

Bundesblatt

Bern, den 10. Februar 1966 118. Jahrgang Band I

Nr. 6

Erscheint wöchentlich. Preis Fr. 36.- im Jahr, Fr. 20.- im Halbjahr,
zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr

9238

Botschaft

des Bundesrates an die Bundesversammlung über eine ausserordentliche Hilfeleistung an die Heliswiss, Schweizerische Helikopter AG

(Vom 1. Februar 1966)

Herr Präsident!
Hochgeehrte Herren!

Die Finanzkommissionen der Räte haben uns im Lauf des Sommers 1965 im Zusammenhang mit einem Nachtragskreditbegehren für die Deckung eines Kaskoschadens der Heliswiss durch den Bund eingeladen, über die Hilfsmassnahmen für die Heliswiss eine besondere Vorlage einzubringen, da sie die Rechtsgrundlage für ein selbständiges Handeln des Bundesrates als ungenügend erachteten.

Wie noch eingehender zu erörtern sein wird, haben wir seit 1962 gestützt auf Artikel 101 des Luftfahrtgesetzes in drei Beschlüssen Hilfsmassnahmen für die Heliswiss angeordnet, ohne jeweils bei der Kreditbewilligung auf Opposition zu stossen. Wir hatten indessen in Aussicht genommen, Sie zu gegebener Zeit über die geleisteten Hilfen zu orientieren und begrüssen nun den Anlass, Ihnen die Probleme, vor die wir gestellt waren und sind, in einem weitem Rahmen einlässlich darzulegen.

Selbstverständliche Voraussetzung unserer Massnahmen war stets die Erzielung eines selbsterhaltenden Betriebes der Heliswiss, wozu nach einem fundierten Gutachten von Experten der Swissair und des Luftamtes die wirtschaftliche Basis vorhanden zu sein scheint. Dies bestärkt uns in der Annahme, dass die vorgeschlagene, befristete Überbrückungshilfe, gleich jener für die Swissair in den Jahren 1950 und 1951, der Heliswiss den Schritt zur selbsttragenden Unternehmung erleichtern wird.

Wir beehren uns, Ihnen im folgenden einen Bericht und den Entwurf eines Bundesbeschlusses über eine ausserordentliche Bundeshilfe vorzulegen:

Im Bericht des Bundesrates vom 10. April 1953 über die Organisation des schweizerischen Luftverkehrs ist ein kurzer Abschnitt auch dem Helikopter gewidmet. Dieses Luftfahrzeug, das im Ausland auf den Kriegsschauplätzen

und in friedlichem Einsatz seine Bewährungsproben längst abgelegt hatte, begann damals in der Schweiz eben erst in Erscheinung zu treten. Geringe Höchstgeschwindigkeit, geringe Gipfelhöhe und geringes Fassungsvermögen waren aber neben teurem Erwerb und Betrieb Nachteile, welche seine Einführung in unserem Land verzögerten. Seither sind Maschinen mit grösserer Tragkraft, besserer Leistungsfähigkeit insbesondere im Gebirge, auf dem Markt erschienen. Seit rund 10 Jahren hat sich der Helikopter im zivilen Einsatz in der Schweiz durchgesetzt und bewährt. Auch die Armee hat dieses Fluggerät inzwischen in ihren Dienst genommen. Mit den Bundesbeschlüssen vom 26. September 1963 und 28. September 1965 haben sie die notwendigen Kredite u. a. für die Anschaffung von Helikoptern für unsere Fliegertruppen gewährt.

Seit 1953 besorgt die Heliswiss, Schweizerische Helikopter AG, die Aufgaben, die dem zivilen Einsatz der Helikopter in unserem Lande gestellt sind. Trotz gutem Auftragsbestand geriet sie in den vergangenen Jahren in finanzielle Schwierigkeiten.

I. Die Verwendungsmöglichkeiten des Helikopters

In den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg setzte sich der Helikopter sowohl im zivilen als auch im militärischen Verwendungsbereich durch. Sein Hauptvorteil ist, dass er senkrecht starten und landen kann, also keiner weitflächigen Flugplätze bedarf, sondern mit kleinen Wiesen oder auch Flachdächern auskommt. Ferner hat er die Eigenschaft, sehr langsam fliegen und an Ort schweben zu können. Er ist daher im kleinsten Raume manövrierfähig, kann Lasten absetzen und aufnehmen, ohne zu landen und bei Windverhältnissen fliegen, die den Einsatz von Leichtflugzeugen nicht mehr zulassen würden. Dank diesen Vorteilen bewährt sich der Helikopter in Fällen, in denen man weder mit dem Flugzeug herkömmlicher Bauart noch mit andern Verkehrsmitteln innert nützlicher Frist zum Ziele käme. Die Möglichkeit, ihn ohne umfangreiche Bodenorganisation fast überall einsetzen zu können und der mit ihm erzielbare Zeitgewinn machen seine Verwendung lohnend, auch wenn sie auf den ersten Blick kostspielig erscheinen mag.

Der Helikopter leistet wertvolle und man darf heute wohl sagen unentbehrliche Dienste als Transportmittel zwischen Punkten, an denen keine vorbereiteten Landeplätze vorhanden sind. Von besonderer Bedeutung sind unter diesen Transporten die Bergung Verunfallter und andere Transporte zu Nothilfzwecken. Die meisten der durch die Organisation der «Schweizerischen Rettungsflugwacht» ausgeführten Transporte werden heute durch Helikopter geflogen. Eine leistungsfähige zivile Helikopterorganisation kommt im Falle der totalen Landesverteidigung nicht nur der Armee, sondern auch den zivilen Behörden zugute.

Daneben ist der Helikopter für den sogenannten «travail aérien» hervorragend qualifiziert. Man versteht darunter jene Flüge, bei denen der Transport von Personen und Material nicht der einzige Zweck ist. Anwendungsfälle sind

namentlich die Luftfotografie, die Schädlingsbekämpfung, die Streuung von Dünger, die Lenkung des Strassenverkehrs bei grossen Anlässen, die Bekämpfung von Waldbränden, das Ziehen von Hochspannungsleitungen, Betonieren, Setzen von Masten und Telefonstangen.

Wie weit mit dem Helikopter in unserem Land auch der Zubringerdienst nach den Sammelpunkten des Linienverkehrs besorgt werden kann, ist eine immer noch offene Frage. Die Befürworter machen geltend, dass der Helikopter in nächster Nähe der zu bedienenden Siedlung Landeplätze finden würde, wenn nicht gar in deren Mitte, beispielsweise sogar auf dem Dach des Bahnhofs. Das würde allerdings den Bestrebungen der Lärmbekämpfung zuwiderlaufen. Es ist auch zu bedenken, dass der Helikopter wegen seines teuren Betriebes sich den erdgebundenen Verkehrsmitteln gegenüber hier in einer ungünstigen Konkurrenzlage befindet und dass seine Flüge, solange er nicht voll blindflugtauglich ist, auch nicht mit der gewünschten Regelmässigkeit durchführbar wären. In den USA, in Grossbritannien, Belgien und Italien sind derartige Dienste organisiert worden, die teils mit gutem Erfolg operieren. In der Schweiz dürften solche Dienste vorderhand noch nicht in Frage kommen. Immerhin sind schon heute Helikopter auf dem Markt, die sich für den genannten Zweck ohne weiteres eignen würden. Es ist möglich, dass wir in einem späteren Zeitpunkt die Frage des Zubringerdienstes mit Helikoptern näher werden untersuchen müssen.

Wir verweisen schliesslich auf unsere Botschaften vom 11. März 1963 und 1. März 1965 über die Beschaffung von Helikoptern und Material für die Leichten Fliegerstaffeln. In diesen Botschaften ist von den mannigfaltigen Verwendungsmöglichkeiten des Helikopters für die Armee die Rede. Was dort gesagt wird, gilt weitgehend auch für zivile Verhältnisse. Besonders dem Einsatz im Gebirge kommt für schweizerische Verhältnisse eine hervorragende Bedeutung zu.

II. Überblick über die Entwicklung der Heliswiss

1. Allgemeines

Die Bestrebungen, den Helikopter als flugplatzunabhängiges Luftfahrzeug erstmals auch in den Dienst des Transportgewerbes zu stellen, führten im Jahre 1953 zur Gründung eines schweizerischen Helikopterunternehmens. Am 17. April 1953 wurde die Heliswiss, Schweizerische Helikopter AG, mit Sitz in Bern, ins Leben gerufen. Am 9. Oktober 1953 nahm die Gesellschaft mit einem Helikopter des Typs Bell 47-G den Betrieb auf. Bereits in den ersten Wochen ihrer Aktivität erlitt die Unternehmung durch den Absturz ihrer Maschine und den Tod des Piloten einen schweren Rückschlag. Immerhin gelang es, den zerstörten Apparat zu ersetzen, und bald darauf einen zweiten desselben Typs anzuschaffen. Die Tätigkeit des jungen Unternehmens erstreckte sich vornehmlich auf Rund-, Reklame- und Schulungsflüge. Mit der Übernahme von Sprühaufträgen (Schädlingsbekämpfung) trat die Heliswiss im Laufe des Jahres 1955 in den «travail aérien» ein, dann folgte die Versorgung von Baustellen in unzugäng-

lichen Berggebieten mit Material. Gelegentliche Taxi- und Rettungsflüge ergänzten den Aufgabenkreis der Heliswiss.

Im Jahr 1961 verlagerte sich das Hauptgewicht der Tätigkeit eindeutig auf die Materialtransportflüge. Zugleich mussten die verschiedenen bisher durchgeführten Sprüh- und Schulaufträge im Ausland eingestellt werden, da die betreffenden Staaten im Hinblick auf die Förderung der eigenen Helikopterbetriebe die Erteilung von Arbeitsbewilligungen an die Heliswiss verweigerten. Damit blieb das Arbeitsgebiet der Gesellschaft fast ausschliesslich auf die Schweiz beschränkt. Es stellten sich der Unternehmung zwei entscheidende Hauptprobleme:

- a. Die Ausrichtung des Maschinenparks nach den wichtigsten Bedürfnissen des Transportgeschäftes, wobei sich namentlich auch die Nachfrage nach Helikoptern mit höheren Nutzleistungen abzeichnete. Dabei war aber gleichzeitig den Anforderungen für Passagier-, Rettungs-, Sprüh- sowie Brandbekämpfungsflüge gebührend Rechnung zu tragen.
- b. Die Dezentralisierung der Flotte und des entsprechenden Flug- und Wartungspersonals, um im Interesse der Auftraggeber kostspielige und unwirtschaftliche Überflugskosten möglichst zu reduzieren.

In diesem Sinn wurde die Anschaffung leistungsfähigerer Helikopter und gleichzeitig die Installierung von Aussenbetriebsstellen überprüft und im Laufe des Jahres 1962 verwirklicht: Mit der Anschaffung der beiden Grosshelikopter vom Typ Agusta-Bell 204 wurde dem Bedürfnis nach grösserer Leistungskapazität Rechnung getragen, während mit der Installierung von dauernd bedienten Aussenbetriebsstellen in Ascona und Samaden sowie zeitweilig auch in Lausanne und Zürich die sich aufdrängende Dezentralisierung der Flotte zur Durchführung kam. Beide Massnahmen haben sich in betrieblicher Sicht in Form einer erheblichen Umsatzsteigerung sehr positiv ausgewirkt.

2. Die Struktur des Gesellschaftskapitals

Bei der Gründung der Gesellschaft war das anfängliche Aktienkapital auf 350 000 Franken festgelegt worden; 1955 wurde es erstmals auf 500 000 Franken erhöht. Eine Zentralisierung des Helikopterflugwesens schien erstrebenswert; deshalb nahm die Heliswiss mit der Air Import Luzern Verbindung auf. Diese Gesellschaft, die als Vertreterin der Hiller-, Djinn- und Vertol-Helikopter ebenfalls im Transportgeschäft tätig war, erklärte sich im Jahre 1956 zu einer Fusion bereit. Dadurch erhöhte sich das Aktienkapital der Schweizerischen Helikopter AG auf 800 000 Franken. Als Folge der Neuanschaffung von 2 Grosshelikoptern vom Typ Agusta-Bell 204 sowie im Zug der Vervollständigung der Unternehmung (vgl. nachfolgender Abschnitt: Aufbau und Organisation), beschloss die Generalversammlung am 31. März 1965, das Aktienkapital um weitere 600 000 Franken auf 1 400 000 Franken zu erhöhen.

Das aus Namensaktien im Nominalwert von 1000 Franken bestehende Gesellschaftskapital ist wie folgt aufgeteilt:

<i>Öffentliche Hand</i>	Anzahl Aktien	in Pro- zenten
Kanton Zürich	50	3,51
Kanton Bern	30	2,14
Kanton Appenzell I/Rh	1	0,07
Kanton Graubünden	20	1,43
Kanton Waadt	5	0,37
Kanton Genf	50	3,51
SBB	201	14,36
PTT	201	14,36
Stadt Bern	53	3,79
Stadt Lausanne	40	2,85
	<u>651</u>	<u>46,39</u>
<i>Gemischtwirtschaftliche Unternehmen</i>		
Alpar AG, Bern	50	3,51
ATEL, Olten	25	1,79
BLS, Bern	20	1,43
BKW, Bern	20	1,43
Zentralschweiz. Kraftwerke, Luzern	10	0,71
EOS, Lausanne	20	1,43
Swissair, Zürich	60	4,21
Grande Dixence, Lausanne	200	14,21
	<u>405</u>	<u>28,72</u>
<i>Andere</i>		
Private, Vereine und andere Organisationen	344	24,89
<i>Total</i>	<u>1400</u>	<u>100,00</u>

Nicht genau der finanziellen Beteiligung entspricht die Verteilung der 3 Kapitalgruppen im Verwaltungsrat. Die 12 Sitze verteilen sich wie folgt:

- 1 Vertreter (Präsident) des privaten Kapitals,
- 1 Vertreter Bund,
- 1 Vertreter Kanton Zürich,
- 1 Vertreter Kanton Bern,
- 1 Vertreter Kanton Genf,
- 1 Vertreter SBB
- 1 Vertreter PTT,
- 1 Vertreter Stadt Lausanne,
- 1 Vertreter Stadt Bern,
- 3 Vertreter des gemischtwirtschaftlichen Kapitals, wovon der Vertreter der Swissair als Vizepräsident.

3. Aufbau und Organisation

Bei der Gründung der Schweizerischen Helikopter AG mit Sitz in Bern lag es nahe, sich aus wirtschaftlichen Überlegungen betriebsorganisatorisch an einen auf dem Platz Bern bereits bestehenden Flugbetrieb anzugliedern. Die Alpar, Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, Bern, erklärte sich denn auch bereit, die Betriebsführung von Heliswiss sowohl in technischer als auch in administrativer Hinsicht in Personalunion vollumfänglich zu übernehmen.

Nach der Inbetriebnahme der beiden Grosshelikopter, die einen bedeutenden technischen Aufwand erforderten, drängte sich mehr und mehr die eigentliche Verselbständigung der Heliswiss auf.

Im Frühling 1964 wurde die Verwaltung von derjenigen der Alpar AG getrennt und auf 1. Dezember desselben Jahres ein eigener technischer Dienst eröffnet. Am 30. Juni 1965 zählte die Heliswiss 25 Angestellte.

4. Die Entwicklung des Flugbetriebes

Wie schon dargelegt, hat sich das Tätigkeitsfeld der Heliswiss seit deren Betriebsaufnahme insofern stark gewandelt, als die Passagier- und Touristikflüge seit dem Jahr 1961 dauernd abnahmen. Demgegenüber konnten die Transportflüge in erfreulicher Weise gesteigert werden. Die Tabellen 1 und 2 geben eine Übersicht über die Entwicklung der verschiedenen Einsatzarten seit Bestehen der Gesellschaft. In analoger Weise orientieren die der Botschaft beigelegten Tabellen 3 und 4 über die Entwicklung der Flugstunden sowie der transportierten Gewichte in den Jahren 1963 bis 1965.

Art der Flüge	Flugstunden						Tabelle 1
	1955	1956	1957	1958	1959	1960	
Transporte.....	211:20	195:48	232:35	325:23	100:38	113:23	
Passagierflüge.....	54:54	65:32	196:25	123:46	220:58	243:09	
Schulung/Training....	208:33	136:19	178:16	2053:00	581:06	51:41	
Rettungseinsätze SRFW..	—	21:04	43:18	40:54	39:42	90:32	
Reklame/Fotoflüge....	117:17	51:09	49:04	42:54	44:35	20:18	
Polizeiflüge.....	—	—	—	—	—	—	
Sprühflüge.....	—	—	297:54	164:03	164:55	2:59	
Seilzüge.....	—	—	—	—	—	18:31	
Vermessungen.....	—	—	—	—	—	—	
Vercharterungen.....	—	—	—	—	—	73:35	
Diverse Flüge.....	46:43	32:31	19:22	14:57	17:29	1:48	
Total gewerbsmässig....	638:47	502:23	1016:54	2764:57	1169:23	615:56	
Total Eigenbetrieb.....	46:27	18:32	86:43	28:54	37:03	36:36	
Total Flugbetrieb.....	685:14	520:55	1103:37	2793:51	1206:26	652:32	

Art der Flüge	1961	1962	1963	1964	1965
Transporte.....	324:59	372:23	810:37	1281:29	2264:16
Passagierflüge.....	444:27	275:51	216:20	88:12	91:39
Schulung/Training.....	322:37	433:35	401:32	439:49	240:52
Übertrag.....	1092:03	1081:49	1428:29	1809:30	2596:47

Übertrag	1092:03	1081:49	1428:29	1809:30	2596:47
Rettungseinsatz SRFW ..	81:01	127:47	81:46	134:29	137:20
Reklame/Fotoflüge	14:33	20:58	50:43	52:13	33:11
Polizeinflüge	—	—	12:19	8:15	1:13
Sprühflüge	24:36	—	83:03	6:57	10:01
Seilzüge	41:27	17:52	6:53	8:47	9:20
Vermessungen	—	—	—	27:05	14:10
Vercharterungen	353:07	—	—	1:14	5:08
Diverse Flüge	4:45	15:09	9:22	2:00	—
Total gewerbsmässig	1611:32	1263:35	1672:35	2050:30	2807:10
Total Eigenbetrieb	55:37	79:36	130:40	91:46	63:27
Total Flugbetrieb	1667:09	1343:11	1803:15	2142:16	2870:37

5. Betriebsergebnisse

Die Betriebsergebnisse gehen aus Tabelle 2 hervor. Die stetig steigende Bilanzsumme gibt in erster Linie die durch die Vergrösserung der Flotte vermehrten Investitionen, aber auch die Zunahme der eingegangenen Verpflichtungen wieder. Diese Entwicklung führte zu einer erfreulichen Steigerung des Flugbetriebes. Aber auch Ertrag und Aufwand erfuhren eine dauernde Zunahme. Mit Rücksicht auf den hohen Abschreibungsbedarf erlaubten es die Geschäftsergebnisse der Heliswiss nicht, Dividenden auszuzahlen. Der bei Flugunternehmungen übliche Abschreibungsbedarf konnte nur zeitweise erfüllt werden; so sind die bis in das Jahr 1962 vorgenommenen Abschreibungen als Minima zu beurteilen. Die in den Jahren 1963 und 1964 eingegangenen Anschaffungsbeiträge des Bundes und der SBB ermöglichten es der Heliswiss, die Abschreibungen nachzuholen, so dass die Anlagen heute zu realen Werten bilanziert sind.

Tabelle 2

	Bilanzsumme	Aufwand	Ertrag	Ergebnis	Abschreibungen in % des Aufwandes
	(in Fr.)	(in Fr.)	(in Fr.)	(in Fr.)	(in Fr.)
1953/54	611 799	271 225	184 425	— 86 799	45 144 16,64
1955	772 787	336 101	336 301	+ 200	73 000 21,71
1956	783 242	230 263	230 500	+ 237	37 500 16,29
1957	1 325 537	560 246	561 350	+ 1 103	130 000 23,20
1958	1 164 067	969 981	1 008 404	+ 38 423	217 280 22,40
1959	1 081 534	492 110	492 484	+ 373	50 000 10,16
1960	1 042 622	427 703	331 631	— 96 072	48 900 11,43
1961	1 250 610	773 565	774 626	+ 1 061	203 420 26,30
1962	1 649 603	657 499	660 051	+ 2 552	117 630 17,89
1963	3 066 730	2 646 954	2 649 348*	+ 2 393	1 434 085 54,18
1964	3 505 736	2 454 685	2 455 824**	+ 1 138	847 304 34,52

*Inbegriffen Anschaffungsbeiträge zum Kaufe von 2 Grosshelikoptern vom Typ Agusta-Bell 204 B. 1 450 000
(1 200 000 Franken gemäss BRB vom 28. Dezember 1962 und 250 000 Franken SBB).

**Inbegriffen Anschaffungsbeiträge zum Kaufe von 2 Helikoptern der Typen Agusta-Bell 47 G-3 und 47 J-3 420 000
(gemäss BRB 15. Mai 1964)

III. Die bisherigen Unterstützungen der Heliswiss durch den Bund

Den vielfältigen vorteilhaften Verwendungsmöglichkeiten des Helikopters stehen als Nachteil die hohen Kosten gegenüber. Der Helikopter ist teuer in der Anschaffung; Kleinhelikopter, wie sie zurzeit in der Schweiz verwendet werden, erfordern einen Aufwand von 300 000 bis 400 000 Franken inkl. Ersatzteile. Bei grösseren Modellen steigt der Preis sofort auf ein Vielfaches an. Teuer ist aber auch der Betrieb, denn der Helikopter, als sehr kompliziertes Gerät, verlangt eine minuziöse Wartung, für die eine wohlausgebaute technische Betriebsorganisation bereitgestellt werden muss und die nur von einem hochqualifizierten Personal besorgt werden kann. Es kommt dazu, dass der Helikopter schwierig zu führen ist, wenn er voll ausgenützt werden soll. Die Schulung der Piloten erfordert daher eine grosse Zahl von Flugstunden, deren Preis hoch ist, bedingt durch den hohen Anschaffungspreis und den teuren technischen Betrieb.

Da eine möglichst sichere Betriebsführung als Ziel zu setzen ist, wird man um diesen Aufwand nicht herumkommen. Bei den beschränkten Mitteln, die in unserem Lande verfügbar sind, lag es deshalb nahe, sich zu einer weitgehenden Zentralisation zu entschliessen und die vorhandenen Kräfte in *einer* Unternehmung zusammenzufassen. Als wegweisendes Beispiel konnte hier die Organisation des schweizerischen Linienverkehrs genommen werden, dessen Besorgung ja grundsätzlich nur *einer* Unternehmung, der nationalen Luftverkehrsgesellschaft «Swissair» übertragen wurde.

Diese Zusammenfassung der Kräfte erfolgte, wie im vorhergehenden Kapitel ausführlich dargelegt wurde, für das Helikopterflugwesen der Schweiz in der Helikopter AG «Heliswiss».

1. Der Bundesbeitrag für die Anschaffung von zwei Helikoptern grösserer Tragkraft

In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass die Flotte der Heliswiss den künftigen Anforderungen nicht mehr genügte. Es drohte die Gefahr der Stagnation, wenn sich die Heliswiss nicht rechtzeitig auf grössere Aufgaben vorbereiten konnte. Solche Aufgaben waren wohl angemeldet, konnten aber mangels Helikoptern grösserer Tragkraft nicht als Aufträge entgegengenommen werden. Es handelte sich um Transporte von Gütern, die wegen ihres Ausmasses und ihres Gewichtes nur mit Helikoptern grosser Tragkraft durchzuführen waren. Wir nennen als Beispiele den Transport und das Stellen von Holzstangen von 15 m Länge und 350 bis 400 kg Gewicht für den Bau elektrischer Leitungen im Kanton Graubünden bis auf eine Höhe von 2900 m. Eine solche Arbeit wurde von der Heliswiss unter Verwendung eines im Ausland gecharterten Grosshelikopters ausgeführt. Die Charterung fremden Flugmaterials stellte aber auf die Dauer keine befriedigende Lösung dar. Nachfrage zeigte sich für Transporte von sperrigen Bauteilen, die ihrer Ausmasse wegen nur unter erheblichen Schwierigkeiten und mit grossem Zeitaufwand durchgeführt werden konnten.

Nach der Suche für einen Helikopter mit der Tragkraft, die für Grosstransporte erforderlich ist, wählte die Heliswiss das Muster Bell 204-B. Dieses

wurde von der Bell Aircraft Corp. in Fort Worth, Texas, für die amerikanische Armee entwickelt. Die militärische Version trägt die Bezeichnung «Iroquois» und wird vor allem in den Kämpfen in Vietnam erfolgreich in grossen Mengen eingesetzt. Die ausschliessliche Lizenz für Westeuropa vergab Bell an die italienische Firma Agusta. In der Kabine des durch die Heliswiss bestellten Musters 204-B haben 1 bis 2 Piloten und 7 bis 8 Passagiere Platz. Der Rotor wird mit einer Turbine des Typs de Havilland Gnome mit 1050 PS angetrieben. Die Nutzladung dieses Musters beträgt im Flachland 1120 kg, die Reisegeschwindigkeit 184 km/h. Dieser Helikopter ist sehr gut für den Einsatz im Gebirge geeignet. Auch von Walliser Interessenten wurde deshalb im Sommer 1962 ein Helikopter vom Typ Bell 204-B bestellt.

Die in der Folge von Heliswiss mit der Walliser Gruppe geführten Besprechungen ergaben die Einigung auf ein gemeinsames Vorgehen. Danach erfolgte der Erwerb *beider* Helikopter durch die Heliswiss unter finanzieller Beteiligung der Walliser Gruppe namentlich der Grande Dixence AG. Der Heliswiss wurde die Verpflichtung überbunden, einen der beiden Helikopter im Wallis zu stationieren, wo er von den ansässigen Piloten für die Erfüllung der regionalen Aufgaben betrieben werden konnte. Der Bundesrat erachtete die Erweiterung der Bestellung auf zwei Einheiten als eine vorteilhafte Massnahme, da nach den damals gestellten Prognosen genug Arbeit für die Ausnützung zweier Grosshelikopter erwartet werden konnte.

Die Anschaffung beider Helikopter grösserer Tragkraft erforderte folgende Aufwendungen:

	Franken
2 Helikopter Typ Agusta-Bell 204-B	2 631 000
Werkzeuge für Zellen und Turbinen	127 000
Verbrauchsteile für Zellen und Turbinen	51 000
Wechselaggregate und Wechselteile	208 000
Reserveturbine de Havilland Gnome H 1000	297 000
	<u>3 314 000</u>

Die Finanzierung war wie folgt vorgesehen:

I. Leistungen der Heliswiss	Franken	Franken
1. Aus Eigenmitteln	107 000	
2. Aus Darlehen verzinslich und rückzahlbar	500 000	
3. Aus Kapitalerhöhung von 800 000 auf 1 200 000 Franken	<u>400 000</u>	1 007 000
II. Vorschusszahlung der Elektrizitätswerke		400 000
III. Circarama-Film für die Expo 1964		250 000
IV. Nachgesuchte Bundessubvention		<u>1 657 000</u>
		<u>3 314 000</u>

Der Bundesrat war der Auffassung, dass sich eine Beitragsleistung, gestützt auf Artikel 101 des Luftfahrtgesetzes, rechtfertige. Wir kommen später auf die rechtliche Seite der Angelegenheit zurück. Zu Ihrer Orientierung diene, dass bereits mit Bundesratsbeschluss vom 1. Juni 1959 den schweizerischen Segelflugschulen an die Anschaffung von Flugmaterial ein Beitrag von 260 000 Franken, gestützt auf Artikel 101 des Luftfahrtgesetzes, gewährt wurde. Diese Beitragsleistung entsprach 50 Prozent der Anschaffungskosten. Die Leistung eines Beitrages setzt nach der erwähnten Gesetzesbestimmung voraus, dass damit den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teiles derselben gedient wird. Wie noch zu erläutern sein wird, hielt der Bundesrat diese Voraussetzung für gegeben, weshalb er mit Beschluss vom 28. Dezember 1962 der Heliswiss für die Anschaffung von zwei Helikoptern vom Typ Bell 204-B mit der dazugehörigen Werkzeugausrüstung, den Verbrauchs- und Wechselteilen und einer Reserveturbinen einen Beitrag von 1 200 000 Franken und ein Darlehen von 457 000 Franken, gesamthaft 1 657 000 Franken oder 50 Prozent der veranschlagten Anschaffungskosten, gewährte. Die Heliswiss konnte die mit diesem Bundesbeitrag angeschafften Helikopter nur mit Zustimmung des Bundes verkaufen; die Vorschriften über militärische Requisitionen blieben ausdrücklich vorbehalten. Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement schloss mit der Heliswiss einen Vertrag zur Wahrung der Interessen des Bundes ab. In diesem Vertrag wurde ein Vorkaufsrecht des Bundes vorgesehen, ferner kann die Heliswiss die Grosshelikopter nur mit Zustimmung des Bundes im Ausland einsetzen und muss sie stets in betriebsbereitem Zustand halten. Mit dem erwähnten Beschluss bewilligte der Bundesrat den entsprechenden Nachtragskredit. Beitrag und Darlehen erschienen in der Eidgenössischen Staatsrechnung 1963 unter Abschnitt 803 Ziffer 413.05 (Beitrag) und 603.01 (Darlehen).

2. Beitrag für die Anschaffung von zwei Kleinhelikoptern

Im Verlaufe des Jahres 1963 hat sich das Arbeitsgebiet der Heliswiss beträchtlich erweitert. Dies war einerseits auf den Einsatz der Grosshelikopter zurückzuführen, andererseits auf die wachsende Einsicht, dass der Helikopter in vielen Fällen das wirtschaftlichste Transportmittel ist. Immer weniger entbehrlich wurde der Helikopter dort, wo der grösste Mangel an Arbeitskräften besteht, nämlich im Baugewerbe sowie in der Land- und Alpwirtschaft. Ganz besonders für diese übernahm der Helikopter in vermehrtem Masse Transportaufgaben. Transporte für Alpbauten, Meliorationen, Besorgung des Nachschubes auf Alpen und Abtransport der landwirtschaftlichen Produkte nahmen immer mehr die Kapazität der Heliswiss in Anspruch. Die Prognose für die Helikoptereinsätze für das Jahr 1964 lautete gemäss der von der Heliswiss dem Bundesrat zur Verfügung gestellten Übersicht günstig. Die Ausführung dieser Aufträge war jedoch in Frage gestellt, wenn die Flotte der Heliswiss nicht angemessen vergrössert wurde. Neben den beiden subventionierten Helikoptern grösserer Tragkraft besass die Heliswiss nur einen einzigen Helikopter vom Typ Bell 47 G-3, der vollwertig im Gebirge eingesetzt werden konnte, und zwar mit

einer maximalen Zuladung von 350 kg bis auf Höhen von etwa 3000 m/M. Die übrigen vorhandenen Typen Bell 47 G-1 und G-2 sowie der Bell J-2 waren wegen zu knapper Leistung im Gebirge nicht oder nur mit stark reduzierter Zuladung verwendbar. Diese Maschinen blieben im Flachland für die Anfängerschulung, für Landwirtschaftsflüge und für Gelegenheitstransporte geeignet. Es bestand also auf dem Gebiet des Gebirgseinsatzes eine Lücke, deren Schliessung dringlich war. Dies galt vorab für die Missionen des Rettungsdienstes, deren Erfolg nicht wegen ungenügenden Flugmaterials gefährdet werden durfte; es galt ferner für die Durchführung von Kleintransporten auf grössere Höhen, und schliesslich war zu bedenken, dass die Operationen der Grosshelikopter, die ja zu einem wesentlichen Teil auch im Gebirge erfolgten, oft den gleichzeitigen Einsatz eines Kleinhelikopters als Begleit- und Kommandoflugzeug erforderten. Dieser Begleithelikopter wurde nach erfolgtem Auslad des Materials für das Zurückbringen der Transportnetze und Kabel auf den Ausgangspunkt, für den Transport von leitendem Personal zwischen örtlich getrennten Stellen des betreffenden Bauwerkes und für die Rekognoszierung von weiteren Landungsplätzen, die für die Erfüllung eines Transportauftrages ebenfalls noch benötigt wurden, verwendet.

In einer Eingabe vom 23. Januar 1964 an das Eidgenössische Luftamt ersuchte die Heliswiss um die Leistung eines Bundesbeitrages an die Anschaffung je eines Helikopters vom Typ Bell 47 G-3 Bl und Bell 47 J-3 Bl. Diese Steigerung der Leistungsfähigkeit unserer schweizerischen Helikopterunternehmung hielten wir als in hohem Masse erwünscht und die Mitwirkung des Bundes als gerechtfertigt; es wurde so die Voraussetzung geschaffen, ohne erhöhten Aufwand an Arbeitskräften Arbeiten, die für unsere Wirtschaft wichtig waren, fortzusetzen oder neu in Angriff zu nehmen.

Die Erweiterung des Parkes der Heliswiss im Sinne der Anschaffung zweier Kleinhelikopter mit grosser Leistung lag zudem auch im unmittelbaren Interesse des Bundes. Das Eidgenössische Luftamt benötigte einen Helikopter, um die Inspektion der Gebirgslandestellen, die auf Grund der Änderung des Bundesgesetzes über die Luftfahrt vom 14. Juni 1963 geschaffen wurden, durchführen zu können. Ferner brauchte das Luftamt einen Helikopter für eigene Transportzwecke, z. B. wenn es darum ging, zusammen mit der Radio-Schweiz Standorte für Flugsicherungseinrichtungen zu kontrollieren und zu reparieren. Schliesslich mussten ab und zu Mitglieder der Bundesbehörden oder höhere Beamte des Bundes nach abgelegenen Orten und zurück befördert werden. Endlich benötigt das Luftamt einen Helikopter für den Such- und Rettungsdienst der zivilen Luftfahrt, für den es gemäss Bundesratsbeschluss vom 11. März 1955 Leit- und Koordinationsstelle ist.

Für alle diese Zwecke hat das Luftamt schon längere Zeit den Antrag gestellt, es sei ihm ein bundeseigener Helikopter zur Verfügung zu stellen. Im Sinne der Ausgabenbeschränkung wurde aber dieser Wunsch zurückgestellt. Der Bundesrat nahm nun die Gelegenheit wahr, um einen Kleinhelikopter grösserer Tragkraft für die Heliswiss zu subventionieren, der dem Luftamt zur Verfügung zu stehen hatte.

Der Finanzbedarf für die beiden durch die Heliswiss bestellten Hochleistungshelikopter wurde wie folgt veranschlagt:

	Franken
Bell G-3 Bl.	265 000
Bell J-3 Bl.	350 000
Dazu Zoll und Warenumsatzsteuer für beide Flugzeuge	40 000
Dringend benötigte Ersatzteile (1 Reserve-Rotor allein kostet 35 000 Franken)	50 000
	<u>705 000</u>

Mit Beschluss vom 15. Mai 1964 gewährte der Bundesrat der Heliswiss für die Anschaffung der beiden Hochleistungshelikopter vom Typ Bell 47 G-3 Bl und Bell J-3 Bl einen Beitrag von 60 Prozent, höchstens aber 420 000 Franken. Dazu gewährte er der Heliswiss zum gleichen Zweck ein Darlehen von 280 000 Franken. Diese Leistungen erfolgten unter der Bedingung, dass der Helikopter vom Typ Bell 47 J-3 Bl in Bern stationiert und dem Eidgenössischen Luftamt für seine Benützung Priorität eingeräumt wurde. Fällt er aus, so hat die Heliswiss einen Helikopter vom Typ Bell 47 G-3 Bl oder Bell 47 J-2 Bl zur Verfügung des Luftamtes zu halten. Wie bei den Grosshelikoptern so schloss auch hier das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement mit der Heliswiss einen Benützungsvertrag ab, in dem das Prioritätsrecht des Eidgenössischen Luftamtes näher umschrieben wurde. Der Bund sicherte sich auch an diesen beiden Klein-Hochleistungshelikoptern das Vorkaufsrecht.

Diese beiden Helikopter leisteten bisher ausgezeichnete Dienste, besonders für Transporte im Hochgebirge und beim Rettungsdienst.

Rechtlich stützte sich auch dieser Subventionierungsbeschluss auf Artikel 101 des Luftfahrtgesetzes. Mit dem erwähnten Beschluss bewilligte der Bundesrat den entsprechenden Nachtragskredit. Beitrag und Darlehen erschienen in der Eidgenössischen Staatsrechnung 1964 unter Abschnitt 803 Ziffer 413.05 (Beitrag) und 603.01 (Darlehen).

3. Ausserordentliche Hilfeleistung an die Heliswiss

Trotz dem selbsttragenden Betrieb und dem sehr guten Auftragsbestand gestaltete sich die finanzielle Lage der Heliswiss im Jahre 1964 so, dass ihre Existenz in Frage stand. Wie bereits erwähnt, hat der Bund Ende 1962 durch Beiträge die Anschaffung von zwei Grosshelikoptern vom Typ Agusta-Bell 204-B ermöglicht. Die Flugleistungen dieser Maschinen erfüllten im grossen und ganzen die in sie gesetzten Erwartungen und Garantien. Im Unterschied zu den kleinen Helikoptern, insbesondere zu den im Verlaufe des Sommers 1964 ebenfalls mit Bundeshilfe angeschafften Kleinhelikoptern, traten bei den beiden grossen Maschinen anfänglich Störungen an den elektronischen Anlagen der Düsentriebwerke und an den Betriebseinrichtungen der Zellen auf, welche die Heliswiss finanziell schwer trafen und durch Arbeitsunterbrüche behinderten.

Aus immer noch unabgeklärten Gründen erlitt das Triebwerk der im August 1963 gelieferten Agusta-Bell 204-B HB-XBO kurze Zeit nach Inbetriebnahme einen Hitzeschaden, der zum Ausbau und zur Rücksendung in das Herstellerwerk Bristol-Siddeley zwang. Die Kosten dieser Reparatur wurden allerdings weitgehend von der Lieferfirma getragen. Trotzdem entstanden der Heliswiss Betriebsausfalls- und Nebenkosten, die ihr Betriebsbudget stark belasteten. Da das bestellte Reserve-Triebwerk noch nicht geliefert war, ergab sich während Monaten ein den Umsatz stark beeinträchtigender Betriebsunterbruch. Im Verlaufe des Sommers 1964 erreichte der zweite Grosshelikopter HB-XBN 300 Stunden und musste für die entsprechende Kontrolle nach dem Herstellerwerk Agusta nach Italien überflogen werden.

Im Laufe des Monats Juli 1964 wurde infolge ungenügenden Schutzes der Lufteinlässe ein Triebwerk des Grosshelikopters Bell 204-B HB-XBN durch kleine Steine nach einer Laufzeit von etwa 280 Stunden beschädigt. Kurze Zeit vorher gab das Herstellerwerk des Triebwerkes Bristol-Siddeley bekannt, dass die Laufzeit des Getriebes von 400 auf 250 Betriebsstunden reduziert werden müsse. Für die Revision einschliesslich Ersatz der defekten Teile wurden Kosten in der Höhe von 90 000 Franken veranschlagt und die Modifikation zur Leistungserhöhung zu 42 000 Franken offeriert.

Alle diese bei der Beschaffung der Grosshelikopter nicht voraussehbaren Sonderkosten wurden in einer gemeinsamen Konferenz mit Vertretern der Agusta und Bristol-Siddeley-Werke einer eingehenden Prüfung unterzogen. Dabei konnten einige allerdings nur geringfügige Belastungen wegbedungen werden. Die geschilderten Schwierigkeiten mit den beiden Grosshelikoptern hatten zur Folge, dass diese erst im Jahre 1964 richtig eingesetzt werden konnten.

Im Zusammenhang mit der Beschaffung der beiden Grosshelikopter hat der Bundesrat einen Versicherungsvertrag mit der Heliswiss genehmigt, der im Schadenfall verzinsliche Vorschüsse des Bundes von höchstens 2 000 000 Franken vorsah. Diese Selbstversicherungskonzeption stützte sich auf folgende Überlegungen:

- a. Die für eine Kaskoversicherung der Helikopter notwendige Prämiensumme von rund 15 bis 20 Prozent des Versicherungswertes hätte den wirtschaftlichen Einsatz nicht erlaubt. Bei einem gesamten Versicherungswert von damals rund 4,3 Millionen Franken hätte die Heliswiss jährlich rund 600 000 Franken an Prämien aufbringen müssen (bei einem Selbstbehalt von 10 Prozent des Versicherungswertes), was ihr wesentliche Aufwandüberschüsse der Gewinn- und Verlustrechnung verursacht und zu prohibitiven Preisen geführt hätte.
- b. Aus diesen Gründen mussten andere Lösungen geprüft werden, und zwar in zwei Richtungen:

Übernahme der Versicherungsprämie (ganz oder zum Teil) durch den Bund. Übergang zur Selbstversicherung. Auf diese Weise hätte die Heliswiss bei normalem Schadenverlauf in ein bis zwei Jahren eine Rücklage äufnen

können, welche dann auch die Deckung des Buchverlustes aus Grossschaden erlaubt hätte.

Aus diesen Gründen schien eine Risikoübernahme durch den Bund vorerst nicht angebracht, und man kam zur Lösung der Eigenversicherung, d.h. zur darlehensmässigen Überbrückung von Anfangsüberlastungen der Versicherungsrücklage.

- c. Der Schadenverlauf von 1953 bis 1962, der dem Entschluss für die Eigenversicherung zugrunde lag, gestaltete sich wie folgt:

Jahr	Anzahl Helikopter	
1953	1	1 Totalschaden, Flug in eine elektrische Leitung
1954	2	Kein Schadenfall
1955	2	3 Kleinschäden
1956	2	1 Schaden (Schaden = 50 Prozent des Totalwertes) bei Materialtransport
1957	4	Kein Schadenfall
1958	6	1 Schaden (Schaden = 80 Prozent des Totalwertes)
1959	5	Kein Schaden (1 Verkauf)
1960	4	1 Schaden bei Bergrettung (Schaden = 70 Prozent des Totalwertes)
1961	5	Kein Schaden
1962	5	Kein Schaden

In den zehn Jahren 1953 bis 1962 ereigneten sich bei 97 500 Flügen bloss 7 Schadenfälle.

Nach Abschluss des Versicherungsvertrages zwischen Bund und Heliswiss vom 16. August 1953 änderte sich der Schadenverlauf, und rückblickend muss festgestellt werden, dass das erste Versicherungsjahr zugleich auch ein wahres Katastrophenjahr geworden ist. Nacheinander ereigneten sich nun bis heute folgende Schäden:

17. Mai 1963	Bell 47-G	HB-XAW	Val Camadra (TI); Notlandung infolge Fallwindes in ungeeignetem Gelände (Schaden = 70 Prozent des Totalwertes)
1. Oktober 1963	Bell 47-G1	HB-XAV	Flugplatz Bern-Belpmoos; Missglückte Autorotationslandung (Schaden = 45 Prozent des Totalwertes)
12. Oktober 1963	Bell 47	HB-XBT	Amden (SG); bei Anflug auf kleinen Landeplatz streifte der Rotor ein Hüttendach (Schaden = 7 Prozent des Totalwertes)

23. Februar 1964	Bell 47-G2	HB-XBT	Flugplatz Samaden (GR); Missglückte Autorotationslandung (Schaden = 20 Prozent des Totalwertes)
28. Februar 1964	Bell 47-J2	HB-XAR	Klostertal (GR); Missglückte Landung (Schaden = 9 Prozent des Totalwertes)
1. März 1964	Bell 47-G2	HB-XAW	Fuorcla Surlej (GR); Landeunfall an hochgelegener und schneebedeckter Landestelle bei diffuser Sicht (Totalschaden)
18. Juni 1964	Bell 47-G2	HB-XAT	Grindelwald (BE); Flug in ein Kabel beim Landen (Schaden = 10 Prozent des Totalwertes)
2. Juli 1964	Agusta-Bell 204-B	HB-XBO	Elm (GL); beim Landen wirbelt eine Blache auf und verfängt sich im Rotor (Schaden = 15 Prozent des Totalwertes)
9. September 1964	Agusta-Bell 204-B	HB-XBN	Saas-Almagell (VS); Flug in ein Kabel (Totalschaden)
23. Oktober 1964	Bell 47-G1	HB-XAV	Lausanne (VD); Missglückte Autorotationslandung (Schaden = 7 Prozent des Totalwertes)
26. Januar 1965	Bell 47-G3	HB-XBU	Lukmanier (TI); Schwierigkeiten beim Abwerfen der Last (Totalschaden)

Der nur für die beiden Grosshelikopter abgeschlossene Versicherungsvertrag wurde nach und nach auf die ganze Flotte ausgedehnt, da die Versicherungsgesellschaften bei Schadenfällen die bestehende Kaskoversicherung jeweils kündigten. Für folgende Unfälle musste nun diese Eigenversicherung in Anspruch genommen werden:

Datum und Helikopter			Franken
12. Oktober 1963	HB-XBT	Amden (SG); beim Anflug auf einen Landeplatz streift der Rotor ein Hütendach	41 000
23. Februar 1964	HB-XBT	Samaden (GR); Missglückte Autorotationslandung	95 000
1. März 1964	HB-XAW	Fuorcla Surlej (GR); Landeunfall in gebirgigem und schwierigem Gelände bei diffuser Sicht (Totalschaden)	125 000
18. Juni 1964	HB-XAT	Grindelwald (BE); Flug in ein Kabel beim Landen	20 000
Übertrag			281 000

Datum und Helikopter		Franken
	Übertrag.....	281 000
2. Juli 1964	HB-XBO Elm (GL); beim Landen wirbelt eine Blache auf und verfängt sich im Rotor	107 000
9. September 1964	HB-XBN Saas-Almagell (VS); Flug in ein Kabel, Totalschaden (Buchungswert), Pilot getötet	755 000
23. Oktober 1964	HB-XAV Lausanne (VD); Missglückte Autorotationslandung.....	10 000
Totalschaden soweit die Heliswiss die Eigenversicherung beansprucht		<u>1 153 000</u>

Das Versicherungskonto der Heliswiss beim Bund wies Ende 1964 einen Bestand von rund 432 000 Franken auf. Damit reichten die Einlagen der Heli-swiss in dieses Konto wohl aus, um die kleineren Schäden teilweise zu decken. Dagegen konnte der Grossschaden des Grosshelikopters 204-B HB-XBN (755 000 Franken) nicht mehr aus diesem Konto bezahlt werden.

Der Unfall dieses Grosshelikopters vom 9. September 1964 setzte die Heli-swiss in eine finanziell untragbare Lage. An diesem Datum stürzte die Agusta-Bell 204-B HB-XBN nach Kollision mit einem Transportkabel ab. Das Flugzeug wurde restlos zerstört. Der Pilot Jacques Castaing, französischer Staatsangehöriger, fand dabei den Tod. Der Unfallflug war der sechsundzwanzigste einer Reihe Transportflüge von Saas-Almagell in ein östliches Seitental. Die vorangegangenen Flüge verliefen ohne jegliche Störung oder Gefährdung. Sämtliche in diesem Nebental installierten Kabel waren während eines vorausgehenden Rekognoszierungsfluges erkannt und der Flugweg für die anschliessenden Transporte entsprechend festgelegt worden. Die Eidgenössische Flugunfalluntersuchungskommission stellt in ihrem Schlussbericht vom 28. Juli 1965 folgendes fest (Übersetzung aus dem Französischen): «Die Kommission ist einstimmig der Auffassung, dass der Unfall sehr wahrscheinlich die Folge eines plötzlich auftretenden Unwohlseins des Piloten am Ende eines langen Arbeitstages ist.»

Welches waren nun die Gründe dieser katastrophalen Wendung in den letzten zwei Jahren? Bei der Lektüre der Schlussberichte der Eidgenössischen Flugunfalluntersuchungskommission kann man feststellen, dass in fast allen Fällen menschliches Versagen die Unfälle verursachte. In bloss einem Fall liegt ein technischer Mangel einem Schaden zugrunde und auch nur indirekt kausal. In keinem einzigen der Fälle hat sich aber ein Pilot irgendeine strafbare Handlung oder eine grobe Nachlässigkeit zu Schulden kommen lassen. Die Piloten der Heliswiss sind ausnahmslos gut ausgebildet, erfahren und tüchtig. Die Unfallhäufung bringt zum Ausdruck, dass der Helikoptereinsatz vor allem im Gebirge noch immer im Pionierstadium steckt, und zwar sowohl fliegerisch als auch organisatorisch. Besonders die dichte Verkabelung unserer Täler schafft Einsatzprobleme, die der Helikopterbetrieb in menschenleeren Gebirgen, wie in Alaska oder den Anden, nicht kennt. Ein unmarkiertes Kabel ist aus der Luft gesehen

unsichtbar; es ist sogar vom Boden aus gegen den Himmel schwierig zu erkennen. Auch die übliche Rekognoszierung vor den Einsätzen kann offenbar die Gefahr nicht aus der Welt schaffen, solange die bisher verwendete wirtschaftliche Arbeitstechnik beibehalten wird. Aber selbst wenn durch gewisse Änderungen in der Technik des Einsatzes eine grössere Sicherheit erreicht werden kann, bleiben immer noch Gefahrenmomente bestehen, die sich nicht ausmerzen lassen. Rettungsaktionen verlangen rasches Handeln, und überhaupt ist der Helikopterbetrieb im Gebirge eine Angelegenheit der raschen Aktion, weil das Wetter schnell ändern kann und weil das teure Arbeitsgerät keine langen Wartezeiten erlaubt.

Der Totalverlust des Grosshelikopters HB-XBN wirkte sich buchmässig und finanziell für die Heliswiss katastrophal aus, musste doch das am Unfalltag noch mit etwa 755 000 Franken bilanzierte Flugzeug (Zustandswert: 940 000 Franken) voll abgeschrieben werden. Allein der Verlust dieser Maschine erreichte fast die Summe des gesamten Aktienkapitals. Aus diesem Grunde konnte die Heliswiss nicht einfach den Schadenbetrag gemäss Versicherungsvertrag mit dem Bund von diesem als verzinslichen Vorschuss entgegennehmen. Nach Artikel 725 des Schweizerischen Obligationenrechts hätte die Heliswiss nun den Richter zwecks Konkurseröffnung benachrichtigen müssen, falls sich keine Sanierungsmöglichkeit gezeigt hätte. Da aber die Heliswiss im Landesinteresse arbeitet, und die öffentliche Hand mit nahezu der Hälfte am Aktienkapital beteiligt ist, wäre mit einem Konkurs dem Lande ein schlechter Dienst geleistet worden. Aus diesem Grunde übernahm der Bundesrat mit Beschluss vom 29. Dezember 1964 das Kaskorisiko für den Flugpark der Heliswiss, und zwar rückwirkend auf 1. September 1964. Die Heliswiss hatte aber einen Selbstbehalt von 20 Prozent, höchstens 20 000 Franken, pro Schaden zu bezahlen. Das Kaskorisiko wurde vom Bund nur solange übernommen, bis die Selbsterhaltungsmöglichkeit und die Zweckmässigkeit der Betriebsorganisation der Heliswiss näher abgeklärt wäre, vorläufig längstens bis Ende 1965. Der Bundesrat beauftragte gleichzeitig das Eidgenössische Finanz- und Zolldepartement im Einvernehmen mit der Heliswiss, den Versicherungsvertrag vom 16. August 1963 während der Dauer der Risiko-Übernahme durch den Bund sinngemäss anzuwenden, wobei das Versicherungskonto durch die Heliswiss in bisherigem Umfang weiterhin zu äpfen war.

Gestützt auf diesen Bundesratsbeschluss wurde der Heliswiss schliesslich der Betrag von 743 000 Franken für den abgestürzten Grosshelikopter HB-XBN ausbezahlt. Für den Unfall vom 26. Januar 1965 (Helikopter HB-XBU) hätte sich ebenfalls eine Forderung der Heliswiss an den Bund von 240 200 Franken ergeben. Die Kaskoschäden seit dem Absturz des Grosshelikopters HB-XBN vom 9. September 1964 belaufen sich bis Ende 1965 auf gesamthaft rund 1,17 Millionen Franken, wovon rund 430 000 Franken noch nicht ausbezahlt sind.

4. Förderung des fliegerischen Nachwuchses

Seit 1961 hat der Bund auf Gesuch hin der Heliswiss Beiträge zur Ausbildung von Helikopter-Piloten gewährt.

Im Gegensatz zu den Militär- und Linienpilotenanwärtern können die jungen Helikopter-Piloten sich nicht in den Kursen der fliegerischen Vorschulung auf ihre künftige Tätigkeit vorbereiten. Das Führen eines Helikopters stellt aber an das Können des Piloten fliegerisch und technisch eher höhere Anforderungen als das Führen von Flächenflugzeugen. Schliesslich ist die Helikopterflugstunde um ein Vielfaches teurer als die Flugstunde mit Flächenflugzeugen.

Da die Heliswiss die einzige in der Schweiz bewilligte Helikopter-Flugschule betreibt, erhielt sie Beiträge an die Ausbildung ihrer Piloten. Diese Unterstützung stützt sich nicht nur auf Artikel 101, Absatz 1, Buchstabe c des Luftfahrtgesetzes, sondern vor allem auch auf den Bundesbeschluss über die Förderung des fliegerischen Nachwuchses vom 3. Oktober 1958. Artikel 1, Absatz 1 dieses Beschlusses lautet: «Der Bund beteiligt sich an der Verbesserung der Grundlagen für die Rekrutierung des fliegerischen Nachwuchses.» Für die Belange des Militärflugwesens und der Swissair wurde bekanntlich die fliegerische Vorschulung geschaffen, die in den privaten Fliegerschulen unter der administrativen Leitung des Aero-Clubs der Schweiz durchgeführt wird. Für die Ausbildung der Verkehrspiloten errichtete der Bund die Schweizerische Luftverkehrsschule in Kloten, welche durch die Swissair auf Rechnung des Bundes betrieben wird. Gemäss dem geltenden Bundesratsbeschluss über die Schweizerische Luftverkehrsschule trägt der Bund die Ausbildungskosten der Verkehrspiloten und anderer in der Luftfahrt wichtigen Berufe, wobei die schweizerischen Luftverkehrsgesellschaften, welche durch die SLS ausgebildetes Personal einstellen, dem Bund 15 bis 20 Prozent der Ausbildungskosten zurückzuerstatten haben. Da die Schweizerische Luftverkehrsschule keine Helikopter-Piloten ausbildet und eine solche Ausbildungstätigkeit infolge des geringen Bedarfs und der geringen Zahl von Kandidaten finanziell für sie nicht zu verantworten wäre, wurde die Ausbildung von Helikopter-Piloten in der Schule der Heliswiss seitens des Bundes unterstützt. Gestützt auf Artikel 7 des Bundesbeschlusses über die Förderung des fliegerischen Nachwuchses wird der entsprechende Finanzbedarf jeweils in den Voranschlag der Schweizerischen Eidgenossenschaft eingestellt.

IV. Die rechtliche Grundlage der Bundeshilfe

Mit Beschluss vom 29. Dezember 1964 hat der Bundesrat das Kaskorisiko des Flugparks der Heliswiss übernommen, bis ihre Selbsterhaltungsmöglichkeit und die Zweckmässigkeit der Betriebsorganisation dieser Gesellschaft abgeklärt sind. Die Eidgenössische Finanzverwaltung hat zu diesem Zweck ein Gutachten ausarbeiten lassen, um vorerst über die Möglichkeit eines selbsttragenden Betriebes und die Zweckmässigkeit der bestehenden Organisation ein klares Bild zu erhalten. Auf die Schlussfolgerungen dieses Gutachtens werden wir noch zurückkommen.

Rechtlich stützt sich die Hilfe an die Heliswiss einmal auf den Bundesbeschluss über die Förderung des fliegerischen Nachwuchses vom 3. Oktober 1958, im übrigen aber auf Artikel 101 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948. Dieser Artikel bestimmt:

«¹ Der Bund kann die schweizerische Luftfahrt, sofern dies den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teiles derselben dient, mit Beiträgen und Darlehen unterstützen, insbesondere:

- a. den Betrieb regelmässig beflogener Luftverkehrslinien;
- b. die Erstellung und den Betrieb von Flugplätzen, Flugsicherungseinrichtungen und anderen Massnahmen für Flugsicherung;
- c. die Ausbildung des Luftpersonals mit Einschluss desjenigen des Flugsicherungsdienstes.

² Ist die Anpassung einer notwendigen neuen Anlage an die Bedürfnisse der Sicherheit der Luftfahrt nach Artikel 47 mit unverhältnismässig hohen Kosten verbunden, so kann der Bund sie ausnahmsweise durch Leistung eines Beitrages erleichtern.

³ In jedem Falle ist die finanzielle Lage des Empfängers von Bundesleistungen zu berücksichtigen.»

Die Leistung von Beiträgen an die Anschaffung von Flugmaterial wird allerdings in Absatz 1 nicht besonders genannt, ebensowenig die Übernahme des Kaskorisikos. Der Gesetzgeber hat aber keine abschliessende Aufzählung der Subventionsfälle vorgenommen. Dies ergibt sich klar aus dem Wort «insbesondere». Wie bereits erwähnt, hat der Bundesrat schon früher, nämlich am 1. Juni 1959, an die Anschaffung von Flugmaterial für die Schweizerischen Segelflugschulen einen einmaligen Beitrag von 260 000 Franken gesprochen. Er hat diesen Beitrag in der Botschaft über die Förderung des fliegerischen Nachwuchses vom 25. März 1958 übrigens angekündigt (vgl. S. 20 der erwähnten Botschaft).

Die Leistung eines Beitrages setzt voraus, dass damit den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teiles derselben gedient wird. Wie bereits aus der Entwicklungsgeschichte der Heliswiss hervorgeht, ist diese Voraussetzung im vorliegenden Fall erfüllt. Ein leistungsfähiger Helikopterbetrieb dient den öffentlichen Interessen, weil unsere Volkswirtschaft, insbesondere die Elektrizitätswirtschaft in immer stärkerem Masse auf Transporte mit Helikoptern angewiesen ist. Der Helikopter ist ferner ein unentbehrliches Mittel des Rettungswesens und der Katastrophenhilfe. Schliesslich ist eine zivile Helikopterflotte unbestreitbar eine wertvolle Reserve für die Durchführung von Inlandtransporten im Mobilmachungsfall. Die folgende Tabelle enthält die interessantesten Einsätze der Heliswiss in der Zeit vom 1. Januar 1964 bis 31. Dezember 1965.

1. Grössere Transporteinsätze

Diese gehen aus der nachstehenden Zusammenstellung hervor.

*Besonders interessante Einsätze in der Zeit
vom 1. Januar 1964 bis 31. Dezember 1965*

Grössere Transporteinsätze

Einrichtung und Versorgung von Baustellen:

Monte Ceneri	2 600 000 kg	Leitungsbau
Gana Bubaira (Lukmanierpass) 1	550 000 kg	Tiefbohrung Gotthard-Basistunnel
Grande Dixence usw.	635 000 kg	Kraftwerk- und Leitungsbau im Wallis
Vorab-Gebiet	340 000 kg	Leitungsbau
Grosser St. Bernhard	285 000 kg	Hochspannungsleitung Schweiz-Italien
Greina	273 000 kg	Tiefbohrungen für Kraftwerk
Naret	110 000 kg	Kraftwerk- und Leitungsbau
Ernen und Gebidern	102 000 kg	Bau von PTT-Relaisstationen
Mattmark KW	100 000 kg	Kraftwerkbau
Maggia- und Blenio KW	87 000 kg	Kraftwerkbauten
Nufenen	79 000 kg	Tiefbohrungen für Kraftwerke
Carabietta	36 000 kg	Leitungsbau
Praden PTT	26 000 kg	Leitungsbau
Grimsel	18 000 kg	Kraftwerkbau
Gstaad PTT	14 000 kg	Leitungsbau
Dents Vertes	12 000 kg	Lawinenverbauung
All'Acqua	5 000 kg	Kraftwerkbau
Linth-Limmern KW	5 000 kg	Leitungsbau
Oberhasli KW	3 000 kg	Leitungsbau

Versetzen von Leitungsmasten: 320 000 kg in Intragna, Kops, Luan, Massagno, Sonchaux, St. Anthönien, Verzasca, Schwarzsee, Chantarella, Klosters, Tersnaus.

Seilbahnbau:	kg		kg
Klosters-Madrisa	150 000	Mattmark	3 000
Dallenwil	18 000	Zuoz	1 000
Zinal	14 000	Pizol	1 000
Trübsee-Titlisbahn	10 000	Lungern-Schönbüel	1 000
Dundel	5 000		

TV-Materialtransporte: 36 000 kg anlässlich Lauberhornrennen in Wengen usw.

Neubauten von SAC-Hütten und Berghotels:

	kg		kg
Fuorcla Surlej	190 000	Coazhütte	70 000
Faulhorn-Hotel	107 000	Marco-e-Rosa-Hütte	40 000
Addi-Skihaus	80 000	Dalaas	24 000
Bächlihütte	78 000	Glärnischhütte	15 000

Laufende Versorgungen von SAC-Hütten und Berghäusern: 320 000 kg.

Transporte für Hochbauten: 25 000 kg; Öltanks, Eisenkonstruktionen, Spezialscheiben, Gross-Ventilatoren usw.

Alpwirtschaftsflüge: 685 000 kg; Transport von: Baumaterial für Ställe in abgelegenen Berggebieten, Lebensmitteln und Käse, lebenden Tieren, Jungfischen zum Aussetzen in Berggewässern, Jungpflanzen (z. B. 22 000 Bäumchen in Sils i. D.).

Katastrophenhilfe: Mattmark 52 000 kg; sowie über 1300 Personen.

Waldbrandbekämpfung: 6000 kg; Waldbrand in Bevers; Transport der Feuerwehrmannschaft samt Geräten und Wasser.

Militäreinsätze: 5000 kg; Oberalpgebiet, für Festungswesen.

Diverse Transporteinsätze: 1 259 000 kg.

Total Januar 1964 – Dezember 1965: 9 795 000 kg.

2. Rettungseinsätze im Auftrag der Schweizerischen Rettungsflugwacht

In 132 Rettungseinsätzen wurden 127 Menschen geborgen, welchen zum grössten Teil nur dank des raschen Einsatzes eines Helikopters das Leben gerettet werden konnte. Wie übrigens aus dem Jahresbericht der Schweizerischen Rettungsflugwacht über das vierte Geschäftsjahr (1964) hervorgeht, ist der weitaus grösste Teil dieser Rettungs- und Bergungseinsätze mit Helikoptern und von Piloten der Heliswiss geflogen worden. Die Schweizerische Rettungsflugwacht besitzt bekanntlich ausser den zwei in Sitten stationierten Helikoptern und einem kleinen Flächenflugzeug in Zürich keine eigenen Mittel. Sie hat sich vertraglich die Maschinen und das bestqualifizierte Personal der Heliswiss gesichert.

3. Sprühflüge

Im Auftrag der ETH wurden in den Jahren 1963 und 1964 Sprühaktionen zur Bekämpfung des Lärchenwicklers in Scanfs mit 1014 Liter Sprühflüssigkeit durchgeführt. Im Frühjahr und Sommer 1965 wurden in Riddes und Leytron Sprühversuche in Rebgebieten geflogen.

4. Leitungsbau

Wie schon früher, wurden wiederum Seilzüge für Hochspannungsleitungen gezogen, und zwar vor allem in schwer zugänglichen Gebieten, so in der Nähe von Oberdiessbach, Heimiswil, Chur, Verzasca, Zermatt, Saas-Almagell, Muttenz und Alpnach.

5. Vermessungsflüge

Mit den beiden J-Helikoptern wurden für die PTT rund 30 Stunden für die Vermessung der Stationen Bantiger, Schwarzenburg, Rigi und St. Chrischona sowie Vermessungsflüge für Raketenflugbahnen geflogen.

6. Reklameflüge

Am Zürcher Kantonaltag der Expo wurde während zwei Stunden mit dem Gruss «Zurich salue l'EXPO» über der Stadt Lausanne gekreist.

7. Skiflüge

Die Skiflüge, d. h. Flüge von Skitouristen ins Hochgebirge haben nicht zuletzt infolge der neuen Gesetzgebung, welche die Landungen im Gebirge be-

schränkt, einen starken Rückgang genommen. Diese Flüge werden denn auch nur noch in Ausnahmefällen und in Zeiten durchgeführt, während der keine Transporte getätigt werden können.

Dieser Ausschnitt aus dem Tätigkeitsgebiet der Heliswiss zeigt deutlich, dass die Gesellschaft den verschiedensten Zweigen unserer Volkswirtschaft dient und damit im Landesinteresse arbeitet. Das öffentliche Interesse, das der Heliswiss zukommt, zeigt sich schliesslich auch darin, dass die öffentliche Hand zur Zeit mit 46,39 Prozent am Aktienkapital beteiligt ist. Weitere 28,72 Prozent sind im Besitze von gemischtwirtschaftlichen Gesellschaften.

Mit ihrem heutigen Flugpark kann die Heliswiss verschiedenartige Aufgaben übernehmen. Dies im Gegensatz zu kleineren Unternehmungen, die auf rein privater Basis Helikopter verwenden. Wir erwähnen hier den Aero-Club der Schweiz, Sektion Wallis, welcher unter der Leitung von Hermann Geiger zwei Helikopter in Betrieb hatte. Diese beiden Helikopter sind heute auf die Schweizerische Rettungsflugwacht übergegangen, die sie Hermann Geiger resp. dessen neuem Gebirgsflugunternehmen für gewerbsmässigen Einsatz verchartert. Im Tessin existiert seit Beginn 1965 ein privates Helikopterunternehmen mit einem einzigen Kleinhelikopter. Dieses Unternehmen kann aber nur Kleintransporte in beschränktem Umfange durchführen. Dem Aero-Club der Schweiz, der Sektion Genf, ist neuerdings ein Kleinhelikopterbetrieb angegliedert. Die Helikopter gehören aber der schweizerischen Niederlassung einer amerikanischen Firma, der Rotor-Craft AG, die ihre Erzeugnisse, die Hughes-Helikopter, in Europa verkauft. Schliesslich besitzt auch ein offenbar mit ausländischem Kapital arbeitendes privates, ebenfalls in Genf niedergelassenes Unternehmen einen Kleinsthelikopter, mit dem aber ausschliesslich Fotoflüge durchgeführt werden.

Es ist nicht das erste Mal, dass der Bund zu einer ausserordentlichen Hilfeleistung an eine Luftverkehrsgesellschaft greift. Mit dem Bundesbeschluss über eine ausserordentliche Hilfeleistung des Bundes an die Swissair, Schweizerische Luftverkehr AG, vom 28. September 1950 haben die eidgenössischen Räte damals ermöglicht, eine Krise zu überwinden. Wie erinnernlich, erwarb der Bund für den Langstreckenverkehr der Swissair zwei Flugzeuge vom Typ DC-6B mit dem dazugehörigen Material und überliess diese beiden Flugzeuge der Swissair zum Gebrauch. Auch damals berief sich der Bund auf Artikel 101 des Luftfahrtgesetzes. Endlich beteiligte sich der Bund wiederholt an Aktienkapitalerhöhungen der Swissair. Diese konnte dank der Bundeshilfe ihre damalige Krise überwinden und arbeitet heute gewinnbringend.

V. Die durch den Bundesrat angeordnete betriebswirtschaftlich-technische Untersuchung über den Betrieb der Heliswiss

Gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 29. Dezember 1964 betreffend ausserordentliche Hilfeleistung an die Heliswiss gab die Eidgenössische Finanzverwaltung ein Gutachten in Auftrag. Die Swissair stellte in entgegenkommender Weise einen ihrer Betriebswissenschaftler als Experte kostenlos zur Verfügung.

Dieser arbeitete zusammen mit einem Beamten des Eidgenössischen Luftamtes das Gutachten aus. Die durch die Eidgenössische Finanzverwaltung gestellten Expertenfragen lauteten:

1. Ist heute ein eigenwirtschaftlicher Helikopterbetrieb in der Schweiz möglich?
2. Sind bei der Heliswiss die notwendigen Voraussetzungen für einen eigenwirtschaftlichen Betrieb vorhanden?
3. Welche Massnahmen sind möglich, um bei der Heliswiss die Eigenwirtschaftlichkeit zu erzielen oder zu verbessern?
4. Welche Massnahmen sind notwendig, um die gespannte finanzielle Lage der Heliswiss zu sanieren?

Im folgenden geben wir Ihnen die wichtigsten Bemerkungen und Schlussfolgerungen der Experten bekannt:

1. Ist heute ein eigenwirtschaftlicher Helikopterbetrieb in der Schweiz möglich?

Die Experten stellten fest, dass in der Schweiz eine beachtliche Nachfrage nach Klein- und Grosshelikopterflugleistung vorhanden ist, wurden doch im Jahre 1964 1665 Kleinhelikopterstunden und 340 Grosshelikopterstunden verkauft. Um einen eigenwirtschaftlichen Betrieb zu garantieren, sollten die Kleinhelikopter minimal je 300 Stunden und die Grosshelikopter je 200 Stunden jährlich benutzt werden. Dieser Berechnung legen die Experten eine gleichmässige Abschreibung der Helikopter innert 10 Jahren à 10 Prozent zugrunde. Gleichzeitig wurde eine Belastung für Kaskoversicherung von 10 Prozent des Versicherungswertes berücksichtigt. Dieser Prozentsatz entspricht der Einlage in die Eigenversicherung des Bundes. Die Kleinhelikopter vom Typ Bell G-3 und J-3 können bereits bei einer jährlichen Ausnutzung von 250 bis 300 Stunden eigenwirtschaftlich geflogen werden, wogegen die kleineren und schwächeren Typen Bell G-1, G-2 und J-2 annähernd 350 Stunden brauchen. Diese schwächeren Einheiten eignen sich für den Gebirgseinsatz nicht sonderlich, so dass es schwierig ist, die für den wirtschaftlichen Einsatz notwendigen etwa 350 kommerziellen Stunden pro Jahr zu erreichen. Eine Gesellschaft, deren Flotte ganz oder zum grössten Teil auf solchen schwachmotorigen Typen aufgebaut wäre, könnte in der Schweiz keine eigenwirtschaftliche Operation erreichen.

Als die Experten ihren Bericht verfassten, besass die Heliswiss neun Maschinen, und zwar eine Bell G-1, 2 Bell G-2, eine Bell J-2, 3 Bell G-3, eine Bell J-3 und eine Bell 204-B. Mit andern Worten, die Flotte der Heliswiss bestand aus 4 Helikoptern mit einer praktischen Dienstgipfelhöhe von 1200 bis 1800 m/M, 4 Kleinhelikoptern stärkeren Typs mit einer Dienstgipfelhöhe von 3000 m/M und einem Grosshelikopter, dessen Dienstgipfelhöhe ebenfalls bei 3000 m/M liegt. Nach Ansicht der Experten lassen sich mit den Hochleistungs-Kleinhelikoptern nicht nur alle Kosten decken sondern auch Gewinne erzielen.

2. Sind bei der Heliswiss die notwendigen Voraussetzungen für einen eigenwirtschaftlichen Betrieb vorhanden ?

Bei der Beurteilung dieser Frage berücksichtigten die Experten zwei Faktoren, nämlich:

- sind die richtigen Helikoptertypen verfügbar ?
- ist die heutige Organisation zweckmässig ?

Was die Helikopterflotte betrifft, so zeigte sich, dass die Kleinhelikopter der Typen Bell G-1, G-2 und Bell J-2 bei einer auf einer 10jährigen Abschreibungsdauer basierenden Abschreibungsquote defizitär sind. Es handelt sich hier um ältere Typen, doch ist zu berücksichtigen, dass bis vor wenigen Jahren keine andern Helikopter zur Verfügung standen. Wesentlich anders liegen die Verhältnisse bei den drei Kleinhelikoptern vom Typ Bell G-3, die im Jahre 1964 einen Gewinn von gegen 80 000 Franken erzielten, obwohl zwei neue Einheiten nur einen Teil des Jahres zur Verfügung standen. Der eine dieser Hochleistungs-Kleinhelikopter wurde mit Bundessubvention (Bundesratsbeschluss vom 15. Mai 1964) angeschafft. Beim Hochleistungs-Kleinhelikopter J-3, bei welchem Typ es sich ebenfalls um ein vor allem im Gebirge ausgezeichnetes Flugzeug handelt und der ebenfalls mit Hilfe der Bundessubvention vom 15. Mai 1964 angeschafft wurde, ist aus folgendem Grunde ein Verlust zu verzeichnen: Die Subventionierung erfolgte seinerzeit unter der Bedingung, dass der Helikopter vom Typ Bell 47 J-3 B in Bern stationiert und dem Luftamt für seine Benützung die Priorität eingeräumt werde. Diese Stationierungspflicht in Bern erschwerte es der Heliswiss, dieses gebirgstaugliche Fluggerät in den Bergen wirtschaftlich einzusetzen. Interessant sind vor allem die lang andauernden Einsätze, bei denen der Helikopter im Einsatzgebiet stationiert bleibt. Zudem belasten die unproduktiven Überflüge an den Einsatzort die Einsatzkosten dieses Musters erheblich. Der Betrieb der beiden ebenfalls vom Bund subventionierten Grosshelikopter führte im Jahre 1964 zu einem Verlust von rund 38 000 Franken, wobei zu berücksichtigen ist, dass der eine davon durch Unfall Ende August 1964 verloren ging. Der Verlust ist allerdings teils die Folge von im Jahre 1964 belasteten, aber das Jahr 1963 betreffenden Überholungskosten. Beim Grosshelikopter können an sich sehr kleine Schäden ausserordentlich hohe Reparaturkosten verursachen, die einen an sich guten Betriebsüberschuss wieder aufwiegen. Zusammenfassend stellen die Experten fest, dass die Kleinhelikopter vom Typ G-3 den Grundstock zu einer erfolgreichen Helikopteroperation bilden, während die älteren Typen G-1/G-2/J-2 keine genügenden Resultate hervorbringen.

Das finanzielle Ergebnis der Heliswiss wäre in den vergangenen Jahren bedeutend besser ausgefallen, wenn nicht durch die Unfallserie wertvolle Flugkapazität eingebüsst worden wäre. Wir verweisen auf unsere Ausführungen.

Die Experten untersuchten dann die Frage, ob die heutige Organisation der Heliswiss zweckmässig sei. Durch die organisatorische und kaufmännische Lösung von der Alpar AG ist nach Ansicht der Experten die Grundvoraussetzung für einen wirtschaftlichen Betrieb gelegt, doch muss darüber gewacht werden,

dass die Verwaltung keine unnötige Aufblähung erfährt. Nach Ansicht der Experten ist die heutige Organisationsform den Bedürfnissen einer Unternehmung von der Grösse der Heliswiss angepasst.

3. Welche Massnahmen sind möglich, um die Eigenwirtschaftlichkeit der Heliswiss zu erzielen oder zu verbessern?

Die Experten unterteilen die vorgeschlagenen Massnahmen in drei Gruppen, nämlich:

- a. Änderungen hinsichtlich der Zusammensetzung und Grösse der Flotte
- b. Verhütung von Unfällen
- c. Weitere Massnahmen

a. Änderungen hinsichtlich der Zusammensetzung und Grösse der Helikopterflotte

Da nach Ansicht der Experten ein wirtschaftlicher Einsatz der älteren und schwächeren Typen G-1/G-2/J-2 unter schweizerischen Verhältnissen kaum erreicht werden kann und da sich mit den Typen G-3 gute Ergebnisse erzielen lassen, empfahlen die Experten, mindestens 2 der schwächeren Einheiten zu verkaufen. Da sich diese Helikopter für einen Einsatz im Flachland gut eignen, ist der heutige Marktwert immer noch relativ günstig.

b. Verhütung von Unfällen

Mindestens so wichtig wie eine zweckmässige Flottenzusammensetzung ist eine Flugoperation, bei der die Unfälle auf ein Minimum herabgesetzt werden. Da nur ein verschwindend kleiner Anteil der Unfälle der letzten Jahre auf technische Ursachen zurückzuführen war, bedurften die operationellen Belange einer speziellen Beachtung. Zur Vermeidung von Unfällen empfahlen die Experten eine verbesserte Ausbildung, insbesondere für Gebirgseinsätze, und eine Verschärfung der operationellen Richtlinien und der Aufsicht innerhalb der Gesellschaft.

Die Ausbildung der Piloten richtete sich nach den Empfehlungen der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) und nach dem Reglement über die Ausweise für Flugpersonal. Es wurden gefordert: 150 Schulflugstunden für Anwärter ohne Erfahrung auf Flächenflugzeugen und 100 Schulflugstunden mit Erfahrung auf Flächenflugzeugen. Für einen normalen Helikoptereinsatz genügte diese Ausbildung vollauf, nicht aber für die schwierigen Gebirgstransporte. Gegenwärtig verfügt die Heliswiss über vier junge Nachwuchspiloten, welche die Grundschulung absolviert haben. Diesen musste nun auf Empfehlung der Experten die Gelegenheit geboten werden, die notwendige Gebirgstüchtigkeit unter Leitung eines erfahrenen Instructors beim praktischen Einsatz zu gewinnen, was je nach Eignung ein Maximum von 70 bis 100 zusätzlichen Stunden erforderte. Es wäre auch empfehlenswert, den bereits im Einsatz stehenden Piloten die Möglichkeit eines Auffrischkurses zu bieten. Allerdings ergeben sich

für die Heliswiss für eine solche Lösung wesentliche Schwierigkeiten. Die erfahrenen Piloten werden insbesondere im Sommer dringend für den produktiven Einsatz benötigt und kommen damit als Instruktoren kaum in Frage. Es waren etwa 400 Flugstunden, d. h. die volle Kapazität eines Hochleistungs-Kleinhelikopters G-3 erforderlich, um diese vier Jungpiloten im vergangenen Sommer im «travail aérien» auszubilden. Wohl wurden diese Stunden bei der Erledigung zahlender Drittaufträge erfüllt. Den Kunden konnte aber nicht der volle Stundensatz weiterverrechnet werden, da durch die Doppelbesetzung die verbleibende Nutzlast rund um einen Drittel reduziert wurde. Dadurch entstanden empfindliche Finanzeinbussen, nebst zusätzlichen bedeutenden Kosten aus unproduktiven Gehältern, Deplacements usw. Aus diesen Überlegungen empfahlen die Experten eine weitergehende Bundeshilfe im Ausbildungssektor und schlugen vor, der Bund solle neben der heute bereits geleisteten und erwähnten Unterstützung in der Grundausbildung weitere Leistungen erbringen.

Was die Verschärfung der operationellen Richtlinien betrifft, empfahlen die Experten eine Überprüfung, insbesondere der Frage, ob die heutigen zulässigen Höchstzuladungen zu vermindern seien, um die unerlässliche Sicherheitsmarge zu vergrössern. Eine solche Prüfung ist im Gang.

c. Weitere Massnahmen

Die Experten schlagen eine Liste gewinnverbessernder Möglichkeiten vor, die allerdings noch einer eingehenden Untersuchung bedürfen. Wir erwähnen: Forcierung der Grossaufträge; preisliche Begünstigung der Grossaufträge und Mehrbelastung der Kleinaufträge; Versuch, einzelne Helikopter im Winter zu verhältnismässig günstigen Bedingungen an ausländische Firmen zu verchartern; eine weitere Möglichkeit wäre der Einsatz einiger Flugzeuge während der flauen Winterperiode in einem Entwicklungsland z. B. im Rahmen der Entwicklungshilfe des Bundes; Untersuchung, ob Helikopter nicht für die Sommermonate im Ausland gechartert werden können, um der grossen Sommernachfrage in der Schweiz zu genügen und die hohen Fixkosten im Winter zu verhüten. Diesem letzten Vorschlag ist die Heliswiss bereits nachgekommen, hat sie doch schon wiederholt ausländische Helikopter, insbesondere Grosshelikopter, zur Erfüllung einzelner Aufgaben gechartert. So wurde wiederholt der Fliegende Kran S-64 der deutschen Bundeswehr auf dem Lukmanier eingesetzt. Schliesslich weisen die Experten auf die Möglichkeit der Übernahme von Drittaufträgen hin, um eine bessere Auslastung des eigenen technischen Betriebes zu erreichen. Die Experten regen an, dass die Heliswiss gewisse Arbeiten an Helikoptern der Armee ausführen könnte, wodurch sich nicht nur zusätzliche Erträge, sondern auch eine Verminderung der auf die eigene Flotte umzulegenden Kosten erreichen liessen. Wir haben bereits in unserer Botschaft an die Bundesversammlung über die Beschaffung von Helikoptern und Material für die Bodenorganisation der Leichten Fliegerstaffeln vom 11. März 1963 darauf hingewiesen, dass die Durchführung von Wartung und Reparaturarbeiten der 2. und 3. Reparaturstaffel in Friedenszeiten in einer zentralen Basis der Direktion der Militärflugplätze in

Zusammenarbeit mit der Privatindustrie erfolgen wird. Die Frage, inwieweit dabei für die Helikopter der Armee der technische Betrieb der Heliswiss zugezogen werden kann, wird zurzeit ebenfalls geprüft.

4. Welche Massnahmen sind notwendig, um die gespannte finanzielle Lage der Heliswiss zu sanieren ?

Die Experten gingen davon aus, dass durch die vom Bund geleisteten Zahlungen von 743 000 Franken zur Deckung des Totalschadens des Grosshelikopters Bell 204-B HB-XBN die gespannte finanzielle Lage der Heliswiss weitgehend saniert worden sei, und dass der im Frühjahr 1965 abgestürzte Helikopter HB-XBU (ein Bell G-3) mit den auf Grund der Kaskorisikoübernahme durch den Bund auszubehaltenden Mitteln finanziert werden könne. Die Bewilligung dieses Betrages ist Gegenstand des mit dieser Botschaft gestellten Antrages.

Entsprechend einer Abmachung zwischen Bund und Heliswiss darf die Auszahlung einer Dividende auf dem Aktienkapital erst wieder aufgenommen werden, wenn der Betrag der ausserordentlichen Hilfeleistung von 743 000 Franken an den Bund zurückbezahlt sein wird. Die Experten begreifen diese Regelung für das alte Aktienkapital von 0,8 Millionen Franken, das ohne die ausserordentliche Hilfeleistung des Bundes ohnehin verloren gewesen wäre. Dagegen sollte nach Ansicht der Experten diese Abmachung so interpretiert werden, dass auf dem dieses Frühjahr neu aufgenommenen Aktienkapital eine Dividende auszahlbar wäre, bevor eine Tilgung des Bundesvorschusses verlangt werde. Damit würde der Kapitalmarkt im Aktiensektor der unter diesen einschränkenden Bestimmungen praktisch verschlossen ist, der Heliswiss wieder zugänglich. Es ist aber nicht anzunehmen, dass die Heliswiss in der nächsten Zeit wieder eine Aktienkapitalerhöhung vornehmen wird.

VI. Die eigenen Massnahmen der Heliswiss zur Verbesserung der Lage

1. Reorganisation der Heliswiss

Nachdem die Heliswiss den Schritt vom Kleinbetrieb zum grösseren Dienstleistungsbetrieb gewagt hatte und die Organisation sowie die personellen Voraussetzungen zur weiteren Durchführung des Geschäftsführungsvertrages durch die Alpar AG den gesteigerten Anforderungen nachweisbar nicht mehr genügen konnten, entschloss sich der Verwaltungsrat zur raschen Reorganisation des gesamten Betriebes.

Neben einer Direktion wurde eine Operations- und Koordinationsstelle geschaffen, welche in Zusammenarbeit mit dem Chefpiloten und dem technischen Dienst alle Transportbegehren bearbeitet, die Verschiebungen der Flugzeuge und des Betriebsmaterials regelt und insbesondere die häufig und ausserhalb einer normalen Einsatzplanung auftretenden Begehren der Schweizerischen Rettungsflugwacht durch Alarmierung des nächstgelegenen Helikopters erfüllt.

Zur Kundenwerbung und für die, grösseren Transportaufträgen vorausgehenden Besprechungen und organisatorischen Vorarbeiten, wurde ein Aussendienst geschaffen. Dieser Dienstzweig bearbeitet Offerten und Vorschläge in Zusammenarbeit mit dem Chefpiloten.

2. Anpassung des Helikopterparkes an die Bedürfnisse

Die im vorhergehenden Kapitel zitierte Expertise hatte unter anderem ergeben, dass sich im Park der Heliswiss einzelne und vor allem ältere Helikopter befanden, die mangels genügender Tragkraft und Höhenleistung zu wenig Flugstunden fliegen konnten und deshalb eine unerwünschte Belastung darstellten. Der Verwaltungsrats-Ausschuss erteilte der Direktion daher den Auftrag, diese Helikopter zu veräussern. Der Verkauf stiess anfänglich jedoch auf Schwierigkeiten. Immerhin sind die G-1, je ein G-2 und ein J-2 bereits verkauft. Der restliche G-2 wird zur Grundschulung benötigt.

Der Park wurde 1963 und 1964 durch Anschaffung von G-3 Typen ergänzt, nachdem feststand, dass dieser Helikopter für Kleintransporte bis zu 350 kg den am häufigsten auftretenden Bedürfnissen entspricht. Zwei solche Einheiten finanzierte die Heliswiss mit Hilfe von Banken und Flugzeughypotheken selbst, der Bund beteiligte sich an der Beschaffung einer weiteren G3- und einer J-3.

Die im Herbst 1964 östlich von Saas-Almagell (Wallis) durch Kollision mit einem Kabel abgestürzte und vollständig zerstörte Einheit Augusta-Bell 204-B wurde mangels Liquidität der Heliswiss noch nicht ersetzt.

3. Unfallverhütung

Der Verwaltungsrats-Ausschuss und die Direktion der Heliswiss untersuchten die Hintergründe der Abstürze und Beschädigungen im Betriebsjahr 1964/65 einlässlich und trafen alle möglichen Massnahmen. Obschon neue Transportkabel nach Gesetz gemeldet und markiert werden müssen, befinden sich in der Alpenzone zahlreiche solche Flughindernisse, die ohne Wissen der Behörden erbaut wurden. Infolgedessen wurde von der Leitung der Heliswiss angeordnet, dass vor Beginn der Transportarbeiten eine Erkundung durchzuführen sei. Zudem wurde das Personal angewiesen, so zu organisieren, dass der Rotorwind keine Gegenstände aufwirbeln könne, die zu Beschädigungen von Triebwerken oder Rotoren führen. Wo es sich aber um «Ad hoc-Einsätze» handelt (Lebensrettung, Kleintransporte) lassen sich weder Rekognoszierungen noch Vorbereitungen am Boden durchführen, und die latenten und hohen Risiken bleiben bestehen.

Es zeigte sich auch, dass die Nachwuchspiloten nach Abschluss der Ausbildung zum Erwerb der notwendigen Ausweise noch nicht über genügend Erfahrung für den selbständigen Einsatz verfügen. Infolgedessen wurde, wie eben erwähnt, der Ausbildungsgang durch eine Phase des «travail aérien» unter Aufsicht von Fluglehrern ergänzt und erweitert.

4. Bewerbung um Fremdarbeiten im technischen Dienst

Mit dem Aufbau des technischen Dienstes der Heliswiss mussten Installationen und ein Minimum an technischem Personal beschafft werden. Um mit den anfallenden festen Kosten einen besseren Effekt erzielen zu können, bewirbt sich die Heliswiss bei der Direktion der Militärflugplätze um Arbeiten an den Zellen der Militärhelikopter.

Es ist erwiesen, dass Transporte mit Helikoptern in vielen Fällen billiger zu stehen kommen als der Bau von Zufahrtsstrassen oder Transportbahnen. Daher dürfte in den kommenden Jahren eine weitere Entwicklung des Auftragsbestandes und der Flugstunden zu erwarten sein.

Die langen Winter bringen, besonders seit den durch die Abänderung des Luftfahrtgesetzes verfügten Einschränkungen im Touristikbetrieb, einen schwer aufzufangenden Rückschlag in der Auslastung des Parkes. Mehrere für die Lebensrettung wichtige Winterstationierungen sind fallengelassen worden, weil die noch verfügbaren Landeorte touristisch nicht interessant sind und deshalb keine Flugstunden ergeben und anderseits weder die Schweizerische Rettungsflugwacht noch die Kurorte und die Kantone einen Unfallpikettendienst bezahlen können. Die Gesellschaft wird daher gezwungen, Wintereinsätze im Ausland zu organisieren.

In der Schweiz ist ein zunehmendes Bedürfnis an Transporten von unteilbaren Gewichten über 1 Tonne, hauptsächlich in der Grössenordnung zwischen 3 und 7 Tonnen festzustellen. Der vorhandene Grosshelikopter Agusta-Bell 204-B trägt aber nur Gewichte bis höchstens 1000 kg. Bei den nachgefragten Transporten handelt es sich um das Montieren von ganzen, vorgefabrizierten Betonmasten für Ueberlandleitungen, um Turbinen, Transformatoren und Fertigelemente. Mangels eines geeigneten Fluggerätes konnte die Heliswiss diese Transporte nicht durchführen. Nur ausnahmsweise gelang es ihr, einen «Fliegenden Kran» vom Typ Sikorsky-64 mit einer Tragkraft bis zu 8 Tonnen bei der deutschen Bundeswehr zu chartern. Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die im Auftrage des Eidgenössischen Amtes für Verkehr durchgeführten Transporte auf den Lukmanierpass, wo eine Bohranlage für geologische Studien für eine Variante des Gotthard-Basistunnels (Gana Bubaira) eingerichtet wurde. Schon im Januar 1966 lagen bei der Heliswiss für das laufende Jahr erneut konkrete Anfragen für Transportgewichte von rund 3000 Tonnen vor, wobei es sich namentlich um Auftraggeber aus den folgenden Wirtschaftszweigen handelt:

Gegenstand der Transporte

Maschinen- und Elektroindustrie Seilbahnkabinen

Werkstücke

Stromwandler

Transformatoren

Tankanlagen

Gegenstand der Transporte

Bau- und Transportgewerbe

Betonmasten
 vorfabrizierte Bauelemente
 Eisenkonstruktionen
 Bauinstallationen und Baumaschinen
 Container
 Kabelrollen

Sofern die Bedürfnisse für solche Schwertransporte zunehmen, sollten auch die Flugprogramme der Heliswiss in Zukunft erweitert werden können. Die notwendigen materiellen Voraussetzungen wären zu gegebener Zeit durch gesamtschweizerische Massnahmen zu schaffen. Da es sich bei den heute bestehenden Grosshelikoptern aber fast ausschliesslich um Armeegeräte oder im Staatseigentum stehende Erprobungstypen handelt, sind über die finanziellen Belange zurzeit bloss Annäherungswerte bekannt. Immerhin muss je nach Typ und ersten Werkangaben pro Grosshelikopter mit Anschaffungskosten von 7 bis 10 Millionen Schweizerfranken gerechnet werden.

VII. Der Entwurf zum Bundesbeschluss betreffend ausserordentliche Hilfeleistung an die Heliswiss Schweizerische Helikopter AG

Der Bundesbeschluss hat zum Zweck, für eine Periode von 5 Jahren eine Versicherungsregelung zu treffen (Art.1, Abs.2 und 3, Art.3) und die Möglichkeit für Überbrückungsmassnahmen zu schaffen (Art. 2).

Mit der rückwirkenden Übernahme der Kaskoschäden durch den Bund soll die vom Bundesrat, gestützt auf seine Interpretation von Artikel 101 des Luftfahrtgesetzes mit Beschluss vom 29.Dezember 1964 übernommene Verpflichtung gegenüber der Heliswiss nachträglich sanktioniert werden. Der Bundesbeschluss soll aber nicht nur dazu dienen, die Vergangenheit zu bereinigen, sondern gleichzeitig die Ermächtigung der Räte für eine in Zukunft mögliche Überbrückungsaktion einholen. Dabei ist vor allem an die sich heute schon mehrenden Anfragen für Transporte von über 1 Tonne zu denken, was den Erwerb schwererer Typen bedingte, und die Heliswiss, ähnlich wie der DC-6B-Erwerb die Swissair, vor Finanzierungsschwierigkeiten stellen könnte, die ihre Kräfte überstiegen.

Die vorgeschlagene künftige Regelung der Kaskoversicherung widerspiegelt die wesentlich vorteilhaftere Situation auf dem Versicherungsmarkt für Helikopter. Die seinerzeitige Übernahme des Kaskorisikos durch den Bund wurde vornehmlich dadurch veranlasst, dass der Versicherungsmarkt sehr hohe Prämien verlangte, nämlich bis 20 Prozent des Versicherungswertes bei einem Selbstbehalt von 10 Prozent pro Schadenereignis. Der Versicherungsmarkt hat sich aber gerade in jüngster Zeit vorteilhaft entwickelt, und nun sind Offerten zu 10,5 Prozent bei einem Selbstbehalt von 5 Prozent und einer

Gewinnbeteiligung erhältlich. Wir erinnern in diesem Zusammenhang daran, dass auch die Swissair erst rund 6 Prozent und heute noch rund 1,5 Prozent Prämie bezahlen muss. Angesichts dieser Wendung zum Besseren rechtfertigt sich künftig die volle Kaskodeckung durch den Bund nicht mehr. Damit entfällt auch das wesentlichste Motiv, das seinerzeit dazu geführt hatte, die Heliswiss auf den Weg der Eigenversicherung zu führen. Immerhin sollte der Bund nicht durch einen sofortigen vollen Verzicht auf die Risikoübernahme die Heliswiss neuerdings in Schwierigkeiten geraten lassen, falls sich die Versicherungsmöglichkeiten wieder verschlechtern sollten. Es soll deshalb ungefähr folgende Lösung in Aussicht genommen werden:

Die Heliswiss versichert das Kaskorisiko ihrer Flotte teilweise durch Fremdversicherung, gestützt auf die jeweils günstigste Offerte, teilweise durch Eigenversicherung im Sinne des mit dem Bund schon bestehenden Versicherungsvertrages vom 16. August 1963.

Die Versicherungsanteile betragen vorläufig (in %)	Fremdversicherung	Eigenversicherung
Kleinhelikopter (bis Bell G-3)	92	8
Grosshelikopter (ab Bell 204-B)	97	3

Die Einlagen der Heliswiss in ihr Eigenversicherungskonto beim Bund entsprechen der jeweiligen Fremdversicherungsprämie. Der Bund trägt die den Satz von 10,5 Prozent übersteigende Prämie für den Fremdversicherungsanteil und den einen Satz von 5 Prozent übersteigenden Selbstbehalt pro Schadenfall.

Mit diesen Massnahmen sollte es möglich sein, die Heliswiss innerhalb der nächsten Jahre so zu konsolidieren, dass sie sich ohne weitere Interventionen des Bundes behaupten kann. Es ist deshalb vorgesehen, den Beschluss auf 5 Jahre zu befristen.

Die Zukunft der Heliswiss können natürlich auch Experten nicht genau voraussagen. Immerhin ist sicher, dass in unserem Lande eine grosse Nachfrage nach Helikopterdiensten besteht. Engpässe und Rückschläge sind trotz wirtschaftlichster Geschäftsführung immer möglich. Durch starke Beteiligung der öffentlichen Hand und durch die drei bisherigen Hilfen hat der Bund die Heliswiss gewissermassen als nationale Gesellschaft anerkannt. Der teure Helikopterbetrieb erfordert eine Konzentration der Mittel und duldet kein Nebeneinander kleiner unwirtschaftlicher Betriebe. Die Flotte der Heliswiss steht vollumfänglich der Organisation der Schweizerischen Rettungsflugwacht zur Verfügung.

Das Eidgenössische Luftamt ist, wie bereits erwähnt, ebenfalls auf eine gutfunktionierende Helikoptergesellschaft angewiesen. Mit Beschluss vom 11. März 1955 über den Such- und Rettungsdienst der zivilen Luftfahrt hat der Bundesrat diesen Dienst geschaffen. Als Leitstelle wurde das Eidgenössische Luftamt bezeichnet, das bei Such- und Rettungsaktionen eng mit den übrigen eidgenössischen Verwaltungen, insbesondere der Fliegertruppe, den kantonalen und kommunalen Polizeiorganen, dem Schweizerischen Alpen-Club und der Schweizerischen Rettungsflugwacht zusammenarbeitet. Die Subventionsbedingungen für

zwei Helikopter verpflichten die Heliswiss nicht zuletzt, für solche Such- und Rettungsaktionen einen Klein-Hochleistungshelikopter zuhanden des Luftamtes in Bern zu stationieren.

Schliesslich bilden Flotte und technischer Dienst der Heliswiss eine Reserve für die Mobilmachung und den Aktivdienst. Sogar im Kriegsfall sind auch die zivile Verwaltung inklusive die zivilen Polizeiorgane auf einen Helikopterdienst angewiesen. Die Heliswiss sollte im Kriegsfall als Ganzes in die Landesverteidigung eingesetzt werden; entsprechende Studien sind auch hier im Gang.

Die im Gutachten angeregte Verschärfung der Ausbildung ist bereits unter Aufsicht des Eidgenössischen Luftamtes eingeführt worden. Die dadurch anfallenden Mehrkosten werden durch den Bund, gestützt auf den Bundesbeschluss über die Förderung des fliegerischen Nachwuchses vom 3. Oktober 1958, anteilmässig übernommen.

Wir glauben, mit der vorgesehenen Hilfe die Heliswiss in die Lage zu versetzen, ihren Dienst im Interesse des Landes aufrechtzuerhalten und beehren uns, Ihnen gestützt auf diese Darlegungen den nachfolgenden Entwurf eines Bundesbeschlusses zur Annahme zu empfehlen.

Unsere Vorlage stützt sich auf Artikel 101 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt. Dieses Gesetz beruht auf Artikel 37^{ter} und 36 der Bundesverfassung. Die Verfassungsgrundlage ist somit gegeben.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung.

Bern, den 1. Februar 1966.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates:

Der Bundespräsident:

Schaffner

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss über eine ausserordentliche Hilfeleistung des Bundes an die Heliswiss Schweizerische Helikopter AG

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 101 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 1. Februar 1966

beschliesst:

Art. 1

¹ Der Bund trägt die Kaskoschäden des Flugparks der Heliswiss rückwirkend ab 1. September 1964 bis Ende 1966.

² Vom Jahre 1967 an wird das Kaskorisiko der Heliswiss teilweise durch Fremdversicherung, teilweise durch Eigenversicherung getragen. Die Höhe des Eigenversicherungsanteils richtet sich nach der finanziellen Leistungsfähigkeit der Heliswiss.

³ Der Bund trägt die den Satz von 10,5 Prozent übersteigende Prämie für den Fremdversicherungsanteil und den einen Satz von 5 Prozent übersteigenden Selbstbehalt pro Schadenfall.

Art. 2

¹ Der Bundesrat kann der Heliswiss Beiträge und Darlehen bis zu gesamthaf 5 Millionen Franken gewahren, wenn die ihr zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, um die Betriebsbereitschaft aufrechtzuerhalten oder Flottenumstellungen zu finanzieren.

² Über Hilfsmassnahmen ist im Zusammenhang mit den Kreditbegehren Bericht zu erstatten.

Art. 3

¹ Dieser Beschluss ist nicht allgemeinverbindlich und tritt sofort in Kraft. Seine Geltungsdauer ist auf 5 Jahre beschränkt, unter Vorbehalt der bestehenden Rechte und Pflichten.

² Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über eine ausserordentliche Hilfeleistung an die Heliswiss, Schweizerische Helikopter AG (Vom 1.Februar 1966)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1966
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	06
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9238
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.02.1966
Date	
Data	
Seite	101-133
Page	
Pagina	
Ref. No	10 043 172

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.