

## Blindekuh unterm Nordkap

Von Peter Sartorius

Fisch kann er weder riechen noch essen. Das hat Peter Sartorius die Reise auf dem Fischdampfer „Schütting“ nicht leichter gemacht. Drei Wochen beobachtete er die knochenharte Arbeit der Fänger, ihre Jagd auf Seelachs, Kabeljau und Rotbarsch. er war dabei, als die Mannschaft 36 Stunden ununterbrochen das Gedärm aus den Fischen schnitt, er beschrieb einen bizarr zusammengewürfelten Haufen, dessen Alltag aus Maloche, Einsamkeit und Lebensgefahr besteht.

Jeder an Bord hat seine Geschichte, das Schiff selber auch. Vor ein paar Jahren, als es noch unter einem anderen Namen für eine andere Reederei fuhr, hatte kurz nach dem Auslaufen am Leuchtturm Roter Sand in der Wesermündung ein Kochsmaat einen Koller gekriegt und Feuer gelegt, weil er wieder nach Hause wollte. Acht Mann Besatzung sind damals jämmerlich in ihren Kammern verbrannt. Das Schiff heißt heute Schütting und gehört der Hanseatischen Hochseefischerei, einer Tochter des Oetker-Konzerns. Die Schütting fährt als Frischfischdampfer im Nordatlantik. Die Bordwand ist einmal schwarz angemalt gewesen, das Deck grün, die Brücke weiß. Als das Schiff in Bremerhaven von der Reederei-Pier ablegt und durch die Schleuse geht, sieht es einheitlich schokoladenbraun aus. Das macht der Rost.

Ein Arbeitsschiff braucht keine Schönheit zu sein. Die Schütting ist ein Heckfänger, Achtern, unter dem A-Mast mit der Netzkoje, geht vom Arbeitsdeck die Slippe ab, eine breite eiserne Rutsche fürs Fanggeschirr. Mitschiffs die drei Stockwerke hohe Schiffsbrücke mit dem dickbäuchigen Schornstein dahinter, vorn unterm Deck die Verschlage des Frischfischraums. Insgesamt tausend Tonnen Stahl, sechzehn Jahre alt, „Ein glückliches Schiff“, sagt Manfred in der Offiziersmesse. wo sich die Gerüche von Fisch, Maschinenöl, Spülwasser und Schweiß vermengen.

Manfred ist der Kapitän. Er hat auch einen Nachnamen. Aber den kann man vergessen, Manfred wird mit Manfred angeredet. Oder mit Kapitän. Die Besatzung nennt ihn Schmalbacke. Wenn Manfred auf Reise ist und mit fleckigen braunen Hosen, verwaschenem frosch-grünen Frotteehemd und schwarzer Lederweste zwischen Radarscheibe, Fischsucher und Ruderautomat stoppelbärtig auf der Brücke steht oder nachts im speckigen lindblauen Schlafanzug durch die schmalen Schiffsgänge geistert, sieht er aus, als habe ihn ein Schminkmeister auf Clochard getrimmt.

Sein erster Steuermann Jürgen könnte Übrigens ohne Mühe als Double für Ivan Rebroff einspringen, wenn er sich seinen Vollbart noch etwas wirrer wachsen ließe. Jürgen hat früher pralle drei Zentner gewogen und sich mittlerweile hartnäckig auf 250 Pfund heruntergehüngert. Unter Grönland sind ihm einmal seine drei Zentner außer Kontrolle geraten, und Jürgen ist von der Laufbrücke fünf Meter tief aufs Deck geschlagen. Seitdem trägt er ein künstliches Hüftgelenk und kann an Bord nicht ruhig schlafen, weil durch die Vibration der Dieselmotoren das Ersatzteil aus Stahl und Plastik in seinem Körper scheuert. Ein anderesmal ist Jürgen auf gammeligem Fisch ausgerutscht und über die Slippe gegangen.

Glücklicherweise hat er sich am treibenden Netzbeutel festhalten können, so daß man den Koloß steifgefroren wieder an Bord hieven konnte. Das war auch unter Grönland; die Wassertemperaturen lagen bei zwei Grad.

Zurück zu Manfred. Manfred ist vierzig Jahre alt und hat ein spitzes Kinn und porzellanblaue Augen, die hinter schweren Lidern unruhig hin und her huschen. Irgendwie läßt er an einen hungrigen Habicht denken. Manfred ist ein Hänger, der so ziemlich alle Schliche kennt am Kap Wallö vor Grönland oder im Mehlsack unter Island oder in den Löchern von Röst an der norwegischen Küste. Unter deutscher Flagge fahren gut drei Dutzend Frischfischdampfer, und wenn am Jahresende Bilanz, gezogen wird, ist Manfred immer unter den Kapitänen, welche die reichste Beute gemacht haben. Die Kapitäne werden nur an ihrer Beute und deren Markterlös gemessen. Wenn sie von ihren Reisen ein paarmal zu oft mit zuwenig Fisch zurückkommen, dann fahren sie nicht mehr als Kapitän. Früher haben die Reedereien ihre ' Spitzenkapitäne mit Prämien in Form von Luxusautos ausgezeichnet. Seitdem die Jagd nach dem Fisch härter geworden ist, ist der Brauch eingeschlafen. Bis vor ein paar Jahren erhielten die Kapitäne auch keine Heuer, sondern fuhren voll auf eigenes Risiko. Sie bekamen fünf Prozent vom Fang. Heute haben sie tariflich eine Fahrtheuer in Höhe von 2500 Mark und noch 2,5 Prozent vom Fang. Die Mannschaft bekommt ebenfalls ihre Prozente, der Kochsmaat als einer der niedrigsten Dienstränge immerhin noch 0,39 Prozent. Im letzten Jahr hat Manfred ein Einkommen von über 100 000 Mark versteuert. Er hat 64 000 Korb Fisch an Land gezogen. Ein Korb ist ein Zentner.

„Kapitän, wenn die anderen 400 Korb am Tag machen, machst du 600“, sagt bewundernd und sehr ehrerbietig der Steuermann Hannes, genannt Apfelbacke, ein plattdeutscher Typ mit den Maßen eines kapitalen Heilbutts,. Also nicht sehr groß, aber sehr breit. Hannes hat in seinem bewegten Leben als Fischersmann viele Stürme durchgemacht. Derzeit schwimmt er in einem tiefen Wellental. Im vergangenen Jahr hatte er an Bord eines anderen Schiffes Ärger. Jetzt fährt Hannes bei Manfred auf Bewährung. Das ist kein leichtes Brot bei der Erregbarkeit Manfreds. Das Schiff stampft durch den Nebel im Skagerrak, als Manfred explodiert. Das hört sich dann so an: „Dich Arschgesicht treff ich gleich so in den Hintern, daß du dich fünfmal überkugelst.“

Der Ton eines rauhebeinigen friesischen Schippers? Die Illusion stirbt, sobald Manfred Mundart spricht. „Woischt, i komm aus em schöne Schwobeländle“, sagt Manfred. Seine Karriere .ist klassisch. Manfred ist der Sohn eines Oberlehrers aus Nagold, Er sagt, daß er kurz vor dem Abitur von der Schule geflogen sei, weil man ihn im Schullandheim nachts im Mädchenschlafsaal erwischte habe. Er ist dann als billige Arbeitskraft zur See gefahren. Zuerst auf Frachtern auf großer Fahrt, dann auf Reise in der Fischerei, weil dort mehr Geld zu machen war. Als er geheiratet hat, war das erste, was er seiner Angetrauten eröffnete, daß sie nun gemeinsam seine Schulden abzutragen hatten. Et hat dann aber zielstrebig seine Patente gemacht und zwischendurch einen Funker so verprügelt, daß dieser für ein Vierteljahr ins Krankenhaus und Manfred vor Gericht mußte. Seit elf Jahren fährt er als Kapitän. Inzwischen hat er eine Prachtvilla mit Seeblick, ein Acht-Familien-Miethaus mit ordentlicher Rendite und eine Kehle mit ruinierten Stimmbändern.

Manfreds Stimme ist so rostig wie das Schiff und klingt, als komme sie aus einem ungenau eingestellten Radioempfänger. Das liegt daran, daß Manfred an Land zuviel trinkt und auf See zuviel raucht. Und natürlich auch daran, daß er so cholerisch ist. Wenn er herumbrüllt, wird er im Gesicht zuerst ganz rot und dann gelb. Die Gefühlsausbrüche sind seine Art, mit dem beruflichen Streß fertig zu werden. Der Streß besteht darin, eine unsichtbare Beute jagen zu

müssen und zu wissen, daß man ganz einfach auch viel Glück braucht, wenn man sie finden will. Blindekuh unter erschwerten Bedingungen. Es ist nicht nur Manfreds Geld, das auf dem Spiel steht. Auch die Mannschaft will Fisch sehen. Da ist schnell die Atmosphäre vergiftet, wenn er nicht an Bord kommt. Und der Kapitän verliert seine Autorität. Einmal ist Manfred aus dem Urlaub seinem Schiff nachgereist, weil die Besatzung nicht mehr mitspielen wollte und unter Manfreds damaligem Vertreter meuterte.

Manfred kennt jeden Fußbreit Boden in den Fanggebieten, und natürlich weiß er wie jeder andere Fischdampferkapitän, wo normalerweise Seelachs oder Rotbarsch oder Kabeljau oder Schellfisch steht. Aber er weiß nicht, ob in dem Augenblick, in dem das Fanggeschirr über den Schlick des Meeresgrundes schleift, der Fisch auch wirklich da ist. Manfred muß den Strom mit einkalkulieren, die Tageszeit, die Witterung und die Wassertiefe. Und wenn er alles durchgerechnet hat und ihm seine Nase dann sagt, hier müßte der Fisch sein, dann ist es immer noch Glücksache, ob er auch ins Netz läuft. Und wenn er ins Netz läuft, ist es wieder eine andere Frage, ob er auch noch drin ist, wenn das Geschirr gehievt wird. Vielleicht ist ein Loch im Netzbeutel. Vielleicht hat ein Stück Fels das Netz in Fetzen gerissen. Vielleicht sind auch mir Glasaugen darin, wertloser Fisch, der wieder über Bord geschmissen wird, Und wenn der Fisch schließlich an Bord ist, dann weiß man nicht, was er bei der Auktion in der Halle bringen wird. Wenn man Pech hat, geht er in die Gammelmühle und kommt als Fischmehl anstatt als Filet wieder heraus.

Diesmal hat Manfred Order, zu den Fischgründen vor den Lofoten zu dampfen. Das Schiff schaukelt mit dreizehn Knoten die norwegische Küste hoch. Der Polarkreis wird passiert. Die Frühlingssonne ist angenehm warm. Das Schiff rollt behäbig in einer glühendblauen See. Am Horizont funkeln Schneeberge. 22 Mann sind an Bord. Neben Manfred und seinen beiden Steuerleuten Jürgen und Hannes und dem Fahrgast; drei Ingenieure, ein Elektriker und ein Assistent für die Maschine, vier Netzmacher und sieben Matrosen fürs Deck, ein blaßgesichtiger Koch und ein dunkelhäutiger Kochsmaat namens Ali in der Kombüse.

Die Decksmannschaft ist ein verwegenen aussehender Haufen breitschultriger Desperados. Ihr Anführer heißt Schaschlik oder wird wenigstens so gerufen. Er fährt als Bestmann. Eine Zeitlang hat er in Bremerhaven im Bordell gewohnt, und er sagt, seine Alte sei dort anschaffen gegangen, das könne man ruhig in die Zeitung hineinschreiben. Man hockt auf den Hofzbänken in der Mannschaftsmesse, die sich von der Offiziersmesse nur dadurch unterscheidet, daß hier der Mief noch etwas dicker ist. Nach ein paar Tagen riecht man dies nicht mehr so sehr. Ein Preisskat wird ausgespielt, den der dritte Ingenieur gewinnt. In den Pausen redet man über das, worüber man immer redet an Bord. Der eine sagt: „Die Weiber in Hammerfest, so was von scharf.“ Der zweite schwärmt: „Godthab auf Grönland, das Bangkok des Nordens, lauter Eskimösen.“ Der dritte dotiert: „Auf Island, da geht hauptsächlich im Winter was, wenn die Männer besoffen sind.“

Noch herrscht kein Jagdfieber, eher eine gewisse Trägheit. Außerdem muß man die Wunden pflegen, welche der letzte Landgang geschlagen hat. In Bremerhaven sind ein paar aus der Mannschaft mit aufgeschlagenen Köpfen und eingebundenen Händen an Bord gekommen. Bis die Fischerei losgeht, wird man wieder okay sein. Alle haben ihre Geschichte. Da ist der Junge mit den ausgebrochenen Schneidezähnen und den Knoten am Hals, die wie Frostbeulen aussehen. Er heißt Norbert und hat einen Bruder, mit dem er sich redlich das Mädchen geteilt hat, bis es ein Kind bekam. Beide Brüder meldeten Vaterrechte an, und am Ende hat man sich salomonisch darauf geeinigt, daß der eine Alimente für das Kind zahlt und der andere sich mit der glücklichen Mutter verlobt, Norbert ist der Bräutigam. Das Mädchen hat an der Pier gestanden, als das Schiff auslief.

Wenn der Fischdampfer jetzt vollschiff wieder nach Hause käme, dann könnte der Fang bei der Versteigerung vielleicht 400.000 Mark Erlösen. Im Schnitt macht ein Fischdampfer auf einer Reise etwa 200.000 Mark. Eine Reise dauert immer drei Wochen, da der Fisch spätestens achtzehn Tage nach dem Fang auf dem Markt sein muß, sonst ist er verdorben. Wenn es nach Manfred gegangen wäre, würde sein Schiff jetzt zu den Fanggründen von Grindavik an die Südwestspitze Islands dampfen und nicht die Norwegenküste hoch. Manfred denkt, daß man dort jetzt Tiefsee-Rotbarsch fangen würde, der gute Erlöse bringen könnte. Manfred nennt den Rotbarsch, der sich nach der Versteigerung schnell in Goldbarsch verwandelt, einen Geldfisch. Vor den Lofoten, in der Höhe von Narvik, könnten jetzt auch Rote stehen, aber das Risiko ist groß, daß man doch nur wieder Blaue findet, Seelachs, der schwer loszuschlagen ist in der Halle und der vor allem sehr viel mehr Arbeit macht. Seelachs ist ein Raubfisch, und ihm muß zuerst das Gedärm aus dem Leib geschnitten werden, ehe er an Bord auf Eis gelegt wird, da sonst die bittere Magensäure den Fisch bis zur Heimreise ungenießbar machen würde.

Manfred muß also zu den Lofoten. Er kann sich die Gefilde für seine Fischzüge nicht mehr selbst aussuchen, seitdem die Küstenländer ihre Wirtschaftszonen abgesteckt haben und die Reedereien aufpassen müssen, daß sie die ihnen zugeteilten Kontingente zur richtigen Zeit ausschöpfen. Manfred dampft in die Löcher von Röst, Außenkante, dorthin, wo der Festlandsockel in tiefere Gewässer abfüllt, und schmeißt weg. In die gehobene Seemannssprache übersetzt, heißt das, daß er jetzt das Geschirr auf Grund fiert, und auf gut deutsch bedeutet das, daß er das Netz auslegt. Das verursacht einen höllischen Lärm. Zuerst geht der Stert ab, dann poltern und schleifen hinterher: ein grobmaschiges Schleppnetz, stählerne Leinen, klirrende Ketten, verbeulte Bomber, rostig-braune Ponys. Zuletzt klatschen zwei tonnenschwere Scherbretter ins Wasser und verschwinden gurgelnd in der Tiefe.

Es dauert eine Weile, bis der Laie halbwegs begreift, wie das alles zusammenwirkt. Die Bomber sind eiserne Kugeln vom Umfang großer Kürbisse. Sie sind am unteren Saum des Schleppnetzes befestigt und sollen, so gut das eben geht, verhindern, daß sich das Fanggeschirr auf Grund verheddert. Die Ponys sind zwei Eisenplatten, die das Netz am Boden halten. Der Stert ist der Netzbeutel, eine Art Blinddarm am Geschirr, in dem sich schließlich der vom Schleppnetz zusammengetriebene Fisch fängt. Die Scherbretter schieben sich vor der Neukonstruktion über den Meeresboden und wirken wie eine Schere, welche das Netz so auseinanderdrückt, daß es sich unter dem Zug der Kurrleinen blähen kann. Alles in allem schleppt der Fischdampfer in fast einem Kilometer Abstand einen Schlauch hinter sich her, der rund fünfzig Meter lang und dessen Öffnung etwa dreißig Meter breit und sechs Meter hoch ist.

Plötzlich sind andere Schiffe da, eine ganze Flotte, Deutsche aus Ost und West, Polen, Engländer. Man fiert, schleppt und hievt. Die Kapitäne geben untereinander Fangmeldungen weiter. Aber Verlaß auf solche Nachrichten ist nicht. Keiner will sich in die Karten blicken lassen. Man behilft sich deshalb mit Ferngläsern, kontrolliert die einzelnen „Hols“ der anderen. Es ist Nacht, und die Tiefstrahler über den Arbeitsdecks wirken am Horizont wie die Lichter einer geschäftigen Großstadt. Als Manfred hieven läßt, merkt er, daß ein Loch im Stert ist und nicht einmal genug Fisch an Deck kommt, daß der Koch davon die Besatzung satt bekäme. Manfred bekommt einen Wutanfall und bearbeitet die Tür der Brücke mit Fußtritt. Dann sagt er unvermittelt, daß er eigentlich einen strategischen Fehler gemacht habe und statt an der Außenkante an der Innenkante hätte fischen sollen. Später dampft er an die Innenkante und sagt dann, daß er nun wieder beruhigt sei, weil er doch keinen strategischen Fehler gemacht habe. An der Innenkante ist auch nichts zu finden.

Aber dann ist plötzlich doch Fisch da. Das Echolot zeichnet auf mattgraues Papier flockige Wolken, und die Impulse auf dem Oszillographen lassen immer dann, wenn Fisch unterm Schiff hindurchläuft, sekundenlang bizarre Gemälde aufleuchten: elegante Fernsehtürme mit bauchigen Aussichtsetagen, unheimliche Atompilze, seltsame Pagodendächer. Manfred sagt, daß das wahrscheinlich Blaue seien. Er schleppt vier, fünf Stunden. Es ist wieder Nacht, und Schaschliks Männer schuften an Deck. Netze müssen geflickt, Fanggeschirre neu zusammengestellt werden. Die Männer sind schon den ganzen Tag Über an Deck gestanden. Es herrscht Windstärke 6. Das Schiff schlingert. Feiner Schneeregen streicht in waagrechten Strichen übers Deck. Wenn das Schiff mit dem Strom dampft und die Wellen schneller sind als das Schiff, schießt Wasser von achtern aufs Deck und spült es aus.

Die Männer haben rotes Ölzeug an. Der dicke Manni hat sich, weiß der Himmel warum, einen eleganten feinkarierten Sakko noch über die Ölkluft gezogen. In seinem Spind hängen zwei Smokings. Der eine ist bonbonrot, der andere taubenblau. Es ist so ziemlich alles, was er an persönlichem Besitz hat. Manfred hievt jetzt, und der dicke Manni hat den Stert zu bändigen. Es ist ein dicker Stert. Noch bevor er im Kielwasser in Sicht kommt, merkt man das daran, daß die Winde stöhnt und quietscht und sich das Zerren auf das ganze Schiff überträgt. Die Decksarbeiter haben Schwerstarbeit zu verrichten. Ihr Job ist riskant. Achtern, wo die Slippe abgeht, ist keine Reling. Wenn dort einer jetzt einen falschen Tritt tut, dann segelt er in die Dunkelheit hinaus, und man brauchte sich eigentlich gar nicht anzustrengen, ihn wiederzufinden, weil man ihn doch nicht wiederfinden würde. Und wenn der Gierläufer reißt, dann kann das schlagende Drahtende die Männer totprügeln. Und sollte sich einer in den Schlingen der Leinen verfangen, dann ist sein Bein schneller abgeschnitten, als er denken kann. Jürgen hat einmal einen solchen Fad erlebt. Er sagt, daß der Mann unentwegt geschrien habe, man solle ja sein Bein mitnehmen, als er unter Deck getragen wurde. Man hat es ihm dann nachgetragen.

Manfred sagt, daß die Arbeit hier an der Norwegen-Küste nicht so riskant sei wie vor Grönland und auch nicht so anstrengend. Vor Grönland habe man es oft mit Orkanen zu tun und mit Temperaturen von 30 Grad unter Null. In seiner Anfangszeit als Kapitän hat Manfred gleich dreimal in einem Jahr vor dem Seeamt Rechenschaft ablegen müssen über den Tod von Besatzungsmitgliedern. Dem einen hatte eine abspringende Leine sauber das Genick gebrochen. Der zweite war beim Kartoffelschälen über Bord gegangen. Der dritte war der Koch. Er hatte mit seiner Schwester jahrelang zusammengelebt, und als diese ihm eröffnete, daß sie den Mann fürs Leben gefunden habe, da hat der Koch das nicht verwunden. Er sprang freiwillig.

Der Hol, den Manfred in dieser Nacht einbringt, ist sehr erfolgreich. Der Stert, der an Bord gewuchtet wird, ist stramm wie ein Rollbraten und dick wie ein Walfisch. Mindestens 200 Korb Blaue. Und das heißt für die Männer, die schon stundenlange Maloche hinter sich haben, weitermalochen bis zum Umfallen. Es ist Seelachs von der kleineren Sorte, zweite Qualität. Er türmt sich zu einem glitschigen Berg im Schlachtdeck. Jedem einzelnen Fisch muß jetzt von Hand der Bauch aufgeschlitzt werden. Alle verfügbaren Kräfte stehen im Fisch. Auch Jürgen und Hannes und Ali, der Kochsmaat. Sie waten knöcheltief im stinkenden, lachsroten Gedärmebrei. Bücken sich mechanisch nach dem Fisch. Hundertmal, tausendmal. Schlitzen mit apathischen Gesichtern. Es ist eine Sisyphusarbeit. Noch bevor der Berg aus Fischleibern abgebaut ist, schrillt erneut die Alarmglocke durchs Schiff, das Zeichen fürs Hieven. Ein zweites Mal ergießen sich 200 Korb Blaue ins Schlachtdeck. Dann noch einmal 150 Korb, die wie ein mattblau glänzender Wasserfall niederstürzen. Die Schlachter müssen jeden Zeitbegriff verloren haben. Manfred sagt: „Die reinste Sklavenarbeit.“ Jürgen sagt:



„Wenn du in der Fischerei Geld verdienen willst, mußt du arbeiten.“ Schaschlik sagt: „Wenn es wenigstens was bringen würde.“ Bei der vorausgegangenen Reise hatte man auch Blaue gefangen und sich an ihnen halbtot gearbeitet, und dann hatte der Fang so wenig Geld gebracht, daß Manfred mit rotem Filzstift „Scheißreise“ über die Eintragungen in der Fangkladde schrieb.

24 Stunden oder sogar 36 Stunden Bäuche aufschlitzen, nur unterbrochen für eine Tasse dampfenden Kaffees oder einen Schlag Linseneintopf aus der Kombüse? Man muß aufhören zu denken, sonst wird man verrückt. Ein guter Matrose, heißt ein zynischer Slogan an Bord, ist mit 35 Jahren tot, sonst ist er kein guter Matrose. Auf der Reise zu den Fanggründen hat der Matrose Hansi in jeder Stunde seiner Freiwache in der Koje gelegen, umgeben von Elektronik - Radios, Tonbändern, Verstärkern -, und hat, seltsam ausdruckslos vor sich hinstarrend, in Überlautstärke Schlagermusik über sich ergehen lassen. Vielleicht hat er das gebraucht, um erst gar nicht anzufangen zu denken.

Schließlich ist die Schlacht geschlagen, das Schlachten beendet. Der Dampfer treibt torkelnd in der See. Die Männer schleppen sich in ihre Kojen. Irgendwann wird wieder gefeiert und gehievt. Die Alarmglocke kann in zehn Minuten durchs Schiff gellen oder erst in fünf Stunden. Da legt man die verklebte Arbeitskluft am besten gar nicht ab. Achtern kreisen Riesenschwärme von Möwen mit schwarzen Schwingen und stürzen sich kreischend auf das aus dem Schiff quellende Fischgedärm. Der erste Ingenieur Wolfgang fragt: „Hast du Hitchcocks, Vögel gesehen?“

Manfred starrt von seinem Drehsessel auf der Brücke geistesabwesend auf den Steven des Schiffes und hält mit sich selbst eine Generalstabsbesprechung ab. Er hat eine abgefischte Besatzung, die dringend ein paar Stunden Ruhe braucht. Seelachs hat er vorerst genug an Bord. Allzuviel Seelachs will er ohnehin nicht mit nach Hause bringen, damit bei der Auktion der Markt nicht zusammenbricht. Also hat es wenig Sinn, jetzt gleich wieder auf Blaue zu gehen, Manfred denkt, daß es am besten wäre, die Zeit zum Aufdampfen zu nutzen und im Norden anzugreifen. In der Höhe von Tromsø, dort, wo der Rücken des skandinavischen Löwen bereits zum Steiß abfällt und es nicht mehr weit zum Nordkap sein kann, ist das Schongebiet vor Andanes gerade zur Jagd freigegeben worden. Noch trauen sich die Fischdampfer nicht so recht dorthin. Die Erfahrungswerte fehlen. Manfred glaubt aber, daß dort Rotbarsch steht, Die Chance auf Rote ist es ihm wert, möglicherweise einen Tag Fangzeit zu verlieren, falls er nichts findet. Also dampft er auf.

Er hat wieder mal die richtige Nase. Als der Stert aus den Strudeln des Kielwassers auftaucht, reißt Manfred die Arme hoch wie ein Fußballfan. Er brüllt mit überschnappender Stimme: „Da drin liegen blanke 20.000 Mark, hast du verstanden, 20.000 Mark!“ Dann nimmt er das Mikrofon, über das er gewöhnlich Schaschlik beschimpft, und beginnt scheppernd zu singen. Aus dem Lautsprecher an Deck dröhnt das Lied von der Mühle im Schwarzwälder Tal. Der Rotbarsch verschwindet mit erstaunt aufgerissenem Maul im Unterdeck. Durch den Druckunterschied ist die Schwimmblase herausgedrückt worden. Das sieht aus, als habe der Fisch sein Leben abrupt beendet, als er gerade seinen Bubble Gum zu einem Ballon aufgeblasen hatte.

Die Freude an Bord Über den guten Fang hält nicht lange vor. Der Wind dreht, der Strom verändert sich, der Rotbarsch macht sich rar. Manfred tastet sich an die Zwölf-Meilen-Zone heran, ein graues norwegisches Küstenschutzboot im Nacken, kratzt hier ein paar Korb Rotbarsch vom Meeresboden und dort ein paar Korb Kabeljau, hat zwischendurch wieder ein Loch im Stert, gelegentlich mal auch wieder einen guten Hol, dampft schließlich wieder nach

Süden, versetzt ein Netz, sammelt dann wieder massenhaft Blaue ein, dampft, um die Mannschaft zu schonen, erneut nach Norden, um noch einmal auf Rote zu gehen, hat mäßigen Erfolg und erfährt mitten in der Jagd, daß sein 78jähriger Vater in Nagold einen Herzanfall erlitten hat.

Bisher hat man außerordentliches Wetterglück gehabt, aber jetzt kommt Sturm auf, oder wenigstens das, was der unerfahrene Fahrgast für Sturm hält. „Es brist ein bißchen“, sagt Jürgen und schätzt die Windstärke auf 9. Nebelfetzen fliegen gespenstisch am Schiff vorbei. Die See geht schon nach wenigen Metern nahtlos ins Schwarz des Himmels über. Das Schiff dampft gegen den Strom. Jedesmal, wenn eine Woge den Dampfer unterläuft, bäumt sich das Schiff gequält auf und füllt dann sanft und tief zurück wie ein Fahrstuhl. Wenn das Schiff eine Welle frontal nehmen muß, hat das die Wirkung eines wütenden Rammstoßes. Der Bug spaltet den Wellenberg und zerbricht ihn in abertausend Scherben die das Schiff in eine Woge von Gischt hüllen und krachend gegen die Brücke schmettern. Das Schiff ruckt in Sprüngen durchs Wasser und findet nur mühsam die Balance. So ähnlich müssen Erdbeben sein.

Die Fahrt auf der holprigen Achterbahn findet nach einer Nacht ein Ende, und Manfred entschließt sich, von Bord zu gehen. Ein deutsches Fischereischutzboot bringt ihn an die Küste, und von dort schlägt er sich mit Bussen, Fähren und Flugzeugen in Richtung Oslo durch. Er ist in Nagold bei seinem Vater, als zur letzten Jagd auf Blaue geblasen wird. Jürgen führt jetzt das Kommando. Das Schiff hat wieder zu der Internationalen Flotte im Süden aufgeschlossen. Die Schiffe werden von norwegischen Kanonenbooten lauend umkreist. Die Norweger haben das Recht, zur Inspektion an Bord der Fischdampfer zu gehen, und es kann die Kapitäne die Lizenz kosten, wenn sie dabei erwischt werden, daß sie mit Inlet fischen, einer Netzeinlage, in der sich auch Jungfisch fängt. Wenn sich die grauen Boote einzelnen Schiffen nähern, hieven deren Kapitäne verdächtig schnell.

Jürgens Mannschaft steht wieder im Fisch und schlachtet. Es ist bitterkalt geworden. Die Wanten an den Masten tragen Mäntel aus Eis. Ins Schlachtdeck schwappt Seewasser, und Jürgen muß die Maschine drosseln. Die Schlachter haben noch immer Berge von Fisch vor sich. Jeder Riß in der Hand schmerzt in der Kälte und durch das Salzwasser, Längst haben die Männer kreuz und quer zerschnittene, aufgeschwollene Hände. Hannes auch. Er sieht ziemlich malerisch aus. Eine schwarze Klappe vor einem entzündeten Auge, das tropfende Fischmesser in der Hand, hüfthohe fischverschmierte Stiefel an den Beinen, ein verkrustetes schwarzes Wams am Leib: Captain Blackbeard persönlich, der Piratenkönig.

Für Seefahrtsromantik ist aber kein Platz. Sie findet in der Fischerei nicht statt. „Nur Maloche“, sagt Reni, ein Mensch mit Händen, die nur noch aus Schwielen bestehen, und einem mächtigen Brustkorb. Reni, der gewöhnlich hinter der Winde steht, klagt, daß Schmalzbacke ihn auf dem Gewissen habe. Dann sagt er: „Jetzt ist er ja ruhig geworden, aber früher hat er herumgetobt wie ein Weltmeister.“ Trotzdem gehören Reni und Manfred irgendwie zusammen. Nach jeder Reise sagt Reni, daß er jetzt endgültig genug habe, und jedesmal fährt er dann auf der nächsten Reise doch wieder mit. Bei Manfred muß man mehr schuften als auf anderen Dampfern, verdient aber auch besser, macht dickere Reisen. Geblieben ist Reni nichts. Am ersten Abend an Land betrinkt er sich meistens so, daß er gar nicht mehr weiß, wofür er sein ganzes sauer verdientes Geld alles ausgibt. Er sagt vage, die Mädchen und die Wirte müßten eben auch verdienen. Vor drei Jahren hat Reni einmal 20 Mark durch den Suff gerettet und das Geld in eine Lebensgefährtin investiert. Sie heißt Lulu, ist eine Promenadenmischung und macht jede Reise mit. Reni sagt, daß er nicht wisse, was er einmal ohne seinen Hund machen werde. Wahrscheinlich werde er über Bord springen.

Auf der Heimreise sagt der Ingenieur Wolfgang, daß man sich auf einem Fischdampfer immer drei Wochen lang praktisch in einen Sarg lege. Wolfgang ist ein ruhiger, gescheiter Mann mit der Statur eines Preisringers und den Augen eines Träumers. Er hat natürlich auch seine Geschichte. Wolfgang leidet ein bißchen darunter, daß ihm sein alter Herr nie so recht verzieh, daß er nicht eine akademische Laufbahn eingeschlagen hat. Wolfgang hat es nicht mit seinen Lehrern und seine Lehrer haben es nicht mit ihm ausgehalten. Da ist er abgehauen, Er wollte zur See fahren und Kapitän werden. Aber der Traum war ausgeträumt, noch bevor er richtig begonnen hatte. Wolfgang ist farbenblind. Also ist er auf Umwegen in die Maschine gegangen, wo das nichts ausmacht. Die große Fahrt hat seine Ehe kaputtgemacht. Ein halbes Jahr nach der Scheidung heiratete er wieder. Seine geschiedene Frau. Jetzt fährt er auf dem Fischdampfer. Da ist er wenigstens alle drei Wochen zu Hause. Und verdient besser als auf großer Fahrt. Wolfgang rechnet sich aus, daß er sich vielleicht einen Eckkamin fürs Wohnzimmer anschaffen kann, wenn es diesmal eine dicke Reise wird.

In Norwegens Wetterecke vor Svinö wird das Schiff wieder geprügelt von einem Sturm. Der Mannschaft macht das nichts aus. Sie feiert Erntedankfest. So nennt sie das, wenn der letzte Fisch das Fließband vom Schlachtdeck zum Fischraum verlassen hat und sie sich betrinken darf. In der Mannschaftsmesse laufen Pornofilme, die an Land gegen neue eingetauscht werden. Hansi hört wieder mit ausdruckslosem Gesicht Schlagermusik. An Bord liegen 4500 Zentner Fisch; 2700 Korb Seelachs, 900 Korb Rotbarsch, 500 Korb Kabeljau, 400 Korb Schellfisch, dazu zwei Heilbutt, die aus Versehen ins Netz gingen.

Am Morgen nach der Ankunft in Bremerhaven wird der Fang versteigert. Manfred ist wieder zurück aus Nagold. Er ist fein zuwege und sieht jetzt aus wie ein kurzbeiniger Hans Albers mit Kugelbauch. Es ist eine gute Reise geworden. Die Ware geht ab für 345.800 Mark. Manfred hat in drei Wochen zehneinhalbtausend Mark verdient und hängt wieder einmal dem Gedanken nach, den Job aufzugeben und Kneipier zu werden. Wolfgang kommt auf etwa fünftausend Mark und tritt dem Projekt Eckkamin näher, Reni erhält etwa zweieinhalbtausend Mark und sorgt dafür, daß in Bremerhaven eine Nacht lang die Lampen brennen. Der Kochsmaat Ali bekommt rund anderthalbtausend Mark und schickt den größten Teil nach Anatolien, wo seine Frau mit den vier Kindern lebt.

Die Schütting läuft nach drei Tagen wieder aus zur nächsten Reise. Mit Manfred und Wolfgang und Jürgen und Reni und den meisten anderen. Man hofft wieder auf eine dicke Reise.