

wurde der Reform-Vorschlag verworfen.

Nur die französischsprachigen Kantone Waadt, Neuenburg und Genf votierten mehrheitlich mit Ja; sie waren auch die ersten, die ihren Frauen das Stimmrecht in Kantons- und Gemeindeangelegenheiten gaben. 1966 folgte der Kanton Basel-Stadt.

Ein konservatives Aktionskomitee warnte zwar: Die „plumpe politische Gleichstellung von Mann und Frau“ sei ein „Irrweg“. Aber immer mehr Kantone beschränkten ihn.

Acht der 25 schweizerischen Bundesländer sind freilich noch weiße Flecke auf der Frauenrechts-Landkarte: Aargau, Schaffhausen, Uri, Schwyz, Zug, St. Gallen, Appenzell-Innerrhoden und Appenzell-Außer-rhoden. Deren kantonales Staatsrecht wurde auch durch das Votum vom 7. Februar nicht berührt: Bei dem Entscheid vom Sonntag ging es (außer in Schwyz) nur um das Stimmrecht im Bund.

Keine der Landesparteien sträubt sich mehr gegen die grundlegende Reform. Nur noch Freischärler aus bäuerlichen Gebieten opponieren — so die „Aktion gegen das Frauenstimmrecht“ des Aargauers Markus Herzig. Wegen der „größeren Passivität der weiblichen Natur und der Inanspruchnahme der Frau durch ihre natürlichen Lebensaufgaben“ soll Politik — laut Herzig — auch weiterhin Männersache bleiben.

Viele Schweizer Herrenmenschen, die noch immer gegen das Frauenstimmrecht streiten, haben unterschwellig Angst vor weiblicher Übermacht. Denn 1,9 Millionen stimmberechtigter Damen, fürchten sie, könnten aus Rache für vergangenes Unrecht den 1,6 Millionen Herren das Wahlrecht verkürzen.

Um derlei Bedenken zu zerstreuen, schickten tolerante Helvetierinnen ihren männlichen Bekannten ein Billet doux mit dem Text: „Ich verspreche, daß ich nie versuchen werde, das Männerstimmrecht abzuschaffen.“

## UNTERNEHMEN

### ROLLS-ROYCE

#### Wie gefälschte Juwelen

Englands konservative Regierung war angetreten, die von den Sozialisten verstaatlichten Industrien wieder in Privathand zu überführen. Jetzt ist Tory-Premier Edward Heath gezwungen, das private Unternehmen zu sozialisieren, dessen Name in den letzten 65 Jahren Symbol für Wertarbeit und technische Perfektion der Briten wurde.

Rolls-Royce, Fabrikant der besten, teuersten und exklusivsten Automobile der Welt (selbst Lenin fuhr RR), Lieferant der Motoren für viele der berühmtesten Flugzeugtypen der Luftfahrtgeschichte, ist pleite. Nur noch mit Steuergeldern kann Heath das Aushängeschild der britischen Industrie retten. Denn in der vergangenen

Woche mußte das RR-Management bekennen, daß die Firma (80 000 Beschäftigte, Umsatz: 2,6 Milliarden Mark) über zwei Milliarden Mark Schulden, aber kein Geld mehr hatte.

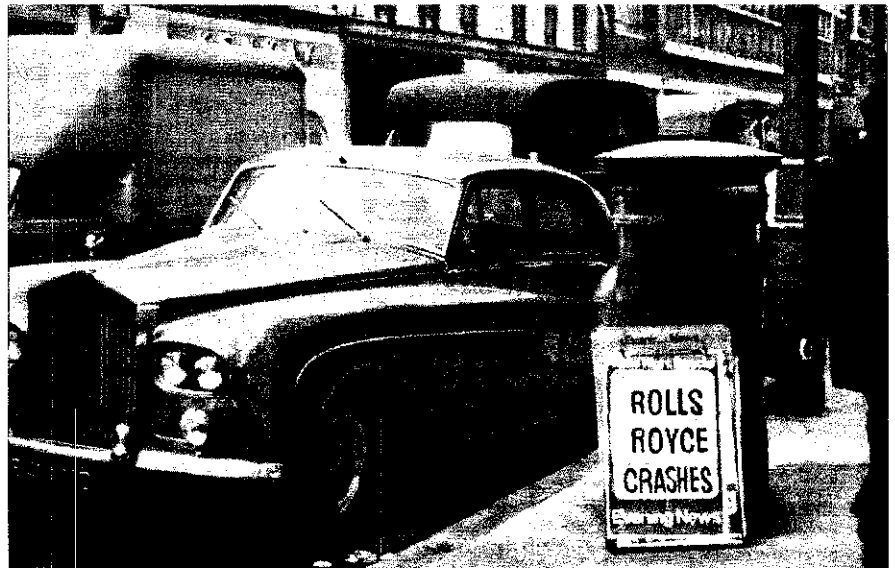
„Daß Rolls-Royce bankrott ist“, lamentierte das Massenblatt „Daily Mirror“, „ist etwa so, als habe man entdeckt, daß die Kronjuwelen gefälscht sind oder die Bank von England ihre Zahlungen eingestellt hat.“

Der Zusammenbruch der britischen Nobelfirma ist das Ergebnis einer fatalen Fehlspekulation ihres Managements im Jahre 1968. Damals hatte Rolls-Royce mit der amerikanischen Flugzeugfirma Lockheed Aircraft Corporation einen Vertrag über die Lieferung von Düsentriebwerken für den Lockheed-Airbus L-1011 („Tristar“) abgeschlossen.

teren 368,8 Millionen Mark auszuhefen. Privatbankiers der Londoner City versprachen außerdem, 158 Millionen Mark draufzulegen.

Diese größte Finanzspritze, die jemals eine britische Privatfirma erhielt, konnte das Unternehmen gleichwohl nicht retten. Denn bei Abschluß des Liefervertrags mit Lockheed hatte sich Rolls-Royce — begierig, US-Konkurrenten auszubooten — in eine ausweglose Lage manövriert. Wider jede wirtschaftliche Vernunft legten sich die RR-Manager auf einen Festpreis für die Turbinen fest, ohne zu bedenken, daß Inflation und technologische Entwicklung ihre Kosten weit über den vereinbarten Erlös treiben könnten.

Heute schon kostet jedes RB.-211-Triebwerk etwa ein Drittel mehr (etwa eine Million Mark), als der 1967



Rolls-Royce-Automobil, Pleitemeldung: „Ein politischer Alptraum“

Die Entwicklungskosten der Düse (Typenbezeichnung: RB. 211) bezifferte Rolls-Royce damals auf 571 Millionen Mark, von denen die Londoner Regierung 408 Millionen Mark übernahm. Aber schon bald stellte sich heraus, daß die Kosten 625 Millionen Mark betragen würden. Um das Prestigeunternehmen vor der Pleite zu retten, stellte in der ersten Hälfte des vergangenen Jahres die staatliche Industrial Reorganisation Corporation des Labour-Premiers Wilson weitere 87 Millionen Mark Steuergelder bereit. „Die RB. 211“, so die „Financial Times“, „erwies sich immer mehr als ein Albatros, der die Firma in den Tod trieb.“

Der große Schock kam im vergangenen November, als der Luftfahrtminister der konservativen Regierung, Frederick Corfield, vor dem Unterhaus offenbarte, die Entwicklungskosten der Triebwerke betrügen nunmehr fast 1,2 Milliarden Mark — statt wie ursprünglich veranschlagt 571 Millionen Mark.

Damals erklärte sich das Kabinett nochmals bereit, Rolls-Royce mit wei-

vereinbarte Preis (drei Millionen Mark) vorsah. Je mehr RB.-211-Triebwerke RR verkaufen würde, desto höher müßte daher der Verlust sein. Die mörderischen Kosten bei Rücktritt vom Vertrag: rund drei Milliarden Mark.

„Selbst in meinen schlimmsten Träumen“, so erkannte Englands Luftfahrtminister Corfield nach Prüfung der Finanzlage in der letzten Woche, „hätte ich nicht angenommen, daß es so schlimm kommen würde.“

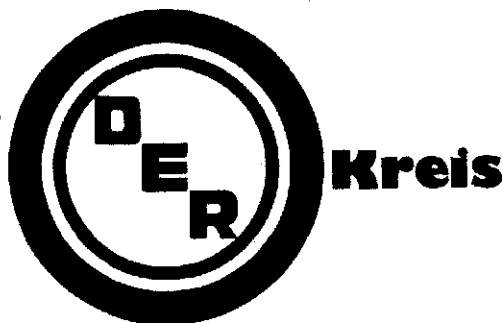
In mehreren Sondersitzungen seines Kabinetts suchte daher Premier Heath einen Ausweg aus der fatalen Lage. Am Mittwochabend, 18 Uhr Londoner Zeit, glaubte er, einen Ausweg gefunden zu haben. Über den — sonst nur für den politischen Krisenfall vorgesehenen — heißen Draht ließ er sich mit US-Präsident Richard Nixon in Washington verbinden. Rolls-Royce, so eröffnete der Brite dem Amerikaner, könne nur gerettet werden, wenn Nixon der Firma Lockheed eine Finanzierungshilfe gewähre, damit das Un-



## Fachberatung für über 8000 Arrangements

In 640 Reisebüros unter dem DER-Kreis. Mit der größten Auswahl an Ferien- und Geschäftsreisen in der Bundesrepublik. Und mehr als 9000 Reisebüro-Fachkräften. Das ist die Reise-Hitparade 1971. Mit tausend Schlagern der Saison. Und der individuellen Fachberatung, die eine Erfahrung aus fünf Jahrzehnten zu bieten vermag. Gehen Sie zum Fachmann, wenn es um Ihre Reise (und Ihr schwer verdientes Geld) geht. Gehen Sie in ...

### Ihr Reisebüro mit dem



ternehmen an Rolls-Royce höhere — den Kosten angemessene — Preise zahlen könne. Nixon winkte — vorerst — ab.

Heath fiel danach nichts anderes ein, als auf ein Labour-Rezept zurückzugreifen und das Unternehmen zu verstaatlichen. Lediglich die Rolls-Royce-Automobilabteilung, die bislang als einzige der RR-Produktion Profit erwirtschaftete, soll an private Interessenten verkauft werden.

Von der tödlichen Verpflichtung, die RB. 211-Triebwerke an Lockheed zu liefern, wurde Rolls-Royce zwar mit der Konkurerklärung formal befreit. Doch diplomatische Konflikte zwischen dem neuen Eigentümer — Britanniens Regierung — und Lockheeds Protektor — Amerikas Regierung — stehen bevor.

Auch innenpolitisch ist der Sturz der „Emily“ — Rolls-Royce-Symbol auf den Kühlerhauben der Luxuskarossen — für die Heath-Regierung fatal. „Sie haben jede Glaubwürdigkeit verloren“, so rief der Labour-Abgeordnete Eric Heffer dem Premier im Parlament zu.

Und Londons „Financial Times“ meinte sarkastisch: „Das ist für die Konservativen ein politischer Alptraum, wie ihn nicht einmal das böseste Labour-Gehirn sich hätte ausmalen können.“

## GEMEINSAMER MARKT

### ENGLAND-BEITRITT

#### Krieg im Graben

Jahrelang bemühten sich die Briten, ihr chronisches Zahlungsbilanzdefizit auszugleichen. Jetzt fürchten sie, daß der Beitritt zur EWG den Erfolg ihrer Anstrengungen wieder zunichte macht.

In der vergangenen Woche erklärte deshalb Geoffrey Rippon, Londons EWG-Unterhändler in Brüssel, den Ministern aus dem Sechserklub, seinen Landsleuten erscheine die geforderte Beitrittsgebühr zu hoch. „Die Europäer“, so klagte Rippon letzten Dienstag bei der fünften Verhandlungsrunde über die Aufnahmebedingungen, „haben noch keine wirkliche Anstrengung unternommen, unsere Position zu verstehen.“

Unzumutbar nennen die Engländer vor allem die Finanzlast, die der Wirtschaftsverein ihnen an der gemeinsamen Haushaltskasse schon im ersten Jahr nach Beitritt aufbürden will.

Aus dieser Kasse finanziert die Gemeinschaft vorwiegend ihre kostspieligen Subventionen für die europäischen Bauern. Für 1971 beispielsweise hat die EWG ein Budget von 14,1 Milliarden Mark vorgelegt, davon 13,3 Milliarden Mark allein für die Agrarpolitik.

Großbritannien solle sich, so schlugen die EWG-Technokraten jetzt vor, gleich im ersten Jahr mit 10 bis 13