

Klangwelt zaubert, ist keine studiotech-nische Illusion. Die Band schießt eben nicht, wie üblich, auf Schallplatten-ruhm, sondern lebt für Live-Musik vor Publikum — eine fast vergessene musi-kalische Tugend.

Seine vierte LP nahm Pat Metheny 1978 völlig allein auf, mit vielen Überspielungen: „New Chautauqua“. „Auch wenn davon nur 10 000 oder 15 000 Stück verkauft werden“, dachte er dabei „an nichts anderes als an die Tage meiner Kindheit“. Heraus kam eine „Country-Platte“ in der Tradition des amerikanischen Mittelwestens, aber eindeutig von einem Jazzler.

Der Titel der privaten Rückbesin-nung bezeichnet sein Programm. Me-theny: „Chautauqua hießen eine Hand-voll Jungs, die in den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts durch Missouri tingel-ten und in Oklahoma und Texas zum Tanz aufspielten. Sie waren Musiker, Vagabunden, die einmalige Gastspiele gaben. Mein Urgroßvater gehörte zu ih-nen.“

Metheny hat sich trotz seines enor-men Talenten nie als unsolidarischer, narzißtischer Gitarrist erwiesen. Seine Eitelkeit ist produktiv und nicht bloß selbstbezogen: Er macht aus der Gitar-re „keine Religion“. Sein Wunsch-Instrument wäre, hätte er noch einmal die Wahl, das Klavier.

Und so drängt sich auch ein Ver-gleich auf — nämlich der mit dem Pia-nisten Keith Jarrett. Auch Jarrett reha-bilitierte das „Schöne“ gegenüber der Konstruktion, setzte in öffentlicher Im-provisation Eindrücke um, die jeder in sich trägt. Spuren von Klassik, Pop, Rock, Blues verschmolzen bei ihm auf der Grundlage ursprünglicher Jazz-Ambitionen zu Klang-Gebilden von eigener Authentizität:

Jarrett traf damit die Grenz- und Ver-lustererfahrungen ganz verschiedener Gruppen von Musikfans, schuf der Sentimentalität eine Aura. Das „Köln Concert“ aus dem Jahre 1975 (wie Me-thenys Platten bei der Firma ECM er-schienen) erreichte nach Jazz-Maßstä-ben eine Traum-Auflage: über 500 000 Stück.

Aber die Sentimentalität des 34jähri-gen Piano-Virtuosen Jarrett ist für den neun Jahre jüngeren Gitarren-Virtuo-sen Pat Metheny bereits Historie. Für ihn ist der Status quo in der Musik kein Grund zur Klage, er nutzt Tradi-tionen für ein neues Jazz-Traumland, ist optimistisch.

Und das kann er sein: Auf der neue-sten LP, „American Garage“, beweist die Pat Metheny Group gleich mehr-fach, daß auch die Synthese aus Jazz und Rock nicht in kopflastiger Reiß-brett-Musik enden muß, sondern ge-tränkt sein kann von Lust und Erotik — den ursprünglichen Motoren des Jazz und des Rock.

Wolfgang Spindler

AUTOMOBILE

Gestreckter Galopp

Am Auto sollen Amerikas Mais-Farmer genesen: Herkömmliche Motoren können aus „Biomasse“ gewonnenen Alkohol verdauen. Übertriebene Hoffnungen aber sind verfrüht.

Mit einem verblüffend anmutenden Plan, trotz Benzinmangels mobil zu bleiben, überraschte Amerikas stellvertreter Außenminister Warren Christopher letzte Woche viele Autofahrer: Kräfte, die im Mais Korn schlummern, sollen künftig die Räder am Rollen halten.

Fünf Millionen Tonnen des nahrhaf-ten Getreides, ursprünglich als Mast-futter für Sowjetvieh vorgesehen, sollen nun — nach dem Getreide-Embargo gegen die Sowjet-Union — zu Kraft-stoff für Automobile verarbeitet wer-den, so die Verlautbarung aus Was-hington. Die Menge erbrächte eine flüssige Ausbeute von 1,75 Milliarden Litern — genug, um den Bedarf aller amerikanischen Autofahrer für neun-einhalb Tage zu decken.



Methanol-Tanksäule in West-Berlin
Die Hälfte der Bundesrepublik ...

Zugleich avisierte der Verkünder so guter Botschaft ein großangelegtes Pro-gramm mit dem Ziel, künftig aus Mais und anderen biologischen Substanzen Kraftstoff herzustellen.

Es handelt sich dabei zwar nicht um eine Umwandlung in Benzin, wie man-che Autofahrer zunächst annahmen, sondern um die Herstellung von Alko-holkraftstoff. Er wird von den her-kömmlichen Automotoren im Prinzip auch ohne weiteres verkräftet.

Automobilisten aber, die ihre Ben-zinnöte durch die „Schnapsidee“ aus Washington schon überwunden wähn-ten, wurden wenig später ernüchtert. „Viele Jahre noch werden wir darauf warten müssen“, erläuterte Robert Wil-mouth, Präsident der Handelskammer in Chicago, bis die angekündigte Pro-

duktion alkoholischer Treibstoffe auf dem Maismarkt spürbar werde.

Die Idee, Alkohol in den Tank zu packen, wird von den Automobil-Inge-nieuren schon seit eitlichen Jahren ven-tiliert — die technischen Probleme, die dabei auftraten, sind gemeistert.

Es handelt sich um die beiden Alko-hole Äthanol und Methanol, die sich aus „Biomasse“ gewinnen lassen: Zuk-kerrohr und Zuckerrüben wären als Rohstoffe ebenso geeignet wie Mais, Kartoffeln, Holz oder auch (soweit er Kohlenwasserstoffe enthält) Müll.



Methanol-Testfahrer Glotz
... mit Rüben bepflanzen?

Den Anstoß, die Alkoholtreibstoff-Entwicklung voranzutreiben, gab schon die erste Energiekrise 1973. Seither werden mehrere Programme dieser Art in der Bundesrepublik fi-nanziert, so vom Bonner Forschungs-ministerium und bei fast allen großen Automobilfirmen, von VW bis Opel und Daimler-Benz.

Geschluckt wird das Mais- oder auch Kartoffel- oder Zuckerrohrdestil-lat von jedem konventionellen Otto-Motor, ohne daß die Technik verändert werden muß. Allerdings ist es erforder-lich, Leitungen aus Gummi und Pla-stik, etwa wie die Treibstoffzuführung, auszuwechseln. Sie halten den aggressi-ven Kräften des Alkohols nicht stand.

Zum gewohnten Straßenbild gehören sie einstweilen noch nicht — doch im Rahmen des Bonner Forschungspro-gramms gibt es schon über 50 Metha-nol-Tankstellen in der Bundesrepublik. Taxis und Behördendienstfahrzeuge, einige private Pkw-Besitzer und bei-spielsweise der West-Berliner Wissen-schaftssenator Peter Glotz fahren mit dem heißen Gemisch: in aller Regel

mit einem Zusatz von 15 Prozent Methanol zum handelsüblichen Benzin.

Diese Mischung erscheint den Technikern vielversprechender als reiner Alkohol im Tank: Der Nachteil des Alkohols — sein gegenüber dem Benzin um etwa die Hälfte geringerer Heizwert — macht sich in der Mixtur kaum mehr nachteilig bemerkbar. „Beschleunigung und Autobahn-Tempo“, so der Hamburger Autotester Peter J. Glodschey, „leiden nicht unter dem gestreckten Benzin.“

Reinen Alkohol in den Tank zu füllen, entschlossen sich vorerst nur die Brasilianer. Schon jetzt fahren in Brasilien mehr als 800 000 Autos mit Alkohol oder Alkoholzusatz, gewonnen aus Zuckerrohr. Jeder Alkoholfahrer läßt eine Fuselfahne hinter sich. Manchmal, so berichtete ein Reisender, „hängt über São Paulo eine Schnapswolke“.

Deutsche Techniker hingegen sehen im Alkohol aus Biomasse vorerst allenfalls ein Zubrot: Wollte man alle 22 Millionen bundesdeutschen Autos mit Alkohol speisen, so müßte die halbe Republik („Zeit-Magazin“: „einschließlich der Autobahn-Mittelstreifen“) in ein Zuckerrübenfeld verwandelt werden.

An dem Bio-Rohstoff würde es den Amerikanern nicht einmal mangeln — doch der Verwirklichung so ehrgeiziger Pläne, wie die Carter-Administration sie jetzt verkündete, stehen noch andere Hindernisse im Wege. Schon jetzt arbeiten Amerikas Alkoholbrennereien am Rande ihrer Kapazität. Die Anlage neuer Produktionseinrichtungen würde mindestens zwei Jahre erfordern.

Mehr als 500 Millionen Dollar müßten in den USA investiert werden, um den Alkoholausstoß bis zum Jahre 1985 zu verdreifachen, wie es das Konzept der Regierung in Washington vorsieht.

Im amerikanischen Mittelwesten gab es Mitte des letzten Jahres schon an die 1000 Tankstellen, die das Alkohol-Benzin-Gemisch („Gasohol“) verkauften. Neuerdings wird auch in der Umgebung von New York schon Gasohol abgegeben, doch durchweg um einige Cents teurer als handelsübliches Benzin.

Denn einstweilen sind die Herstellungskosten für den Benzinersatz noch erheblich. Und fraglich ist auch, ob so hochwertige Ausgangsprodukte wie Mais oder andere Getreidearten für die Spritgewinnung günstig sind. Eine beträchtliche Energiemenge muß dabei, in Gestalt von Kunstdünger, mit der Bewirtschaftung durch den Farmer und beim Destillationsprozeß zunächst hineingesteckt werden.

So wird die Maiskolben-Idee, zur Beruhigung der aufgebracht Getreidefarmer ins Spiel gebracht, Amerikas Energieprogramm auf lange Sicht nicht bewältigen können: In den Furchen der Maisfelder liegt Amerikas Energiezukunft nicht.

TECHNIK

Hochspannung unter Wasser

Die Energie-Reste werden zusammengekratzt: Auf einer künstlichen Insel in der Nordsee wollen deutsche Firmen aus schlechtem Erdgas Strom erzeugen.

Als der Grund der Nordsee verteilt wurde, ging die Bundesrepublik ärmlich aus. Während vor allem Norweger und Briten reiche Öl- und Gasvorkommen anzapfen konnten, stieß etwa die Bohrinself „Mr. Louie“ im deutschen Meereszipfel nördlich von Borkum nur auf eine Blase, die nichts als Stickstoff enthält.

Doch Erhard Keltsch, ehemals Chef der Nordwestdeutschen Kraftwerke AG (NWK), hatte da eine Idee: Mit Gas, dessen Lager so unergiebig sind oder dessen Gehalt an brennbarem Methan derart gering ist, daß die Verfrachtung an Land mittels Tankern oder Pipeline unwirtschaftlich wäre, ließe sich doch an Ort und Stelle noch Turbinen treiben.

Nun, da die Schwemme billiger Energie abebbt, sollen solch bescheidene Ressourcen tatsächlich genutzt werden. Die NWK planen, zusammen mit der BP-Tochterfirma Gelsenberg AG und der Deutschen Babcock AG, ein Kraftwerk auf hoher See.

Mehr als eine halbe Milliarde Mark wird das Unternehmen „Epos“ (Electrical Power on Sea) erfordern, das allerdings vom Bundesforschungsministerium gefördert wird. Damit soll eine Technologie erprobt werden, mit der die Deutschen vorerst konkurrenzlos wären.

Weit vor der ostfriesischen Küste, etwa 80 Kilometer westlich von Helgoland, soll eine Demonstrationsanlage auf einer künstlichen Insel schlechtes Erdgas in wertvolle Elektrizität — vorgesehene Leistung: 350 Megawatt — verwandeln. Ein Unterseekabel, zum Schutz vor Ankern und Schleppnetzen einen Meter tief im Meeresgrund verlegt, würde den Strom ins westdeutsche Netz einspeisen.

Wie die großen Bohr- und Förderplattformen soll die Epos-Anlage an Land vorfabriziert und dann zum Einsatzort geschleppt werden. So könnte

