



## **SWISS verbessert Betriebsergebnis im ersten Quartal**

**Swiss International Air Lines (Konzern) erzielte in den ersten drei Monaten des laufenden Geschäftsjahres einen konsolidierten Betriebsertrag von CHF 853 Mio. (Vorjahr: CHF 846 Mio.). Das Betriebsergebnis vor Restrukturierungskosten (EBIT) belief sich auf minus CHF 10 Mio. (Vorjahr: minus CHF 69 Mio.). Betriebsertrag und EBIT beinhalten einen einmaligen Ertrag in Höhe von CHF 43 Mio. aus dem Slot-Transfer an British Airways in London Heathrow. SWISS verfügte am 31. März über flüssige Mittel in Höhe von CHF 506 Mio. Per Ende 2004 hatten die flüssigen Mittel bei CHF 481 gelegen.**

Swiss International Air Lines (Konzern) erzielte im ersten Quartal 2005 einen Betriebsertrag von CHF 853 Mio. (Vorjahr: CHF 846 Mio.). Das Betriebsergebnis vor Restrukturierungskosten (EBIT) belief sich auf minus CHF 10 Mio. (Vorjahr: minus CHF 69 Mio. vor Restrukturierungskosten). Es beinhaltet einen einmaligen Ertrag in Höhe von CHF 43 Mio. aus dem Transfer von Slots (für die Sommerflugplanperiode) am Flughafen London Heathrow an British Airways. SWISS hat diese Mittel direkt zur Rückzahlung eines Kredites bei der Barclays Bank verwendet. Im ersten Quartal fielen Restrukturierungskosten von CHF 6 Mio. an. Dies im Zusammenhang mit der Reorganisation der Call-Center für den Schweizer Markt und der Schliessung der ab Basel operierenden Europe Continental Airways (Crossair Europe). Die hohen Preise für Flugtreibstoff belasteten das Ergebnis im ersten Quartal 2005 gegenüber dem Vorjahresquartal mit Zusatzkosten in Höhe von CHF 54 Mio. Nur gut 40% dieser Zusatzkosten konnten mit den auf den Flugtickets erhobenen Treibstoffzuschlägen kompensiert werden.

Der Finanzaufwand belief sich im ersten Quartal 2005 auf CHF 30 Mio. (Vorjahr: CHF 13 Mio.) und setzt sich zusammen aus dem ordentlichen Zinsaufwand für Finanzverbindlichkeiten und aus den nicht-liquiditätswirksamen Fremdwährungsverlusten auf dem Fremdkapital, die sich im abgelaufenen Quartal auf CHF 14 Mio. beliefen. Die Währungsverluste sind dadurch bedingt, dass der US-Dollar gegenüber dem Schweizer Franken im ersten Quartal 2005 stärker geworden ist. Der Finanzertrag von CHF 2 Mio. (Vorjahr CHF 5 Mio.) für das erste Quartal 2005 zeigt die ordentlichen Zinserträge auf den flüssigen Mitteln und den Festgeldanlagen.

Das konsolidierte Nettoergebnis lag bei minus CHF 44 Mio. – eine Verbesserung um CHF 34 Mio. im Vergleich mit dem Verlust von CHF 78 Mio. im Vorjahresquartal.

„Auch im saisonbedingt schwächsten Quartal konnten im Vorjahresvergleich Fortschritte erzielt werden. Die Ertragslage und die Kostenstruktur sind jedoch nach wie vor ungenügend. In den kommenden Monaten hat die zügige und konsequente Umsetzung des Restrukturierungsprogrammes erste Priorität,“ fasst Christoph Franz, Präsident der Konzernleitung und CEO von

## Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Zwischenabschluss 1. Quartal 2005

SWISS das Erreichte zusammen. „SWISS wird jedoch nicht nur den Gürtel enger schnallen, sie hat auch eine Qualitätsoffensive im Interesse der SWISS Passagiere gestartet.“

### **Cash Flow aus Betriebstätigkeit mit CHF 7 Mio. im ersten Quartal positiv**

Der *Cash Flow aus Betriebstätigkeit* belief sich im ersten Quartal 2005 auf CHF 7 Mio., nachdem im Vorjahresquartal noch ein negativer Cash Flow von CHF 5 Mio. verzeichnet worden war. Das Plus von CHF 12 Mio. wurde dank dem verbesserten operativen Ergebnis erreicht.

Der *Cash Flow aus Investitionstätigkeit* war aufgrund von Desinvestitionen wiederum positiv. Er belief sich auf CHF 96 Mio. (Vorjahr: minus CHF 40 Mio.). Positive Cash Flows im Betrag von CHF 43 Mio. resultierten aus dem Transfer von Slots am Flughafen London Heathrow an British Airways. Eine Rückerstattung auf geleisteten Anzahlungen für Flugzeuge und der Erlös aus dem Verkauf von Flugzeugen führten zu einem Cash Flow in Höhe von CHF 28 Mio. Die Reduktion verschiedener Bardepots führte zu einem Nettozufluss von weiteren CHF 33 Mio. Im Zusammenhang mit Investitionen für Komponenten der Innenausstattung, Ersatzteile und Verbrauchsmaterial für die Flugzeugflotte flossen CHF 13 Mio. ab. Weitere Desinvestitionen und erhaltene Zinsen hatten einen positiven Cash Flow von insgesamt CHF 5 Mio. zur Folge.

Der *Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit* lag bei minus CHF 75 Mio. (Vorjahr: minus CHF 45 Mio.). Insgesamt CHF 12 Mio. an flüssigen Mitteln wurden für die Amortisation von Finanzleasing-Verbindlichkeiten auf Flugzeugen gebraucht. CHF 48 Mio. an flüssigen Mitteln hat SWISS für die Rückzahlung von Fremdkapital verwendet, darunter CHF 43 Mio. zur Tilgung der Restschuld aus dem Kredit der Barclays Bank über ursprünglich CHF 50 Mio. Die Rückzahlung an die Barclays Bank hatte netto keinen Einfluss auf die flüssigen Mitteln, da sie zeitlich mit der im Cash Flow aus Investitionstätigkeit ausgewiesenen Kompensation von British Airways für die transferierten Slots in London Heathrow zusammenfiel. Diese hatten als Sicherheit für den Kredit von Barclays gedient. Weitere Mittelabflüsse resultierten aus ordentlichen Zinszahlungen für Finanzleasing-Verbindlichkeiten in Höhe von CHF 15 Mio.

Per 31. März 2005 beliefen sich die flüssigen Mittel auf insgesamt CHF 506 Mio., plus Festgeldanlagen von CHF 3 Mio. Ende 2004 hatten sich die flüssigen Mittel auf CHF 481 Mio. (plus Festgeldanlagen von CHF 4 Mio.) belaufen.

Innerhalb der verfügbaren Kreditlinien standen SWISS per 31. März 2005 zusätzliche liquide Mittel von CHF 83 Mio. zur Verfügung. Dieser Betrag variiert unter anderem in Abhängigkeit der Wechselkurse von US-Dollar und Euro zum Schweizer Franken.

Zum heutigen Tag hat SWISS rund 34% ihres für den Rest des Jahres erwarteten Treibstoffbedarfs abgesichert. Die rekordhohen Preise für Flugtreibstoff schufen ein generell äusserst schwieriges Marktumfeld und werden die Umsetzung des Turnaround voraussichtlich auch im Jahr 2005 behindern. Während die Treibstoffpreise bereits zum Ende des ersten Quartals wieder stark angestiegen sind, wird der volle Effekt der höheren Preise erst im zweiten Quartal ersichtlich werden.

### **Eigenkapitalquote stabil**

Per 31. März 2005 lag das Eigenkapital des Konzerns bei CHF 843 Mio., nach einem Wert von CHF 852 Mio.<sup>1</sup> per Ende 2004. Die Eigenkapitalquote verharrte bei 27.2%.

---

<sup>1</sup> Die Diskrepanz von CHF 4 Mio. zu den effektiv per Jahresabschluss vom 31. Dezember 2004 ausgewiesenen CHF 848 Mio. ergibt sich aufgrund einer Änderung der Rechnungslegungsvorschriften nach IFRS, deren Anwendung von der Schweizer Börse SWX verlangt wird.

## Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Zwischenabschluss 1. Quartal 2005

### Netto-Finanzverschuldung weiter reduziert

Die Netto-Finanzverschuldung wurde auch im abgelaufenen ersten Quartal wiederum deutlich reduziert. Sie ging um CHF 64 Mio. zurück und belief sich zum Quartalsende per 31. März noch auf CHF 530 Mio., nach CHF 594 Mio. per 31. Dezember 2004. Dazu steuerten neben dem positiven Cash Flow aus Betriebstätigkeit, insbesondere die im Rahmen von Desinvestitionen freigesetzten Mittel (Cash Flow aus Investitionstätigkeit) einen wesentlichen Teil bei.

### Bessere Auslastung und höherer Durchschnittsertrag

*Auslastung:* SWISS beförderte im ersten Quartal 2005 rund 2.2 Mio. Passagiere. Es wurden 34 309 Flüge durchgeführt, die zu durchschnittlich 74.2% (Vorjahr: 71.6%) ausgelastet waren. In Europa wurde die Kapazität in Sitzkilometern (ASK) um 2.6% reduziert und der Sitzladefaktor (SLF) um 3.2 Prozentpunkte auf 58.7% gesteigert. Im Interkontinentalgeschäft stieg der SLF um 3.3 Prozentpunkten auf 81.6%, dies bei einer Reduktion des ASK um 14.4%.

Während sich das Geschäft auf der Langstrecke äusserst positiv entwickelte, ist die Auslastung im Europageschäft trotz der erzielten Steigerung nach wie vor nicht zufriedenstellend. Insbesondere in den grösseren europäischen Hauptmärkten macht sich der Angebots- und Preisdruck der Billigfluggesellschaften bei der Auslastung deutlich bemerkbar.

*Durchschnittsertrag (Yield):* Der branchenweite Druck auf den Ertrag pro Passagierkilometer (Yield) hielt in Europa auch im ersten Quartal an. Das Marktumfeld ist von anhaltenden Überkapazitäten und einer fortschreitenden Preiserosion geprägt. SWISS verzeichnete im ersten Quartal auf den Europastrecken einen Yield-Rückgang von 3.4% gegenüber dem Vorjahresquartal. Demgegenüber stieg der Yield auf den Interkontinentalstrecken um 4.4% an.

Positiv entwickelt sich bei SWISS der Ertrag pro angebotenen Sitzkilometer (RASK). Dieser ergibt sich aus der Auslastung und dem Ertrag pro Passagierkilometer und ist in Verbindung mit dem CASK (den Kosten pro angebotenen Sitzkilometer) von zentraler Bedeutung für das operative Ergebnis des Unternehmens. Im ersten Quartal steigerte SWISS ihren RASK im Vergleich mit dem Vorjahresquartal um 7.8%. In Europa stieg der RASK um 2.3%, auf den Interkontinentalstrecken resultierte ein Plus von 8.1%. Der Anstieg des RASK ist auch bedingt durch die gegenüber dem Vorjahresquartal veränderten Anteile des Interkontinental- und Europaverkehrs an der Gesamtkapazität (in ASK). Es liegt in der Natur der Sache, dass der RASK auf langen Interkontinentalstrecken tiefer ist als in Europa, weshalb sich eine relative Verschiebung zum Europageschäft automatisch positiv auf den netzwerkweiten RASK auswirkt. Im RASK enthalten sind auch die Treibstoffzuschläge, welche SWISS seit Sommer 2004 auf ihren Flugtickets erhebt. Im Einklang mit der Branche wurden diese angesichts stark gestiegener Treibstoffpreise im Verlauf des Jahres 2004 eingeführt und stufenweise der Entwicklung der Preise beim Flugtreibstoff angepasst, zuletzt auf den 1. April 2005.

### Verbesserte Kostenstruktur

SWISS hat ihre Kosten im Laufe des vergangenen Jahres deutlich gesenkt, um eine im internationalen Konkurrenzvergleich verbesserte Kostenbasis zu schaffen. Das bisher Erreichte wurde aber durch die hohen Preise für Flugtreibstoff zu grossen Teilen neutralisiert. Diese belasteten das Ergebnis im ersten Quartal 2005 gegenüber dem Vorjahresquartal mit Zusatzkosten in Höhe von CHF 54 Mio. Die Kosten pro angebotenen Sitzkilometer (CASK) stiegen gegenüber dem Vorjahrsquartal denn auch um 5.6%.

Analog zum RASK wurde auch der CASK von der Veränderung der relativen Anteile des Europa- und des Interkontinentalgeschäfts an der Gesamtkapazität (in ASK) beeinflusst. Hier spielte aber der umgekehrte Effekt. Mit der Erhöhung des Europaanteils stieg der netzwerk-

## Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Zwischenabschluss 1. Quartal 2005

weite CASK automatisch an. Dies ist dadurch bedingt, dass der CASK in Europa, aufgrund der kürzeren Flugstrecken, höher ist als auf den interkontinentalen Strecken.

Unabhängig von dieser Mechanik muss der CASK weiter gesenkt werden, speziell vor dem Hintergrund der sich auch in diesem Jahr fortsetzenden Preiserosion und der nach wie vor äusserst schwierigen Situation am Markt für Flugtreibstoff, dessen Preisentwicklung sich branchenweit belastend auswirkt. Erschwerend kommt auch hinzu, dass sich der Personalaufwand pro Arbeitsplatz (Vollzeitstellen) im Vergleich zum Vorjahrsquartal um 2.9% erhöht hat.

SWISS führt das laufende Kostensenkungsprogramm in allen Bereichen des Unternehmens konsequent weiter. Dabei liegt der Fokus speziell auf den Bereichen Wartung und Unterhalt, Bodendienste (Handling) sowie auf der Steigerung der internen Produktivität.

### Weitere Massnahmen zur Ergebnisverbesserung

Unabhängig vom geplanten Zusammengehen mit dem Lufthansa-Konzern, setzt SWISS die im Januar angekündigten Massnahmen zur Schaffung einer profitablen und wettbewerbsfähigen Basis für Wachstum konsequent um:

Substantielle Einsparungen bringen die zum 1. März vorgenommene Auslagerung des Informatikbetriebs zu Swisscom IT Services und die verstärkte Zusammenarbeit mit der auf den Telefonverkauf spezialisierten hundertprozentigen Tochtergesellschaft Mindpearl. Drei von den vier SWISS Call Centers in der Schweiz werden den Betrieb aufgeben. Für SWISS Kunden wird diese Massnahme keine Auswirkungen haben. Auch weiterhin können telefonische Buchungen in deutsch, französisch, italienisch und englisch rund um die Uhr getätigt werden.

Die Reduktion der Flotte um mindestens 15 Flugzeuge im Segment der Regionalflieger ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Herstellung wettbewerbsfähiger Produktionsstrukturen in allen Marktsegmenten. Partner-Airlines sollen die Flüge aus diesem Bereich weitgehend übernehmen, so dass für die Kunden das attraktive Flugangebot erhalten bleibt.

Im Rahmen der laufenden GAV-Verhandlungen, die mit allen Gewerkschaften geführt werden, wurde eine Einigung zwischen SWISS und den Delegationen der Gewerkschaften KV Schweiz, VPOD Luftverkehr und PUSH erreicht. Der neue Gesamtarbeitsvertrag (GAV) für das Bodenpersonal in der Schweiz hat ab dem 1. April 2005 Gültigkeit. Dieser Vertrag wurde Ende April auch durch die Gewerkschaft GATA ratifiziert. Ebenfalls vereinbart wurde die gleichzeitige Inkraftsetzung eines neuen Sozialplans. Die Verhandlungen mit der Gewerkschaft des Kabinenpersonals (Kapers) und der Pilotengewerkschaft Aeropers laufen. Den GAV mit der Pilotengewerkschaft Swiss Pilots Association (SPA) hat SWISS fristgemäss per 31. Oktober 2005 gekündigt. Anfang Mai hat SPA ein neues Schiedsgerichtsverfahren angestrengt. Die daraus entstehende Situation wird durch das Unternehmen geprüft.

SWISS ist bestrebt, mit den Sozialpartnern tragfähige und zukunftsorientierte Lösungen zu finden, die langfristig Arbeitsplätze sichern.

### Personalbestand

Die Zahl der im ersten Quartal 2005 durchschnittlich Beschäftigten (umgerechnet auf Vollzeitstellen) ging im Vergleich mit dem Vorjahresquartal um 1 118 Stellen von 7 631 auf 6 513 zurück. Per 31. März 2005 belief sich die Zahl der Vollzeitstellen auf 6 442. Dies sind 183 Stellen weniger als Ende 2004. Die 6 442 Vollzeitstellen verteilten sich auf weltweit 7 687 Mitarbeiter. Im Rahmen der im Januar angekündigten Restrukturierungsmassnahmen ist der Abbau von insgesamt 800 bis 1000 Arbeitsplätzen notwendig.

## **Swiss International Air Lines (Konzern), Basel**

### **Zwischenabschluss 1. Quartal 2005**

#### **SWISS positioniert sich als Qualitäts-Airline**

Zur Steigerung des Kundennutzens und zur Stärkung der Marktposition in der Schweiz hat SWISS sowohl in der Luft als auch am Boden eine Qualitätsoffensive gestartet:

Seit Beginn des Sommerflugplans am 27. März werden am Flughafen Zürich alle SWISS Flüge innerhalb Europas und nach Nordafrika über die Gates an Dock A abgefertigt. Alle Interkontinentalflüge von SWISS starten von den Gates an Dock E. SWISS hat damit den Kundenkomfort erhöht und ihren Auftritt als Home Carrier am Flughafen Zürich deutlich gestärkt.

Auf SWISS Flügen in Europa ist ab dem 25. Mai auch in der Economy Class die Verpflegung an Bord im Ticketpreis inbegriffen. Dies ist ein zentrales Element der laufenden Qualitätsoffensive von SWISS. Nestlé wird Verpflegungspartner in der Economy Class in Europa.

Auch die neue Sitzausstattung der europäischen Airbus A320-Flotte ist Teil der Produktoffensive von SWISS. In Swiss Business bleibt auf den A320 Flugzeugen der Mittelsitz frei, was Geschäftskunden eine grössere Privatsphäre und mehr Platz garantiert. Auch in Swiss Economy wurde das Platzangebot mit den neuen Sitzen spürbar verbessert. Dank einer besseren Planbarkeit der Kapazitäten führt diese Investition auch zu beträchtlichen Effizienzgewinnen.

Seit Januar verfügt SWISS mit dem neuen Boeing Business Jet über ein attraktives und speziell auf Geschäftsreisende zugeschnittenes Produkt. Die von PrivatAir betriebene Boeing 737-800 bietet Platz für 56 Passagiere und fliegt sechs mal wöchentlich die Strecke Zürich – New York Newark.

#### **SWISS bleibt SWISS. Mit Lufthansa.**

Der Verwaltungsrat der Swiss International Air Lines AG und der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG haben dem gemeinsam von beiden Unternehmen entwickelten Geschäftsmodell zur Einbindung der SWISS in den Lufthansa-Konzernverbund zugestimmt. Ziel dieser Integration ist es, für den Wirtschaftsstandort Schweiz ein bestmögliches kontinentales und interkontinentales Streckennetz zu gewährleisten, insbesondere auch durch Direktverbindungen. Zudem soll die Kundenattraktivität der SWISS durch den Zugang zum globalen Streckenangebot von Lufthansa und der Star Alliance weiter verbessert werden. Wesentlich ist dabei die Sicherung der Qualitätsmarke SWISS und der Erhalt der SWISS als eigenständige operative Fluggesellschaft mit einem leistungsfähigen Drehkreuz Zürich.

Das geplante Zusammengehen mit dem Lufthansa Airline-Verbund eröffnet SWISS neue strategische Perspektiven sowohl in Bezug auf die Attraktivität des Angebots für den Kunden, als auch in Bezug auf das Ausnutzen von Kostensynergien, z.B. beim Einkauf oder in der Finanzierung, wo SWISS in Zukunft von deutlich besseren Konditionen profitieren wird. SWISS wird entsprechende Massnahmen nach Erhalt der kartellrechtlichen Freigabe umsetzen.

**Diese Medienmitteilung sowie den Aktionärsbrief finden Sie auch auf unserer Internetseite [www.swiss.com](http://www.swiss.com) unter der Rubrik "Über SWISS > Investor Relations".**

**SWISS Corporate Communications**  
**P.O. Box, CH-4002 Basel**  
**Phone: +41 (0) 848 773 773**  
**Fax: +41 61 582 35 54**  
**E-mail: [communications@swiss.com](mailto:communications@swiss.com)**  
**Internet: [www.swiss.com](http://www.swiss.com)**

## Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Konsolidierte Erfolgsrechnung 1. Quartal, ungeprüft

in Mio. CHF	1. Quartal 2005	1. Quartal 2004
Erträge aus Linienverkehr	654	688
Erträge aus Fracht	109	109
Erträge aus Charter	13	12
Übrige Umsätze	11	10
<b>Total Umsatz</b>	<b>787</b>	<b>819</b>
Gewinn aus Verkauf von Anlagevermögen	4	0
Übrige betriebliche Erträge	62	27
<b>Betriebsertrag</b>	<b>853</b>	<b>846</b>
Materialaufwand	-235	-234
Dienstleistungsaufwand	-285	-305
Personalaufwand	-180	-202
Abschreibungen und Amortisationen	-69	-72
Verlust aus Verkauf von Anlagevermögen	-2	0
Übrige betriebliche Aufwendungen	-92	-102
<b>Betriebsergebnis (EBIT) vor Restrukturierungskosten</b>	<b>-10</b>	<b>-69</b>
Restrukturierungskosten	-6	0
<b>Betriebsergebnis (EBIT) nach Restrukturierungskosten</b>	<b>-16</b>	<b>-69</b>
Beteiligungsergebnis von assoziierten Unternehmen	1	0
Finanzaufwand	-30	-13
Finanzertrag	2	5
<b>Verlust vor Steuern (EBT)</b>	<b>-43</b>	<b>-77</b>
Ertragssteuern	-1	-1
<b>Verlust in der Berichtsperiode</b>	<b>-44</b>	<b>-78</b>
Zuzurechnen:		
Aktionären der Muttergesellschaft	-44	-78
Minderheitsanteilen	0	0
in CHF		
Ergebnis pro Aktie (normal)	-0.82	-1.48
Ergebnis pro Aktie (verwässert)	-0.82	-1.48

Dieser Quartalsbericht beinhaltet erstmalig die Umsetzung neuer Rechnungslegungsvorschriften nach IFRS, welche am 1. Januar 2005 in Kraft getreten sind. In der Erfolgsrechnung führt die Klassifizierung der Minderheitsanteile nach der sog. Einheitstheorie dazu, dass das ausgewiesene Ergebnis neu den Minderheitsanteil beinhaltet. In Übereinstimmung mit den neuen IFRS Richtlinien wird das Ergebnis sodann aufgeschlüsselt in einen der Muttergesellschaft, bzw. einen den Minderheitsaktionären zuzurechnenden Anteil.

## Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Konsolidierte Bilanz, ungeprüft

in Mio. CHF	31. März 2005	31. Dezember 2004 <sup>1</sup>
Flüssige Mittel	506	481
Festgeldanlagen (3-12 Monate)	3	4
Derivative Finanzinstrumente	26	11
Forderungen aus Leistungen	312	233
Übrige Forderungen	26	21
Vorräte	29	29
Aktive Rechnungsabgrenzungen	27	29
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>929</b>	<b>808</b>
Flugzeugflotte	1 826	1 927
Immobilien, Mobilien und Einrichtungen	184	193
Immaterielle Anlagen	17	18
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	5	5
Darlehen und übrige Finanzanlagen	138	171
Latente Steueraktiven	1	1
<b>Anlagevermögen</b>	<b>2 171</b>	<b>2 315</b>
<b>Total Aktiven</b>	<b>3 100</b>	<b>3 123</b>
Verbindlichkeiten aus Leistungen	222	245
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	183	244
Derivative Finanzinstrumente	15	22
Übrige Verbindlichkeiten	60	33
Nicht abgeflogene Transportdokumente	438	385
Passive Rechnungsabgrenzungen	304	296
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>1 222</b>	<b>1 225</b>
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	814	831
Personalvorsorgeverpflichtungen	12	11
Rückstellungen	209	204
Latente Steuerverpflichtungen	0	0
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>	<b>1 035</b>	<b>1 046</b>
<b>Total Fremdkapital</b>	<b>2 257</b>	<b>2 271</b>
Minderheitsanteile	4	4
Aktienkapital	960	948
Eigene Aktien	0	0
Reserven	-121	-100
<b>Total Eigenkapital</b>	<b>843</b>	<b>852</b>
<b>Total Passiven</b>	<b>3 100</b>	<b>3 123</b>

<sup>1</sup> Dieser Quartalsbericht beinhaltet erstmalig die Umsetzung neuer Rechnungslegungsvorschriften nach IFRS, die am 1. Januar 2005 in Kraft getreten sind. In der Bilanz werden die Minderheitsanteile nach der sog. Einheitstheorie neu dem Eigenkapital zugerechnet.

Um die Vergleichbarkeit mit dem Vorjahresquartal zu gewährleisten, wurden die Pro-forma-Angaben für 2004 so angepasst, wie wenn die Änderungen bereits 2004 in Kraft gewesen wären.

**Swiss International Air Lines (Konzern), Basel**  
**Konsolidierte Geldflussrechnung 1. Quartal, ungeprüft und gekürzt**

In Mio. CHF	1. Quartal 2005	1. Quartal 2004 <sup>2</sup>
<b>Verlust in der Berichtsperiode</b>	<b>-44</b>	<b>-78</b>
Anpassungen für nicht-liquiditätswirksame Aufwände und Erträge	27	53
Veränderungen des nicht baren Nettoumlaufvermögens	24	20
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>	<b>7</b>	<b>-5</b>
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>96</b>	<b>-40</b>
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-75</b>	<b>-45</b>
Nettozu-/-(ab-)nahme der flüssigen Mittel	28	-90
Umrechnungsdifferenzen auf flüssigen Mitteln	-3	1
Flüssige Mittel am 1. Januar	481	503
Flüssige Mittel am 31. März	506	414

Die flüssigen Mittel umfassen den Kassenbestand, Postscheck- und Bankguthaben sowie kurzfristige Einlagen mit einer ursprünglichen Fälligkeit von bis zu maximal 90 Tagen.

<sup>2</sup> Per 31. Dezember 2004 wurde bei der Darstellung einzelner Positionen im Geldfluss aus Betriebstätigkeit von der Netto- auf eine Bruttobetrachtung umgestellt. Dies hat keine Auswirkungen auf die ausgewiesenen Zahlen, d.h. auf den Geldfluss aus Betriebstätigkeit.

Um die Vergleichbarkeit mit dem Vorjahresquartal zu gewährleisten, wurden die Pro-forma-Angaben für das erste Quartal 2004 so angepasst, wie wenn die Änderungen bereits in Kraft gewesen wären.