber lassen sie hängen, als Symbol. An Bord sind eben doch Fischer, nicht einfach nur Malocher. ☹

Für **mare**-Redakteur Olaf Kanter, 45, und Fotograf Theodor Barth, geboren 1964, wurde wider Erwarten nicht der Fischzug zum Abenteuer, sondern der Flug zu den Aleuten. Fischer sprechen von einer „no-fly zone“: Entweder ist Nebel oder es stürmt. Und an guten Tagen reparieren die Crews ihre Flugzeuge.

Anzeige