



Swiss International Air Lines AG

Halbjahresbericht, Januar–Juni 2005

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel

Vorwort von Christoph Franz, Präsident der Konzernleitung und CEO

Sehr geehrte Damen und Herren, Sehr geehrte Aktionärin, Sehr geehrter Aktionär,

Swiss International Air Lines (Konzern) steigerte das Betriebsergebnis (EBIT) vor Restrukturierungskosten im ersten Halbjahr 2005 auf minus CHF 9 Mio., nach minus CHF 19 Mio. in der gleichen Vorjahresperiode.

SWISS erzielte im ersten Halbjahr 2005 wiederum deutliche Fortschritte. 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 aber durch die Zusatzkosten für den Flugtreibstoff wesentlich behindert.

Zeichen zeigen nach oben, trotz schwierigem Umfeld

Bei einem EBIT vor Restrukturierungskosten von minus CHF 9 Mio. für das erste Halbjahr 2005 schreibt SWISS ungeachtet ihrer tiefgreifenden Restrukturierung in den vergangenen Jahren immer noch Verluste. Trotz klarer Fortschritte konnten damit die gesetzten Ziele letztlich noch nicht erreicht werden.

Doch die Zeichen bei SWISS zeigen nach oben – und dies in einem weiter verschärften Geschäftsumfeld. So hielt der branchenweite Druck auf den Ertrag pro Passagierkilometer (Yield) in Europa im ersten Halbjahr 2005 an. Das Marktumfeld ist von anhaltenden Überkapazitäten und einer fortschreitenden Preiserosion geprägt.

Dazu kommen die rekordhohen Kosten für Flugtreibstoff, welche

bei SWISS alleine im ersten Halbjahr 2005 zu einer massiven Mehrbelastung von CHF 104 Mio. gegenüber dem Vorjahr führten. Unter Ausklammerung der preisbedingten Zusatzkosten für Flugtreibstoff gelang es uns, die Stückkosten bei SWISS im ersten Halbjahr 2005 zu senken – im Vorjahresvergleich um 3.3%.

Weitere Anstrengungen sind aber ganz klar gefordert, denn die weitere Umsetzung der Restrukturierung hat für die SWISS höchste Priorität, auch mit Lufthansa. Zwar eröffnet die Integration in den 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.

SWISS und Lufthansa

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.

Es freut uns ausserordentlich, dass die grosse Mehrheit der Aktionäre das Angebot angenommen haben und somit eine zügige Umsetzung ermöglichen. Die Deutsche Lufthansa AG und die Almea Stiftung hielten nach Ablauf der Nachfrist am 22. Juni über die Schweizer Gesellschaft AirTrust AG insgesamt 98,7% des Aktienkapitals der

Swiss International Air Lines AG und in der Zwischenzeit konnte dieser Prozentsatz auf über 99% erhöht werden. Lufthansa hat ihren Anteil an der AirTrust AG von ursprünglich 11% auf 49% erhöht.

Mehrwert für unsere Kunden

SWISS befindet sich mitten in einer Qualitätsoffensive: Im ersten Halbjahr wurde am Flughafen Zürich ein neues Benutzerkonzept eingeführt, seit Ende Mai ist auch die Verpflegung in der Economy Class im Ticketpreis inbegriffen, die A320 wurde mit neuen Sitzen ausgestattet und seit Anfang diesen Jahres bieten mit dem Boeing Business Jet auf der Zürich-New York Strecke ein auf Geschäftsreisende zugeschnittenes Produkt an.

Weitere Kundenvorteile ergeben sich zum kommenden Winterflugplan mit der weiteren Integration in den Lufthansa-Konzernverbund, welche planmässig und zügig vorankommt. Dazu gehören zusätzliche Zielorte, harmonisierte Flugpläne im Nachbarschaftsverkehr mit besseren Verbindungen, mehr Loungezugänge und durchgängige Vielfliegerprogramme. Auch die Check-in Schalter und Abflug-Gates werden ab Winterflugplan in den drei Hubs Zürich, Frankfurt und München unter das Dach des jeweiligen Home-Carriers rücken. Die kürzeren Wege ermöglichen rascheres Umsteigen und damit bessere Anschlussverbindungen.

SWISS bleibt SWISS und wird damit auch weiterhin die Schweiz mit Europa und der Welt verbinden. Die laufende Restrukturierung setzt SWISS konsequent fort, um so wieder eine Perspektive für Wachstum zu schaffen.



Dr. Christoph Franz

Präsident der Konzernleitung
und CEO

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

EBIT vor Restrukturierungskosten bei minus CHF 9 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 überwälzt 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.

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.

Die negativen Auswirkungen der stark gestiegenen Treibstoffkosten sowie der fortschreitenden Preiserosion konnte SWISS 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 aber durch die Zusatzkosten für den Flugtreibstoff wesentlich behindert.

Positiver operativer Cash Flow 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.

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

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.

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 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 Sitzkilo-

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 Finanzielles Ergebnis erstes Halbjahr 2005

meter (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 Interkontinental-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 Kosten-synergien, 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.

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 Regionalfieger 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 im Regionalsegment 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 Beschäftig-

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

ten (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

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.

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.

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	9	85	50
Betriebsertrag		1 769	1 768
Materialaufwand	10	-520	-496
Dienstleistungsaufwand		-581	-606
Personalaufwand		-362	-398
Abschreibungen und Amortisationen		-133	-148
Verlust aus Verkauf von Anlagevermögen		-3	0
Übrige betriebliche Aufwendungen	7	-179	-139
Betriebsergebnis (EBIT) vor Restrukturierungskosten		-9	-19
Restrukturierungskosten	11	-6	0
Betriebsergebnis (EBIT) nach Restrukturierungskosten		-15	-19
Beteiligungsergebnis von assoziierten Unternehmen		1	1
Finanzaufwand	12	-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	10	-285	-262
Dienstleistungsaufwand		-296	-301
Personalaufwand		-182	-196
Abschreibungen und Amortisationen		-64	-76
Verlust aus Verkauf von Anlagevermögen		-1	0
Übrige betriebliche Aufwendungen	7	-87	-37
Betriebsergebnis (EBIT) vor Restrukturierungskosten		1	50
Restrukturierungskosten	11	0	0
Betriebsergebnis (EBIT) nach Restrukturierungskosten		1	50
Beteiligungsergebnis von assoziierten Unternehmen		0	1
Finanzaufwand	12	-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	8	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	2, 8	1 789	1 927
Immobilien, Mobilien und Einrichtungen	8	179	193
Immaterielle Anlagen		15	18
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen		6	5
Darlehen und übrige Finanzanlagen	8	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	3	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 Konsolidierter Eigenkapitalnachweis, ungeprüft

in Mio. CHF	Aktien- kapital	Aktien- agio	Eigene Aktien	Umrech- nungs- reserven	Hedging- reserve	Neube- wertungs- reserven	Gewinn- reserven	Minder- heiten ¹	Total
Stand 1. Januar 2004	1 685	0	0	0	20	0	-683	6	1 028
Marktwertschwankungen auf zur Ver- äußerung verfügbaren Finanzanlagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gewinne / (Verluste) aus Absicherungsgeschäften	0	0	0	0	-7	0	0	0	-7
(Gewinne) / Verluste, die der Erfolgs- rechnung zugeführt wurden	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Im Eigenkapital direkt erfasste Gewinn / Verluste	0	0	0	0	-7	0	0	0	-7
Nettoverlust für die Periode	0	0	0	0	0	0	-33	0	-33
Schnitt des Aktienkapitals und der Kapitalreserven (Agio)	-737	0	0	0	0	0	737	0	0
Ausgabe neuer Aktien	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendenzahlung an Aktionäre	0	0	0	0	0	0	0	-2	-2
Stand 30. Juni 2004	948	0	0	0	13	0	21	4	986
Stand 1. Januar 2005	948	0	0	0	-14	0	-86	4	852
Marktwertschwankungen auf zur Ver- äußerung verfügbaren Finanzanlagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gewinne / (Verluste) aus Absicherungsgeschäften	0	0	0	0	23	0	0	0	23
(Gewinne) / Verluste, die der Erfolgsrechnung zugeführt wurden	0	0	0	0	26	0	0	0	26
Im Eigenkapital direkt erfasste Gewinn / Verluste	0	0	0	0	49	0	0	0	49
Nettoverlust für die Periode	0	0	0	0	0	0	-89	0	-89
Schnitt des Aktienkapitals und der Kapitalreserven (Agio)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ausgabe neuer Aktien	13	0	0	0	0	0	-5	0	8
Dividendenzahlung an Aktionäre	0	0	0	0	0	0	0	-1	-1
Stand 30. Juni 2005	961	0	0	0	35	0	-180	3	819

¹ Der Halbjahresbericht 2005 beinhaltet die Umsetzung neuer Rechnungslegungsvorschriften nach IFRS, die am 1. Januar 2005 in Kraft getreten sind. Da die Minderheitsanteile in der Bilanz nach der sog. Einheitstheorie neu dem Eigenkapital zugerechnet werden, werden diese nun auch im Eigenkapitalnachweis ausgewiesen.

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 das erste Quartal 2004 so angepasst, wie wenn die Änderungen bereits in Kraft gewesen wären.

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel

Ausgewählte Anmerkungen zum konsolidierten Halbjahresabschluss

Dieser ungeprüfte Finanzbericht wurde in Übereinstimmung mit den im International Accounting Standard 34 über die Zwischenberichterstattung und den im Geschäftsbericht 2004 erwähnten Bewertungs- und Bilanzierungsmethoden erstellt; ausser, dass der Konzern mit Wirkung vom 1. Januar 2005 die folgenden neuen IFRS-Richtlinien angewendet oder weitere Verbesserungen bezüglich der Präsentation der Konzernrechnung vorgenommen hat:

IFRS 2 (Aktienbasierte Vergütung)

IFRS 2 schreibt vor, dass der Marktwert jeglicher zugunsten von Mitarbeitern ausgegebener aktienbasierter Vergütungsinstrumente als Aufwand zu erfassen ist. Der Konzern hat diese Vorgehensweise schon in der Vergangenheit angewendet. Daher führte dies zu keinen Anpassungen.

IAS 1 (Assoziierte Gesellschaften, Minderheitsanteile)

Gemäss IAS 1 (revidiert) sind Minderheitsanteile in der Konzernrechnung als Bestandteil des Eigenkapitals und nicht als eigenständige Kategorie in der Bilanz auszuweisen. Bei der Berechnung des Konzerngewinns werden die Minderheitsanteile nicht mehr in Abzug gebracht.

Die übrigen revidierten oder neuen Standards führten zu keinen wesentlichen Änderungen.

1 Flugzeugflotte per 30. Juni 2005

	Sitzplatz-Kapazität	im Eigentum	Finanz-Leasing	Operating Leasing	Vermietet	Geparkt	Total im Konzern betriebene Flotte
Airbus A340-300	228	0	9	0	0	0	9
Airbus A330-200	196-230	0	2	7	0	0	9
Airbus A321	170-186	0	2	2	0	0	4
Airbus A320	168	0	9	5	0	0	14
Airbus A319	110-126	0	4	3	0	0	7
Avro RJ-100	97	9	6	0	0	0	15
Avro RJ-85	82	4	0	0	0	0	4
Embraer ERJ-145	49	0	7	4	0	-2	9
Saab SF-2000	50	19	0	0	-8	-4	7
Saab SF-340	33	7	0	0	-7	0	0
Total	-	39	39	21	-15	-6	78

Im ersten Halbjahr 2005 wurde ein Flugzeug des Typs Saab SF-2000 an Eric Thun AB (Goldenair) und drei Flugzeuge des Typs Saab SF-340 an die Helvetic Caledonian AB verkauft.

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel
Ausgewählte Anmerkungen zum konsolidierten Halbjahresabschluss

2 Aktienkapital und Kapitalreserven

	30. Juni 2005	31. Dezember 2004
Anzahl Aktien in 1 000	53 404	52 670
Aktienkapital in Mio. CHF	961	948

Im Rahmen der Mitarbeiterbeteiligungspläne für Entschädigungen und Dienstaltersgeschenke wurden im ersten Halbjahr 2005 aus dem bedingten Kapital 733 754 Aktien ausgegeben und voll liberiert.

3 Dividende

2005 wurde keine Dividende gezahlt.

4 Operating Leasing

in Mio. CHF

	30. Juni 2005	31. Dezember 2004
Fällig werdend binnen 12 Monaten	101	91
Fällig werdend binnen 1-5 Jahren	313	312
Fällig werdend nach 5 Jahren	106	112
Total	520	515

Die Operating Leasingverbindlichkeiten beziehen sich hauptsächlich auf Flugzeugmietverträge. Diese beliefen sich per 30. Juni 2005 auf CHF 415 Mio. (per 31. Dezember 2004: CHF 404 Mio.).

Wie schon in der gleichen Vorjahresperiode betrug der Aufwand für Operating Leasingzahlungen im ersten Halbjahr 2005 CHF 54 Mio.

Am 30. Juni 2005 bestanden Operating Leasingverträge für insgesamt 21 Flugzeuge. Die Laufzeiten der Leasingverträge betragen zwischen drei Monaten und neun Jahren. Einige Operating Leasingverträge enthalten frühzeitige Kündigungsoptionen. Die oben aufgeführte Tabelle berücksichtigt allfällige vorzeitige Kündigungsrechte im Rahmen der Flottenplanung.

Neben Verträgen für Flugzeuge werden auch langfristige Mietverträge für Gebäude abgeschlossen. Diese werden regelmässig an die Marktbedingungen angepasst. In der Regel ist die Laufzeit dieser Verträge nicht länger als zehn Jahre. Die Anlagen am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg wurden über ursprünglich 50 Jahre gemietet. Die Restlaufzeit beträgt rund 46 Jahre.

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel
Ausgewählte Anmerkungen zum konsolidierten Halbjahresabschluss

5 Abnahmeverpflichtungen	in Mio. CHF	30. Juni 2005	31. Dezember 2004
Kapitalbindung bezüglich Flugzeugflotte		1 003	1 191
Kapitalbindung bezüglich Sachanlagen, einschliesslich immaterieller Anlagewerte		0	0
Total		1 003	1 191

6 Eventualfälle/-verbindlichkeiten	in Mio. CHF	30. Juni 2005	31. Dezember 2004
Solidarhaftung aus der Mehrwertsteuer-Gruppenbesteuerung		pro memoria	pro memoria

Die Geschäftsleitung und der Verwaltungsrat erwarten keine Schadenansprüche aus der früheren Solidarhaftung der SAirGroup-Mehrwertsteuergruppe, zu der auch die damalige Crossair gehörte.

Per 30. Juni 2005 bestanden Eventualverbindlichkeiten mit Bezug auf Garantien und Erklärungen zur Schadlos-haltung bei diversen Vertragsverhältnissen. Eine Ver-pflichtung entsteht indessen erst bei einer Vertrags-verletzung. Per Stichtag bestehen keine Vertrags-verletzungen.

7 Pendente Rechtsfälle

Bezogen auf die Informationen vom 31. Dezember 2004 gab es per Stichtag vom 30. Juni 2005 keine substanti-ellen Veränderungen.

Im Fall mit der Société Holco und der Société d' exploita-tion AOM Air Liberté wurde im Geschäftsjahr 2004 eine für beide Seiten zufriedenstellende aussergerichtliche Einigung erzielt. Aus den Rückstellungen, welche im zweiten Quartal 2004 in der Folge erfolgswirksam aufge-löst werden konnten, wurden der Erfolgsrechnung CHF 68 Mio. gutgeschrieben. Der Betrag figuriert im Zwi-schenabschluss per 30. Juni 2004 als Aufwandsminde-rung unter „übrige betriebliche Aufwendungen“.

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel
Ausgewählte Anmerkungen zum konsolidierten Halbjahresabschluss

8 Verpfändete Aktiven	in Mio. CHF	30. Juni 2005	31. Dezember 2004
Flüssige Mittel		35	43
Eigene Flugzeuge		29	57
Gemietete Flugzeuge		1 550	1 714
Gemietete übrige Einrichtungen		1	1
Gebäude		129	135
Darlehen gebenüber Dritten		20	46
Bardepots		102	114
Total		1 866	2 110

Die benutzten Kreditlimiten von insgesamt CHF 35 Mio. für Garantien, Akkreditive und Derivate sind teilweise durch flüssige Mittel mit einem Buchwert von CHF 35 Mio. gedeckt.

Hypotheken im Betrag von CHF 12 Mio. sind durch Flugzeuge mit einem Buchwert von CHF 29 Mio. sichergestellt.

Gewisse gemietete Aktiven dienen als Sicherheit für die Finanzleasingverbindlichkeiten. Zudem hat die Gruppe mit einem Bankenkonsortium Kreditfazilitäten im Umfang von CHF 325 Mio. sowie eine Letter-of-Credit-Fazilität in der Höhe von EUR 68 Mio. mit der Barclays Bank und der Halifax Bank of Scotland abgeschlossen, für welche 31 Flugzeuge (davon 17 Airbus, 10 Avro RJ85/100 und 4 Saab SF-2000) im Buchwert von CHF 628 Mio. (davon CHF 74 Mio. Buchwert von Flugzeugen im Eigentum) als Sicherheiten dienen.

Die potenziellen Verkaufserlöse von sieben geleasteten Embraer Flugzeugen mit einem Buchwert von CHF 143 Millionen dienen als Sicherheit für ein Passivdarlehen im Betrag von CHF 80 Mio.

Die Gesellschaft ist Konzessionärin von verschiedenen Gebäuden auf dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg. Die Konzessionsverträge dauern in der Regel 50 Jahre ab Erstellung der Gebäude und verleihen der Gesellschaft eine teilweise baurecht- und mieterähnliche Stellung. Soweit die Gesellschaft die Baukosten vorfinanziert hat, gelten diese als Vorauszahlung der Miete. Bei Ablauf der Konzessionsdauer stehen der Gesellschaft keine Ansprüche gegen die Konzessionsgeberin zu. Die Gruppe darf diese Gebäude mit einem Buchwert von CHF 129 Mio. nicht veräussern.

Aktivdarlehen gegenüber Dritten von CHF 20 Mio. dienen als Sicherheit/Depots für Finanzleasingverträge.

Bardepots wurden vor allem für Wartungskosten für Flugzeuge im Operating Lease und Treibstoffkäufe hinterlegt.

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel

Ausgewählte Anmerkungen zum konsolidierten Halbjahresabschluss

9 Übrige betriebliche Erträge

Der Betriebsertrag beinhaltet 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.

10 Materialaufwand

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.

11 Restrukturierungskosten

Im ersten Quartal 2005 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 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.

12 Finanzaufwand

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.

Swiss International Air Lines (Konzern), Basel

Ausgewählte Anmerkungen zum konsolidierten Halbjahresabschluss

13 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach langen Verhandlungen haben SWISS und SR Technics Switzerland das laufende Schiedsgerichtverfahren 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.

Swiss International Air Lines AG
Postfach
4002 Basel
Telefon: +41 (0)61 582 00 00

