

3003 Bern, 29. Oktober 1973

Herrn Bundespräsident

R. B o n v i nHeliswiss; Ausbildung libyscher Piloten

Herr Bundespräsident,

meine Beziehungen zur Heliswiss begannen Mitte der Sechziger Jahre in der Finanzverwaltung. Der Bund musste nach einer ausserordentlichen Häufung schwerer Schadenfälle für die Heliswiss eine Ueberbrückungs-Hilfsaktion aufziehen, an der ich mit dem Luftamt mitwirkte. Der Bund übernahm u.a. für fünf Jahre einen Teil der Kaskoprämien der Flotte. Die Finanzverwaltung delegierte mich in den Verwaltungsrat der Heliswiss. Nach meinem Uebertritt ins EAV (1968) blieb ich weiter in der Heliswiss, weil ich im komplizierten Versicherungsgeschäft spezialisiert war und die Bundeshilfe ohnehin nur noch bis Ende 1970 dauerte. Mit Auslaufen des Bundesbeschlusses war das direkte Interesse des Bundes praktisch erloschen. Es besteht nur noch ein Versicherungsvertrag mit dem Bund, der die Möglichkeit enthält, dass der Bund in Schadenfällen begrenzte, verzinsliche Vorschüsse gewähren kann. Einen gleichlautenden Vertrag hat auch die Swissair mit dem Bund. Der Bund ist am Kapital der Heliswiss nicht beteiligt.

Im Oktober 1970 trat ich aus dem Verwaltungsrat zurück. Die Finanzverwaltung verzichtete angesichts der veränderten Interessenlage auf eine neuerliche Vertretung. Im Sommer 1971 bat mich der Verwaltungsrat, meinen Sitz wieder einzunehmen. Dabei ging es ihm vor allem um meine Erfahrungen in der jährlichen Versicherungsdiskussion mit dem Londoner Versicherungsmarkt und die Unterstützung der Direktion im Versicherungsgeschäft.

Nach Abschluss der Kapitalerhöhungsaktion 1972/73 habe ich erneut meinen Rücktritt angekündigt, um einem Vertreter der Swissair Platz zu machen. Es wurde vorgesehen, dass dieser Rücktritt gemeinsam mit dem des Präsidenten erfolgen soll, damit eine breitere Erneuerungsbasis geschaffen werden kann. Das wird im Lauf des nächsten Jahres der Fall sein.

## Der Libyen-Fall.

Wie überall, sind die Verhältnisse in der Rückblende viel klarer erkennbar als in der Aktion selbst. Die Heliswiss lebt als reine Charter-Gesellschaft von der Hand in den Mund. Es besteht kein regelmässiger Grundertrag, wie ihn etwa ein Liniennetz erbringt. Die Konkurrenzsituation ist angespannt. Im Inland bestehen mehr Gesellschaften, als der Markt tragen kann. Im Ausland kommen noch nationalistische Hindernisse hinzu. Dieser Charakteristik entsprechend braucht die Direktion der Heliswiss einen grossen Entscheidungsspielraum. Sie hat sich voll bewährt. Direktor Trachsel ist ein typischer Pragmatiker, umsichtig und auch in heiklen Situationen ohne Zwecklügen.

Vor diesem Hintergrund habe ich dem Erwerb eines Jet-Rangers für das Libyen-Geschäft zugestimmt. Alle Bestätigungen der zuständigen Bundesstellen lauteten zudem positiv. Die arabische Welt und der mit ihr eng verflochtene afrikanische Kontinent sind bedeutende potentielle Kunden für die Heliswiss. Aufträge in Tunesien und Saudiarabien wurden geflogen und gegenwärtig wird in Kamerun, Gabun und Mauretanien verhandelt.

Innerlich war mir das Libyen-Geschäft nicht sympathisch, weil ich in der hängigen Auseinandersetzung der israelischen Sache zuneige. Ich habe jedoch diese emotionellen Ueberlegungen im Interesse der Heliswiss zurückgestellt.

Ueber den militärischen oder zivilen Charakter des Auftrags wurden am 26. Oktober die Hintergründe voll aufgedeckt. Persönlich habe ich nur die Bestätigung des libyschen Verkehrsministers gesehen, es handle sich um "Civil purposes and scopes" und ich glaube das auch. Andererseits bin ich auch nicht so naiv, jede militärische Komponente einfach auszuschliessen. Gerade die fliegerische Schulung hat in jedem Land zumindest eine militärische Nebenbedeutung, man braucht nur unsere Verhältnisse zu betrachten. Libyen hat wie zahlreiche andere Länder ein Militärregime mit breiter Ueberlagerung ziviler, militärischer und paramilitärischer Ziele. Das ist kein Grund, jede Bestätigung als Lüge zu betrachten. Die Tatsache, dass die Libyer auf einem Typschulen wollten, den sie militärisch nicht fliegen (Jet-Ranger der amerikanischen Firma Bell, in Lizenz hergestellt von Agusta, Italien) unterstützt die zivile Absicht. Sie planen offenbar die weitere Nationalisierung ihrer Oel-Ausbeutung.

Als die Tessiner Regierung wegen der Lärm-Immission eingeschritten war, ging es nur noch darum, die Aktion so zu liquidieren, dass einerseits keine aussenpolitischen Schwierigkeiten entstanden, andererseits auch die Heliswiss möglichst keine direkten oder indirekten Schäden davontrug. An der Besprechung vom 3. August mit dem Luftamt und dem EPD wurde klar, dass eine Schulung im Inland nicht mehr in Frage kommen konnte. Ob eine Schulung überhaupt ausgeschlossen werde, blieb offen. Dass nach der Pressepolemik der Bundesrat am möglichst geräuschlosen Abblasen der Sache interessiert sein musste, war anzunehmen. Dazu brauchte es keine Sitzung.

Andererseits muss aber der Heliswiss zumindest zugebilligt werden, den Weg des geringsten Verlustes zu suchen. Die Vorgeschichte kann nicht einfach übergangen werden. Einen blossen Rücktritt vom Vertrag wollten die Libyer nicht annehmen, weshalb die Heliswiss einen ausländischen Vertragsnachfolger suchte. Das gelang dann schliesslich. Heute besteht kein Vertragsverhältnis mehr mit Libyen. Da aber die Libyer auf der Jet-Ranger-Ausbildung bestanden, musste die Heliswiss mit dem französischen Partner, der keine solchen Maschinen besitzt, einen Chartervertrag abschliessen.

Dieser Form der Vertragsliquidation stimmte der Ausschuss des Verwaltungsrates am 16. August einstimmig zu. Ich war an der Sitzung abwesend, habe aber auf telefonische Anfrage des Präsidenten dieser Lösung beigestimmt.

Das ist die Geschichte dieses Falles aus meiner Sicht und Ueberzeugung. Persönlich habe ich zur Heliswiss eine innere Bindung, weil hier der seltene Fall gelungen ist, mit einer einmaligen Starthilfe des Bundes ein selbsttragendes Geschäft aufzubauen, das heute Dividenden zahlt und mit Erfolg sein Kapital erhöhen konnte. Deshalb interessiert mich vor allem die finanzwirtschaftliche Seite der Unternehmung.

Wenn dieses Geschäft in einer Form abgelaufen ist, die der Bundesrat missbilligt, trage ich die volle Mitverantwortung.

T. Müller