

Tücken des Fortschritts

Die Luftkissen-Fähren zwischen England und dem Kontinent fuhren seit Jahren nur noch Verluste ein. Die Besitzer haben ihr Unternehmen nun an einige leitende Angestellte und einen Bankier verschenkt.

Die Idee war neu und schien deswegen gut. Mit Hovercraft („Schwebekraft“) sollten Reisende in nur 35 Minuten vom Kontinent nach England gelangen – 40 Minuten schneller als mit herkömmlichen Schiffen.

Als zwei Reedereien Ende der sechziger Jahre erstmals Luftkissenboote, an-

loyd, ein Ableger der schwedischen Reederei Broströms – bald mit den Tücken des Fortschritts zu kämpfen.

Der Reiz des Neuen ließ rasch nach. Immer mehr Kunden ärgerten sich über den ohrenbetäubenden Lärm der Kanalflitzer (Geschwindigkeit: fast 100 Kilometer pro Stunde) und den häufigen Ausfall planmäßiger Fahrten. Bei rauher See bleiben die Luftkissenboote nämlich an Land, während die seetüchtigere Konkurrenz dann noch fahren kann.

Um wettbewerbsfähig zu bleiben, mußten die Hovercraft-Reeder ihre Preise weitgehend an die Schiffstarife angleichen. Keineswegs gleich aber entwickelten sich die Treibstoffkosten von Schiffen und Hovercrafts: Die Flugtriebwerke der Luftkissen-Renner sind weit spritdurstiger als Schiffsmotoren.

daß über 30 Prozent aller telephonischen Reservierungswünsche nicht berücksichtigt werden konnten.

Vor etwa einem Jahr schien es, als könne Hoverspeed zumindest einen neuen Kapitalgeber gewinnen. Die staatliche französische Eisenbahngesellschaft war bereit, der Reederei ein in Frankreich entwickeltes Luftkissenboot zu überlassen, wenn sie dafür einen Firmenanteil von zehn Prozent erhalten würde.

Doch das Boot im Wert von 40 Millionen Pfund war den Briten zu unzuverlässig. Sie lehnten den Handel ab.

Vor wenigen Wochen waren die Hoverspeed-Eigner froh, die trudelnde Firma überhaupt loszuwerden. Zu einem Preis, der lediglich „nominell“ war, übertrugen British Rail und Broströms Mitte Februar ihre Anteile von je 50 Prozent auf fünf Direktoren der Firma und einen Londoner Bankier.

Die zum Nulltarif erworbene Gesellschaft hat ein Anlagevermögen von rund 80 Millionen Mark. Ihre sechs Hovercraft-Fährboote, die zwischen Dover und Calais sowie Boulogne an der französischen Kanalküste pendeln, transportieren etwa zwei Millionen Passagiere und 250 000 Autos im Jahr*.

Dennoch könnte der Besitz-Wechsel für die neuen Hoverspeed-Herren noch sehr teuer werden. Durch seine Verlustfahrten hat sich das Luftkissen-Geschwader nämlich in eine so arge Finanzklemme manövriert, daß es nur mit einem hohen Überziehungskredit über den für das Kanal-Geschäft trostlosen Winter kommen wird.

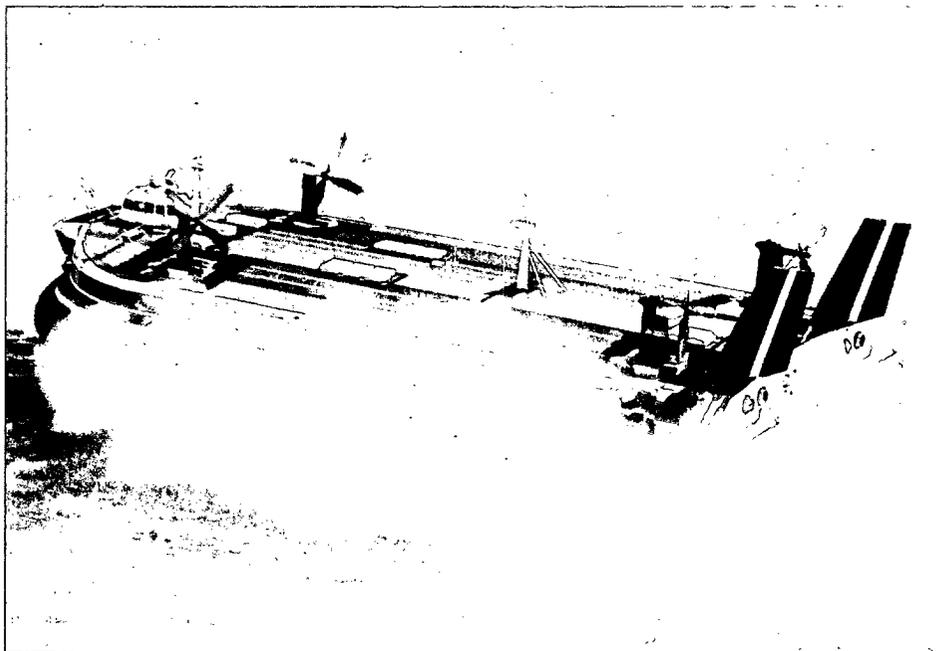
Vor wenigen Wochen hatte sich der Staatsbetrieb British Rail geweigert, weiterhin für Kredite der Hoverspeed-Hausbank National Westminster zu bürgen. Damit blieb den Reederei-Managern nur noch die Wahl, ihre Schwebefahrzeuge für immer an Land zu lassen oder durch eigene Sicherheitsleistungen über Wasser zu halten.

Andere Interessenten für die Hovercraft-Flottille, die stets nur aus den jetzt noch im Einsatz befindlichen Booten bestanden hatte, waren nicht in Sicht. Die Manager verpflichteten sich, für die überlebensnotwendigen Kredite selbst zu haften.

„Dieser Handel sichert die Zukunft von Hoverspeed“, versprach der neue Teilhaber und Verwaltungsrats-Vorsitzende Michael Keeling. Er erwarte, so der Hovercraft-Admiral, daß die Firma ihren Dienst im Sommer erweitern und noch in diesem Geschäftsjahr (bis Ende Oktober) erstmals einen Betriebsgewinn (ohne Abschreibungen) von einer Million Pfund einfahren werde.

Doch gegenüber optimistischen Prognosen im Hovercraft-Fährgeschäft ist besondere Vorsicht angebracht: Bislang haben sich solche Voraussagen noch stets als falsch erwiesen. ♦

* Vier Boote fassen 280 Passagiere und 37 Autos je Fahrzeug, die restlichen haben eine Kapazität von 424 Personen und 53 Autos.



Hoverspeed-Luftkissenboot: Bei rauher See an Land

getrieben von vier Rolls-Royce-Turbinen, im regelmäßigen Fährdienst über den Ärmelkanal schweben ließen, war die Kundschaft zunächst begeistert. Die Hovercraft-Pioniere, eine britische und eine schwedische Reederei, freuten sich über den Andrang auf ihre Boote.

Die Preise für die Überfahrt wurden 25 Prozent über die Tarife der langsameren Konkurrenz gesetzt. Die Geschichte des Seetransports schien um eine einträgliche Variante bereichert.

Inzwischen aber sind die Zwitterfahrzeuge – halb Schiff, halb Flugzeug – auf dem Bauch gelandet: Das technische Wunderwerk ist wirtschaftlich so unattraktiv geworden, daß die Besitzer ihre Luftkissenboote samt übrigem Firmeninventar zum Nulltarif an einige leitende Angestellte und einen Bankier abgetreten haben.

Nach den Anfangserfolgen hatten die Hovercraft-Reeder – die British-Rail-Tochter Seaspeed und die Firma Hover-

Das war schon nach der Ölpreis-Explosion von 1973/74 ein schwerer Wettbewerbs-Nachteil. Doch weit ärger noch wurden Seaspeed und Hoverlloyd gebeutelt, als ihre zwei größten Konkurrenten, die private englische Fährreederei Townsend Thoresen und die British-Rail-Tochter Sealink, während der zweiten Ölsteuerung 1980 auch noch einen erbitterten Tarifkrieg ausfochten.

Die in diesem Verdrängungswettbewerb klar unterlegenen Luftkissenboot-Reedereien schlossen sich im Herbst 1981 zur neuen Gesellschaft Hoverspeed zusammen. Frohgemut verkündeten die vereinten Hovercraftler, im nächsten Geschäftsjahr würden sie einen Gewinn von zwei Millionen Pfund erzielen.

Tatsächlich aber konnten die Luftkissenfahrzeuge auch nach der Fusion nicht aus der Verlustzone schweben. Zu den Kostennachteilen kamen Managementfehler: Das Buchungssystem der neuen Gesellschaft war zunächst so chaotisch,