

# Der Flug nach Europa endet in Karatschi

Der internationale Flug-, Schiffs- und Bahnverkehr in der Energiekrise

Sie waren gewöhnt, aus dem vollen zu schöpfen, jetzt zwingt der Energie-Notstand auch sie zur Sparsamkeit: die Herren über den Weltverkehr zu Wasser, in der Luft und auf der Schiene.

Wie zu Kriegszeiten liegen Riesenhäfen im Dunkel, Reisende bibbern in kühlen Coupés, und so manche Eisenbahngesellschaft wünscht sich Dampflok-Zeiten zurück.

Die Flugpläne des internationalen Luftverkehrs sind dünner geworden, Düsenriesen müssen langsamer fliegen, um Treibstoff zu sparen, die ersten Opfer der Sparmaßnahmen werden zu Weihnachten arbeitslos.

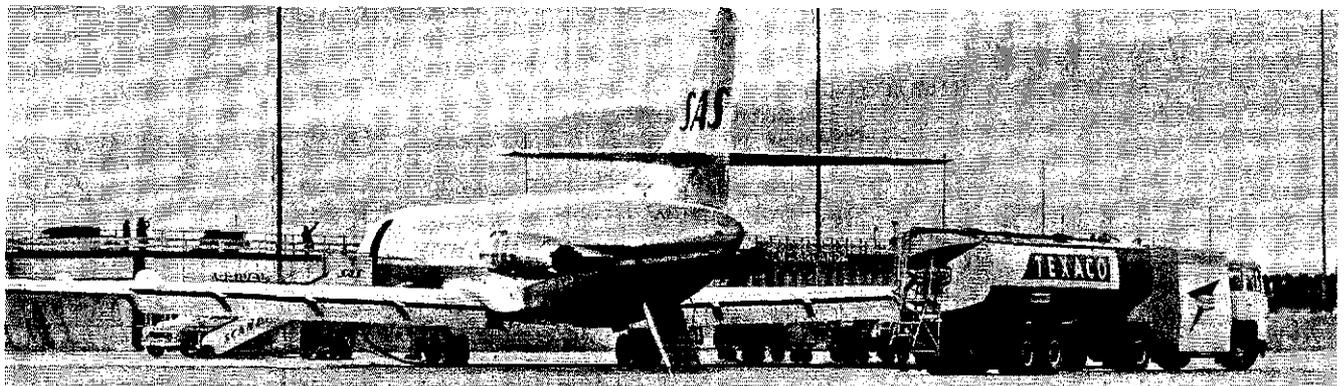
Frachter, Tanker und Musikdampfer liegen in den Welthäfen fest, weil sie

um so Treibstoff einzusparen. Die Swissair etwa läßt pro Stunde 90 Sekunden langsamer fliegen, die belgische Sabena, die Lufthansa und die Air France haben ihre Piloten angewiesen, ihre Ziele mit drei Prozent weniger Tempo als üblich anzusteuern.

Die South African Airways hilft sich aus der Energieklemme, indem sie in ihren Boeings 727 und 737 die Sitzreihen von fünf auf sechs Plätze streckte. In England sparen die British Airways mit 42 Fernflug-Streichungen, Maschinen der größten britischen Chartergesellschaft, „Laker Airways“, fliegen höher, langsamer und rollen, nur noch von einer Düse (oder einem Propeller) angetrieben, zur oder von der

Bei der wegen häufiger Abstürze um ihr Ansehen besorgten Japan Air Lines (JAL) hieß es noch im November: Keine Kürzung der internationalen Linienflüge. Seither hat JAL gestrichen: zehn Flüge nach Honolulu, drei nach San Francisco, drei der ursprünglich vier wöchentlichen London-Trips über die Polar-Route. Fünf von sechs Flügen nach Paris enden neuerdings in Rom, eine andere Europa-Verbindung in Karatschi.

Die Schifffahrt ist nicht minder in Not. Von Vancouver aus konnte die „Arcadia“ der britischen P & O-Linie nicht zur Pazifik-Kreuzfahrt ablegen, weil es kein Bunkeröl, aber auch keine



SAS-Maschine beim Auftanken: Treibstoff sparen, wenn die Besatzung hungert

nicht ausreichend für die Reise bunkern können; der Transport von Waren und Personen, von Staats- oder Privatmanagern gelenkt, ist durch die Energie-Verknappung empfindlich getroffen — rund um die Welt.

Die Luftfahrt Amerikas, so hat es die Regierung verfügt, muß mit einem Viertel weniger Sprit auskommen als geplant. 1000 von 13 800 täglichen Flügen wurden daraufhin von den 25 Luftfahrtgesellschaften bisher gestrichen, ab 7. Januar kommen weitere 1600 hinzu. 950 000 von ursprünglich fünf Millionen im Jahr 1974 beabsichtigten Flügen werden nach Rechnung von Experten ausfallen, 275 Maschinen sollen aus dem Verkehr gezogen werden.

Pan American World Airways will in den nächsten Tagen tausend Angestellte entlassen. Schon im Januar werden nach einer Schätzung der „Air Transport Association“ 25 000 von insgesamt 300 000 Beschäftigten der US-Flugunternehmen ihren Job verlieren.

Fast alle internationalen Unternehmen drosseln die Fluggeschwindigkeit,

Start- und Landebahn. Luftfahrt-Minister Heseltine hat private Sonntagsflüge einschließlich des Anschleppens von Segelflugzeugen verboten. Erhoffte Treibstoffersparnis bis zum Jahresende: 17 Prozent oder 55 000 Tonnen.

Die nordische SAS hat Flüge nach den USA, Fernost, aber auch nach Kairo, Beirut und Tel Aviv eingestellt. Nur noch am 23. Dezember und am 6. Januar wird die bislang wöchentlich verkehrende Maschine von Kopenhagen nach Tel Aviv starten — für Weihnachtswanderer, die ins Heilige Land wollen.

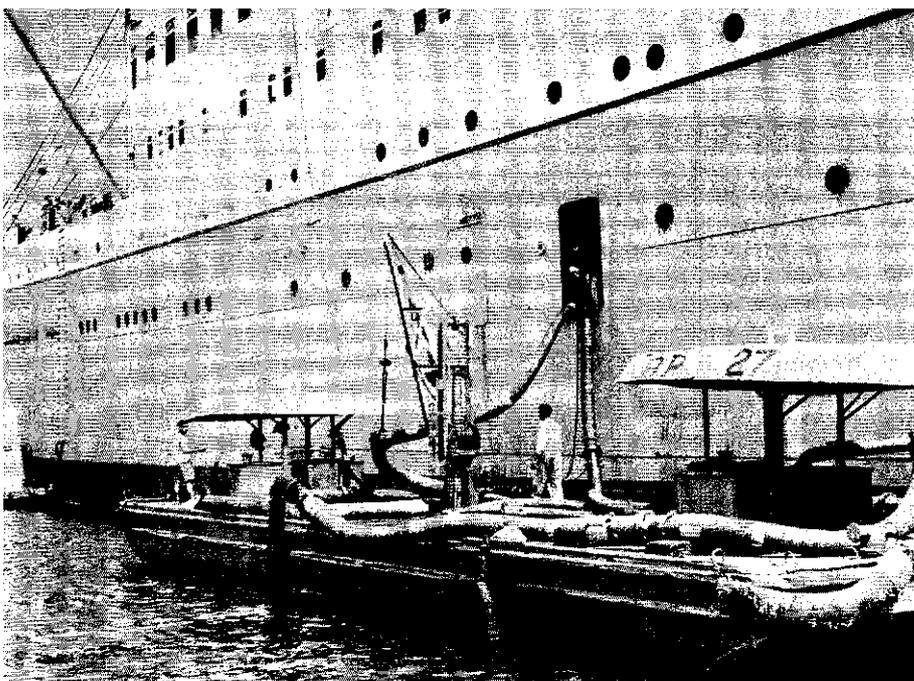
Von den Skandinaviern stammt der wohl originellste Spartip bei der Fliegerei: Jährlich rund 50 000 Kilo Treibstoff könnten gespart werden, wenn sich jedes Besatzungsmitglied zwei Kilo Körpergewicht abhungert.

Besonders rigoros sparen die Japaner, allen voran die innerjapanische ANA. Sie wird in Zukunft ihre Piloten nicht mehr in Flugzeugen, sondern nur noch in Simulatoren schulen. ANA-Maschinen rollen nicht mehr mit eigener Kraft von und zur Start- und Landebahn, sie werden geschleppt — was 0,7 Prozent des Treibstoffs einsparen soll.

Passagiere gab. In New York wird die „Volendam“ der Holland-Amerika-Linie zur geplanten 75-Tage-Kreuzfahrt in die Südsee und rund um Südamerika die Leinen aus Treibstoffmangel gar nicht erst losmachen.

Stärker noch als die Passagier-Schifffahrt ist das Frachtgeschäft getroffen. Auf der einen Seite sinken die Frachtraten im Tankergeschäft — es gibt zu viele Tanker für zu wenig Öl. Auf der anderen Seite steigen die Preise bei Stückgut und Kohle, weil es in den wichtigsten Bunkerhäfen kaum oder kein Öl mehr gibt. Wohl erhalten die Schiffe in ihren Heimathäfen in der Regel noch reichlich Treibstoff, unterwegs indes wird die Versorgung schwierig, da lokale Behörden das Öl entweder stark rationieren oder nur an eigene Schiffe ausgeben.

Fünf voll mit Rohöl beladene Tanker lagen in der vergangenen Woche am Persischen Golf und konnten nicht ablegen — aus Ölmangel. Wichtige Bunkerhäfen wie Durban, Kapstadt, Las Palmas und Singapur haben entweder gar keinen Treibstoff mehr oder nur geringe Mengen. Ein Frachter mit einer Kohleladung für Japan blieb in Panama liegen, weil er nur 55 statt der benö-



**Bunkerder Frachter, Dampflok  
Verlust bei halber Fahrt**

tigten 1000 Tonnen Treibstoff tanken konnte.

In England wird den Reedereien zehn Prozent weniger Treibstoff zugeteilt, die britische Handelsflotte läuft mit halber Fahrt. Die britische Schiffsfahrts-Kammer rechnet damit, daß in den nächsten Tagen die ersten Schiffe aufgelegt werden. Denn was Tanker oder Frachter bei halber Fahrt an Treibstoff sparen — bis zur Hälfte des Normalbedarfs —, kostet Zeit und damit, gerade in der Schifffahrt, Geld.

Französische Reeder helfen sich selbst, indem sie mit Bunkeröl beladene

Tanker vor allem in den französischen Übersee-Departements und -Territorien stationieren wollen, um französische Schiffe zu betanken. Die höheren Kosten, etwa 25 Prozent, würden wesentlich unter den bis zu 150 Prozent gestiegenen Bunkeröl-Raten auf dem freien Markt liegen.

Ebenso wie in der Bundesrepublik leidet in Italien besonders die Fischerei unter Verknappung. Dieselöl für Schiffe hat sich in den vergangenen Wochen von 17 auf 51 Lire pro Liter verteuert, mehrere tausend von rund 20 000 Fangschiffen laufen seit Wochen nicht mehr aus.

Brennstoff für Hin- und Rückreise müssen die Frachter unter israelischer Flagge mitnehmen, da sie in mehreren europäischen Häfen, Marseille und Genua beispielsweise, nicht betankt werden. Wohl werden bei der gemeinhin von 20 auf 16 Knoten herabgesetzten Fahrgeschwindigkeit 15 Prozent Treibstoff gespart, doch gefährdet die langsame Fahrt den für Israel wichtigen Zitrus-Export.

Am härtesten betroffen sind die Japaner, obschon das japanische Industrie- und Außenhandelsministerium die Reedereien von der zehnprozentigen Ölkürzung ausgenommen hat, die für alle übrigen Industriezweige gilt.

Schon Anfang Dezember meldete der japanische Reeder-Verband über 70 Streichungen auf Linienrouten, und die Zahl der Schiffsbewegungen von Japan nach Pakistan, Indien, in die Karibik, nach Südamerika und an die Westküste Südamerikas ist auf die Hälfte gesunken. Ansonsten werden auf den Hochseeschiffen zehn Prozent der Knotenzahl gedrosselt, um so den Energiebedarf zu verringern.

In der vergangenen Woche zeichnete sich eine Verschärfung der Lage ab, als die Raffinerien und Großhändler einen

Versorgungsrückgang mit Schiffstreibstoff allein für Dezember um 30 bis 40 Prozent ankündigten. Das, so der japanische Reeder-Verband, werde — mit Ausnahme der Tankerflotte — zur Einstellung von 60 bis 80 Prozent aller japanischen Hochseefahrten führen.

\*

Bei den Eisenbahnen hat die Ölverknappung bewirkt, daß die Chefs hochentwickelter Gesellschaften, die schon weitgehend auf Elektro- und Dieselantrieb umgestellt haben, neuerdings neiderfüllt auf die Dampflok ihrer weniger modernisierten Nachbarn blicken. Eine Ausnahme sind die Schweizerischen Bundesbahnen, die über das bestelektrifizierte Schienennetz der Welt verfügen — von den 1173 Zugmaschinen werden 1068 elektrisch, nur 104 thermisch angetrieben — und die ihre elektrische Antriebsenergie zum überwiegenden Teil aus Wasserkraftwerken gewinnen.

Weniger glücklich sind augenblicklich die Holländer über ihre hochmoderne Eisenbahn. Vor zwei Wochen beschloß Holland, den Abbau von Kohle zu beenden. Doch obschon die Diesel- und Elektroloks der Holländer viel der kostbar gewordenen Energie verbrauchen — sparen müssen sie nicht. Nach der drastischen Rationierung von Benzin für Autofahrer ab 7. Januar rechnet die Niederlandse Spoorwegen mit 40 Prozent mehr Passagieren.

Die Deutsche Bundesbahn hat für Züge und Betriebsräume eine zehnprozentige Einsparung an Energie und Heizung eingeführt. Lokführer müssen Leerlauf vermeiden, und durch die auf ein Sicherheitsminimum reduzierte Beleuchtung aller Bahnanlagen hofft die Bahn, ihre eiserne Reserve von 4000 Tonnen Diesel schonen zu können.

Um 20 Prozent kältere Züge fahren durch Belgien, die Lichtreklame in den Bahnhöfen wird von 22 Uhr bis 5 Uhr morgens ausgeschaltet. Die meisten Bahnhöfe bleiben warm, sie werden mit Erdgas beheizt, aber auf einen besonderen Luxus müssen die Großstädter verzichten: Der bei den großen Stationen obligate Warmluftvorhang ist gelüftet.

In Südafrika, dem Land der billigen Kohle, werden derzeit die Dampflok reaktiviert. 2200 der qualmenden, rußenden Maschinen werden mit Vorrang gegenüber den 1370 Elektro- und 606 Diesellokomotiven aufs Gleis geschickt.

Wegen der düsteren Energie-Zukunft haben japanische Planer im Verkehrsministerium ihr Lieblingsprojekt vorerst aufgegeben: ein das ganze Land überziehendes Streckennetz für „Shinkansen“ — die energieverschlingenden Super-Expresszüge. Ein Sprecher des Tokioter Verkehrsministeriums zum SPIEGEL: „Der Ausbau des konventionellen Schienennetzes ist wegen der Energie wirkungsvoller und für die Nation bekömmlicher.“