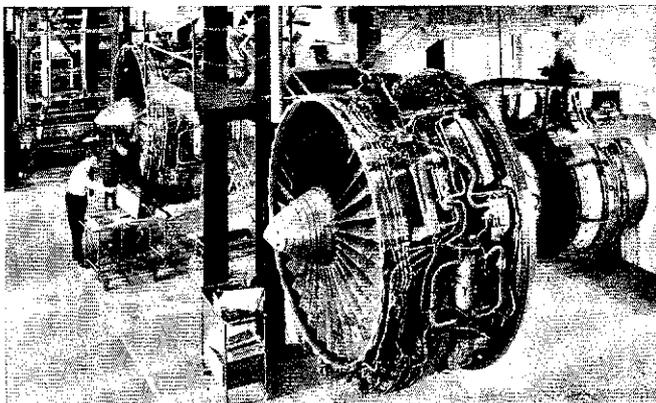


Verläßt Shell Italien?

Der staatliche italienische Erdölkonzern Eni will die drei Raffinerien und über 4000 Tankstellen der italienischen Shell-Tochter für 450 Milliarden Lire (etwa zwei Milliarden Mark) übernehmen. Shell Italiana scheint zur Aufgabe des italienischen Marktes bereit, weil die Firma dort zuletzt große Verluste verbuchte (Defizit 1972: 47 Millionen Mark) und weil erwartet wird, daß bei einer Verschärfung der Ölkrise die Privatkonzerne künftig einen schweren Stand gegen die Eni haben werden. Allerdings will der Staatskonzern Eni das Shell-Netz nur kaufen, wenn er die notwendigen zehn Millionen Tonnen Rohöl jährlich erhält, um die zusätzlichen Tankstellen und Raffinerien zu beliefern. Nach einer Meldung des New Yorker Fachblattes "Petroleum Intelligence Weekly" ist diese Frage nun geklärt: Persien, schreibt das Blatt, habe mit Eni einen entsprechenden Liefervertrag abgeschlossen. Nach der British Petroleum, die im Mai dieses Jahres ihren italienischen Besitz aufgegeben hatte, wäre Shell der zweite internationale Ölkonzern, der Italien verläßt.

RR setzt auf Sowjets

Für das Rolls-Royce-Düsentriebwerk RB. 211 – dessen riesige Entwicklungskosten 1971 zum Bankrott und zur anschließenden Verstaatlichung der Motoren- und Triebwerkabteilung des britischen Renommier-Unternehmens geführt hatten – hoffen die RR-Manager nun die Sowjets als Käufer zu gewinnen. Eine sowjetische



Rolls-Royce Triebwerk RB. 211

DIE GROSSEN UND...

Erforderliche Kraftstoffmenge, um eine Tonne Fracht 100 Kilometer weit zu transportieren:

BOEING 747
Frachtversion, 61 t Nutzlast  27,6
Liter

1,8 LKW
25 t Nutzlast 

Erforderliche Kraftstoffmenge, um einen Passagier 100 Kilometer weit zu befördern:

CONCORDE
128 Passagiere  8,4
Liter

BOEING 747
358 Passagiere  4,6

2,6 MITTELKLASSE-PKW
6 Passagiere 

DIE KLEINEN SCHLÜCKER

1,0 GÜTERZUG
200 t Nutzlast 

0,6 STANDARD-LINIENBUS
44 Passagiere 

0,8 BINNENFRACHTSCHIFF
1350 t Nutzlast 

0,6 FERENZUG
850 Passagiere 

0,3 MEHRZWECKFRACHTER
14000 t Nutzlast 

0,4 NAHVERKEHRSZUG
1000 Passagiere 

0,1 MASSENGUTFRACHTER
40000 t Nutzlast 

berechnet für maximale Kapazitäts-Auslastung bei Personenbeförderung nach Sitzplätzen

DER SPIEGEL

Passagiere im Nahverkehrszug fahren – gemessen am Kraftstoffverbrauch – am wirtschaftlichsten. Zu dritt reisen Bundesbürger im Mittelklasse-Pkw angesichts der Energieknappheit ökonomischer als mit dem Flug-

zeug. Der riesige Spritverbrauch des Überschall-Jets Concorde könnte alle Hoffnungen zunichte machen, ihn jemals rentabel fliegen zu lassen. Güter werden am sparsamsten mit Massengutfrachtern transportiert.

Delegation informierte sich jetzt bei Rolls-Royce über die technischen Einsatzmöglichkeiten der Düse. Bisher rüstet der US-Flugzeugkonzern Lockheed seine dreistrahlige Großraum-Passagiermaschine TriStar mit dem RR-Triebwerk aus. Die Sowjets denken daran, die RB.211-Düse möglicherweise für eine neue Generation eigener Flugzeugtypen zu kaufen, die derzeit entwickelt wird. Überdies zeigten die Sowjets auch bereits Interesse an Boeings 747 und würden es nach Expertenmeinung vorziehen, wenn in den Jumbo-Jet statt amerikanischer Triebwerke die

RR-Düsen eingebaut würden. Rolls-Royce (1971) und Boeing prüfen daher schon seit einiger Zeit diese Möglichkeit. Die Sowjets wollen die RB.211-Düse womöglich auch als Antriebsaggregat für Kraftwerke und als Pumpe für Pipelines einsetzen.

US-Touristen bleiben aus

Europa-Reisen werden für amerikanische Touristen immer unattraktiver. Von der Abwertung des Dollar und steigenden Preisen in den klassischen Reiseeländern Europas verschreckt, reisten im September und Oktober zwölf Prozent weniger Amerikaner in die Alte Welt als in den vergleichbaren Monaten 1972. Auch für die Zukunft rechnen amerikanische Reisebüroexperten mit einem Anhalten des Abwärtstrends. Unsicherheiten über die Wirtschaftsentwicklung in den USA und die Ölversorgungslage sowie bereits angekündigte Preiserhöhungen im Nordatlantikflugverkehr bremsen die Reiselust der Amerikaner. Demgegenüber zieht es immer mehr Europäer und Japaner nach Amerika. Ihre Zahl stieg in den ersten acht Monaten auf 2,4 Millionen – 26 Prozent mehr als in den ersten acht Monaten 1972.

Börsenspiegel

Papier der Woche

Nach sieben dividendenlosen Jahren mutet die Bayerische Wolledecken-Fabrik Bruckmühl ihren Aktionären jetzt auch noch einen Kapitalschnitt (Verhältnis 4:1) zu. Bei 135 Mark war die Kursnotiz an der Münchner Börse am 14. November ausgesetzt worden. Letzten Dienstag sackte sie auf 80 Mark. Noch im Frühjahr hatten die Anleger 365 Mark je Aktie gezahlt. Die Kapitalzusammenlegung und eine geplante anschließende Wiedervermehrung des Grundkapitals auf 4,75 Millionen Mark wurden notwendig, nachdem die Firma 1971 und 1972 Verluste von insgesamt 3,1 Millionen Mark gemacht hatte. Über die Verluste im laufenden Jahr liegen noch keine Angaben vor, sie müssen aber mehr als die Hälfte des Grundkapitals betragen, da sonst kein Kapitalschnitt möglich wäre. Großaktionäre des glücklosen Unternehmens sind Wilhelm und Georg Schaeffler, die zu den größten Herstellern von Teppichböden in Europa gehören. Die Unternehmer wollen den freien Aktionären ein Abfindungsangebot unterbreiten.