



# Die Stahlfresser von Grenå

*Text: Olaf Kanter  
Fotos: Andreas Große*

Für Trawler und Kutter gibt es keine ewigen Fanggründe. Irgendein Teil fährt bestimmt auf anderen Schiffen weiter. Dafür sorgen die Abbrecher von Fornæs im dänischen Grenå

**W**ENN PETER THIAS NIELSEN DIE Brücke eines Schiffes betritt, steht es nicht gut um den Kahn. Nielsen ist Kapitän mit dem Patent für Große Fahrt, aber nicht der Typ im feinen Tuch mit Schirmmütze; seine Uniform sind der Blaumann und bequeme Clogs. Er lenkt die Arbeiterklasse unter den Schiffen, die Trawler und Schlepper, Walfänger und Fähren, Bunkerboote und Bohrselversorger. Und seine erste Reise an Bord ist leider immer ihre letzte.

Er kommt an Bord und nimmt Kurs auf seinen Heimathafen an der Ostküste von Jütland – Grenå. Ungefähr 18 000 Einwohner, ein Anleger für die Fähren nach Anholt und Schweden, eine Werft, ein Motorenwerk, eine Fischfabrik. Den größten Teil des Hafens aber hat das Unternehmen in Beschlag genommen, für das Nielsen arbeitet. Fornæs Skibsophug heißt die Firma. Fornæs ist der Leuchtturm nördlich von Grenå; Skibsophug, erklärt Nielsen, bedeutet „ein Schiff zerhacken“. Am Telefon meldet er sich nur mit „Fornæs“.

Das Geschäft hat zwei Seiten. Zum einen ist Fornæs der Weltmarktführer im Abwracken von Schiffen. Nicht der Tonnage nach, da liegen die Abbrecher in Indien oder Bangladesch vorn, die ausgemusterte Ozeanriesen zerlegen. Die Dänen haben sich auf kleine Einheiten spezialisiert, Größe bis 100 Meter, und davon verschrotten sie so viele Schiffe wie sonst keiner. Peter Thias Nielsen schätzt, dass sie in den 13 Jahren seit der Gründung des Unternehmens mehr als 1000 Schiffe komplett abgewickelt haben.

Auch das Dasein von Kuttern und Kümos ist endlich, irgendwann kommt der Moment, da Reparaturen teuer werden und Ausfälle zu viel Zeit fressen. Solchen Kandidaten weint Kapitän Nielsen keine Träne nach, im Gegenteil. „Manche sind echte Katastrophen – unvorstellbar, dass die bis vor Kurzem noch auf dem Nordatlantik unterwegs waren. Einmal musste ich mir vor dem Auslaufen noch schnell einen Handkompass kaufen, weil auf der Brücke nichts mehr funktionierte.“

Von den drei Dutzend Schiffen an den Piers von Fornæs fallen allerdings nur die wenigsten in diese Kategorie. Nielsens Büro liegt in dem alten Getreidesilo im Nordhafen, direkt vor seinem Fenster ein 100 Meter langer Ponton, der das Hafenbecken teilt. Auf beiden Seiten sind Fischkutter festgemacht, links solche, die abgewrackt werden, rechts die Boote, die noch jeden Tag aufs Kattegat rausfahren. Ein Unterschied ist nicht zu erkennen; die rostigen Narben von ihren harten Einsätzen auf See sind noch kein Hinweis darauf, welcher Kutter auf die Abbrecher wartet.

Schräg gegenüber liegen die blau-weißen Schwesterschiffe „Strilø“ und „Strilfisk“, und sie machen aus der Distanz einen sehr gepflegten Ein-

druck. Einmal abgesehen von dem garagengroßen Loch, das an Steuerbord im Rumpf der „Strilø“ klafft und aus dem Arbeiter gerade zertrümmertes Mobiliar, allerhand Kabel und Isoliermatten an Land werfen. „Solche Schiffe zu überführen“, sagt Nielsen, „die das Ende ihrer Lebensdauer längst nicht erreicht haben, das fällt mir schon schwer.“

Er kennt die Biografie jedes einzelnen Schiffes im Hafen aus dem Effeff. Die blau-weißen Schwestern waren ursprünglich Walfangboote, bevor sie zu Trawlern umgerüstet wurden. Zuletzt dienten sie einer Ölplattform in der Nordsee als Wachschiff. Die „Darwin“ direkt daneben? Ein Kutter aus Esbjerg, einmal verlängert, zweimal umgebaut, ziemlich neue Hauptmaschine. Das Wrack ohne Aufbauten und Deck? Die „Torbas Junior“, ein Walfänger, der noch 1998 eine neue Brücke bekommen hat. Die schwarz-weiße „Susan Hill“? Eine schwimmende Fischmehlfabrik, bekommt vielleicht noch eine Chance in der Ölindustrie.

Der Entschluss, welches Schiff „zerhackt“ wird, hat oft nichts mit dem Zustand zu tun, es ist eine politische Entscheidung. Die Fangflotte der Europäischen Union zählt zu viele Schiffe; sie fängt zu viele Fische, also überweisen die Regierungen all denen eine Entschädigung, die ihre Trawler aus dem Verkehr ziehen. In Dänemark beispielsweise beträgt die Prämie bis zu 80 Prozent des Versicherungswerts und liegt damit so hoch, dass es sich für einen Fischer lohnen kann, auch ein junges, gesundes Schiff verschrotten zu lassen. Jetzt wäre es natürlich schön, wenn man stattdessen lieber einen der wirklich schlimmen Rosteimer von den Weltmeeren holen könnte, auf denen jeden Tag Zigtausende von Fischern ihr Leben riskieren. Aber da ist die EU unerbittlich: Wird die Abwrackprämie gezahlt, muss verschrottet werden.

Und das passiert ein Hafenbecken weiter: Die Schiffe werden leer geräumt, ausgeweidet und so weit mit dem Schneidbrenner zusammengestutzt, bis sie nur noch 750 Tonnen auf die Waage bringen, denn das ist genau die maximale Last, die der Schwimmkran Samson an Land hieven kann. Dort machen sich dann zwei Bagger mit mächtigen Klauen darüber her. Einer schneidet, der andere reißt, grässlich anzusehen, wie sie sich durch den müden Stahl fressen.

Zwei Tage nur, und die Überreste des Wracks sind ordentlich auf zwei Haufen verteilt. Der erste Hügel ist Sondermüll, Betonreste aus dem Ballast etwa, der auf eine Deponie gekarrt wird. Der zwei-

**Die Flotte der EU fängt zu viele Fische. Also zahlt Brüssel all denen eine Prämie, die ihren Trawler vorzeitig aus dem Verkehr ziehen – bis zu 80 Prozent des Versicherungswerts**



Der Fänger hängt am Haken: Bei Fornæs werden Trawler erst ausgeweidet und dann mit Schneidbrennern so zurechtgestutzt, bis sie nur noch 750 Tonnen auf die Waage bringen. Denn das ist genau die Last, die der Schwimmkran Samson auf den Schrottplatz an Land hieven kann



te Berg besteht aus Schrott und bringt bares Geld, denn der Weltmarkt giert nach Stahl; die zerhackten Rümpfe und Rohre, die zerschnittenen Schotten und Schanzkleider aus Grenå sind 1200 Kronen je Tonne wert. Die Kollegen von Uniscrap verladen das Altmetall gleich in Grenå auf Kùmos und verschiffen es via Hamburg nach Spanien, wo es eingeschmolzen wird – und vielleicht sogar als Schiffsstahl wiederkehrt.

Aber Fornæs lässt Schiffe nicht einfach spurlos verschwinden, und das ist die andere Seite des Geschäfts. Jeder ausgemusterte Kahn ist gleichzeitig ein Lieferant wertvoller Ersatzteile. Wenn Nielsen oder seine beiden Chefs Peter Niemann und Christen Hjelm ein Wrack angeboten bekommen, fragen sie nicht nach Größe und Alter, sie interessiert nur die Ausrüstung an Bord, die sich weiterverkaufen lässt. Die Kalkulation geht so: Maschine plus Generator, Pumpen, Brücke, Elektronik, Winschen und dergleichen. Minus Abfallgebühren, Löhne. „Und dann bieten wir dem Verkäufer 40 Prozent von dem, was wir an Einnahmen erwarten“, sagt Nielsen. Was nach einem lukrativen Geschäft klingt, aber Geduld verlangt und viel Platz. Geduld, weil es Jahre dauern kann, bis Kühlanlagen oder Masten oder Anker ihren Käufer finden;

**Fornæs lässt Schiffe nicht einfach spurlos verschwinden. Jeder ausgemusterte Kahn ist ein Lieferant von Ersatzteilen, die anderen Trawlern neues Leben schenken**

und Platz, weil Fornæs inzwischen ein paar Millionen solcher Schätze angesammelt hat.

Die Abwracker haben den Nordhafen Grenås in ein riesiges Ersatzteillager verwandelt. Im Getreidesilo lagern bündelweise Antennen, Radaranlagen, Positionslaternen, Echolote. In der ehemaligen Fischfabrik nebenan liegen Elektromotoren und Pumpen. Hinter dem Abwrackplatz stehen Schuppen für Fischsortieranlagen, Kabinentüren, Kompressoren, Batterien. Die größten Hangars sind für Maschinen und Getriebe reserviert, die Verkaufschlager im Sortiment. Nichts ist so begehrt wie die gebrauchten Kraftwerke von Wärtsilä, Caterpillar oder MaK. „Weil die Hersteller den Bedarf an neuen Maschinen nicht decken können“, erklärt Kapitän Nielsen, „kaufen die Reeder bei uns.“ Der Preis für einen guten 1000-PS-Diesel aus zweiter Hand? An die 400 000 Kronen, gut 50 000 Euro.

Motoren und Getriebe sind übrigens die einzigen Artikel, die Nielsen und seine Kollegen nach Herstellern sortiert in einer Excel-Tabelle erfasst haben. Beim Rest des Angebots haben sie längst die Übersicht verloren. Die Firma ist von ehemaligen Fischern gegründet worden. „Büroarbeit und

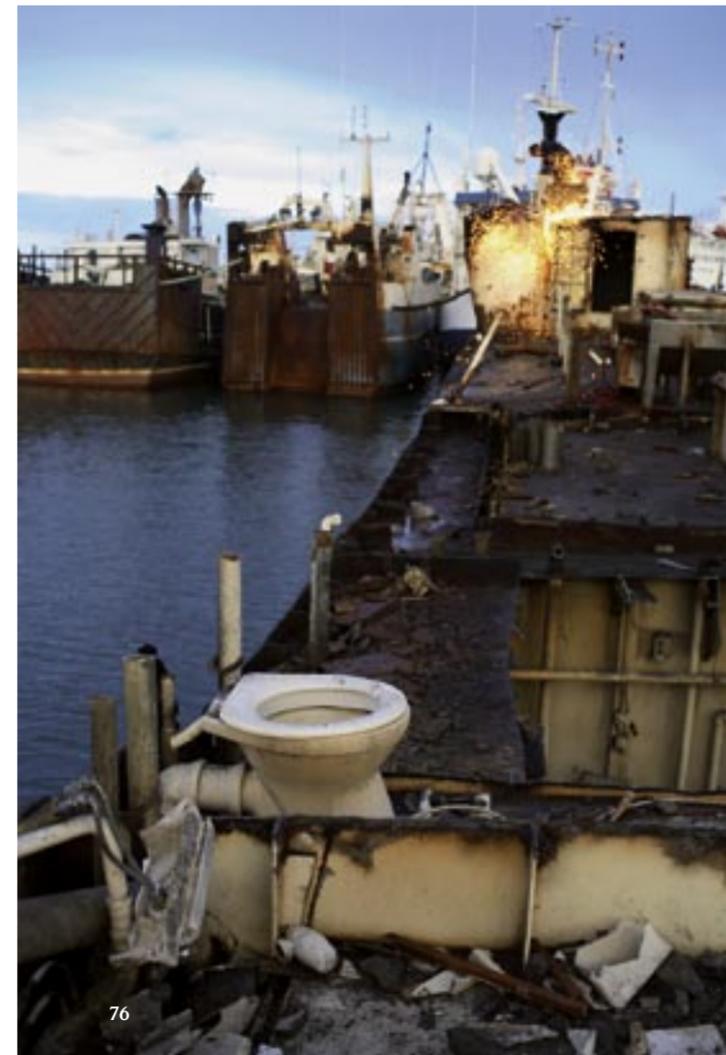
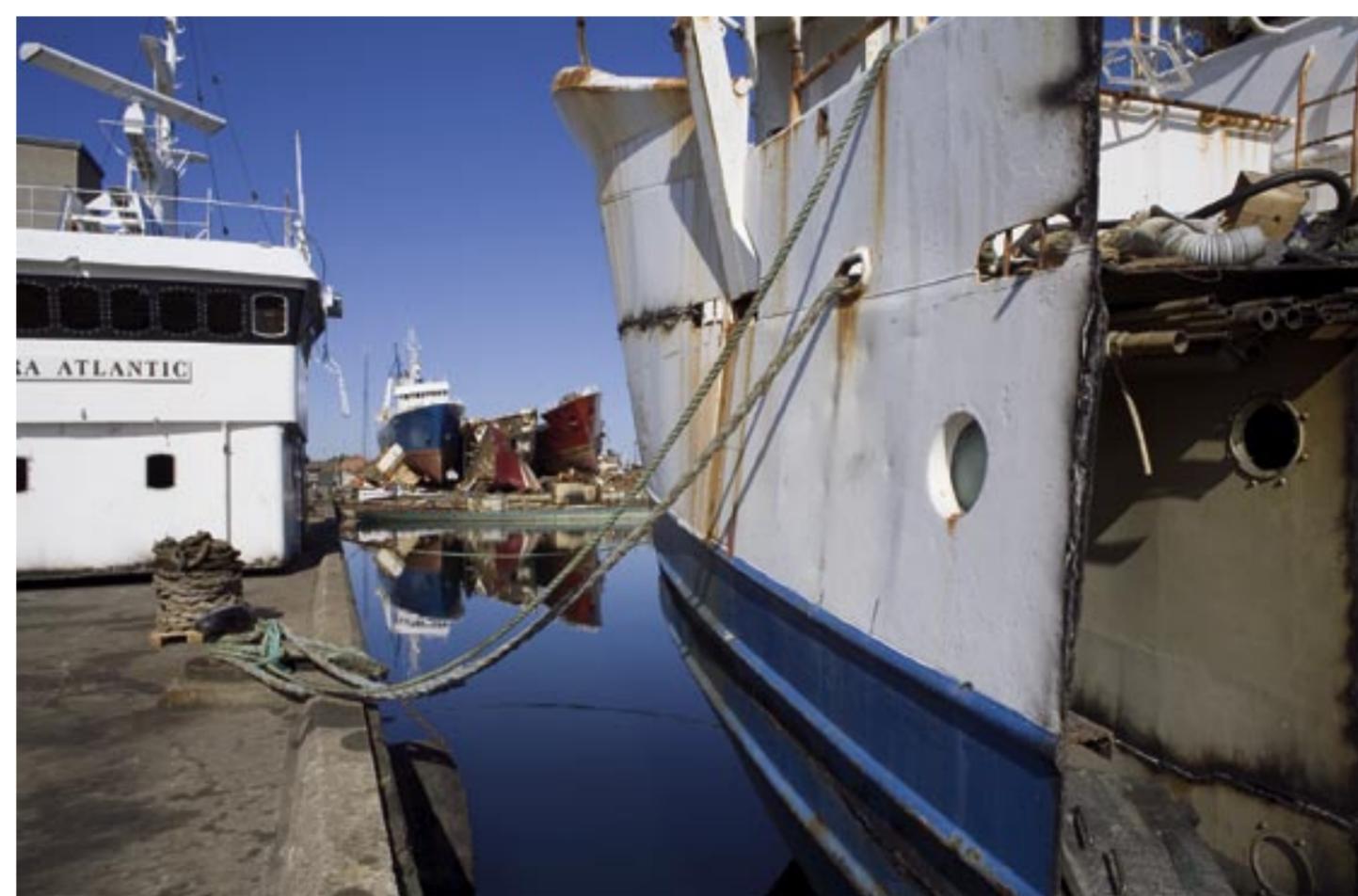
Systematik“, sagt Nielsen, „liegen uns nicht. Aber wir wissen immerhin, wo wir suchen müssen.“

Wie bei dem Anrufer aus Killybegs, der für seinen 30-Meter-Ringwadenkutter ein Bugstrahlruder sucht. Nielsen steigt in seinen Citroën und fährt ins Außenlager. Fornæs hat massenweise Bugstrahlruder, bestimmt ist etwas für den Iren dabei. Nielsen läuft mit dem Zollstock von einem Aggregat zum anderen, inspiziert Motoren, misst Querschnitte und findet vier Kandidaten. Er fotografiert sie mit seinem Handy und springt wieder in sein Auto, zurück zum Büro, eine E-Mail nach Killybegs, die Fotos als Anhang. Bis die Antwort kommt, schafft er noch drei Anfragen. Ein Norweger fahndet nach einer Ankerwinde, ein Fischer von den Färöer-Inseln braucht ein Echolot, ein holländischer Muschelzüchter einen Hydraulikkran. „Ich habe zehn verschiedene Größen, die infrage kommen“, meldet Nielsen dem Aquafarmer und schnappt sich wieder das Fotohandy. Die nächste Tour ins Außenlager, neben den Propellern und Ankern steht ein Wald von Hydraulikkranen.

Im Büro von Fornæs hängen die Trophäen erfolgreicher Abschlüsse. Eine Weltkarte, rote Fähnchen für jedes Land, in dem Kunden sitzen, viele rote Fähnchen, selbst Tasmanien und etliche Inseln der Südsee sind markiert. Nielsen zeigt auf das Foto eines Trawlers. Der Besitzer der „Anette Heinrich“ hat nur den nackten Rumpf und die Maschine neu bauen lassen, alle anderen Teile stammen von alten, von abgewrackten Schiffen. Wenn man gerade die Bagger an der Schrottpier beobachtet hat, spendet dieses Foto Trost. Es gibt ein Leben nach dem Tod.

Nielsen stellt noch den neuesten Zugang vor, einen 92 Meter langen Supertrawler aus Norwegen. Die „American Empress“, ursprünglich ein Bohrinselforsorger, ist nicht nur ein Leben abgefahren, sondern gleich drei, und jetzt erlebt sie gerade eine weitere Wiedergeburt als Forschungsschiff. Nach Stationen im Golf von Mexiko, in der Beringsee und im Nordatlantik wird sie jetzt zum Mutterschiff für Unterwasserroboter ausgerüstet. Die neuen Besitzer rechnen mit Aufträgen beim Bau der Ostseepipeline und der Erschließung der Barentssee. Fornæs tilgt nur die letzten Spuren des bisherigen Lebenslaufs, reißt die Surimi-Produktion heraus, Förderbänder, Tiefkühlkammern, die Fischmehlfabrik, das Fanggeschirr. Dann läuft die „Empress“ wieder aus. Kapitän Nielsen lächelt. Endlich, will er damit sagen, hat es ein Schiff geschafft, diesen Hafen wieder zu verlassen. ☺

Olaf Kanter ist *mare*-Redakteur für Wirtschaft und Wissenschaft – und damit für die Fischerei. Auch Andreas Große, Fotograf aus Steinberg, hat ein Faible für Fischer. Für *mare* No. 39 porträtierte er den 86-jährigen Ostseefischer Heinz Lietzow.



Das letzte Stadium gewährt ungewohnte Einblicke: In Bordwänden, die vielen Stürmen widerstanden, klaffen Krater; die Brücke wird von den Werftarbeitern abgetrennt, das Deck herausgeschnitten, die Propellerwelle gezogen. Mehr als 1000 Schiffe hat Fornæs so zerlegt

