

# Bundesblatt

110. Jahrgang

Bern, den 17. April 1958

Band I

---

*Erscheint wöchentlich. Preis 30 Franken im Jahr, 16 Franken im Halbjahr zuzüglich  
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an  
Stämpfli & Cie. in Bern*

---

7601

## Botschaft

des

### Bundesrates an die Bundesversammlung über die Beteiligung des Bundes an der Erhöhung des Aktienkapitals der Swissair

(Vom 11. April 1958)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Anlässlich der letzten Erhöhung des Grundkapitals der Swissair von 14 auf 42 Millionen Franken haben Sie durch den Bundesbeschluss vom 25. Juni 1956 bestimmt, die Beteiligung des Bundes am Gesellschaftskapital der nationalen Luftverkehrsunternehmung sei entsprechend dem bisherigen Aktienbesitz von 2890 auf 8670 Namenaktien von je 350 Franken zu erhöhen. Darüber hinaus ermächtigten Sie uns, allenfalls von anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaften oder Anstalten nicht übernommene Aktien zum Nominalwert auf Rechnung des Bundes zu erwerben. Von dieser Ermächtigung musste indessen kein Gebrauch gemacht werden.

Die damalige erfolgreiche Kapitalerhöhung schuf das notwendige finanzielle Fundament, auf dem die Swissair ihren bemerkenswerten Auf- und Ausbau weiterführen konnte. Ende 1955, also unmittelbar vor der Kapitalerhöhung, verfügte die Gesellschaft über 25 Flugzeuge. Mit diesem Park gelang es ihr, im genannten Jahr in 19511 Linienflügen und 52966 Flugstunden über 630000 Etappenpassagiere über mehr als 19 Millionen Flugkilometer zu befördern und dabei ein Transportvolumen von 95,2 Millionen Tonnenkilometer anzubieten.

Die schon kurz nach dem zweiten Weltkrieg einsetzende stürmische Entwicklung des Luftverkehrs hat in den Jahren 1956 und 1957 unvermindert angehalten. Die Swissair hat dabei ihre in scharfem internationalem Konkurrenz-

kampf erarbeitete Stellung nicht nur behauptet, sondern sie noch auszubauen vermocht. So gelang ihr namentlich die Verlängerung der vorerst in Sao Paulo endenden Südatlantiklinie bis Buenos Aires und die Eröffnung einer Fernostlinie über Athen-Beirut/Kairo-Karachi-Bombay/Kalkutta-Bangkok und Manila/Honkong nach Tokio. Der Flugzeugpark stieg bis Ende 1957 auf 32 Einheiten. Gegenüber dem Bestand von Ende 1955 ist dabei besonders auf die neu hinzugekommenen leistungsfähigen vier DC-7C und auf den Ersatz der sieben alten Convair-Liners 240 durch 11 moderne Convair Metropolitan hinzuweisen. Mit der gegenüber 1955 um nur sieben Einheiten grösseren Flotte konnte die Swissair im Jahre 1957 die Anzahl Linienflüge auf 27 430 steigern; wobei ihre Flugzeuge in 73 954 Flugstunden über 29 Millionen Flugkilometer zurücklegten. Die angebotenen Tonnenkilometer stiegen auf mehr als 169 Millionen und die beförderten Etappenpassagiere auf fast eine Million.

Zur Steigerung der von der Swissair angebotenen Dienste haben verschiedene Faktoren beigetragen. Einmal profitierte die Gesellschaft von der in der ganzen Welt herrschenden guten Konjunktur, die eine rege Reisetätigkeit, sowohl geschäftlicher Natur wie auch zu Erholungszwecken, mit sich bringt. Es brauchte aber auch eine auf lange Sicht ausgerichtete Geschäftspolitik, um der vorhandenen Nachfrage nach Transportmöglichkeiten gerecht werden zu können. So stieg beispielsweise der Versicherungswert der von langer Hand ergänzten und modernisierten Flugzeugflotte einschliesslich der Wechselteile von 89 Millionen Franken Ende 1955 auf 171 Millionen Franken Ende 1957. Aber nicht nur die Flotte, sondern der gesamte Apparat, der zu ihrem technischen und kommerziellen Einsatz notwendig ist, musste den steigenden Anforderungen angepasst werden. Hier kann die Leitung der Unternehmung auf beachtliche Erfolge hinweisen, gelang es doch bei einer Erhöhung des Personalbestandes von 3220 auf 4710 Angestellte die angebotenen Tonnenkilometer pro Angestellten von 30 609 im Jahre 1955 auf 38 080 im Jahre 1957 zu steigern. In der gleichen Zeit stiegen die ausgenutzten Tonnenkilometer von 62 auf 104 Millionen. Da das Jahr 1957 für die Gesellschaft ein Jahr ausgesprochener Expansion war, sank allerdings der Ausnutzungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs von 64,8 Prozent auf 61,6 Prozent. Das ist an sich nicht verwunderlich, braucht es doch immer eine gewisse Zeit, um das Gleichgewicht zwischen der Nachfrage des reisenden Publikums und dem mit dem Einsatz von leistungsfähigeren Maschinen sprunghaft anwachsenden Transportangebot wieder herzustellen. Die Swissair hat schon seit Jahren dem Ausbau ihrer über die ganze Welt verbreiteten Verkaufsorganisation alle Aufmerksamkeit geschenkt. Diese Bemühungen werden sich um so eher im finanziellen Erfolg der Unternehmung auswirken, als die Swissair ihren Kunden ein gut geschultes Personal, modernes Flugmaterial und eine Betreuung in der Luft und am Boden zur Verfügung stellen kann, die dem Ruf unseres Landes als Land solider Berufsarbeit und gepflegter Gastlichkeit gerecht wird.

Wir haben Ihnen schon bei verschiedenen Gelegenheiten über die Bedeutung und die Notwendigkeit einer eigenen Luftverkehrsgesellschaft für die schweizerische Volkswirtschaft berichtet. Soll die von der Swissair in zäher Arbeit bis jetzt

erreichte Stellung gehalten und weiter ausgebaut werden, so bedingt das, dass die technische Entwicklung im Flugzeugbau sorgfältig verfolgt wird. Nur so ist es möglich, im gegebenen Zeitpunkt den Konkurrenzkampf mit den grossen ausländischen Gesellschaften, die, so weit sie nicht direkt als Staatsbetriebe organisiert sind, über namhafte staatliche Unterstützung verfügen, mit Aussicht auf Erfolg bestehen zu können. Die Swissair hat zu diesem Zwecke einen besondern Planungsdienst eingerichtet, der die Tendenzen auf dem internationalen Flugzeugmarkt studiert und die Möglichkeiten für den wirtschaftlichen Einsatz der verschiedenen Flugzeugtypen im Rahmen der Geschäftspolitik der Gesellschaft abklärt. Einem gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsatz folgend gehen die Bestrebungen dahin, den Flugzeugpark nicht nur zu modernisieren, sondern ihn gleichzeitig auch zu vereinheitlichen. Dadurch, dass beispielsweise die Motoren der DC-6A, der DC-6B und der Convair Metropolitan gegenseitig auswechselbar sind, kann mit einem wesentlich kleineren Ersatzteillager ausgekommen werden als zur Zeit, als noch die sieben Convair Liners 240 in Dienst standen. Daneben erlaubt die Vereinheitlichung des Flugzeugparks eine Senkung der Ausbildungskosten, indem nicht nur die Motoren, sondern auch die Fahrwerke, Propeller und andere Teile gleich konstruiert sind und ihre Bedienung in einem einzigen Schulungsprogramm einexerziert werden kann. Die Gesellschaft kann für die Kontrolle der Flugzeuge auch weitgehend die gleichen Prüfgeräte verwenden und kommt in ihren Werften in Kloten und Genf mit wenigen standardisierten Docks aus.

Die Anstrengungen, durch sorgfältiges Sammeln und Studieren aller erhältlichen Daten auf weite Sicht zu planen und den Betrieb zu rationalisieren, werden intensiv weitergeführt. So konnte die Geschäftsleitung schon im Jahre 1956 den Übergang vom althergebrachten Kolbenmotor, der noch im bewährten Langstreckenflugzeug DC-6B Verwendung findet, und dem Verbundmotor des DC-7C zum reinen Gasturbinenflugzeug in Aussicht nehmen. In unserer Botschaft vom 27. April 1956 über die Beteiligung des Bundes an der Kapitalerhöhung der Swissair haben wir erwähnt, dass auf Ende 1960 der Einsatz von zwei Flugzeugen vom Typ DC-8 mit Strahlantrieb vorgesehen sei. Der damals eingeschlagene Weg in der Wahl der Flugzeugtypen ist von der Gesellschaft seither konsequent weiter verfolgt worden. Als nächstes sollen nun die drei DC-4 und sodann ein Teil der DC-3-Flotte verkauft werden. Beide Flugzeugtypen sind auch heute noch durchaus flugtüchtig. Da sie jedoch über keine Druckkabinen verfügen – eine Annehmlichkeit, auf die das reisende Publikum heute Anspruch erhebt – und auch in bezug auf die Reisegeschwindigkeit mit modernen Flugzeugen nicht konkurrieren können, werden sie sukzessive abgestossen werden müssen, bevor ihre technischen Verwendungsmöglichkeiten erschöpft sind. Andererseits wird die Swissair nächsten Herbst und Winter zwei neue Langstreckenflugzeuge erhalten, die schon vor einiger Zeit bestellt wurden, nämlich einen fünften DC-7C sowie ein Frachtflugzeug DC-6A; ferner besteht die Absicht, für beschränkte Dauer noch einen DC-6B zu chartern. Das eigentliche Rückgrat der Unternehmung werden jedoch die drei Douglas DC-8 bilden, die bestellt sind und im Jahre 1960 abgeliefert werden sollen. Dieser neueste Flugzeugtyp, den in den kommenden Jahren verschiedene

grosse Gesellschaften in Dienst stellen werden, bietet wie der in die gleiche Kategorie einzureihende Boeing-707 derartige Vorteile, dass eine Unternehmung, die ihren Betrieb mit den bisher üblichen Typen allein weiterführen wollte, im Konkurrenzkampf hoffnungslos ins Hintertreffen geraten müsste. Ein DC-7C benötigt für die Strecke Zürich-New York eine Reisezeit von  $16\frac{1}{4}$  Stunden, was als Durchschnittsleistung pro Woche drei Flüge Schweiz-USA-Schweiz ermöglicht. Pro Woche kann ein solches Flugzeug dabei 420 Passagiere und 7700 kg Fracht und Post transportieren. Ein DC-8 benötigt für die gleiche Strecke nur noch  $8\frac{1}{2}$  Stunden. Mit ihm können pro Woche durchschnittlich vier Flüge Schweiz-USA-Schweiz ausgeführt werden, wobei pro Woche maximal 952 Passagiere und 24000 kg Fracht und Post befördert werden können. Die jährliche Transportkapazität eines DC-8 erreicht damit diejenige eines Ozeandampfers von beträchtlicher Grösse. Für diesen technischen und kommerziellen Fortschritt muss aber ein entsprechender Preis bezahlt werden. Während für einen DC-4 mit dem dazugehörigen Ersatzmaterial seinerzeit rund 3,9 Millionen Franken aufgewendet werden mussten, stiegen die Kosten für einen DC-6B auf 8,1 Millionen, für einen DC-7C auf 16,5 Millionen und für einen DC-8 auf 35 Millionen. Diese Zahlen zeigen, dass die Finanzierungsfragen je länger je mehr zum zentralen Problem der grossen Luftverkehrsgesellschaften werden. Für den Übergang zum Düsenflugzeug auf langen und mittleren Strecken muss die Swissair in den nächsten fünf Jahren mit Investitionen in der Grössenordnung von 200 Millionen Franken rechnen, wovon 100 Millionen auf die bereits bestellten Langstreckenflugzeuge entfallen. In ihren Finanzplänen rechnet die Gesellschaft damit, dass ungefähr die Hälfte dieser Investitionen aus Betriebsüberschüssen gewonnen werden kann, während für die andere Hälfte der Kapitalmarkt in Anspruch genommen werden soll.

Zurzeit arbeitet die Swissair bei einem Jahresumsatz von über 210 Millionen Franken mit 43,9 Millionen Eigenkapital (Grundkapital 42 Millionen, statutarischer Reservefonds 1,9 Millionen) und 119 Millionen Fremdkapital. Eine Erhöhung der eigenen Mittel zur Verbesserung des Verhältnisses von Eigen- zu Fremdkapital ist deshalb angebracht. Diesen Überlegungen Rechnung tragend, haben die Aktionäre an der Generalversammlung vom 2. April 1958 beschlossen, das Grundkapital der Gesellschaft von gegenwärtig 42 Millionen Franken durch die Ausgabe von 60000 neuen Namenaktien zu nominal 350 Franken um 50 Prozent auf 63 Millionen Franken zu erhöhen. Wie im Jahre 1956 hat auch dieses Mal ein Bankenkonsortium sämtliche neuen Aktien auf den Tag der Generalversammlung gezeichnet und voll einbezahlt, so dass die gleiche Versammlung über die Erhöhung Beschluss fassen und auch die Zeichnung und Einzahlung des neuen Kapitals feststellen konnte. Die neuen Aktien werden den Aktionären bis zum 25. April 1958 im Verhältnis von zwei alten zu einer neuen Aktie zum Bezuge angeboten, wobei der Bezugspreis auf 350 Franken netto pro neue Aktie festgesetzt wurde und die Gesellschaft den eidgenössischen Emissionsstempel von 2 Prozent trägt.

Die bisherige Statutenbestimmung, wonach mindestens 30 Prozent des Grundkapitals der gemischtwirtschaftlichen schweizerischen Luftverkehrsgesell-

schaft im Besitze von öffentlich-rechtlichen Körperschaften und Anstalten sein müssen, wurde durch einen Beschluss der Generalversammlung vom 2. April 1958 auch für das neue Kapital als verbindlich erklärt. Wir haben der Statutenänderung bereits mit einem Bundesratsbeschluss vom 10. März 1958 zugestimmt. Es stellt sich nun für den Bund und seine Betriebe, die Aktionäre der Swissair sind, wie im Jahre 1956 die Frage der Beteiligung an der Kapitalerhöhung im Verhältnis ihres bisherigen Aktienbesitzes. Der Verwaltungsrat der Bundesbahnen hat bereits beschlossen, die ihm zustehenden 2190 Bezugsrechte auszunützen und hiefür einen Betrag von 766500 Franken bewilligt. Die gleichen Gründe, die uns 1956 bewogen haben, Ihnen den Antrag zu stellen, die Zentralverwaltung und die Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung ebenfalls zur Zeichnung neuer Aktien im Verhältnis ihres bisherigen Aktienbesitzes zu ermächtigen, gelten auch heute noch. Durch die Einführung einer neuen Fluglinie nach Indien und Japan und die Verlängerung der Südatlantikinlinie von Sao Paulo nach Montevideo und Buenos Aires ist die Bedeutung der Swissair für unsere Volkswirtschaft noch gestiegen. Um so mehr rechtfertigt es sich, die Beteiligung des Bundes an der Swissair, die in Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes verlangt wird, im bisherigen Verhältnis weiter zu führen. Im beiliegenden Beschlussesentwurf stellen wir deshalb den Antrag, im Zusammenhang mit der neuerlichen Erhöhung des Grundkapitals der Swissair die Beteiligung des Bundes ebenfalls im Verhältnis von zwei alten zu einer neuen Aktie von nominal 350 Franken zu erhöhen und uns hiefür einen Betrag von 1517250 Franken zu bewilligen. Auf die Zentralverwaltung entfallen dabei 2130 neue Aktien mit einem Nominalwert von 745500 Franken, auf die Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung 2205 neue Aktien mit einem Nominalwert von 771500 Franken.

Die Bestimmung in den Statuten der Swissair, wonach mindestens 30 Prozent des Grundkapitals der Gesellschaft im Besitze öffentlich-rechtlicher Körperschaften und Anstalten sein müssen, führt bei jeder Kapitalerhöhung zu einer Schwierigkeit; sie bedingt nämlich, dass, soweit nicht öffentlich-rechtliche Aktionäre von Privataktionären Bezugsrechte erwerben können, die öffentlich-rechtlichen Aktionäre ihre Bezugsrechte entweder selbst voll ausnützen oder sie nur an andere öffentlich-rechtliche Aktionäre weitergeben, die bereit sind, ihre Beteiligung an der Swissair zu erhöhen. Das gesamte neue Aktienkapital wird, wie bereits dargelegt, jeweilen von einem Bankenkonsortium fest gezeichnet und auf den Tag der Generalversammlung voll einbezahlt. Da nun aber 30 Prozent des neuen Kapitals während der ganzen Zeichnungsfrist für öffentlich-rechtliche Aktionäre reserviert sind, kann das Bankenkonsortium diesen Teil des Kapitals nicht anderen Interessenten anbieten. Das Konsortium muss aber die Gewissheit haben, dass tatsächlich 30 Prozent des Kapitals von öffentlich-rechtlichen Körperschaften und Anstalten gezeichnet werden. Für die Abgabe einer derartigen Garantierklärung kommt praktisch nur der Bund in Frage. Er vereinigt in seiner Hand nicht nur den grössten Aktienbesitz, sondern er ist kraft Verfassung und Gesetz auch für die schweizerische Luftfahrtpolitik verantwortlich und übt die Oberaufsicht über die nationale Luftverkehrsgesellschaft aus. Anlässlich der

Kapitalerhöhung im Jahre 1956 haben wir uns der Swissair und den Banken gegenüber bereit erklärt, von anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaften und Anstalten nicht gezeichnete Aktien zulasten der Zentralverwaltung zu übernehmen. Aus zeitlichen Gründen war es uns damals nicht möglich, von den eidgenössischen Räten vorerst die hierfür erforderliche Ermächtigung einzuholen. Die gleiche Situation ergab sich aber auch bei der Kapitalerhöhung 1958. Die Generalversammlung, die über die Erhöhung des Grundkapitals der Swissair Beschluss zu fassen hatte, fand erst am 2. April 1958 statt. Vor diesem Datum stand noch nicht fest, ob sich die eidgenössischen Räte überhaupt mit dem Geschäft zu befassen haben würden oder nicht. Wie wir weiter oben ausgeführt haben, ist jedoch eine Garantieverklärung für die Zeichnung der öffentlich-rechtlichen Aktionären reservierten neuen Aktien unerlässlich. Der Verwaltungsrat der Bundesbahnen erklärte sich deshalb auf unser Ersuchen hin bereit, nicht nur wie 1956 die Bezugsrechte der Zentralverwaltung und der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung geltend zu machen, sondern darüber hinaus eine Garantieverpflichtung für die Zeichnung der öffentlich-rechtlichen Aktionären vorbehaltenen 30 Prozent des neuen Kapitals einzugehen. Um ihnen diese Garantie zu erleichtern, haben wir den Bundesbahnen zugesichert, dass wir den eidgenössischen Räten beantragen werden, ihnen allenfalls aus der Garantieverpflichtung über ihr eigenes Bezugsrecht hinaus verbleibende Aktien für Rechnung der Zentralverwaltung abzunehmen. Dank diesem Vorgehen konnte auch bei der neuen Kapitalerhöhung der Anteil der öffentlich-rechtlichen Aktionäre von 30 Prozent des Aktienkapitals sichergestellt werden. Um jedoch in Zukunft nicht wiederum den gleichen Schwierigkeiten gegenüberzustehen, möchten wir Ihnen im Zusammenhang mit der Kapitalerhöhung der Swissair einen gegenüber 1956 etwas erweiterten, dreifachen Antrag unterbreiten, nämlich:

- a. Es sei der Zeichnung von 2130 neuen Aktien für Rechnung der Zentralverwaltung und von 2205 neuen Aktien für Rechnung der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung zuzustimmen und der hierfür erforderliche Betrag von 1517250 Franken zu bewilligen.
- b. Der Bundesrat sei zu ermächtigen, den Bundesbahnen allenfalls aus der abgegebenen Garantieverpflichtung verbleibende Aktien anderer öffentlich-rechtlicher Aktionäre auf Rechnung der Zentralverwaltung abzunehmen.
- c. Der Bundesrat sei ferner zu ermächtigen, im Rahmen der bisherigen Bundesbeteiligung die Bezugsrechte für neue Aktien der Swissair in Zukunft selbst geltend zu machen. Gleichzeitig sollte der Bundesrat mit Rücksicht auf den besondern Charakter der Swissair als gemischtwirtschaftlich organisierte Gesellschaft und zur Sicherung des Anteils der öffentlichen Hand an ihrem Grundkapital die Kompetenz erhalten, von anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaften und Anstalten nicht gezeichnete Aktien ebenfalls auf Rechnung der Zentralverwaltung zu übernehmen.

Mit diesen Ausführungen beehren wir uns, Ihnen den beiliegenden Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Beteiligung des Bundes an der Erhöhung des Aktienkapitals der Swissair zur Annahme zu empfehlen.

Wir benützen auch diese Gelegenheit, um Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 11. April 1958.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Vizepräsident:

**P. Chaudet**

Der Bundeskanzler:

**Ch. Oser**

---

Entwurf

## **Bundesbeschluss**

über

**die Beteiligung des Bundes an der Erhöhung des Aktienkapitals  
der Swissair, Schweizerische Luftverkehr A.G., Zürich**

---

Die Bundesversammlung  
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf Artikel 103 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948 über  
die Luftfahrt,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 11. April 1958,

beschliesst:

### **Art. 1**

Die Beteiligung des Bundes am Grundkapital der Swissair wird, im Zusammenhang mit der Erhöhung des Gesellschaftskapitals um 50 Prozent, von 8670 auf 13005 Namenaktien mit einem Nominalwert von je 350 Franken erhöht. Dafür wird ein Betrag von 1 517 250 Franken bewilligt.

## Art. 2

Der Bundesrat wird ermächtigt, allenfalls von andern öffentlich-rechtlichen Körperschaften und Anstalten nicht übernommene Aktien zum Nominalwert auf Rechnung des Bundes zu erwerben.

## Art. 3

Der Bundesrat wird ermächtigt, bei allfällig später notwendig werdenden weiteren Kapitalerhöhungen der Swissair das ihm nach Massgabe seines bisherigen Aktienbesitzes zustehende Bezugsrecht sowie diejenigen Bezugsrechte geltend zu machen, die von andern öffentlich-rechtlichen Körperschaften und Anstalten nicht beansprucht werden.

## Art. 4

Dieser Beschluss ist nicht allgemein verbindlich und tritt sofort in Kraft.  
Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Beteiligung des Bundes an der Erhöhung des Aktienkapitals der Swissair (Vom 11. April 1958)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1958
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	15
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	7601
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.04.1958
Date	
Data	
Seite	753-760
Page	
Pagina	
Ref. No	10 040 171

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.