2021/31 Reportage

https://www.jungle.world/artikel/2021/31/katzenhai-und-drachenkopf

Auf hoher See mit Fischern aus dem spanischen Mortil

Katzenhai und Drachenkopf

Von **Jan Marot**

Der Tag ist lang für die Fischer von Motril an der andalusischen Mittelmeerküste. Ihr kleiner Schleppnetzkutter soll nachhaltiger fischen als die großen Fabrikschiffe. Doch das Fanggebiet auf halber Strecke zwischen Spanien und Marokko liegt auch auf einer wichtigen Migrationsroute.

»Treffpunkt 2.30 Uhr, Abfahrt drei Uhr«, sagt Miguel Rubiño Gallardo. Er ist knapp über 60 Jahre, »bereits pensioniert«, Kapitän des nach ihm benannten kleinen Schleppnetzfischerkahns und kein Freund großer Worte oder gar von Seemannsgarn. Natürlich nehme er den Reporter mit auf eine Fangfahrt, dieser müsse lediglich den Papierkram regeln, also eine Versicherung abschließen und solche Dinge, und voller Impfschutz gegen Covid-19 sei ebenso Voraussetzung. »Ein Covid-Fall an Bord bedeutet zwei Wochen Quarantäne und damit Verdienstausfall«, betont er. Glücklicherweise gab es noch keinen Fall auf seinem Schiff, »oder wir haben es nicht mitbekommen«, scherzt er. Aber einige andere Boote hier im Hafen von Motril seien betroffen gewesen.

Die Hafenstadt Motril liegt an dem als Costa Tropical bekannten Streifen der Küste Andalusiens südlich von Granada. Hier geht es also mit der fünfköpfigen Besatzung an Bord, darunter auch die beiden Söhne Miguels, Javier Rubiño Gallardo und José Miguel Rubiño Gallardo. Der frühe Vogel fängt den Wurm, so heißt es, und in diesem Fall sind es eben Fische und Meeresfrüchte: in erster Linie begehrte, teure Garnelen und Tintenfische, Seeteufel und sowie die kleinen *pintarrojas* (Katzenhaie) – eine Haiart, die weit davon entfernt ist, ausgerottet zu werden. Zumindest ist das heute der Plan. An anderen Tagen, erzählt Rubiño, fahre er gezielt in ein Gebiet, in dem es viele Langusten gebe. Manchmal lasse er sein Schleppnetz auch auf die maximale Tiefe hinab, knapp 700 Meter, wo es unter anderem die bei Gourmets begehrten Bärenkrebse gebe.

Doch erst mal heißt es Strecke machen, raus aufs Meer. Fast dreieinhalb Stunden dauert die Fahrt ins Fanggebiet des Alborán-Meers, das auf halber Strecke von der spanischen zur marokkanischen Küste zwischen Motril und der spanischen Exklave Melilla liegt. Ziel ist eine Stelle einige Dutzend Meilen westlich der Alborán-Insel, einem Felsen mit einem Leuchtturm und einer spanischen Militärbasis.

> Während der 600-PS-Dieselmotor auf Hochtouren läuft, nutzen die Besatzungsmitglieder die Zeit, um auf Schaumstoffbetten noch etwas Schlaf nachzuholen.

Während der 600-PS-Dieselmotor auf Hochtouren läuft, nutzen die Besatzungsmitglieder die Zeit und den gemütlichen, niedrigen Wellengang, um auf Schaumstoffbetten noch etwas Schlaf nachzuholen. José Miguel, einer der beiden Söhne Rubiños, gibt noch einen Tipp gegen die Seekrankheit: »Etwas essen, das hilft. Wenn es einem erst einmal übel wird, dann ist es zu spät.« Als er anfing, habe er zwei Monate gebraucht, um die Übelkeit in den Griff zu bekommen.

Noch vor Sonnenaufgang, um 6.30 Uhr, weckt einen unsanft ein schrilles Signalpiepsen. Innerhalb von knapp zwei Minuten sind alle auf ihren Posten, um das knapp 70 Meter lange Netz in die Tiefe hinabzulassen. Das geht problemlos und flott, schwere - Eisengewichte halten das Netz knapp über dem Meeresgrund. »Wir fischen heute auf etwa 260 Meter Tiefe, unter uns liegt eine Art Hochebene inmitten des Mittelmeers«, erklärt Kapitän Rubiño. Noch einmal legen sich die Fischer hin, während es Tag wird und der Trawler umgeben von Nebel über das fast spiegelglatte Meer tuckert. Etwa zwei bis drei Stunden wird das Netz durchs Meer geschleppt, ehe es wieder an Bord gezogen wird.

Passabler Fang

»Man weiß nie, ob man überhaupt einen Fang gemacht hat – oder gar einen großen«, sagt Javier, als die Winden die Stahlseile des Schleppnetzes hochziehen. »Es ist immer eine Überraschung. Oft reißt das Netz stellenweise, dann geht man leer aus.«

Meist wird das Netz an einem Tag dreimal herabgelassen, doch heute geschieht es nur zweimal. Der erste Fang ist ganz passabel: Knapp 150 Kilogramm sind im Netz, das an Deck behutsam ausgeleert wird. Dabei sind viele Garnelen und Katzenhaie, einige Seeteufel und Tintenfische; etwa ein Viertel, maximal ein Drittel ist Beifang. Was davon noch am Leben ist, wird rasch über Bord geworfen: Schnecken, Einsiedlerkrebse, zu kleine Hunds- und Katzenhaie. Vieles ist aber bereits tot oder am Ersticken.

Auch den mannigfaltigen Müll – Farbdosen, Bierflaschen, Getränkedosen, Plastikabfälle und dergleichen – sortieren die Fischer aus, er wird im Hafen korrekt entsorgt. »Man muss das Meer schützen, das ist eben unser kleiner Beitrag«, sagt Javier. In dieser Hinsicht war der Fischereihafen von Motril Pionier in Spanien: Alle Fischer beteiligen sich an der Säuberung, anstatt den Müll zurück ins Meer zu werfen. In anderen Häfen Spaniens gab es Nachahmer und auch die Europäische Union wurde auf das Reinigungsprojekt aufmerksam.

Die Fischer sortieren den Fang in Körbe und Kisten, während Rubiño Kurs gen Süden setzt und das Netz nochmals hinabgelassen wird. Der erste Fang enthielt eine gute Ausbeute großer Exemplare des hummerähnlichen Kaisergranats, der nach den Preisen von 2020 im Großhandel je nach Größe etwa 35 bis 140 Euro pro Kilogramm erzielen dürfte. Die zahlreichen Garnelen, wie der rote *camarón*, die begehrte weiße Garnele (*gamba blanca*) oder die kleinen, geschmacklich fast süßen *quisquillas* (weiß oder rot), das Emblem

Motrils, werden bei der Fischauktion am Hafen für 34 bis 115 Euro pro Kilogramm gehandelt. Auch beschädigte Exemplare werden verkauft.

Offiziellen Statistiken der Fischbörse von Motril zufolge machen diese Krustentiere mehr als ein Drittel des dortigen Jahresumsatzes von etwa vier Millionen Euro aus. Groß ist die Freude der Besatzung auch angesichts der zahlreichen Seeteufel (auf Spanisch *rape* genannt) unterschiedlicher Größe, die ebenfalls gute Preise (acht bis 15 Euro pro Kilogramm) erzielen. »Alles, was einen Marktwert hat, wird verkauft«, betont Javier. Zu diesem Zweck werden die Katzenhaie auch gleich gesäubert und enthäutet. »Sonst sind sie wertlos«, sagt er.

Gegen 11.30 Uhr – die Sonne brennt bereits aufs Deck – ist Zeit für ein kleines, sehr spätes Frühstück und eine Siesta. Doch nicht für Kapitän Rubiño. »Der Kapitän schläft nie«, sagt er – und er tut es wirklich nicht an Bord. Er deutet auf das Radar, auf dem eine Vielzahl von Frachtschiffen und Tankern zu sehen ist, die mitunter dem Kutter sehr nahe kommen. Immerhin befindet es sich nur knapp 200 Kilometer von der Straße von Gibraltar entfernt, auf einer der am meisten befahrenen Schifffahrtsrouten der Welt.

Rubiño ist überzeugt, dass seine Fischgründe überaus reich sind, und meint, Meeresbiologen würden mit ihrem Alarmismus hinsichtlich des Überfischens und der Gefährdung einiger Arten übertreiben. Er fahre seit über 40 Jahren zur See und habe im Grunde keine Veränderung feststellen können. Was aber auch daran liege, dass hier auf der spanischen Seite keine Fischfabrik-Trawler unterwegs seien. »Die fahren nur bei Marokko, wegen bilateraler Handelsabkommen.« Marokko will allerdings seine exklusive Wirtschaftszone ausweiten, um ein Monopol auf die Fischereirechte zu gewinnen, die weit in internationale oder, wie im Fall der Gewässer der Kanaren, spanischen Hoheitsgewässer reichen. So auch im Alborán-Meer.

Rentabel und nachhaltig

Knapp 20 000 Liter Treibstoff fasst Rubiños 22 Meter langes Schiff, das schon zehn Jahre beste Dienste geleistet habe. Eine Ausfahrt verbrauche eine halbe Tonne Treibstoff, zu einem staatlich subventionierten Literpreis von derzeit etwa 52 Cent. »Solange man gute Fänge einfährt und nicht zu viele Wartungen und Reparaturen vornehmen muss, ist die Fischerei rentabel«, sagt der Kapitän.

Dass die Schleppnetzfischerei einen derart schlechten Ruf genieße, kann und will er nicht akzeptieren. Seine Netze beschädigten den Meeresgrund nur minimal, und zwar dort, wo die Eisen das Netz in Bodennähe hielten. Ganz anders als die Riesentrawler, die viele Quadratkilometer Meeresgrund in Wüsten verwandelten. Außerdem wechsle er die Fischgründe fast täglich. Das sei vergleichbar mit der Rotationswirtschaft im Ackerbau und gebe Beständen Zeit, sich zu erholen.

Ein Bordcomputer zeichnet penibel auf, wo und wann das Schiff sein Netz auslegt. Diese Daten sammelt die Europäische Union seit Jahrzehnten. Sie kamen auch den Fischfabrikschiffen zugute, die sich die reichen Fischgründe kleiner Fischerboote zunutze machten, was vielerorts das Ende für die lokale Fischerei bedeutete. Mittlerweile ist man sich aber auch in Brüssel darüber im Klaren, dass die Vorteile einer kleinen und damit

auch nachhaltigeren Fischerei deutlich die der effizienteren und profitableren Massenabfischerei überwiegen.

»Pesca sostenible« ist auch das Schlagwort am Hafen Motrils, »der vom Volumen her nicht einmal den Bedarf der nahen Provinzhauptstadt Granada mit ihren knapp unter 200 000 Einwohnern zu decken vermag«, sagt María de la Luz Ruíz Aranda, die Direktorin der Fischbörse am Motriler Hafen. »Die Fänge sind gut. Was nicht gut ist, sind die erzielten Preise.« Der Großhandel und Großabnehmer aus der Gastronomie spekulierten und drückten die Preise, klagt sie. Das Wegfallen des internationalen Tourismus aufgrund der Covid-19-Pandemie trüge außerdem dazu bei, dass das Angebot über der Nachfrage liege. »Der Fisch und die Garnelen, die bei uns gefangen werden, sind ein Luxusprodukt«, sagt sie, »eines, das mit der Zucht aus Aquakultur und billiger Massenfischerei nicht konkurrieren kann.«

Seenotretter mit Schleppnetz

Weil die Fischgründe Rubiños auf einer der wichtigsten Migrationsrouten liegen, habe er schon oft Menschen aus Seenot gerettet, erzählt der Kapitän. »Wir sind verpflichtet zu helfen, in erster Linie aus humanitären Gründen.« Sie warteten dann, bis die Küstenwache die Menschen abhole. Vor allem bei der Alborán-Insel treffe er oft auf die in Spanien *pateras* genannten Holz- und Schlauchboote aus Marokko und Algerien, sagt er.

Auf seinem Handy zeigt er ein Video von einer geglückten Rettung vor knapp zwei Monaten: ein Schlauchboot, übervoll mit über 40 Migranten. Über Ertrunkene und Tote, die man entdeckt habe, wollte er erst nicht sprechen, sagt dann aber: »Einen Monat früher wurden wir zu Hilfe gerufen, von der Küstenwache, weil wir am nächsten dran waren. Als wir ankamen, waren alle bis auf einen tot.«

Das Schiff hat sich stark verlangsamt und fährt nur noch knapp 3,5 Knoten, der zweite Fang wirkt vielversprechend schwer. Ehe das Netz gegen 13 Uhr gehoben wird, ist Zeit für ein Gespräch mit Manuel Jiménez Campoy aus Motril und dem Peruaner Freddy Armando Miranda Sánchez. Beide fahren seit über 15 Jahren auf Fischerbooten zur See, Freddy arbeitete zuvor in London, Manuel, wie viele in Spanien, in der Bauwirtschaft.

In der Fangsaison im Sommer habe man meist nur am Sonntag frei, wenn überhaupt. Denn ab Herbst und bei mitunter heftigen Winterstürmen wären Ausfahrten unmöglich. Das Einkommen der Fischer hängt direkt mit dem Fangvolumen zusammen. An sehr schlechten Tagen kann man sogar leer ausgehen, aber meist komme man, wie beide erzählen, auf 300 bis 500 Euro pro Woche. Um Weihnachten, wenn die Fisch- und Garnelenpreise hoch sind, sei es mehr. Dazu erhält die Besatzung auch stets etwas vom Fisch und den Meeresfrüchten des Tagesfangs, ein kleines Extra, in bester Qualität. »Zufriedener als am Bau bin ich hier allemal«, sagt Manuel, und auch Freddy meint, es gehe ihm weit besser als seinerzeit in London.

Das zweite Netz des Tages kommt beschädigt an die Oberfläche und die Spannung droht in Pessimismus zu kippen, doch als es gehoben ist, atmen alle erleichtert auf. Es ist ein guter Fang, ein sehr guter sogar, wie man ihn schon länger nicht mehr hatte. Rosa ist die dominierende Farbe, es sind Garnelen *en masse*. »Das sind grob geschätzt 6 000 Euro«,

jubelt José Miguel, Rubiños Sohn. An einem durchschnittlichen Tag erwirtschaftet der Kahn sonst meist etwa 2 000 Euro. »Du hast uns Glück gebracht, du Süßwassermatrose!« freuen sich die Fischer.

Angesichts der Menge, die sortiert werden muss – gut und gerne 300 Kilogramm – fällt das Mittagessen, das Javier bereits vorbereitete, kurzerhand aus. Die *caldereta de pescadores*, die Fischer-Pfanne aus unter anderem Drachenkopf, Katzenhai und Kalmar, gekocht in einem kräftigen Fonds mit Fadennudeln, wird vertagt. Es bleiben nur knapp vier Stunden, ehe der Fang an der Fischbörse auktioniert wird. Auch der Reporter muss mit anpacken und erhält einen Crashkurs in Garnelenselektion: weiß oder rot, groß, mittel oder klein, Streifen oder Linien am Körper.

Ein Sonnensegel wird aufgespannt, um den Fang vor der Hitze zu schützen, und einige Körbe Eis werden darüber geleert. Dann sortieren alle, stundenlang, auf den Knien. Wieder wird lebender Beifang ins Meer geworfen, es ist die beste Lösung. Je näher die Küste kommt, desto größer wird der Schwarm der das Schiff umkreisenden Möwen, die sich ein Festmahl ergattern.

3000 Euro Ertrag

Auch María de la Luz Ruíz Aranda von der Fischbörse bezeichnete es beim Gespräch am Tag zuvor als einzige Lösung, den lebenden Beifang ins Meer zu werfen. »Eigentlich müsste man den gesamten Fang mit Beifang an Land bringen, aber wir haben hier in Motril keine Möglichkeit, ihn weiterzuverarbeiten oder fachgerecht zu entsorgen. So ist es Futter, für andere Fische und die Möwen.« Ihr ist es wichtig, »dass die Menschen erfahren, dass Schleppnetzfischerei *per se* nicht das große Übel ist. In einem derart begrenzten Rahmen ist es eine mit der Umwelt und der Meeresbiologie verträgliche, ja nachhaltige Art des Fischfangs.«

Sie kümmert sich auch um die Analysen auf Schwermetalle und Anisakis, einen bei Fischen vorkommenden Parasiten, der schwere Vergiftungen auslöst. Außerdem muss das Gesundheitsministerium regelmäßig veterinärmedizinische Atteste ausstellen, wenn auch nur stichprobenartig. Tests auf Schwermetalle wie Quecksilber, das Meeresfischessern in Mitteleuropa große gesundheitliche Bedenken bereitet, verliefen bisher allesamt ausgezeichnet, freute sie sich. Und betonte, dass die Belastungen hier in Motril weit unter den EU-Grenzwerten oder sogar unter der Nachweisgrenze lägen. »Unser Meer hier ist sehr gesund«, sagte Ruíz Aranda – »noch«.

Die Stimmung an Bord ist ausgelassen, so einen Tag habe man schon länger nicht mehr gehabt. Und auch Kapitän Rubiño, der sonst mit der Crew einen eher harschen Ton pflegt, aber liebenswert im Umgang ist, zeigt eine zufriedene Miene. Er drängt allerdings zur Eile, wegen der Hitze – der Fang muss auf Eis und in die Kühlkammer. Am Ende bleibt sogar noch Zeit, das begehrte Innere der Seegurken, von denen knapp zwei Dutzend ins Netz gingen, herauszuschneiden und so verkaufsfertig zu machen.

An Land geht es sogleich zur Auktion, Kiste für Kiste fährt über das Rollband. Das geht sehr schnell: Kiste, Foto, verkauft. Es ist nun 19 Uhr und letztlich erhalten Rubiño, seine Söhne und die restlichen Besatzungsmitglieder zwar keine 6 000 Euro, aber immerhin deutlich über 3 000. Zum Feiern bleibt aber keine Zeit, denn in wenigen Stunden müssen

sie wieder raus aufs Meer.

© Jungle World Verlags GmbH