



Hitler-Photos in „Life“: „Fremde Dinge sehen“

winn von 13 Cent — die Publikumszeitschriften dagegen nur drei Cent.

Verheißungsvolle Aussichten offeriert den Inserenten etwa „Seventeen“, ein Magazin für weibliche Teenager: Seine Marktforscher fanden heraus, daß Amerikas Backfische mit 22 Prozent an den Ausgaben für Damenoberbekleidung und mit 20 Prozent am Kosmetikverbrauch beteiligt sind.

Überdies zielt „Seventeen“ exakt in den Markt der Heiratslustigen, denn die meisten Amerikanerinnen ehelichen bereits mit 18 Jahren. „Das bedeutet, daß Millionen Leserinnen auf unseren Seiten ständig neue Kleiderschränke, Verlobungsringe, Möbel, Geschirr und vieles andere für den bevorstehenden Ehestand suchen“, preist Marktforschungsdirektor Aaron Cohen „Seventeen“ der Geschäftswelt an — mit Erfolg.

„Life“ aber kann keinen Werbechef mit derart markanten Zielgruppen locken. Deshalb decken seine Anzeigengewinne (27 Cent pro Exemplar) nicht mehr die Spanne zwischen dem Verkaufserlös (zwölf Cent) und den sehr aufwendigen Herstellungskosten (insgesamt 41 Cent).

Drohende Verkaufsverluste versucht das weitgehend republikanisch ausgerichtete Blatt seit einigen Jahren durch aggressivere Berichterstattung abzuwenden. Häufiger denn je bringt „Life“ Berichte wie etwa über die skandalösen Zustände in den Krankenhäusern der Vietnam-Veteranen, in denen Amputierte neben Mülltonnen liegen, Farbphotos vom Mord auf dem Campus der Universität Kent sowie Detail-Informationen über korrupte Politiker.

Doch Branchenkundige sind skeptisch. Der Chefredakteur der eingestellten Massen-Illustrierten „Saturday Evening Post“ etwa bezweifelt, daß der neue Kurs dem einstigen Familien-Blatt Leser und Werbechefs gewinnt: „Time“ sollte den Schmutz aufwühlen, nicht „Life“. Das paßt besser zu einem Nachrichtenmagazin als zu einer Zeitschrift wie „Life“.

Denn die sensationellen „Life“-Berichte werden schon ausführlich von Zeitungen und Fernsehen vorab gemeldet, „ehe die Zeitschrift an den Kiosk kommt. Der Leser kennt bereits das Wichtigste“.

Neu-Herausgeber Garry Valk („Ich muß die feinen Einzelheiten bei „Life“ noch lernen“) ist jedoch entschlossen, die Illustrierte wieder zu einem „heißen Heft“ zu machen. Vorerst jedenfalls soll das Blatt, egal, ob „Life“ in den roten Zahlen operiert oder nicht, weiter erscheinen. Denn „Life“ sterben zu lassen, so der abgelöste Verlagsleiter Jerry Hardy, „das wäre ein beinahe tödlicher Schlag für „Time Incorporated““.

UNTERNEHMEN

ROLLS-ROYCE

Nur noch Pappbecher

Rolls-Royce Ltd., Englands Prestige-Konzern für den Bau von Motoren und Flugzeugtriebwerken, treibt im Abwind.

„Ich muß Ihnen sagen“, offenbarte Rolls - Royce - Vorstandsvorsitzender Sir Denning Pearson vorletzte Woche den bestürzten Aktionären, „daß wir

für 1970 eine weitere Gewinnschmälerung, verglichen mit 1969, erwarten.“

Schlimmer noch: „Wir sehen kaum ein Zeichen dafür“, so Pearson, „daß sich der Trend bis 1972 oder 1973 ändert.“ Nur einen Monat zuvor noch hatte der Rolls-Royce-Manager auf eine „Verbesserung der Profite für 1970“ gehofft.

Am Tage nach Pearsons trüber Prognose war die Rolls-Royce-Aktie im Nennwert von einem Pfund (8,78 Mark) nur noch 4,87 Mark wert — weniger als ein Viertel ihres Höchstkurses in den letzten eineinhalb Jahren. Schon im Frühjahr hatte die „Financial Times“ das einstige Renommier-Papier aus ihrem Aktienindex herausgenommen.

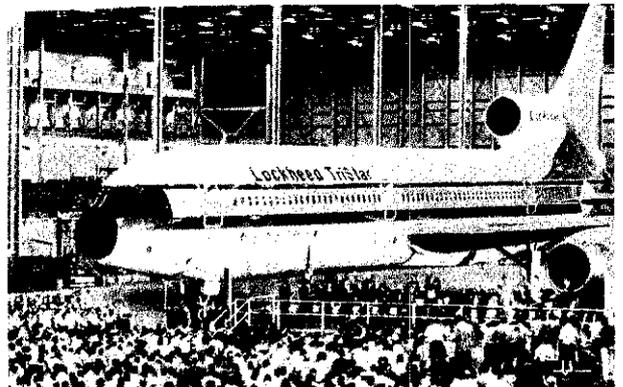
„Es ist immer offenkundiger geworden“, verkündete jetzt die „Times“, „daß Rolls-Royce eine Achilles-Ferse hat — die Finanzen.“

Denn während der Motoren- und Triebwerksgigant (über 80 000 Beschäftigte, 2,6 Milliarden Mark Umsatz, 582 Millionen Mark Aktienkapital) vor zwei Jahren noch einen Gewinn von 139,7 Millionen Mark eingestrichen hatte, sanken im letzten Jahr die Profite auf 56,2 Millionen Mark. Die Dividende wurde von 11,8 auf sechs Prozent gekürzt. Allein den Banken schuldete die „geldhungrige Gesellschaft“ („International Herald Tribune“) 325 Millionen Mark.

Wichtigste Ursache für die finanzielle Klemme: Gigantische Entwicklungskosten für teure Flugzeugdüsen, die sich vielfach erst nach Jahren auszahlen, zehren am Ertrag.

So entwickelte Rolls-Royce beispielsweise das Triebwerk RB. 211 für den dreistrahligen Airbus „Tristar“, der im Herbst bei dem amerikanischen Flugzeugbauer Lockheed Aircraft Corporation aus dem Hangar rollen soll. Als vor zwei Jahren die Briten ihrem US-Konkurrenten General Electric den Auftrag für die Düse wegschnappten, war das für die Rolls-Royce-Bosse „möglicherweise die glücklichste Stunde“ („The Times“).

Dann aber mußten sie erkennen, daß die Entwicklung ihres bislang größten Turbinen-Projekts „schwieriger als ursprünglich angenommen“ (so Manager Pearson) ist. Die Entwicklungskosten für RB. 211, dessen Lieferwert auf



Rolls-Royce-Chef Pearson, Lockheed-Airbus Tristar: „Schock für eine Welt“



Rolls-Royce-Luxusauto
Nur sieben Prozent vom Umsatz

2,2 Millionen Mark beziffert wird, konnte Rolls-Royce daher aus den Gewinnen der ausgereiften Produktion nicht mehr decken. Das Unternehmen kündigte daraufhin 3400 Mitarbeitern.

An den Folgen der Fehleinschätzung wollte sich Londons Regierung nicht beteiligen. Sie hatte zwar einen Zuschuß von 70 Prozent der Entwicklungskosten (fast 440 Millionen Mark) versprochen, aber nur auf Grundlage der ursprünglich niedrigeren Voranschläge. Klage Pearson vor seinen Aktionären nach einem Bittgang zur Regierung: „Obwohl wir mitfühlend empfangen wurden, erhielten wir keine positive Antwort.“

Gleichwohl half die staatliche Industrial Reorganisation Corporation mit einem Kredit von 176 Millionen Mark (der später in Aktienkapital umgewandelt wird) aus, als Rolls-Royce auf Grund finanzieller Nöte bei Lockheed das Tristar-Projekt gefährdet sah und deshalb Rückstellungen in Höhe des gleichen Betrags machte. Manche Experten meinen inzwischen, das Unternehmen brauche gar eine Kreditspritze von 527 Millionen Mark. „Eher früher als später gibt es eine neue Liquiditätskrise“, urteilte „The Economist“. Und die „Times“ registrierte einen „Schock für eine Welt, die daran gewöhnt war, den Namen des Unternehmens mit Solidität und Erfolg gleichzusetzen“.

Der Mißerfolg macht deutlich, auf welch risikoreichem Terrain das 64 Jahre alte Unternehmen arbeitet, das durch seine Luxus-Autos (selbst Lenin fuhr RR) — heute nur noch etwa sieben Prozent vom Gesamtumsatz — zum Denkmal wurde.

Denn nicht nur mit dem Triebwerk RB. 211 widerfuhr Rolls-Royce finanzielles Mißgeschick. Ungewiß ist auch, ob und wann sich etwa die Investitionen für das Triebwerk Olympus 593 auszahlen, mit dem das französisch-britische Überschall-Passagierflugzeug „Concorde“ ausgerüstet werden soll.

Rückkehr zu gewinnbringenderen Zeiten verspricht sich Rolls-Royce zunächst von einem anderen Gemeinschaftsprojekt: dem deutsch-britischen Mehrzweck-Kampfflugzeug MRCA

(Multi-Role Combat Aircraft), an dem sich möglicherweise auch Italien beteiligt. Rolls-Royce wird für die Maschinen, von denen etwa 900 geplant sind, das Triebwerk RB. 199 liefern.

Daß die Manager des Unternehmens an dem Finanz-Dilemma nicht ganz unschuldig sind, argwöhnen viele Aktionäre (Aktionär Harris auf der Hauptversammlung: „Mehr Sheriffs als Cowboys“). Ihren Verdacht fanden sie indirekt bestätigt, als der Vorstand den „Unternehmens-Chirurgen“ („The Economist“) Ian Morrow zu Hilfe rief.

Morrow, der schon viele Briten-Firmen sanierte, soll die Finanzen des Konzerns neu ordnen und ein Sparprogramm durchsetzen.

Tee gibt es seither auch auf der Direktionsetage nur noch aus Pappbechern.

AUSTRALIEN

PAPSTBESUCH

Dem Herzen nahe

An Sydneys Badestrand Bondi feiern Tausende von Bürgern ein Sommerfest. Musikkapellen lärmern, Feuerwerkskörper krachen, Bikinimädchen trippeln bei einer Miß-Wahl über den Laufsteg. Schwitzender Ehrengast des Rummels: der Papst, 72.

Die Szene ist unreal, aber womöglich so denkbar. Denn tatsächlich wünschen Sydneys Katholiken, der Heilige Vater möge im Verlauf seiner angekündigten Australien-Tour doch auch dem großen Strand-Spektakel beiwohnen.

Und wenn die Fest-Manager noch etwas Erbauliches ins bunte Programm aufnehmen, etwa eine Schiffs-Einsegnung, könnte der Katholiken-

Wunsch sogar erfüllt werden. Bei der Auswahl von Veranstaltungen, die Paul VI. besucht, wird nämlich, so ein Vatikan-Sprecher, „alles erwogen, was sich religiös rechtfertigen läßt“.

Der reisefreudige römische Oberhirte will in der zweiten Novemberhälfte zunächst auf den Philippinen (SPIEGEL 24/1970), dann auf dem fünften Kontinent an Bischofskonferenzen teilnehmen. Außerdem wird er in Sydney bei den 200-Jahr-Feiern der Entdeckung Australiens zu Gast sein.

Die Details dieser neunten und weitesten Auslandsreise des Montini-Papstes stehen freilich noch nicht fest*. Daher streiten Kabinettsmitglieder, Kirchenhäupter und Katholiken-Klubs über Protokoll-Fragen wie diese:

Wer begrüßt den Papst auf Sydneys Flughafen? Soll er im Palast des Gouverneurs von Neusüdwaales schlafen oder im Palais des Erzbischofs von Sydney, Kardinal Gilroy? Und: Welche Strapazen kann man im November, wenn in Australien die Sommerhitze einsetzt, dem Gast zumuten?

Ein Abgeordneter schlug eine Parlaments-Sondersitzung vor: Bei den Volksvertretern könne Paul IV. „typisch australische Charaktereigenschaften“ wie etwa den Verzicht auf Förmlichkeiten kennenlernen.

Bischöfe außerhalb Sydneys werben um einen Abstecher des Papstes in ihre Diözese. Denn Kardinal Gilroy möchte in den Ruhestand treten — und die Kandidaten für den Kardinalshut hoffen nun, durch eine allerhöchste Visite selbst an Prestige zu gewinnen.

Beistand durch den Papst erwartet Australiens römische Kirche insgesamt. Dank der vielen katholischen Einwanderer wächst der Anteil der Katholiken an der Bevölkerung (Stand: 22 Prozent). 1990, so schätzen Experten, wird im bislang vorwiegend protestantischen Australien Roms Kirche die stärkste Religionsgemeinschaft sein. Paul VI.: „Australien steht meinem Herzen nahe.“

* Bisherige Reisen: nach Palästina, Bombay, New York, Fatima, Istanbul, Bogotá, Genf, Uganda.



Hafen-Prozession in Australien: Verzicht auf Förmlichkeiten