

UNTERNEHMEN

ROLLS-ROYCE

Höchst ungewöhnlich

Eher früher als später“, prophezeite vor drei Monaten der Londoner „Economist“ dem britischen Motorenbauer Rolls-Royce Ltd., „gibt es eine neue Liquiditätskrise.“

Damals hatten sich die RR-Manager mit Hilfe einer staatlichen Kreditspritze von 176 Millionen Mark angeschickt, die Finanzen neu zu ordnen. Jetzt taumelt Englands Prestige-Konzern (Flugzeugtriebwerke, Motoren, Automobile) schon wieder am Rande einer finanziellen Krise.

In der vorletzten Woche ging Sir Leslie O'Brien, Gouverneur der Bank von England, in einer „höchst ungewöhnlichen Stimmenwerbung“ („The Times“) Privatbankiers und Finanzmagnaten der Londoner City um eine neue Rolls-Royce-Finanzhilfe an,



Rolls-Royce-Chef Pearson
Zu viele Triebwerke, zu wenig Geld

diesmal in Höhe von 263 Millionen Mark.

Der Bittgang des obersten britischen Bankiers offenbart das Ausmaß der finanziellen Misere der Motormänner. Denn „ohne Sir Leslies Prestige und gewaltigen Einfluß“, so der „Economist“, wäre es heute für Rolls-Royce „so gut wie unmöglich, Geld aufzunehmen“.

Tatsächlich steht RR bei Englands Geldgebern nur noch niedrig im Kurs, seit der Motoren- und Triebwerksgigant (über 80 000 Beschäftigte, 2,6 Milliarden Mark Jahresumsatz) immer mehr im Abwind trudelt.

Im letzten Jahr sanken die Profite auf 56,2 Millionen Mark nach 139,7 Millionen Mark im Jahr zuvor. Die RR-Aktie — lange Zeit begehrtes Spekulationsobjekt — sackte vorige Woche auf 4,55 Mark — den niedrigsten Stand aller Zeiten. Für dieses Jahr erwartet Rolls-Royce-Chef Sir Denning Pearson „eine weitere Gewinnschmälerung“.

In die Klemme geriet Englands Renommier-Unternehmen, das durch seine Prestige-Karosserien weltberühmt wurde, aus technischem Übermut. So setzte Rolls-Royce seine Ingenieure auf immer neue und kostspielige Entwicklungsprojekte an, ohne sie aus den Gewinnen der ausgereiften Produktion finanzieren zu können.

Selbst in seiner gegenwärtigen Finanz-Not entwickelt RR neun verschiedene Antriebsaggregate für Flugzeuge — mehr, als es sich irgendein amerikanischer Triebwerksbauer vergleichbarer Größe leisten würde. Ergebnis des Ehrgeizes: Bei Rolls-Royce wird heute „kein Triebwerk ohne Pein entwickelt“ („The Economist“).

Bei ihrem bislang größten Turbinen-Objekt beispielsweise, dem Triebwerk RB. 211 für den dreistrahligen Airbus „Tristar“ der amerikanischen Lockheed Aircraft Corporation, mußten die Rolls-Royce-Bosse eingestehen, daß die Entwicklung „schwieriger als ursprünglich angenommen“ (Pearson) ist. Höher als ursprünglich geschätzt sind auch die Kosten: Statt 615 Millionen Mark voraussichtlich über 870 Millionen Mark.

Davon hat Rolls-Royce laut einem Vertrag mit der Regierung zwar nur etwa die Hälfte — 450 Millionen Mark — zu tragen (die andere Hälfte schießt London aus Steuermitteln zu). Aber auch diese Ausgaben sind für Rolls-Royce kaum noch erschwinglich. Sir Denning legte daher der Regierung nahe, noch einmal 527 Millionen Mark für die Version Dash 61 des RB.-211-Triebwerks zuzuschießen, die von den Motorenbauern für den britischen Airbus BAC 3-11 geplant wurde.

Frankreich, die Bundesrepublik und Holland indes trugen den Briten an, auf den Airbus-Rivalen BAC 3-11 zu verzichten und sich wieder an dem europäischen Airbus-Projekt A 300 B zu beteiligen. Aus diesem Gemeinschaftsvorhaben waren die Engländer vor zwei Jahren ausgeschert.

Jetzt erkannte die „Financial Times“, ein Verzicht auf Dash 61 wäre wahrscheinlich vollends „verheerend für Rolls-Royce“. Und obgleich sich die kontinentaleuropäischen Partner bereit zeigten, womöglich 176 bis 263 Millionen Mark zugunsten von RR-Triebwerken zu berappen, verkündete der Londoner „Observer“ gar: „Die Franzosen sind entschlossen, die britische Flugzeugindustrie abzuschlachten.“ Denn bei dem Gemeinschaftsprojekt seien es Frankreichs Industrielle, „die den Ton angeben“.

Dagegen suchten die Rolls-Royce-Manager die derart aufgeheizte Krisen-Stimmung zu dämpfen: „Wir haben keinen unmittelbaren Geldmangel“, ließen sie verlauten. Aber: „Gespräche werden geführt über unseren künftigen Bedarf.“

Wie hoch der sein dürfte, wußte die „Financial Times“ zu berichten: „Die 263 Millionen Mark (für die Bankgouverneur Leslie O'Brien werbend durch die City zog) sind wahrscheinlich nur ein Drittel des gesamten Kapitalbedarfs von Rolls-Royce.“

FRANKREICH

VERIRRTE RAKETEN

Eines Tages Tote?

Mehr als fremde Truppen fürchten Frankreichs Mittelmeerbewohner ihre eigenen: Raketen, Flugzeuge und Torpedos, von französischen Schiffen und Bodenstationen gestartet, stürzen auf die Côte d'Azur.

Ein feuerroter, 5,45 Meter langer Zielflugkörper vom Typ „C-T 20“, an denen Frankreichs Mittelmeerstreitkräfte die Treffgenauigkeit ihrer Boden-Luft-Raketen ausprobierten, raste am Mittwoch vorletzter Woche über die Dächer des Côte-d'Azur-Dorfes Bormes-les-Mimosas, streifte die Friedhofsmauer und bohrte sich 100 Meter entfernt in die Erde. Der Selbstzerstör-Mechanismus des unbemannten Flugzeugs hatte versagt.

Drei Tage zuvor war ein 65 Zentimeter langes Geschöß an den Felsen



Französische Flugabwehrraketen
Dorfschulzen aufgeschucht

des Dorfes Sainte-Maxime zerschellt, sechs Tage zuvor waren Rauchbomben nahe der Festung von Brégançon explodiert. Mitte August schließlich entdeckten Taucher 150 Meter vom Sainte-Maxime-Strand entfernt ein Projektil, von dem ein inspizierender Polizist behauptete: „Solch einen Bengel habe ich noch nie gesehen.“ Als Stranddirektor Jean-Louis Brochard den Bengel photographierte, konfiszieren Gendarmen seinen Film.

In keinem der vier Fälle richteten die mysteriösen Militärgeschosse Schaden an. Doch „eines Tages wird es Tote geben“, prophezeite der „France-Soir“.

Nur der Zufall verhinderte Ende April dieses Jahres, daß es bereits Tote gab. Ein Fernlenkgeschöß vom Typ „Masurca“, „die Perle der französischen Seebewaffnung“ (so „L'Aurore“), stürzte bei Le Lavandou ab — in der Nähe der zu jener Zeit noch unbewohnten Sommerresidenzen fran-