



SWISS kann Betriebsergebnis in schwierigem Umfeld halten

Im ersten Halbjahr des laufenden Geschäftsjahres erzielte Swiss International Air Lines (Konzern) einen konsolidierten Betriebsertrag von CHF 1 769 Mio. (Vorjahr: CHF 1 768 Mio.). Das Betriebsergebnis (EBIT) vor Restrukturierungskosten belief sich auf minus CHF 9 Mio. (Vorjahr: minus CHF 19 Mio.). Die im ersten Halbjahr stark gestiegenen Treibstoffkosten belasteten den EBIT im ersten Halbjahr 2005 gegenüber der Vorjahresperiode mit zusätzlichen CHF 104 Mio. Die Restrukturierungserfolge wurden damit fast vollständig ausgeglichen und der Fortschritt des Turnaroundprozesses wesentlich behindert. SWISS verfügte am 30. Juni über flüssige Mittel von CHF 497 Mio. (gegenüber CHF 481 Mio. Ende 2004).

Swiss International Air Lines (Konzern) erzielte im ersten Halbjahr 2005 einen Betriebsertrag von CHF 1 769 Mio. (Vorjahr: CHF 1 768 Mio.). Das Betriebsergebnis (EBIT) vor Restrukturierungskosten belief sich auf minus CHF 9 Mio. (Vorjahr: minus CHF 19 Mio.). Betriebsertrag und EBIT beinhalten einen einmaligen Ertrag in Höhe von CHF 43 Mio. aus dem Transfer von Slots an British Airways am Flughafen in London Heathrow im ersten Quartal. Andererseits waren in der gleichen Vorjahresperiode CHF 68 Mio. aus der Einigung im Holco-Rechtsfall im Ergebnis enthalten. Die hohen Kosten für Flugtreibstoff belasteten den EBIT im ersten Halbjahr 2005 gegenüber der Vorjahresperiode mit zusätzlichen CHF 104 Mio., welche aufgrund des harten Wettbewerbs nur zu gut einem Drittel mittels Treibstoffzuschlägen auf die Ticketpreise überwältzt werden konnten. Der EBIT für das zweite Quartal belief sich auf CHF 1 Mio. Im Vorjahresquartal hätte sich der EBIT unter Ausklammerung der erwähnten CHF 68 Mio. aus dem Holco-Fall auf minus CHF 18 Mio. belaufen.

Der Finanzaufwand belief sich im ersten Halbjahr 2005 auf CHF 80 Mio. (Vorjahr: CHF 27 Mio.) und setzte sich zusammen aus dem ordentlichen Zinsaufwand für Finanzverbindlichkeiten und aus Wertberichtigungen für Fremdwährungseffekte auf US-Dollar-Verbindlichkeiten, die sich im abgelaufenen Halbjahr auf CHF 48 Mio. beliefen. Die Währungsverluste sind dadurch bedingt, dass der US-Dollar gegenüber dem Schweizer Franken im ersten Halbjahr 2005 stärker geworden ist. Der Finanzertrag von CHF 6 Mio. (Vorjahr CHF 13 Mio., inklusive CHF 10 Mio. Fremdwährungsgewinne) für das erste Halbjahr 2005 zeigt die ordentlichen Zinserträge auf den flüssigen Mitteln und den Festgeldanlagen.

Das konsolidierte Nettoergebnis lag bei minus CHF 89 Mio., nach minus CHF 33 Mio. im ersten Halbjahr des Vorjahres. Der trotz des besseren Betriebsergebnisses höher ausgefallene Verlust ist primär auf das währungsbedingt schlechtere Finanzergebnis zurückzuführen.

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Zwischenabschluss erstes Halbjahr 2005

Die Kosten der im Januar dieses Jahres angekündigten Restrukturierung mit einer Reduktion des Personalbestandes zwischen 800 und 1 000 Positionen sind im vorliegenden Resultat nicht enthalten, da zum heutigen Zeitpunkt die dazu notwendigen Informationen nicht bekannt sind. Insbesondere die Verhandlungen mit den Gewerkschaften sind noch nicht abgeschlossen. Das Verhandlungsergebnis wird die Kosten der Restrukturierung massgeblich beeinflussen.

„SWISS erzielte im ersten Halbjahr 2005 wiederum deutliche Fortschritte“, sagt Christoph Franz, Präsident der Konzernleitung und CEO von SWISS. „Die stark gestiegenen Treibstoffkosten sowie die fortschreitende Preiserosion sind für die gesamte Airline-Branche zu einer grossen Herausforderung geworden. SWISS konnte deren negative Auswirkungen auf das Ergebnis durch das frühzeitige Einleiten und die konsequente Umsetzung weiterer Massnahmen zur Senkung der Kosten grösstenteils kompensieren. Die mit den Restrukturierungsmassnahmen angestrebte Verbesserung des Betriebsergebnisses wurde allerdings durch die Zusatzkosten für den Flugtreibstoff wesentlich behindert. Die weitere Umsetzung der Restrukturierungsmassnahmen hat für SWISS höchste Priorität, auch mit Lufthansa“.

Positiver Cash Flow aus Betriebstätigkeit von CHF 113 Mio.

Der *Cash Flow aus Betriebstätigkeit* belief sich im ersten Halbjahr 2005 auf CHF 113 Mio., nachdem im Vorjahr ein Cash Flow von CHF 3 Mio. erzielt worden war. Das Plus von CHF 110 Mio. wurde dank dem besseren operativen Ergebnis und verschiedenen Massnahmen zum besseren Management des Netto-Umlaufvermögens erzielt.

Der *Cash Flow aus Investitionstätigkeit* war aufgrund von Desinvestitionen positiv. Er belief sich auf CHF 87 Mio. (Vorjahr: minus CHF 37 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 33 Mio. Die Reduktion verschiedener Bardepots führte zu einem Nettozufluss von weiteren CHF 38 Mio. Im Zusammenhang mit Investitionen für Komponenten der Innenausstattung, Ersatzteile und Verbrauchsmaterial für die Flugzeugflotte flossen CHF 35 Mio. ab. Weitere Desinvestitionen und erhaltene Zinsen hatten einen positiven Cash Flow von insgesamt CHF 8 Mio. zur Folge.

Der *Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit* lag bei minus CHF 190 Mio. (Vorjahr: minus CHF 124 Mio.). Insgesamt CHF 116 Mio. an flüssigen Mitteln wurden für die Amortisation von Finanzleasing-Verbindlichkeiten auf Flugzeugen gebraucht. CHF 45 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 Mittel, 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 28 Mio.

Per 30. Juni 2005 beliefen sich die flüssigen Mittel auf insgesamt CHF 497 Mio., plus Festgeldanlagen von CHF 1 Mio. Ende 2004 hatten sich die flüssigen Mittel auf CHF 481 Mio. (plus Festgeldanlagen von CHF 4 Mio.) belaufen.

Innerhalb der verfügbaren Kreditlinien aus der Bankenfinanzierung standen SWISS per 30. Juni 2005 zusätzliche liquide Mittel von CHF 139 Mio. zur Verfügung. Dieser Betrag variiert unter anderem in Abhängigkeit der Wechselkurse von US-Dollar und Euro zum Schweizer Franken.

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Zwischenabschluss erstes Halbjahr 2005

Zum heutigen Tag hat SWISS 59% ihres für den Rest des Jahres erwarteten Treibstoffbedarfs abgesichert. Die rekordhohen Preise für Flugtreibstoff erhöhen den Druck den Restrukturierungsprozess weiter zu beschleunigen um den Turnaround des Unternehmens zu erreichen. Während die Treibstoffpreise bereits zum Ende des ersten Quartals stark angestiegen waren, wirkte sich der volle Effekt der höheren Preise erst im zweiten Quartal aus.

Eigenkapitalquote bei 26.4%

Per 30. Juni 2005 lag das Eigenkapital des Konzerns bei CHF 819 Mio. (Eigenkapitalquote: 26.4%), nach einem Wert von CHF 852 Mio.¹ (Eigenkapitalquote: 27.3%) per Ende 2004.

Netto-Finanzverschuldung weiter reduziert

Die Netto-Finanzverschuldung wurde weiter reduziert. Sie ging im ersten Halbjahr 2005 um CHF 150 Mio. zurück und belief sich am 30. Juni 2005 noch auf CHF 444 Mio. Per 31. Dezember 2004 hatte sich die Netto-Finanzverschuldung auf CHF 594 Mio. belaufen. Zur Reduktion steuerten neben dem positiven Cash Flow aus Betriebstätigkeit insbesondere die im Rahmen von Desinvestitionen freigesetzten Mittel einen wesentlichen Teil bei.

Bessere Auslastung, Druck auf Durchschnittsertrag in Europa

Auslastung: SWISS beförderte im ersten Halbjahr 2005 rund 4.69 Mio. Passagiere (Vorjahr: 4.56 Mio.). Es wurden 68 981 Flüge durchgeführt, die zu durchschnittlich 76.9% (Vorjahr: 73.4%) ausgelastet waren. In Europa blieb die Kapazität in Sitzkilometern (ASK) im Vergleich mit dem ersten Halbjahr 2004 unverändert. SWISS steigerte in diesem Segment aber den Sitzladefaktor (SLF) um 3.5 Prozentpunkte auf 63.8%. Im Interkontinentalgeschäft stieg der SLF gar um 4.1 Prozentpunkte auf 83.2%, dies bei einer Reduktion der ASK um 9.7%.

Im zweiten Quartal stieg der SLF auf 79.5% (Vorjahr: 75.4%). In Europa erreichte SWISS eine Auslastung von 68.6% (plus 3.6 Prozentpunkte). Im Interkontinentalgeschäft lag der SLF bei 84.8% (plus 4.8 Prozentpunkte).

Der Frachtladefaktor stieg im ersten Halbjahr um 0.2 Prozentpunkte geringfügig auf 86.1%

Die Entwicklung des Geschäfts auf der Langstrecke verläuft weiterhin sehr positiv. Die Auslastung im Europageschäft muss aber trotz der erzielten Steigerung nach wie vor als nicht zufriedenstellend bezeichnet werden. Insbesondere der Angebots- und Preisdruck der Billigfluggesellschaften macht sich in den grösseren europäischen Hauptmärkten deutlich bemerkbar.

Durchschnittsertrag (Yield): Der branchenweite Druck auf den Ertrag pro Passagierkilometer (Yield) hielt in Europa im ersten Halbjahr 2005 an. Das Marktumfeld ist von anhaltenden Überkapazitäten und einer fortschreitenden Preiserosion geprägt. SWISS verzeichnete in der Berichtsperiode auf den Europastrecken einen Yield-Rückgang von 5.7% gegenüber der Vorjahresperiode. Demgegenüber stieg der Yield auf den Interkontinentalstrecken um 4.6% 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. In Europa blieb der RASK im ersten Halbjahr bei einem leichten Plus von 0.1% nahezu stabil, auf den Interkontinentalstrecken resultierte ein Plus

¹ 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 erstes Halbjahr 2005

von 9.7%. SWISS steigerte damit ihren streckennetzweiten RASK im Vergleich mit der Vorjahresperiode um 6.9%. Der Anstieg des RASK ist auch bedingt durch die gegenüber der gleichen Vorjahresperiode 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.

Stückkosten weiterhin zu hoch

SWISS hat ihre Kosten im Vorjahresvergleich deutlich gesenkt, um eine im Konkurrenzvergleich verbesserte Kostenbasis zu schaffen. Das bisher Erreichte wurde aber durch die hohen Kosten für Flugtreibstoff zu grossen Teilen ausgeglichen. Diese belasteten das Ergebnis im ersten Halbjahr 2005 im Vergleich mit der Vorjahresperiode mit zusätzlichen CHF 104 Mio. Die Kosten pro angebotenen Sitzkilometer (CASK) stiegen gegenüber der Vorjahresperiode denn auch um 3.6%. Unter Ausklammerung der preisbedingten Zusatzkosten für den Flugtreibstoff konnte SWISS ihren CASK im ersten Halbjahr um 3.3% senken.

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 netzwerkweite 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 weiterhin bestehenden Verluste, der sich auch in diesem Jahr fortsetzenden Preiserosion und der äusserst schwierigen Situation am Markt für Flugtreibstoff. Erschwerend kommt auch hinzu, dass sich der Personalaufwand pro Arbeitsplatz (Vollzeitstellen) im Vergleich zum ersten Halbjahr 2004 um 3.5% erhöht hat. Dieser Anstieg des Personalaufwands ist primär zurückzuführen auf die durch das Senioritätsprinzip beim fliegenden Personal bedingten automatischen Lohnsprünge.

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

Fortschritte im laufenden Restrukturierungsprogramm

Zwar eröffnet das Zusammengehen mit dem Lufthansa-Konzernverbund SWISS neue strategische Perspektiven 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. Unabhängig von diesen Vorteilen aus dem Zusammengehen mit dem Lufthansa-Konzern setzt SWISS die im Januar angekündigten Massnahmen zur Schaffung einer profitablen und wettbewerbsfähigen Basis für Wachstum fort. Das Restrukturierungsprogramm soll wie angekündigt im kommenden Jahr abgeschlossen werden.

Die bereits im Laufe des ersten Quartals vorgenommene Auslagerung des Informatikbetriebs zu Swisscom IT Services und die verstärkte Zusammenarbeit mit der auf den Telefonverkauf spezialisierten Tochtergesellschaft Mindpearl bringen substantielle Einsparungen.

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Zwischenabschluss erstes Halbjahr 2005

Ebenfalls im ersten Quartal wurde im Rahmen der laufenden GAV-Verhandlungen, welche mit allen Gewerkschaften geführt werden, 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 seit 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 den Gewerkschaften des Kabinenpersonals und der Pilotengewerkschaft Aeropers laufen. Anfang Mai hat die Swiss Pilots Association (SPA) ein neues Schiedsgerichtsverfahren angestrengt. SWISS ist bestrebt, mit allen Sozialpartnern tragfähige und zukunftsorientierte Lösungen zu finden, die dazu beitragen Arbeitsplätze langfristig zu sichern.

SWISS befindet sich mitten in einer Qualitätsoffensive. Am Flughafen Zürich wurden alle Flüge innerhalb Europas und nach Nordafrika am Dock A zusammengezogen. Alle Interkontinentalflüge starten von den Gates am Dock E. Seit Ende Mai ist die Verpflegung an Bord auch in der Economy Class im Ticketpreis inbegriffen. Auch die neue Sitzausstattung der europäischen Airbus A320-Flotte brachte eine Verbesserung des Reisekomforts und bereits seit Januar verfügt SWISS mit dem von PrivatAir betriebenen Boeing Business Jet über ein speziell auf Geschäftsreisende zugeschnittenes Produkt auf der Strecke Zürich-New York (Newark).

Ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zum Turnaround wurde Ende Juli erreicht: Nach langen Verhandlungen haben SWISS und SR Technics Switzerland das laufende Schiedsgerichtsverfahren über die Auslegung von kommerziellen Aspekten des geltenden Unterhaltsvertrages mit einer aussergerichtlichen Einigung beendet. Die auf eine neue Basis gestellte Zusammenarbeit ermöglicht SWISS bedeutende Kosteneinsparungen im Bereich der Wartung ihrer Airbus-Flotte. SWISS und SR Technics haben den laufenden und bis 2009 gültigen Unterhaltsvertrag um drei Jahre verlängert.

Die von SWISS angestrebte Reduktion der Flotte um mindestens 15 Flugzeuge im Segment der Regionalflieger im Laufe dieses und des kommenden Jahres ist ein weiterer wichtiger Schritt auf dem Weg zur Herstellung wettbewerbsfähiger Produktionsstrukturen in allen Marktsegmenten. Zum Beginn des Winterflugplans 2005 wird SWISS ihre Flotte um 14 Flugzeuge (inkl. Crossair Europe) reduziert haben. Trotz dieser Flottenreduktion wird das SWISS Flugangebot dank der Zusammenarbeit mit Partner-Airlines und speziell im Verbund mit Lufthansa auch in Zukunft attraktiv bleiben.

Personalbestand

Die Zahl der im ersten Halbjahr 2005 durchschnittlich Beschäftigten (umgerechnet auf Vollzeitstellen) ging gegenüber der Vorjahresperiode um 955 Stellen von 7 452 auf 6 497 zurück. Per 30. Juni 2005 belief sich die Zahl der Vollzeitstellen auf 6 477. Dies sind 148 Stellen weniger als Ende 2004. Die 6 477 Vollzeitstellen verteilten sich auf weltweit 7 583 Mitarbeiter.

Erfolgreicher Abschluss des öffentlichen Kaufangebotes

Auf Basis eines von Lufthansa und SWISS gemeinsam entwickelten Geschäftsmodells zur Übernahme und Integration der SWISS in den Lufthansa-Konzernverbund unterbreitete die Deutsche Lufthansa AG Anfang Mai über die Schweizer Gesellschaft AirTrust AG allen Publikumsaktionären der Swiss International Air Lines AG ein öffentliches Kaufangebot.

Nach Ablauf der Nachfrist am 22. Juni hielten die Deutsche Lufthansa AG und die Almea Stiftung über die Schweizer Gesellschaft AirTrust AG insgesamt 98,7% des Aktienkapitals der Swiss International Air Lines AG. In der Zwischenzeit konnte dieser Prozentsatz auf über 99% erhöht werden.

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel Zwischenabschluss erstes Halbjahr 2005

Aufgrund der Beteiligungsquote von über 99% hat AirTrust AG die für eine Kraftloserklärung (sog. Squeeze-Out) erforderliche Mindestanzahl an SWISS Aktien überschritten. Nachdem am 5. Juli sowohl die Europäische Kommission als auch die US-Kartellbehörde der Übernahme der Swiss International Air Lines AG durch die Deutsche Lufthansa AG zugestimmt haben, wurde der Weg frei für die Integration der SWISS in den Lufthansa-Konzernverbund. Um den Marktzugang für mögliche neue Wettbewerber zu gewährleisten, hat die Europäische Kommission mit Lufthansa und SWISS Massnahmen vereinbart, die im Wesentlichen die Bereitstellung von Slots auf verschiedenen europäischen und interkontinentalen Strecken regelt. Die Amerikanische Kartellbehörde hat ohne Auflagen zugestimmt. AirTrust AG hat die Kraftloserklärung mit Barabfindung der sich noch im Publikum befindenden SWISS Aktien eingeleitet. Lufthansa hat ihren Anteil an AirTrust AG von ursprünglich 11% auf 49% erhöht.

Die Einbindung der SWISS in den Lufthansa-Konzernverbund verläuft planmässig. Ziel dieser Integration ist es, für den Wirtschaftsstandort Schweiz ein bestmögliches kontinentales und interkontinentales Streckennetz zu gewährleisten, insbesondere auch durch Direktverbindungen. Das Zusammengehen mit dem Lufthansa Airline-Verbund eröffnet SWISS neue Perspektiven in Bezug auf die Attraktivität des Angebots für den Kunden. Dazu gehören mehr Zielorte, bessere Verbindungen, durchgängige Vielfliegerprogramme, Loungezugänge und vieles mehr.

Diese Medienmitteilung sowie den Aktionärsbrief finden Sie auch auf unserer Internetseite 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
Internet: www.swiss.com**

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel
Konsolidierte Erfolgsrechnung erstes Halbjahr, ungeprüft

in Mio. CHF	1. Halbjahr 2005	1. Halbjahr 2004
Erträge aus Linienverkehr	1 390	1 440
Erträge aus Fracht	228	217
Erträge aus Charter	38	39
Übrige Umsätze	22	22
Total Umsatz	1 678	1 718
Gewinn aus Verkauf von Anlagevermögen	6	0
Übrige betriebliche Erträge	85	50
Betriebsertrag	1 769	1 768
Materialaufwand	-520	-496
Dienstleistungsaufwand	-581	-606
Personalaufwand	-362	-398
Abschreibungen und Amortisationen	-133	-148
Verlust aus Verkauf von Anlagevermögen	-3	0
Übrige betriebliche Aufwendungen	-179	-139
Betriebsergebnis (EBIT) vor Restrukturierungskosten	-9	-19
Restrukturierungskosten	-6	0
Betriebsergebnis (EBIT) nach Restrukturierungskosten	-15	-19
Beteiligungsergebnis von assoziierten Unternehmen	1	1
Finanzaufwand	-80	-27
Finanzertrag	6	13
Verlust vor Steuern (EBT)	-88	-32
Ertragssteuern	-1	-1
Verlust in der Berichtsperiode	-89	-33
Zuzurechnen:		
Aktionären der Muttergesellschaft	-89	-33
Minderheitsanteilen	0	0
in CHF		
Ergebnis pro Aktie (normal)	-1.66	-0.62
Ergebnis pro Aktie (verwässert)	-1.66	-0.62

Der Halbjahresbericht 2005 beinhaltet 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 Erfolgsrechnung zweites Quartal, ungeprüft

in Mio. CHF	2. Quartal 2005	2. Quartal 2004
Erträge aus Linienverkehr	736	752
Erträge aus Fracht	119	108
Erträge aus Charter	25	27
Übrige Umsätze	11	12
Total Umsatz	891	899
Gewinn aus Verkauf von Anlagevermögen	2	0
Übrige betriebliche Erträge	23	23
Betriebsertrag	916	922
Materialaufwand	-285	-262
Dienstleistungsaufwand	-296	-301
Personalaufwand	-182	-196
Abschreibungen und Amortisationen	-64	-76
Verlust aus Verkauf von Anlagevermögen	-1	0
Übrige betriebliche Aufwendungen	-87	-37
Betriebsergebnis (EBIT) vor Restrukturierungskosten	1	50
Restrukturierungskosten	0	0
Betriebsergebnis (EBIT) nach Restrukturierungskosten	1	50
Beteiligungsergebnis von assoziierten Unternehmen	0	1
Finanzaufwand	-50	-14
Finanzertrag	4	8
Gewinn/(Verlust) vor Steuern (EBT)	-45	45
Ertragssteuern	0	0
Gewinn/(Verlust) in der Berichtsperiode	-45	45
Zuzurechnen:		
Aktionären der Muttergesellschaft	-45	45
Minderheitsanteilen	0	0
in CHF		
Ergebnis pro Aktie (normal)	-0.84	0.86
Ergebnis pro Aktie (verwässert)	-0.84	0.84

Der Halbjahresbericht 2005 beinhaltet 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	30. Juni 2005	31. Dezember 2004 ¹
Flüssige Mittel	497	481
Festgeldanlagen (3-12 Monate)	1	4
Derivative Finanzinstrumente	70	11
Forderungen aus Leistungen	327	233
Übrige Forderungen	32	21
Vorräte	29	29
Aktive Rechnungsabgrenzungen	24	29
Umlaufvermögen	980	808
Flugzeugflotte	1 789	1 927
Immobilien, Mobilien und Einrichtungen	179	193
Immaterielle Anlagen	15	18
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	6	5
Darlehen und übrige Finanzanlagen	133	171
Latente Steueraktiven	1	1
Anlagevermögen	2 123	2 315
Total Aktiven	3 103	3 123
Verbindlichkeiten aus Leistungen	227	245
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	149	244
Derivative Finanzinstrumente	42	22
Übrige Verbindlichkeiten	55	33
Nicht abgeflogene Transportdokumente	496	385
Passive Rechnungsabgrenzungen	322	296
Kurzfristiges Fremdkapital	1 291	1 225
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	792	831
Personalvorsorgeverpflichtungen	12	11
Rückstellungen	189	204
Latente Steuerverpflichtungen	0	0
Langfristiges Fremdkapital	993	1 046
Total Fremdkapital	2 284	2 271
Aktienkapital	961	948
Eigene Aktien	0	0
Reserven	-145	-100
Minderheitsanteile	3	4
Total Eigenkapital	819	852
Total Passiven	3 103	3 123

¹ Der Halbjahresbericht 2005 beinhaltet 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 der Vorjahresperiode 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 erstes Halbjahr, ungeprüft und gekürzt

In Mio. CHF	1. Halbjahr 2005	1. Halbjahr 2004 ¹
Verlust in der Berichtsperiode	-89	-33
Anpassungen für nicht-liquiditätswirksame Aufwände und Erträge	114	102
Veränderungen des nicht baren Nettoumlaufvermögens	88	-66
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	113	3
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	87	-37
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-190	-124
Nettozu-/-(ab-)nahme der flüssigen Mittel	10	-158
Umrechnungsdifferenzen auf flüssigen Mitteln	6	8
Flüssige Mittel am 1. Januar	481	503
Flüssige Mittel am 30. Juni	497	353

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

¹ 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 der Vorjahresperiode zu gewährleisten, wurden die Pro-forma-Angaben für 2004 so angepasst, wie wenn die Änderungen bereits in Kraft gewesen wären.