

Schellfisch, Schnellfisch



Wie frisch ist der Fisch, wenn er auf unseren Teller kommt? Sein Weg ist weit und der Transport ein Rennen gegen die Uhr. Wie bei diesem Fisch vom Nordkap, den ein Koch in München bestellt hat

Text: Olaf Kanter Fotos: Stefan Pielow



Ausgangspunkt. Die eisigen Fjorde der norwegischen Nordkapinsel Magerøya



Drehkreuz. Honningsvåg ist der wichtigste Hafen am Nordkap

Schwerpunkt • FISCHEN

Lieferant. Bjarni Sigurdsson fährt auch im Winter jeden Tag hinaus. Mit seiner Langleine fängt er in 150 Meter Tiefe vor allem Schellfisch und Kabeljau – wie diesen 36 Pfund schweren Brocken



DER SCHELLFISCH IST EINE sehr elegante Erscheinung. Bauch und Flanken silberweiß, der Rücken dunkelgrau, dazu ein feiner schwarzer Streifen, der sich von den Kiemen bis zur Schwanzflosse zieht. Über beiden Brustflossen prangt ein schwarzer Fleck, der eine sagenhafte Geschichte hat. Als Jesus Brot und Fisch vermehrt, um die Fünftausend zu speisen, nimmt er den Schellfisch. Der Teufel versucht es Jesus gleichzutun, doch der Fisch zappelt sich frei und entkommt dem satanischen Griff. Zurück bleiben zwei Brandmale.

Melanogrammus aeglefinus, ein enger Verwandter des Kabeljaus, schwimmt am liebsten im Schwarm und in einer Tiefe von 40 bis 300 Metern über schlammigem Grund. Daher die großen Augen, er kann selbst im Dämmerlicht noch gut sehen. Mit den merkwürdigen Bartfäden am Unterkiefer spürt er am Meeresboden Würmer, Muscheln und Krebse auf. Heute schnappt er ausnahmsweise nach einem fetten Stück Hering. Keine gute Idee.

1. Tag, 14 Uhr. Am Haken

Denn der Hering hängt als Köder an einer Langleine, die sich im eisigen Wasser des

Nordkaps in 200 Meter Tiefe zwischen zwei Ankern spannt. Über zweieinhalb Seemeilen erstreckt sich die Leine aus Terrylen-Polyester, alle zwei Meter eine dünnere Seitenschnur, daran ein Haken samt Köder. Der spitze Stahl bohrt sich in den Kiefer des Schellfischs, ein Widerhaken sorgt dafür, dass er nicht mehr loskommt.

Er ist nicht der Einzige, der auf die saftigen Scheiben Hering oder Makrele hereinfällt. Als Bjarni Sigurdsson seine Langleine über die Winsch einholt, kann er seine Beute aus der Tiefe aufsteigen sehen, wie die Perlen auf der Kette, nur wenige Haken bleiben leer. Sobald ein Fisch die Wasseroberfläche durchbricht, schlägt Sigurdsson mit seinem *hött* zu, einem Axtgriff, aus dem ein zehn Zentimeter langer Dorn ragt. Er trifft den Fisch am Kopf oder hinter den Kiemen und reißt ihn in einem Schwung vom Haken an Bord. Mit einem dumpfen Klatschen landen die Tiere in einer Wanne aus Stahl; einen Moment zucken sie noch, dann liegen sie still: Kabeljau und Schellfisch, prächtige Exemplare, dazu ein paar Rotbarsche, Seehasen, ein Steinbeißer.

Immer wenn die Wanne voll ist, stoppt der Fischer seine Winsch und nimmt sich

sein Messer. Packt jeden Fisch am Kopf und zieht ihm die Klinge an den Kiemen entlang durch die Kehle. Geschmack und Haltbarkeit sind besser, wenn die Tiere sofort nach dem Fang ausbluten.

Bjarni Sigurdsson schuftet, und sein Kutter tanzt auf den Wellen. Die Fanggründe liegen zwar in Sichtweite des Nordkaps, aber der Wind bläst gegen die Strömung und türmt eine kurze, steile Welle auf. Das Boot rollt und bockt, doch der Fischer federt die Stöße gelassen weg; seine Gummistiefel müssen Saugnäpfe haben, so sicher bewegt er sich auf dem schwankenden Deck, das vom Blut der Fische glitschig ist. Ein paar Mal rutscht ihm der Fisch vom Haken, aber blitzschnell schnappt Sigurdsson sich die vier Meter lange Stange mit dem Vierzack an der Spitze, *langkruk* sagt er dazu, und zieht den Fisch wieder an Bord.

Aus dem Lautsprecher an Deck plärrt Musik, eben noch „Angie“ von den Stones, jetzt „Africa“ von Toto, der falsche Soundtrack zu diesem Film, aber immer noch besser als das gierige Kreischen der Möwen. Sigurdsson fährt jeden Tag allein raus, der staatliche Radiosender P1 ist sein Hausmittel gegen die Einsamkeit. ➤

Schwerpunkt • FISCHEN



Handwerk. Wer mit Eis und kaltem Fisch hantiert, soll nicht mit klammen Gummihandschuhen arbeiten. In der Packstation von Skarsvåg haben sie einen Baum aus Rohren geschweißt, durch die warme Luft in die Handschuhe geleitet wird

Er lässt die Winsch wieder laufen, schwingt den *høtt*, wuchtet die schweren Fische mit einem Arm an Deck. Sieben Stunden lang muss der Arm das aushalten, dann ist der letzte Meter Langleine an Bord. Alle Container an Deck sind voll, ein guter Fang. Dabei ist der 47-jährige Bjarni Sigurdsson noch gar nicht lange im Geschäft.

Er stammt aus Husavik im Nordwesten Islands und ist 1985 nach Tromsø gekommen, um Fischwirtschaft zu studieren. Nach Stationen in der Entwicklungshilfe, Tansania und Malawi, leitet er als Manager Aquakulturen und Trawlerflotten, zuletzt für die Brauerei Mack, aber die verkauft 2002 den ganzen Laden, und der Isländer sitzt auf der Straße. Was tun? Bloß nicht wieder an einen Schreibtisch.

Sigurdsson leiht sich 850 000 Kronen, etwas mehr als 100 000 Euro, und kauft einen Kutter: elf Meter lang, 155 PS stark. Zum Boot, das Sigurdsson auf den Namen seiner Mutter „Bergljot B.“ tauft, gehört außerdem die Quote. Ursprünglich durfte der Kutter 53 Tonnen Kabeljau im Jahr fangen, doch um die Bestände zu schonen, haben die Quotenpolitiker eine neue Obergrenze gezogen: Maximal 70 Prozent des Fangs

dürfen heute Kabeljau sein, die übrigen 30 Prozent verteilen sich auf Schellfisch und Seelachs.

Als Sigurdsson gegen neun Uhr abends im Hafen von Skarsvåg festmacht, fegt der Schnee in wilden Böen über den Fjord; auf der Pier liegt ein halber Meter Neuschnee. Feierabend? Der Fischer wetzt sein Messer. Er hat mehr als eine Tonne Fisch an Bord, jeden einzelnen muss er ausnehmen. Schnitt von der Kehle bis zum After, Eingeweide raus, Schnitt durch die Wirbelsäule, Kopf ab. Beim Kabeljau bewahrt er Rogen, Leber und den Kopf auf, die Zunge gilt in Norwegen als Leckerbissen.

2. Tag, 12 Uhr. Packstation

An der Pier vor der Packstation liegt außer der „Bergljot B.“ noch der große Kutter von Roger Hansen, und der wird zuerst ausgeladen. Der Kran hievt tiefende Container aus der Ladeluke der „Thor-Arild“, ein Gabelstapler übernimmt und kippt den Fisch in einen Trichter aus Stahl. Auf einer Rutsche gleitet der Fang nach drinnen zur Waage, wo Vorarbeiter Jan Aare steht und die Qualität kontrolliert: die Farbe, die Festigkeit des Fleisches. Die Bewohner von Magerøya sind bekannt dafür, dass sie

nicht viele Worte machen, und Aare ist keine Ausnahme. Mit dieser Lieferung ist er überhaupt nicht zufrieden. Immer wieder schnappt er sich einen Kabeljau oder einen Schellfisch und feuert ihn kommentarlos auf den Boden neben der Waage. Was passt ihm denn nicht? Er greift sich einen Fisch und drückt das Fleisch. „Grau und völlig matschig, der hing zu lange tot in den Maschen.“

Die „Thor-Arild“ fischt mit so genannten Kiemennetzen, die wie Langleinen am Grund verankert werden. Schwimmt ein Fisch hinein, bleibt er mit den Kiemen hängen. Leider war das Netz zu lange draußen, wegen des schlechten Wetters konnte Roger Hansen seinen Fang nicht eher einholen.

Der Fisch von der „Bergljot B.“ ist perfekt, alles 1a. „Angelware“ von der Langleine rangiert bei den Aufkäufern nicht umsonst weit vor der „Trawlerware“, die mit großen Netzen gefangen wird. Bjarni Sigurdssons Fisch ist absolut unversehrt, wenn er an die Oberfläche kommt. Anders im Netz eines Trawlers: Der Fisch scheuert sich die Schuppen ab, er wird vom Gewicht der Tiere über ihm gequetscht, und das sieht man dem Fang an. Was jetzt mit



Kopfjäger: Beim Ausnehmen werden die Kabeljauköpfe aufbewahrt – die Zunge gilt in Norwegen als Delikatesse



Schwerpunkt • FISCHEN

Winterdienst. Skarvåg ist der nördlichste Hafen der Welt mit einer eigenen Fischverarbeitung. Gearbeitet wird nicht nach Wochentag oder Uhr, sondern wenn die Kutter von der Nordkapbank einlaufen

dem Ausschuss passiert? Hansen zuckt mit den Schultern. Zu den Fischen damit.

Nach dem Wiegen die Abrechnung, bei der jeder Fisch zählt. Denn anders als die Kollegen in der Europäischen Union werfen Norweger keinen einzigen Fisch über Bord. Wenn ein EU-Trawler, der es auf Seezungen abgesehen hat, auch Schollen im Netz hat, dann freut sich der Fischer nicht über die zusätzliche Beute. Für ihn ist der falsche Fisch *discard*, Abfall.

Sigurdsson liefert also ein buntes Sammelurium ab: 933 Kilogramm Kabeljau, 148 Kilogramm Schellfisch, dazu 33 Kilogramm Rogen und einen Zentner Leber, außerdem 276 Kilogramm Kabeljauköpfe, ein paar Rotbarsche, Seehasen und einen kapitalen Steinbeißer – das macht zusammen 18 592 Norwegische Kronen, gut 2300 Euro. Damit hat der Fischer seinen Part getan, alles weitere besorgen die Frischfischmanager von Norway Seafoods.

2. Tag, 15 Uhr. Verkauft

Das Unternehmen mit Sitz in Oslo, eine Tochter des Großkonzerns Aker, ist gerade dabei, im hohen Norden eine ganze Kette von Stationen wie in Skarsvåg einzurichten, die Fischern den gesamten Fang abkaufen, verpacken, verschicken und vermarkten. 2300 Tonnen haben sie hier im vergangenen Jahr umgeschlagen, ein Klacks im Vergleich zu den 100 Millionen Tonnen, die weltweit jedes Jahr gefangen werden, aber dennoch ein gutes Geschäft.

Sowie der Vorarbeiter gemeldet hat, was frisch hereingekommen ist, hängt sich Geschäftsführer Morgan Degerström ans Telefon und ruft seine Stammkunden an. Der Schellfisch von Sigurdsson ist sofort weg, die Frischfischimporteure von der Deutschen See in Bremerhaven bekommen den Zuschlag. Für Kabeljau, Rotbarsch und Seehasen ist zwar noch kein Abnehmer in Sicht, aber auch sie gehen auf den nächsten Lkw. Der Handel mit Frischfisch ist ein Rennen gegen die Zeit, und die Abnehmer sitzen alle mehr als 2000 Kilometer weiter im Süden. Wenn

die Ware erst einmal rollt, kann Degerström immer noch nach Käufern suchen.

Von der Waage zur Sortiermaschine. Der Schellfisch landet in einem Wasserbecken; wenn er nicht gedrückt werden soll, muss er schwimmen. Über ein Förderband wandern die Fische zu Liv-Ågot Øverli. Optische Qualitätsprüfung, zweiter Teil: Nur absolut makellose Exemplare gehen als Frischfisch für den Export durch; Øverli dreht die Fische mit dem Kopf in Fahrtrichtung. Sie sausen weiter, über eine Waage zu den drei Sortierstationen. Die Fische bekommen einen Klaps von der Seite und schlittern nach Gewichtsklassen getrennt zu ihren Packstationen.

Stig Bakken schichtet die kleinsten, bis ein Kilogramm schweren Fische, Sakari Jalkanen schnappt sich die Mittelschwergewichte bis 1,5 Kilogramm, Jan Aare versorgt alles, was größer ist. Eine Schaufel Eis in die *polarbox* aus Styropor, in die 20 Kilogramm Fisch passen, die Köpfe nach rechts und links, die Schwanzflossen zur Mitte. Dann noch eine Fuhre Eis, Deckel zu, fertig. Alle vier Minuten ist eine Kiste voll, nach einer halben Stunde ist der Schellfisch verpackt. Der Vorarbeiter klebt Etiketten auf die Boxen:

Hyse/Haddock

Treatment: gutted head on

Size 1 kg+

Caught in FAO 27

Production date: 23.02.05

Gefangen im Nordostatlantik, am 23. Februar, jetzt läuft die Uhr. Wie lange ist ein Fisch eigentlich frisch? Solange die Augen klar sind und die Kiemen hellrot leuchten, sagen die Köche, solange sich das Fleisch bei leichtem Druck elastisch anfühlt. Andererseits hat Fisch einen eingebauten Verfallsmelder: Wenn er stinkt, ist er verdorben. Das deutsche Lebensmittelrecht legt den Begriff der „Frische“ interessanterweise nicht zeitlich fest. „Frisch“ bezeichnet jeden unbehandelten Fisch, der in schmelzendem Eisschnee oder bei Temperaturen zwischen null und zwei Grad Celsius gelagert wird.

Deshalb wird Ken Einvik heute im Laderaum seines Volvo-Trucks wieder die Heizung anstellen müssen. Ein Kühltransporter, der seine Ladung warm halten muss, das gibt es wahrscheinlich nur im Fischbusiness und nur am Nordkap. Außentemperatur minus zehn Grad, dazu Windstärke sieben bis acht, das fühlt sich sehr, sehr kalt an. Der Fisch darf natürlich unter keinen Umständen gefrieren, und das Eis in der *polarbox* muss idealerweise sogar langsam schmelzen, damit das Wasser stetig über den Fisch rinnt und die Mikroorganismen wegspült, die sich über den toten Fisch hermachen.

Ken Einvik hat gleich zwei Jobs. Morgens um sechs und mittags um zwei fertigt er im Hafen von Honningsvåg die Schiffe der Hurtigruten ab. Sobald die Linien-dampfer abgelegt haben, setzt er sich für die Spedition Nor-Cargo hinter das Steuer seines Lkw. Er klappert die kleinen Häfen am Nordkap ab, Kamøyvær, Skarsvåg und Gjesvær, und bringt den Fisch aufs Festland bis nach Skeidi, wo er seine Ladung abends an die großen Fischtransporter aus Hammerfest übergibt.

Seine Etappe ist gerade einmal 100 Kilometer lang, aber dafür besonders anspruchsvoll. Die Straße glänzt schwarz im Licht seiner Scheinwerfer – pures, zentimeterdickes, von Wind und Schnee geschliffenes Eis, der Alptraum aller Fernfahrer südlich des Polarkreises. Aber die Winterreifen an Einviks Volvo krallen sich mit vier Millimeter langen Spikes ins Eis. Wenn der Laster in engen Kurven doch einmal ausbricht, fängt Einvik ihn routiniert wieder ein.

Wirklich gefährlich wird dagegen der Schnee, der mit dem Wind über die Bergkuppe hinter Skarsvåg fegt. Ab Windstärke sechs ist alles weiß und Orientierung Glückssache; die Übergänge zwischen Straße, Horizont und Himmel verschwimmen, ohne Radar geht da nichts mehr. Fast an jedem Tag im Winter wird dieser Abschnitt der E 69 von der Straßenmeisterei zeitweise gesperrt; nur im Konvoi hin-



Langstrecke: Die heikelste Etappe kommt nach zehn Kilometern. Bei Schneesturm wird die Straße gesperrt

Schwerpunkt • FISCHEN

Zwischenspur. Wenn der Lkw schnell genug ist, erreicht er die Fähre von Oslo nach Kiel. Wenn nicht, muss er weiter nach Göteborg und von Schweden aus nach Dänemark übersetzen



ter dem Schneepflug geht es noch voran. „Erst vorgestern bin ich auf dem Rückweg am Porsangerfjord komplett eingeschneit. Ich musste im Lkw übernachten und warten, bis mich der Schneepflug rausholte“, erzählt der Trucker, als sei es das Normalste der Welt. Doch am Nordkap bekommt kaum jemand hektische Flecken, wenn das Wetter verrückt spielt. Straße dicht? Dann warten wir. Flugzeug kann nicht starten? Probieren wir es morgen noch einmal. See zu rau? Fahren wir halt raus, wenn sie sich beruhigt hat. Termine und Fahrpläne haben nur eine begrenzte Bedeutung auf dem 71. Breitengrad.

3. Tag. Fernstraße

Eigentlich die falschen Voraussetzungen für einen Fisch, der es eilig hat. Zum Glück geht es ab Skeidi schneller voran – mit einem *road train* von Nor-Cargo. 350 Lastwagen fahren für die Spedition, die zur norwegischen Post gehört; sie pendeln zwischen dem hohen Norden und dem Süden, hin mit Fisch, zurück mit Obst und Gemüse. Umgerechnet knapp 130 Millionen Euro Umsatz macht das Unternehmen mit seinem Frische-Express.

Die schnellste Route vom Nordkap

nach Oslo verläuft über die Schnellstraßen der Nachbarn: Von Skeidi geht es auf direktem Weg nach Finnland und weiter zur schwedischen Ostseeküste bei Haparanda. Immer am Wasser entlang bis nach Gävle, nördlich von Stockholm, dann links ab quer durchs Värmland nach Oslo – insgesamt 2000 Kilometer. Mit zwei Fahrern, die sich abwechseln, schaffen die Laster die Strecke in 32 Stunden.

4. Tag, 7 Uhr. Cargo-Terminal

Im Minutentakt kommen die *road trains* und Sattelschlepper aus ganz Norwegen am Speditionshof von Nor-Cargo Thermo zusammen. Der Terminal hat 24 Laderampen, an einem guten Tag werden zwischen sieben und zwölf Uhr mehr als 80 Lkw-Ladungen Fisch umgeschlagen.

Der Truck aus Skeidi setzt rückwärts an die Rampe, im letzten Moment zieht jemand das Tor hoch, damit nicht zu viel Wärme entweicht. Drinnen sind es angenehme null bis zwei Grad, draußen zeigt das Thermometer minus 16. Männer in blauen, wattierten Overalls ziehen die Paletten mit kleinen Elektrogabelstaplern aus dem Laderaum und rangieren sie auf die Warteposition für den Lkw, der sie

weiterbefördert. Über jeder Spur hängt ein Schild mit dem Ziel: *Sverige, Belgia, Frankrike, Tyskland*.

In Deutschland nennen sie die fleißigen Elektrostapler „Ameise“, bei Nor-Cargo laufen sie unter „Schnecke“, weil sie den Leuten hier zu langsam sind. Alles hastet, als ob es auf jede Sekunde ankäme. Aber der Zeitplan ist tatsächlich eng, die Laster müssen pünktlich weg, um die Fähren nach Dänemark zu erreichen: entweder von Oslo direkt nach Kiel oder über Göteborg und dann mit dem Schiff nach Frederikshavn.

Der Terminalmanager macht schnell ein paar Stichproben: Genug Eis in den Boxen, Temperatur ok? Deckel zu, weiter. „Neulich hat ein Fahrer aus Tromsø vergessen, die Temperatur im Hänger hochzuregeln“, erklärt Christian Hatlehol, „eine Ladung für Polen war komplett gefroren. Den haben wir gleich zurückgeschickt.“

Drei Tonnen Schellfisch haben erst unterwegs den Besitzer gewechselt, auch diese Charge geht an die Deutsche See in Bremerhaven. Neue Etiketten auf die Styroporkisten, und schon schnappt sich eine Ameise die ganze Palette und schiebt sie in den Lkw von Terje Christensen. ➤



Boxenstopp. Nach fünf Tagen liegt der Frischfisch vom Nordkap beim deutschen Importeur auf dem Tisch

Schwerpunkt • FISCHEN

Hauptwaschgang. Die Deutsche See in Bremerhaven macht den Fang vom Nordkap küchenfertig. Margrit Hörmann putzt den Fisch, ein Kollege trennt Kopf und Flossen ab. Wenn der Kunde es wünscht, wird der Schellfisch auch geschuppt



Christensen ist so, wie sich Autofahrer einen Trucker wünschen: die Ruhe selbst. Seit 1974 fährt er Lastwagen, seit 17 Jahren Fisch. „Und noch nicht ein Mal bin ich schneller vorwärts gekommen, weil ich mich geärgert habe“, sagt er. Ein Stoiker der Fernstraße, 200 000 Kilometer im Jahr. Das Armaturenbrett steht voll mit CDs. Wenn der Verkehr nervt, hört er Verdi-Arien, wenn es gut läuft, Rock aus den Siebzigern. In einem silbernen Rahmen sein größter Schatz: die Harley, eine '92er Electra Glide Classic. Die steht zu Hause in Lillehammer und sammelt Staub, denn Christensen ist immer drei Wochen lang im Dauereinsatz, dann hat er eine Woche frei. „Früher bin ich zur See gefahren, in der Maschine auf Tankern. Aber dann bin ich Trucker geworden, weil ich mehr zu Hause sein wollte. Ist das nicht ein Witz?“

Elf Uhr, Christensen muss los. Göteborg, Frederikshavn, Padborg, Bremerhaven. Der Stopp in Dänemark muss sein, weil nicht die ganze Fuhre bis Deutschland geht. „Vor zehn Jahren war das noch anders, da hatte ich komplette Ladungen nur für euch. Jetzt geht höchstens noch ein Drittel bis nach Bremerhaven. Esst ihr denn keinen Fisch mehr?“

Gute Frage. Wie halten es die Deutschen mit dem Fisch? Eigentlich hat er als Lebensmittel einen ausgezeichneten Ruf; kein Magazin, das bei Diät- und Gesundheitstipps nicht das Loblied des Speisefischs singt. Unser Schellfisch zum Beispiel: eine Delikatesse und gesund dazu. Ein Magerfisch, sagen die Fachleute, auf 100 Gramm Fleisch kommt gerade einmal ein halbes Gramm Fett. Dafür liefert er wertvolles Eiweiß, die Vitamine A und B12, Mineralien wie Natrium, Kalium und Magnesium und außerdem die wichtigen Spurenelemente Selen und Jod.

Gerade Jod könnten die Deutschen gut gebrauchen. Schlagen nicht Ernährungswissenschaftler und Mediziner regelmäßig Alarm, weil ihre Kundschaft die empfohlene Tagesration verweigert? Dabei liefern schon 100 Gramm Schellfisch 243 Mikrogramm Jod, Tagesration geschafft.

Trotzdem dümpelt der Fischverbrauch seit Jahren auf demselben niedrigen Niveau, bei etwa 14 Kilogramm im Jahr, da können sich Ärzte und Fischindustrie noch so viel Mühe geben. Weltschnitt sind mehr als 16 Kilogramm, Spanier und Norweger vertilgen an die 50 im Jahr, Portugal und Japan liegen weit über 80, und die

Rekordhalter aus Island schaffen mehr als 90 Kilogramm. Warum bloß essen die Deutschen nicht mehr Fisch?

Eine Hypothese lautet: Könige und Fürsten schlugen sich mit edlem Wild den Magen voll, das Gesinde bekam Fisch. Hat es nicht sogar noch im 19. Jahrhundert ein Gesetz gegeben, das es den Herrschaften untersagte, ihren Bediensteten mehr als zwei Mal pro Woche Lachs vorzusetzen? Fisch als Armeleuteessen, das wirkt abschreckend. Dann die religiöse Komponente, die immer nur negativ begründet war: Fisch ist kein Fleisch, also ideal zur Fastenzeit und freitags sowieso. Man versagt sich den Genuss und isst ergo Fisch. Schlimmer hätte die Kampagne gegen den Fisch nicht laufen können, und die tief verwurzelte Geringschätzung findet in den Rezepten ihre Fortsetzung: Ein Chat im Internet, Teilnehmer *mutant* schreibt sich seinen schlimmsten Alptraum von der Seele: „fisch in senfsauce, uaahhh, oder steht da jemand drauf?“

5. Tag, 8 Uhr. Fischmanufaktur

Gerhard Heinemann zum Beispiel, der Produktionsleiter bei der Deutschen See in Bremerhaven. Seit einem kurzen Gastspiel

Schwerpunkt • FISCHEN



Feinkost. Für die Köche der Nobelherberge „Bayerpost“ ist der Schellfisch eine verkaufte Delikatesse. Zur Imagepolitur spendieren sie ihm feine Zutaten wie Artischocken und Rosmarin-Gnocchi oder einen Chili-Ananas-Salat

als Koch für die erste Klasse auf dem Liniendampfer „Bremen“ arbeitet er in der Fischverarbeitung. Erst bei Nordsee in der „Marinadenanstalt“, wie er die Abteilung für Mayonnaisen und Salate nennt, dann im Frischfisch. Auf die Frage nach seinem Lieblingsfisch und dem passenden Rezept kommt ohne Zögern: „Schellfisch mit Salzkartoffeln und Senfbutter.“ Er könnte sich die tollsten Schwertfische grillen oder die leckersten Lachse räuchern, nein: Schellfisch, den Traumfisch, an Senfsauce.

Die *polarboxen* aus Norwegen sind ausgeladen und stehen schon in der Produktion. „Frischer Schellfisch“, sagt Chef-einkäufer Reinhard Kroll, „geht zurzeit wie verrückt.“ 1200 Kilogramm haben Restaurants und Fischgeschäfte heute bei der Deutschen See geordert. Woher weiß Kroll denn, wie viel er in Norwegen einkaufen muss? Zu wenig bestellt, und er bekommt den Fisch nicht rechtzeitig zum Kunden; zu viel gekauft, und er bleibt darauf sitzen. Kroll grinst. „Ich studiere Wettervorhersagen: Gehen die Temperaturen rauf, sackt die Nachfrage ab; gehen sie runter, wollen die Leute wieder mehr Fisch.“

Nach seiner langen Reise wird der Fisch marktfein gemacht. Erste Station,

Margrit Hörmann. Mit einem kleinen Küchenmesser zupft sie Reste der Eingeweide und die schwarze Bauchhaut heraus, dass man die Gräten von innen sehen kann. Im Hintergrund dröhnen Pack- und Sortiermaschinen und quietschen Fließbänder, Schaufeln fahren mit lautem „Rrratsch“ in frisches Eis. Margrit Hörmann steht nur zwei Meter von ihrem Kollegen Adnan Alan entfernt, aber er könnte genauso gut hundert Meter weiter arbeiten. Es ist zu laut, um bei der Arbeit zu reden, beide haben den ganzen Tag nur ihren Fisch. Hörmann zupft, Alan schrubbt. Mit einer Bürste entfernt er letzte Blutreste, die Politur sozusagen.

Einmal waschen noch, dann landet der Fisch bei Sebastian Canada und seiner Säge. Ein Werkzeug wie aus einem Horrorfilm, ein senkrecht stehendes Sägeblatt, das mit 145 Umdrehungen pro Minute rotiert, unerwartet leise, nur an dem leichten Zittern des Blattes kann man erkennen, dass es sich bewegt. Canadas rechte Hand führt den Fisch, mit der Linken zieht er die Flossen vom Körper des Fisches weg, und – zzzzt – ist die erste ab. Seine Finger gleiten zügig am rotierenden Sägeblatt entlang, das ist Millimeterarbeit. Drei Flossen

am Rücken, zwei am Bauch, Kopf – zzt, zzt, zzzzt.

Zwei Mal hat sich Canada schon in die Finger gesägt, zum Glück nicht schlimm. „Eigentlich“, sagt Gerhard Heinemann, „nehmen wir für den Job nur Ostfriesen. Da wächst das wieder nach.“ Wie wäre es denn mit Schutzhandschuhen? „Wenn er jetzt so 'nen Kettenhandschuh hätte wie die Leute am Filetiertisch, dann würde die Säge an dem Material den ganzen Finger reinzerren. Wenn er direkt an die Säge kommt, zieht er die Hand sofort zurück.“ Den Job, so viel noch dazu, können nur Leute machen, die keinen Alkohol anfasen. „Wer am Abend vorher trinkt, kann nicht an die Säge.“

Dann wieder Eis, rrratsch, und in die Styroporbox, auf den Lkw, über die Autobahn. Bremerhaven-Süd, Bremer Kreuz, Hannover, Würzburg, München. Die letzte Etappe.

6. Tag, 8 Uhr. Am Ziel

Karstadt in München, die Feinkostabteilung. Zum Standardprogramm der Fischtheke gehören Kabeljau, am Stück und im Filet, Seelachs, Scholle, Heilbutt, Steinbeißer, Riesengarnelen – und Schellfisch. ➤



Endstation. Wenn er schon verspeist wird, dann mit Stil. Unter einer silbernen Servierglocke tritt der Schellfisch seine letzte Reise an

Schwerpunkt • FISCHEN



Wertschöpfung. An der Fischtheke bei Karstadt liegt der Schellfisch zwischen Rotbarsch- und Kabeljaufilets, 100 Gramm kosten 1,29 Euro. Die hat der Fischer auch bekommen – für ein Kilogramm

Drei bis vier Stück bringt der Lieferwagen der Deutschen See morgens um acht vorbei. Michael Blab, der Mann hinter der Theke, schiebt das Eis ein wenig zur Seite und bettet sie zwischen Rotbarsch und Kabeljau. Keine schlechte Gesellschaft.

Drei Mal in der Woche bekommt die Fischtheke ihre Ware, montags, mittwochs und freitags, und immer nur kleine Mengen. „Lieber zu wenig bestellen, als dass uns was liegen bleibt“, sagt Blab. Freitag ist der wichtigste Tag im Leben eines Fischverkäufers, immer noch, und es ist der Tag der Stammkundschaft. Wie die aussieht? „Der typische Schellfischkunde gehört zur Generation um die 50. Die Jüngeren haben doch keine Geduld mehr für irgendeinen Aufwand beim Kochen.“ 1,29 Euro kosten 100 Gramm des Leckerbissens. Die hat der Fischer auch bekommen – für ein Kilogramm.

Die höchste Wertschöpfung – und auch Wertschätzung – erfährt der Grundfisch vom Nordkap aber in der Küche des Hotels „Bayerpost“, wo er in Filets à 160 Gramm aufgeschnitten wird. Wenn Küchendirektor Sascha Baum und seine Köche den appetitgerechten Happen veredelt haben, schlägt er mit 19 Euro zu Buche.

Aber wenn er schon verspeist werden muss, dann mit Stil. Das Hotel „Bayerpost“ hat zwei Restaurants, das asiatische „Suzie W.“ und den Gourmettempel „Schwarz & Weiz“. Bei Suzie Wong erscheint der Schellfisch auf einem Ragout von Okraschoten und Süßkartoffeln, mit roter Thai-Curry-Sauce und einem Chili-Ananas-Salat. Im noblen „Schwarz & Weiz“ liegt er entweder gebraten auf einem Bett aus Tomaten und Artischocken neben Rosmarin-Gnocchi, oder er wird für den klassischen Auftritt pochiert – mit einer Pommer-Senf-Sauce und Kartoffelpiroggen.

Küchenchef Sascha Baum sieht sich als Vorkämpfer für eine verkannte Delikatesse. „Der Schellfisch wird zu Unrecht als Kochfisch belächelt, dabei schmeckt er gerade auf der Haut gebraten wunderbar – in Olivenöl, Knoblauch dazu, Thymian, Zitrone, Salz.“ Und was sagt die Kundschaft? „Er hätte eigentlich mehr Nachfrage verdient“, findet Baum. „So ein festes Fleisch, dieser feine Geschmack, diese Vielseitigkeit.“ Die Odyssee des Schellfischs nimmt also ein glückliches Ende – nach sechs Tagen und ein paar tausend Kilometer Wegstrecke ist er bei einem Verzehrer gelandet.

Weiß der Koch, woher sein Schellfisch stammt, wie sehr er sich beeilt hat? „Keine Ahnung. Hauptsache, er ist frisch.“ Baum ordert deshalb immer nur kleine Mengen, der Fisch soll noch am selben Tag verzehrt werden. Während er unseren Schellfisch aus der Pfanne nimmt, um ihn noch für drei Minuten bei 160 Grad in den Ofen zu schieben, sind schon die nächsten 20, 30 Fische auf der Langstrecke von Skarsvåg nach München.

Seine letzte Reise tritt er unter einer silbernen Servierglocke an, die Kellnerin trägt Schwarz. Es klingt wie ein Nachruf, als der Koch sagt: „Ein wirklich schöner Fisch.“ ☹

.....
Olaf Kanter, Jahrgang 1962, ist **mare**-Redakteur für Wirtschaft und Wissenschaft. Stefan Pielow, geboren 1959, lebt als freier Fotograf am Starnberger See. Kanter bekam auf dem Langleinenkutter ein Paar lange Handschuhe und ein Messer in die Hand gedrückt und durfte bei eisigem Wind und steiler Welle stundenlang Kabeljau und Schellfisch ausnehmen – kein Job für Zimmerliche. Stefan Pielow hingegen verbrachte viel Zeit in der Fischverarbeitung, was ihm eine Woche später bei Aufnahmen mit Franz Beckenbauer klar wurde. „Was riecht das hier so streng nach Fisch?“, beschwerte sich der Kaiser.