

INDUSTRIE

ROLLS-ROYCE

Hungrige Gesellschaft

Was die Regierung da gemacht hat“, resümierte Anthony Wedgwood Benn, Londons Ex-Minister für Technologie, „bedeutet, eins der großen, weltweiten Unternehmen als lahme Ente zu brandmarken.“

Die lahme Ente ist Rolls-Royce. Denn vorletzte Woche offenbarte Luftfahrtminister Frederick Corfield bestürzten Abgeordneten im britischen Unterhaus, daß Englands Prestige-Konzern (Flugzeugtriebwerke, Motoren, Automobile) nur noch mit einem Zuschuß von 526,8 Millionen Mark lebensfähig bleibt.

In der bislang größten Hilfsaktion für ein einzelnes Unternehmen müssen



Neuer Rolls-Royce-Chef Lord Cole
Über 520 Millionen für die lahme Ente

Britanniens Steuerzahler 368,8 Millionen Mark aufbringen. Privatbankiers der Londoner City legen noch einmal 158 Millionen Mark dazu.

Noch Ende Oktober hatten die RR-Manager in der City kursierende Gerüchte über eine schwere Finanz- und Liquiditätskrise mit der Beteuerung abzuwehren versucht: „Wir haben keinen unmittelbaren Geldmangel.“

Jetzt mußten sie eingestehen, daß der Motoren- und Triebwerksgigant (über 80 000 Beschäftigte, 2,6 Milliarden Mark Umsatz, 582 Millionen Mark Aktienkapital) tief in die roten Zahlen treibt: In einem Halbjahresbericht über die Finanzlage des Unternehmens verkündete Rolls-Royce einen Verlust von 422,3 Millionen Mark.

Davon schreiben die Rolls-Royce-Bosse allein 307,3 Millionen Mark ihrem bisher größten Turbinen-Projekt zu, dem Triebwerk RB.211, das die Motoren-Männer für den dreistrahligen Airbus „Tristar“ der amerikani-

schon Lockheed Aircraft Corporation entwickeln.

Die Kosten für diese Düse hatten die RR-Direktoren vor zwei Jahren noch auf 571 Millionen Mark geschätzt. Inzwischen aber stiegen sie auf fast 1,2 Milliarden Mark.

Da die Turbinenbauer den Lieferpreis des Triebwerks auf Grundlage der niedrigeren Schätzungen kalkuliert hatten, bleiben die höheren Kosten bei ihnen hängen. Sie verkaufen daher in den nächsten fünf Jahren 600 bestellte RB.211-Triebwerke mit Verlust.

Angesichts dieser trüben Aussichten knüpften Londons Regierung und Finanzmagnaten ihre gemeinsame Stützungsaktion für die angeschlagene „geldhungrige Gesellschaft“ („International Herald Tribune“) an harsche Bedingungen.

So mußte Rolls-Royce-Chef Sir Denning Pearson, 62, zurücktreten. Er soll den Konzern künftig nur noch beraten. Pearsons Job als Aufsichtsratsvorsitzender übernahm Lord Cole, 64, bis vor kurzem Unilever-Chef — „eine der größten Überraschungen der letzten Jahre“ — so die „Times“. Mit Denning Pearson nahm auch Sir David Huddle, 54, Chef der Flugmotoren-Abteilung, „aus Gesundheitsgründen“ den Hut. Künftig will Londons Regierung mindestens einen der Direktorensessel mit einem eigenen Mann besetzen. Außerdem schickt die Regierung Rechnungsprüfer in die Direktionsetagen von Rolls-Royce.

An die Spitze der Geschäftsleitung jedoch tritt ein Ausschuß von vier Geschäftsführern, unter ihnen ein Vertreter der Industrial Reorganization Corporation. Jene staatliche Finanzierungsgesellschaft, die Premier Edward Heath jetzt auflösen will, hatte bis zum Sommer dieses Jahres 412,7 Millionen Mark bei RR vorgeschossen.

Als Gegenleistung für die Regierungshilfe mußte sich Rolls-Royce nun verpflichten, „angemessene Abgaben“ (Luftfahrtminister Corfield) auf alle Triebwerkverkäufe an den Staat zu zahlen. Die Aktionäre schockte das RR-Management mit einer rigorosen Dividendenkürzung (Dividende im letzten Jahr: sechs Prozent). Der Kurs der Aktien sackte daraufhin auf einen neuen Tiefstand von 3,62 Mark. Der Marktwert des Konzerns fiel damit um 88 Millionen Mark.

Manche Experten zweifeln, ob sich Rolls-Royce allein überhaupt noch unter den großen Drei im Triebwerkbau — neben den Briten die US-Giganten Pratt & Whitney und General Electric — wird halten können. Sie rechnen für Rolls-Royce eine profitablere Zukunft nur in einem größeren europäischen Verbund aus, etwa mit Westdeutschlands Motoren- und Turbinen-Union und Frankreichs Snecma und Turbomeca.

Daß ihr Geldmangel womöglich auch mit der jüngsten Kreditspritze noch immer nicht gestillt ist, gaben die Rolls-Royce-Herren inzwischen schon zu erkennen. Für den Fall, daß Großbritannien an dem Airbus-Projekt BAC 3-11 (dem Rivalen des kontinentaleuropäischen Vorhabens A 300 B)

Luft jagen oder Autos beschleßen — die Gefahr, gefaßt zu werden, ist minimal: Nach den Attentaten tauchen die Fedajin in den weitläufigen Lagern unter.

Selbst Araber, die den Terror verurteilen, würden nicht wagen, die Attentäter an die Israelis zu verraten — aus Angst vor Vergeltung. „Wer schützt mich vor der nächtlichen Rache?“ fragte ein Ladenbesitzer in Gaza.

Längst wagen sich kaum noch Israelis ohne Begleitschutz in den Gaza-Streifen: Ihre Personwagen, an den orange- oder roten Nummernschildern leicht von den Autos der Araber zu unterscheiden, sind Zielscheiben der Guerilla-Heckenschützen.

Ausländern, die dennoch nach Gaza reisen, empfehlen arabische Freunde: „Nehmen Sie unbedingt an der Grenze ein arabisches Taxi, und steigen Sie auf keinen Fall aus! Man ist nirgendwo in Gaza sicher...“

Den meisten ist das Risiko zu groß. Im einzigen geöffneten Hotel von Gaza, dem „Marna House“, sind daher immer Zimmer frei. Nur einige Rotkreuz- und UNRWA-Funktionäre logieren in der Herberge mit der altenglischen Plüsch-Atmosphäre.

Wenn es Nacht wird in Gaza, wagen sich auch die Araber nicht mehr auf die Straßen. Nach Sonnenuntergang gleicht der einst geschäftige Umschlagplatz für Karawanen aus ganz Arabien einer Geisterstadt. „Gaza“, so bemerkt ein israelischer Offizier, „ist wie ein Dampfkochtopf.“

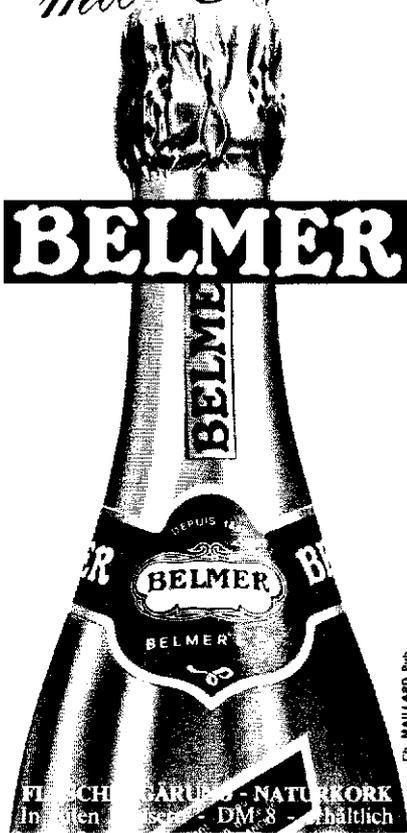
Um den Druck in dem Topf zu mindern, mühten sich die Israelis, den Flüchtlingen Arbeit zu beschaffen. Rund 10 000 Gaza-Bewohner pendeln heute jeden Tag zwischen ihrer Lager-Behausung und einer Arbeitsstätte in Israel — aus Angst vor Racheakten der Guerillas freilich oft zu Fuß und auf Schleichwegen.

Die Israelis mußten jedoch einsehen, daß sie mit Arbeitsbeschaffung allein den überfüllten Küstenstreifen nicht befrieden können. Nur eine Radikallösung, so fanden sie heraus, kann im Gaza-Streifen helfen: Auflösung der Flüchtlingslager und Umsiedlung der Palästinenser.

Als neue Heimat bietet sich vor allem das israelisch besetzte Westjordanien an. Viele der Flüchtlinge in Gaza haben Verwandte in Westjordanien. Landwirtschaft und Industrie lassen sich dort leichter ausbauen als im kargen Gaza. Verlockend sind auch die höheren Einkommen: In Westjordanien beträgt der jährliche Pro-Kopf-Verdienst rund 1700 Mark, in Gaza liegt er bei knapp 400 Mark.

Schon jetzt versuchen die Israelis, die bereits in Westjordanien beschäftigten Arbeiter aus Gaza mit ihren Familien seßhaft zu machen. Erster Erfolg: Nahe Jericho haben sich etwa 3000 neue arabische Siedler niedergelassen.

mit *Esprit*



FRÜHSTÜCK
In den
BÄRBEI
NATURKORK
DM 8
hältlich

© MAILLARD PAR.

Royal Apollo 10

MARKETEAM

Die „elektrische“ unter den Kofferschreibmaschinen. Mit ganz großer Leistung zu unglaublich günstigem Preis. (Viele manuelle sind teuer). Gibt es nur von Royal — nur im guten Fachgeschäft. Alle Schreib- und Rechenmaschinen von Royal-Imperial haben immer die besondere Note! Zum Beispiel gibt es bei Royal die einzige Kofferschreibmaschine mit eingebautem Radio.
Royal-Imperial International
6 Frankfurt/Main, Lyoner Str. 5



festhalte, so ließen sie verlauten, „müssen zusätzliche Abmachungen getroffen werden“. Denn für die BAC 3-11 will Rolls-Royce die Triebwerke liefern.

Der voraussichtliche zusätzliche Kapitalbedarf hierfür: noch einmal über 520 Millionen Mark.

FRANKREICH

DE-GAULLE-PLATZ

Nationales Symbol

Was weder dem Sonnenkönig Ludwig XIV. noch dem Kaiser Napoleon gelang, schaffte Frankreichs republikanischer Monarch Charles de Gaulle schon wenige Tage nach seinem Tod: Ein Pariser Platz wird seinen Namen tragen — nicht irgendein Platz, sondern „der berühmteste Platz von Paris, wenn nicht Europas oder der Welt“ (so „Le Monde“) — der „Place de l'Étoile“ mit dem Triumphbogen.

Vom „Étoile“ aus war Triumphator Charles de Gaulle am 26. August 1944 nach der Befreiung von Paris die Champs-Élysées hinuntergezogen. Unter dem Triumphbogen — 1806 von Napoleon in Auftrag gegeben, 1836 vollendet — zelebrieren Frontkämpfer und Patrioten aller Art ihre nationalen Hochämter, entfachen Präsidenten und Minister die Flamme über dem Grab des Unbekannten Soldaten. Den Hagiographen de Gaulles schien allein dieser Ort würdig genug, den toten Chef zu ehren.

Einstimmig, das heißt, mit Unterstützung von 24 kommunistischen und neun sozialistischen Stadträten, beschloß der Pariser Stadtrat am Freitag vorletzter Woche, den Sternplatz in „Place Charles de Gaulle“ umzutauften. Stadtpräfekt Marcel Diebolt unterzeichnete den Ratsbeschluß und ließ ihn im „Bulletin municipal officiel“ veröffentlichen, womit er Rechtskraft erhielt.

In einer offiziellen Feierstunde wählten die Pariser Stadträte die Namensänderung des verkehrsreichsten Pariser Rondells (200 000 Autos pro Tag, vier Metro- und zwölf Busstationen) vornehmen — wenn es je dazu kommt.

Denn Franzosen aus Paris und der Provinz protestierten gegen den Ratsbeschluß. „Nichts würde dem Letzten Willen des Generals de Gaulle mehr widersprechen als dies“, kritisierte „Le Monde“. Und selbst die unpolitische Wirtschafts-Tageszeitung „Les Echos“ schrieb: „Der Arc de triomphe wird für alle der Arc de l'Étoile bleiben.“

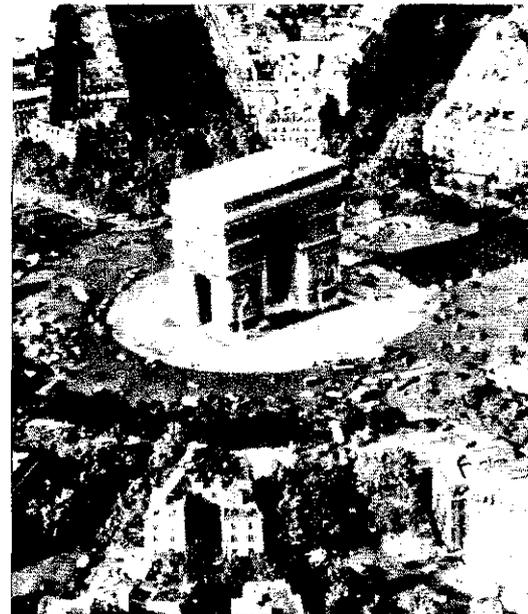
Der ehemalige gaullistische Minister Paul Antier — er war der erste französische Parlamentarier, der 1940 in London zu de Gaulle stieß — gründete sogar ein „Verteidigungs-Komitee für den Place de l'Étoile“ und forderte die Pariser Stadtverwaltung auf, ein Referendum über diese Entscheidung herbeizuführen.

Tausende von Parisern schlossen sich dem „Étoile“-Verteidiger Antier an. In Lyon befragte das „Comité lyonnais d'information civique et sociale“ seine 76 Mitglieder nach der

Umbenennung des Étoile-Platzes. 58 von ihnen waren dagegen. Denn „der Place de l'Étoile ist ein nationales Symbol“, schrieben die Lyonner Bürger, „an dem jeder Provinzler hängt!“.

Tatsächlich hat der Étoile seinen Namen bereits seit 1730, damals hieß er „L'Étoile de Chaillot“. Fünf Wald-Alleen gingen sternförmig von ihm aus (daher der Name „Étoile“), heute sind es zwölf Avenuen, darunter die Prachtstraße „Champs-Élysées“ und die vornehmste Straße von Paris, die Avenue Foch.

Außerdem darf der Stadtrat von Paris — im Gegensatz zu Dutzenden anderer Städte Frankreichs, die bereits Plätze und Straßen auf den Namen de Gaulles umtaufen — den Vorschriften gemäß frühestens fünf Jahre nach dem Tod eines berühmten Zeitgenossen einen Platz oder eine Straße nach ihm benennen. Bei Roosevelt, Churchill



„Étoile“-Platz in Paris
Für de Gaulle gerade gut genug

und Kennedy hielten die Pariser Stadtväter freilich diese Zeit nicht ein, US-Präsident Wilson wurde sogar noch zu Lebzeiten mit einer nach ihm benannten Avenue geehrt.

Um wenigstens den traditionellen Namen „Étoile“ zu retten, regte der konservative „Figaro“ an, den Platz in „Étoile Charles de Gaulle“ umzubenennen.

Auch der große Triumphbogen wird künftig anders heißen müssen. Zur Unterscheidung vom kleineren „Arc de triomphe du Carrousel“ im Tuilerien-Garten lautete sein voller Name bislang „Arc de triomphe de l'Étoile“. Nun wird man sagen müssen: „Arc de triomphe de de Gaulle.“

Im De-Gaulle-Dorf Colombey-les-Deux-Eglises hingegen soll nichts geändert werden: Die Gaullisten wollen den Ort samt umliegender Landschaft zur „site historique“ erklären lassen. Nach einem Gesetz aus dem Jahre 1930 müssen Orte, die diesen Titel tra-