

An die Gläubiger und die
Nachlassrichter in Sachen
- SAirGroup
- SAirLines
- Swissair Schweiz. Luftverkehr AG
- Flightlease AG

Küsnacht, 12. März 2002 Wü/cb

Zwischenbericht des Sachwalters

Sehr geehrte Damen und Herren

Sehr geehrte Herren Nachlassrichter

Als Folge der bei mir eingegangenen sehr hohen Anzahl Forderungsanmeldungen bei den vier Gesellschaften SAirGroup, SAirLines, Swissair Schweizerische Luftverkehr AG (nachfolgend "Swissair") und Flightlease AG, konnten noch nicht alle Gläubiger erfasst werden. Ich bin deshalb heute nicht in der Lage, diesen Zwischenbericht jedem einzelnen Gläubiger persönlich zuzustellen. Er wird jetzt über meine Website www.sachwalter-swissair.ch publiziert und später mit der Einladung zur Gläubigerversammlung an alle Gläubiger versandt werden.

Im Einzelnen erstatte ich Ihnen über den Ablauf des Nachlassstundungsverfahrens seit dem 5. Oktober 2001 folgenden Zwischenbericht.

I. RÜCKBLICK AUF DIE PROVISORISCHE NACHLASSSTUNDUNG

1. WEISUNGEN DES PROVISORISCHEN SACHWALTERS

Sofort nach der Einsetzung als provisorischer Sachwalter am 5. Oktober 2001 habe ich diverse Weisungen an die Geschäftsleitungen der Swissair-

Gesellschaften in Nachlassstundung erlassen. Darin wurden die mit der Geschäftsführung betrauten Personen instruiert, wie während der Nachlassstundung die Rechte der Gläubiger zu wahren sind und der Erhalt der Aktiven der Gesellschaften sicherzustellen ist. Insbesondere habe ich die Geschäftsleitungen darauf hingewiesen, dass keine konzerninterne Vermögensverschiebungen mehr vorgenommen werden dürfen.

2. PROJEKT PHOENIX

Im Rahmen des zwischen der SAirGroup und den beiden Grossbanken UBS AG und Credit Suisse ausgehandelten Projektes Phoenix gewährte der Bundesrat der Swissair einen Überbrückungskredit von CHF 450 Mio. zur Weiterführung des Flugbetriebes bis Ende des Sommerflugplanes am 28. Oktober 2001. Dadurch konnte die Swissair ihren Flugbetrieb am 4. Oktober 2001 wieder aufnehmen. Als Bedingung für die Gewährung des Überbrückungskredites wird im Darlehensvertrag unter anderem festgehalten, dass die Swissair zur loyalen Zusammenarbeit mit der Crossair bei der Übertragung des Flugbetriebes Hand bieten muss. Insbesondere muss die Swissair der Crossair die erforderlichen Slots entschädigungslos abtreten, und sie darf sich der Erteilung von Streckenkonzessionen an die Crossair nicht widersetzen.

Am 5. Oktober 2001 habe ich diesem Darlehensvertrag zugestimmt. Nach meiner Beurteilung konnte ein sofortiger Konkurs der Swissair nur durch die Inanspruchnahme des vom Bund gewährten Darlehens verhindert werden. Der Konkurs der Swissair und die damit verbundene Einstellung des Flugbetriebes hätte einen massiven Wertverlust der Aktiven der Swissair-Gruppe zur Folge gehabt. Der Konkurs der Swissair hätte in jenem Zeitpunkt mit hoher Wahrscheinlichkeit auch zum Konkurs der flugnahen Gruppengesellschaften wie SR Technics, Swissport und Gate Gourmet geführt. Die Inanspruchnahme des Bundeskredites durch die Swissair war somit zur Erhaltung der Vermögenswerte der Swissair-Gruppe im Interesse der Gläubiger angezeigt.

Bei der Weiterbearbeitung des Projektes Phoenix zeigte sich, dass die Zielsetzung, den reduzierten Flugbetrieb der Swissair bis zum 28. Oktober 2001 auf eine neue schweizerische Airline zu übertragen, nicht realisierbar war. Die zur Verfügung stehende Zeit war viel zu kurz, um dieses sehr komplexe

Projekt umzusetzen. In der Task Force "Luftbrücke" des Bundes wurde im Verlaufe des Monats Oktober 2001 das Projekt Phoenix zum Projekt Phoenix+ weiterentwickelt. Im Rahmen von Phoenix+ gewährte der Bund der Swissair einen zusätzlichen Überbrückungskredit von CHF 1 Mrd. zur Weiterführung eines reduzierten Mittel- und Langstreckenflugbetriebes bis zum 30. März 2002. Bis zu diesem Zeitpunkt sollte der Flugbetrieb auf die neue schweizerische Airline (Crossair) übertragen werden. Der Crossair wurden von Bund und Kantonen sowie verschiedenen schweizerischen Wirtschaftsunternehmen neues Aktienkapital von mehr als CHF 2 Mrd. zur Verfügung gestellt.

Für den zusätzlichen Überbrückungskredit des Bundes gelten grundsätzlich die gleichen Bedingungen wie für den Kredit von CHF 450 Mio. Zur Wahrung der Rechte der übrigen Gläubiger wurde neu vereinbart, dass diese durch die Gewährung der beiden Bundeskredite und die Weiterführung des Flugbetriebes der Swissair nach dem 5. Oktober 2001 nicht schlechter gestellt werden dürfen als bei einer sofortigen Konkursöffnung über die Swissair. Nur soweit muss respektive darf der Bundeskredit aus den zwischen dem 5. Oktober 2001 und dem 30. März 2002 erzielten Einnahmen aus dem Flugbetrieb der Swissair zurückbezahlt werden. Der danach verbleibende Darlehenssaldo ist keine vorab zu bezahlende Massenschuld, sondern eine normale Forderung der 3. Klasse, für die der Bund wie alle anderen Gläubiger eine allfällige Konkurs- oder Nachlassdividende erhalten wird.

Ende Oktober 2001 habe ich das Projekt Phoenix+ und seine Realisierungschancen wie folgt beurteilt:

- Die vom Bund zur Verfügung gestellten liquiden Mittel reichen nur dann aus, wenn die Kosten für die Weiterführung des Flugbetriebes der Swissair bis Ende März 2002 stark reduziert und auf das absolut Notwendige beschränkt werden können.
- Nur mit der Realisierung des Projektes Phoenix+ kann ein sofortiger Konkurs der Swissair und damit verbunden der Konkurs von flugnahen Dienstleistungsgesellschaften verhindert werden.
- Nur durch eine erfolgreiche Abwicklung des Projektes Phoenix+ besteht die Chance, dass die durch die Restrukturierung der Swissair-Gruppe anfallenden privilegierten Forderungen der Arbeitnehmer gedeckt werden

können. Eine sofortige Konkureröffnung hätte einerseits eine Wertvernichtung der Aktiven sowie andererseits eine starke Erhöhung der privilegierten Arbeitnehmerforderungen zur Folge. Eine Deckung dieser Forderungen wäre auf jeden Fall bei der Swissair und möglicherweise bei anderen flugnahen Dienstleistungsbetrieben nicht mehr gewährleistet.

- Für die Gläubiger der sich in provisorischer Nachlassstundung befindenden Gesellschaften der Swissair-Gruppe werden durch eine Realisierung des Projektes die Werte wesentlicher Aktiven erhalten. Somit kann eine bessere Dividende realisiert werden.

Im heutigen Zeitpunkt kann davon ausgegangen werden, dass das Projekt Phoenix+ - mindestens soweit es die Swissair betrifft - abgewickelt werden kann. Die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel werden für die Aufrechterhaltung des Flugbetriebes bis Ende März 2002 ausreichen. Die finanziellen Aspekte können noch nicht abschliessend beurteilt werden. Zwischen der Swissair und dem Bund wird im Sinne des Darlehensvertrages eine Abrechnung erstellt werden müssen, sobald alle Einnahmen und Ausgaben aus der Weiterführung des Flugbetriebes zwischen dem 5. Oktober 2001 und dem 30. März 2002 bekannt sind.

3. SITUATION BEI DEN FLUGNAHEN BETRIEBEN ANFANGS OKTOBER 2001

Bereits nach wenigen Tagen meiner Tätigkeit musste ich die schwierige Liquiditätslage der flugnahen Dienstleistungsgesellschaften, insbesondere der Atraxis AG, der Swissport, der SR Technics und der Gate Gourmet, zur Kenntnis nehmen. Diese Betriebe sind für die Aufrechterhaltung des Flugbetriebes unbedingt notwendig. Ohne die von der Atraxis AG zur Verfügung gestellten EDV-Systeme, ohne das Ground-Handling durch die Swissport, ohne die Wartung der Flugzeuge durch die SR Technics und ohne den Catering-Service der Gate Gourmet kann der Flugbetrieb der Swissair nicht abgewickelt werden. Die Liquiditätslage dieser Betriebe wurde deshalb laufend überwacht. Unter Mithilfe des Bundes, der Flughafenkantone Zürich, Basel und Genf sowie der beiden Grossbanken UBS AG und Credit Suisse konnten den genannten Gesellschaften im Verlaufe des Monats November 2001 neue Mittel zur Sicherstellung der mittelfristigen Liquiditätsbedürfnisse zugeführt werden. Im weiteren wurden die Prozesse zum Verkauf dieser Betriebe eingeleitet respektive weitergeführt.

4. VERKAUF VON AKTIVEN

4.1 Spezielle Weisungen

Um sicherzustellen, dass der Verkauf von Aktiven während der Dauer des Nachlassverfahrens in geordneten Bahnen und mit einem bestmöglichen Resultat zu Gunsten der Gläubiger durchgeführt wird, habe ich spezielle Weisungen erlassen und mich dafür eingesetzt, dass die Organisation der SAirGroup der neuen Situation angepasst wurde. Alle Verkaufsprozesse werden von einem Divestment Committee der SAirGroup, in welchem auch die Sachwalter vertreten sind, zentral gesteuert. Im Übrigen wird das Management der SAirGroup beim Verkauf von Beteiligungsgesellschaften durch M&A-Spezialisten beraten.

Der Verkauf von Aktiven während des Nachlassverfahrens soll nur dann stattfinden, wenn dies zur Werterhaltung notwendig ist. Dies ist in jedem Einzelfall zu prüfen. Bei den verschiedenen flughnahen Dienstleistungsbetrieben ist in diesem Zusammenhang von Bedeutung, dass die Weiterführung deren Geschäfte im Umfeld der Swissair-Gruppe über eine längere Zeitdauer sehr schwierig ist. Die Geschäftspartner dieser Gesellschaften (Flughäfen, Fluggesellschaften und Lieferanten) sind durch die bei der Swissair-Gruppe entstandene Situation verunsichert und wollen wissen, wie die Zukunft der betreffenden Gesellschaften aussieht. Ein rasches Vorgehen ist deshalb angezeigt.

Verkäufe von Aktiven können nur mit Zustimmung des zuständigen Nachlassrichters erfolgen. Entsprechend wurde die Vorgehensweise mit den Richtern abgestimmt.

4.2 Einzelne Geschäfte

- *LTU*: Die SAirLines hielt eine Beteiligung von 49,9% an der deutschen LoMa-Beteiligungsgesellschaft mbH in Köln. Die LoMa ihrerseits ist Eigentümerin von 100% der Aktien der LTU Lufttransport-Unternehmen GmbH in Düsseldorf. Beim Erwerb der LTU-Beteiligung hatte sich die Swissair-Gruppe vertraglich unter anderem verpflichtet, das gesamte finanzielle Risiko der LTU bis Ende des Jahres 2005 zu tragen. Im Oktober 2001 war die finanzielle Lage der LTU sehr kritisch. Ohne eine

umfassende Sanierung mit Zuführung von neuen Mitteln wäre ein Konkurs nicht vermeidbar gewesen.

Im November 2001 ist es gelungen, mit der anderen Eigentümerin der LoMa, der REWE-Zentralfinanz e.g. in Köln, Einigung über die Auflösung der Beteiligung der Swissair-Gruppe an der LTU zu finden. Die SAirLines stellte REWE ihre Beteiligung an der LoMa zum Preis von 1 Euro zur Weitergabe an einen neuen Investor zur Verfügung. Gleichzeitig wird gegenseitig auf alle Forderungen verzichtet und es werden umfassende Saldoerklärungen abgegeben. Die Swissair-Gruppe wird damit von ihren Verpflichtungen - ausgenommen sind Garantien der SAirGroup gegenüber Dritten betreffend Leasingverträge für Flugzeuge der LTU - im Zusammenhang mit der LTU entlastet.

Das Geschäft wurde vom Nachlassrichter bewilligt und konnte zwischenzeitlich abgewickelt werden. Die LTU wurde saniert und betreibt ihren Flugbetrieb weiter.

- *Mindpearl AG*: Die Mindpearl AG war eine 100 %-ige Tochtergesellschaft der SAirLines. Sie betreibt die Reservierungszentralen der Qualiflyer-Gruppe in London, Brisbane, Kapstadt, Mailand und Barcelona.

Die Mindpearl AG war im Oktober 2001 mit mehr als 18 Mio. Euro überschuldet. Die SAirGroup hatte der Mindpearl AG Darlehen in der Größenordnung von 21 Mio. Euro gewährt. Ohne eine rasche Sanierung der Mindpearl AG wäre die Deponierung der Bilanz und damit die Konkursöffnung über die Gesellschaft unvermeidlich gewesen. Die SAirGroup hätte mit einem Totalausfall auf ihrem Darlehen rechnen müssen.

Die SAirLines hat ihre Aktien zum Preis von 1 Euro an die Crossair verkauft. Gleichzeitig hat die Crossair von der SAirGroup die Darlehen zum Preis von 1 Mio. Euro übernommen. Im Weiteren wurde die Marke Mindpearl gegen Entschädigung der bisher entstandenen Kosten für die Registrierung auf die Mindpearl AG übertragen.

Dieses Geschäft wurde vom Nachlassrichter bewilligt. Es konnte zwischenzeitlich abgewickelt werden.

- *Rail Gourmet Holding AG und Restorama AG*: Bereits vor den Ereignissen vom 11. September und dem Grounding vom 2. Oktober 2001 waren

zwischen der SAirGroup und der Compass-Guppe Verhandlungen über den Verkauf der Rail Gourmet Holding AG und der Restorama AG geführt worden. Diese Verhandlungen wurden fortgesetzt. Schliesslich konnte eine Einigung zwischen den Parteien über den Verkauf der Rail Gourmet Holding AG und Restorama AG an die Compass-Gruppe erzielt werden. Ein Kaufvertrag wurde unterzeichnet. Der zuständige Nachlassrichter stimmte dem Geschäft im Dezember 2001 zu.

Das Geschäft wurde bisher noch nicht abgewickelt, weil noch nicht alle kartellrechtlichen Bewilligungen vorliegen. Es ist vorgesehen, den Verkauf bis Ende März 2002 zu vollziehen.

II. ABLAUF DER NACHLASSSTUNDUNG SEIT DEM 5. DEZEMBER 2001

1. ALLGEMEINES

Anfangs Dezember 2001 haben die Nachlassrichter der Bezirksgerichte Zürich und Bülach, der SAirGroup, der SAirLines, der Swissair und der Flightlease AG eine Nachlassstundung von sechs Monaten bis zum 5. Juni 2002 gewährt. Bis Ende Mai 2002 müssen entweder die Sachwalterberichte oder die Gesuche um Verlängerung der Nachlassstundung bei den Richtern eingereicht werden. Eine Verlängerung um sechs Monate ist gemäss Gesetz im Normalfall möglich.

Das während der provisorischen Nachlassstundung etablierte Verfahren für die Abwicklung der Geschäfte wurde nach der Gewährung der definitiven Nachlassstundung weitergeführt. Zusätzlich wurden bei allen Gesellschaften Projektorganisationen für die Liquidationsphase aufgebaut. Es ging darum sicherzustellen, dass die notwendigen personellen Ressourcen erhalten bleiben, um einen ordentlichen Liquidationsprozess einleiten und durchführen zu können. Mit den dafür notwendigen Mitarbeitern mussten Verträge für die Weiterführung der Arbeitsverhältnisse im benötigten Ausmass abgeschlossen werden. Ohne diese Vorgehensweise wären den Nachlassgesellschaften kurzfristig kaum noch Mitarbeiter zur Verfügung gestanden. Die notwendigen Arbeiten hätten dann durch den Beizug von externen Beratern ausgeführt werden müssen, was zu wesentlich höheren Kosten geführt hätte.

2. AUFNAHME DES INVENTARS

Die Prozesse zur Aufnahme des Inventars sind definiert worden. Insbesondere bei der Swissair mussten die komplexen Verhältnisse bei den Niederlassungen im Ausland mit berücksichtigt werden. Die Inventaraufnahme für Mobiliar, Einrichtungen, Fahrzeuge und Liegenschaften wird von einem Team der SAirGroup in enger Zusammenarbeit mit Mitarbeitern von Wenger Plattner durchgeführt. Die Bewertung erfolgt durch externe Fachleute.

Für die Inventarisierung und Bewertung der Debitoren, der konzerninternen Forderungen, der Beteiligungen sowie der Leasingverträge wurde Ernst & Young AG beigezogen. Bei der Swissair muss bei den nach dem 5. Oktober 2001 eingegangenen Zahlungen unterschieden werden können, ob sie aus dem Flugbetrieb vor oder nach dem 5. Oktober 2001 stammen. Diese Unterscheidung ist für die zu erstellenden Abrechnung mit dem Bund betreffend die beiden Bundeskredite nötig (siehe Ziff. I.2 vorstehend). Die Erarbeitung dieser Abgrenzung ist die Hauptaufgabe der Ernst & Young AG. Es geht um Zahlungseingänge über mehrere hundert Millionen Franken.

Die Inventaraufnahme sollte zeitlich so rasch abgeschlossen werden können, dass die Status per 5. Oktober 2001 für die Nachlassgesellschaften im Hinblick auf die Gläubigerversammlungen rechtzeitig erstellt werden können.

3. SCHULDENRUF

Die Schuldenrufe für alle vier Gesellschaften wurden am 9. Januar 2002 in den ordentlichen Publikationsorganen sowie in der Tagespresse in der Schweiz und im Ausland veröffentlicht.

Bis heute sind über 23'000 Forderungsanmeldungen für die vier Nachlassgesellschaften eingegangen. Die Anmeldungen werden von einem speziellen Projektteam von Wenger Plattner, das mehr als 20 Personen umfasst, EDV-technisch so erfasst, dass der weitere Verfahrensablauf optimal durch den Einsatz der EDV unterstützt werden kann. Bis heute wurden bereits rund 15'000 Forderungsanmeldungen erfasst. Ich rechne damit, dass die Arbeiten bis Ende April 2002 abgeschlossen sein werden.

Von Gesetzes wegen müssen die Nachlassschuldnerinnen zu jeder einzelnen angemeldeten Forderung Stellung nehmen. In Anbetracht der hohen Anzahl von Forderungsanmeldungen wird dieses Verfahren einige Zeit in Anspruch nehmen. Die notwendigen Prozesse sind deshalb bereits heute bei den vier Gesellschaften vorbereitet und eingeleitet worden.

4. VERKAUF VON AKTIVEN

4.1 Allgemeines

Für den Verkauf von Aktiven während der definitiven Nachlassstundung werden die gleichen Grundsätze angewendet wie während der provisorischen Nachlassstundung. Ich verweise auf die Ausführung in Ziff. I.4.1 vorstehend.

4.2 Einzelne abgewickelte Geschäfte

- *Atraxis*: Die finanzielle Situation der Atraxis war anfangs Oktober 2001 sehr angespannt. Nur dank der Zuführung von Geldern aus dem Kredit des Bundes konnten die Oktoberlöhne bezahlt werden. Trotzdem hoffte man anfangs noch, die Atraxis könne als Ganzes verkauft werden. Diese Hoffnungen haben sich im Verlaufe der Verhandlungen mit den vorhandenen Interessenten allerdings zerschlagen, weil sich zeigte, dass der Atraxis zu deren Rettung kurzfristig weit mehr als CHF 100 Mio. zur Verfügung gestellt hätten werden müssen. Dazu war aber keiner der möglichen Käufer bereit.

Im November 2001 konnte schliesslich ein wesentlicher Teil des Geschäftsbetriebes der Atraxis durch einen Verkauf von Aktiven an die EDS Information Business GmbH gerettet werden.

Mit der nun gefundenen Lösung mit der EDS konnte die Weiterführung der für den Flugbetrieb von verschiedenen Fluggesellschaften (Swissair, Crossair, SAA, L.O.T. usw.) sowie für den Betrieb der inländischen und von mehreren ausländischen Flughäfen notwendigen EDV-Systeme sichergestellt werden. Zudem fliessen einige Millionen Franken an die Swissair respektive die SAirLines als Abgeltung für verkaufte Immaterialgüterrechte. Im Weiteren hat die EDS viele Arbeitnehmer der Atraxis übernommen. Die Zahlungsunfähigkeit der Atraxis konnte aber nicht verhindert werden.

- *Swissport-Gruppe*: Der Entscheid, die Swissport-Gruppe zu verkaufen, war vom Verwaltungsrat der SAirGroup bereits Mitte 2001 getroffen worden. Am 5. Oktober 2001 waren die Verhandlungen mit der Candover-Gruppe bereits weit fortgeschritten. Eigentlich hätte ein Kaufvertrag schon abgeschlossen sein sollen. Die Ereignisse vom 11. September 2001 unterbrachen jedoch den Verkaufsprozess.

Der Wert der Swissport-Gruppe ist durch die Ereignisse vom 11. September 2001 und die Situation bei der Swissair ab 2. Oktober 2001 massgeblich negativ beeinflusst worden. Die Anzahl der Flugpassagiere hat weltweit stark abgenommen. In Zürich führt dies bekanntlich dazu, dass das Midfield-Dock vorerst nicht in Betrieb genommen wird. Diese Tatsachen haben sich negativ auf die Ertragszahlen der Swissport-Gesellschaften ausgewirkt. Candover war deshalb nicht mehr bereit die Swissport-Gruppe zum vor dem 1. September ausgehandelten Preis zu kaufen.

Nach langwierigen harten Verhandlungen konnte im Dezember 2001 doch noch eine Einigung erzielt werden. Die Swissport-Gruppe wurde ohne die Schulden gegenüber Gesellschaften der Swissair-Gruppe zum Preis von CHF 580 Mio. an die Candover verkauft. Der Nachlassrichter hat dem Verkauf zugestimmt. Anfangs Februar 2002 konnte das Geschäft abgewickelt werden. Die rasche Durchführung des Verkaufs an Candover war aufgrund der sehr angespannten Liquiditätssituation der Swissport-Gruppe zur Werterhaltung notwendig.

Der erzielte Kaufpreis reicht für die Bezahlung der Schulden der Swissport-Gruppe gegenüber der Swissair-Gruppe von mehr als CHF 770 Mio. nicht aus. Über die Verteilung des Verkaufserlöses unter die einzelnen beteiligten Gesellschaften der Swissair-Gruppe wird zur Zeit verhandelt. Sollte keine Einigung erzielt werden können, wird die Verteilung in einem Schiedsgerichtsverfahren festgelegt werden müssen.

- *EHC Kloten Sport AG*: Die EHC Kloten Sport AG ist die Trägerin der Eishockeymannschaften "Kloten Flyers", die in der Nationalliga A und bei den Elite-Junioren spielen. Die SAirGroup hat sich 1999 an der Rettungsaktion für den EHC Kloten, der sich damals - trotz der vier gewonnenen Meistertitel - in grossen finanziellen Schwierigkeiten befand, mit der Zeichnung von CHF 1'400'000.-- am Aktienkapital der EHC Kloten Sport AG beteiligt. Zusätzlich hat die SAirGroup später

noch 10'000 Stimmrechtsaktien der EHC Kloten AG vom Verein EHC Kloten erworben.

Die Jahresrechnungen der EHC Kloten Sport AG schlossen in den letzten beiden Geschäftsjahren trotz Sponsorenbeiträgen aus der Swissair-Gruppe von jährlich mehr als CHF 1 Mio. jeweils mit einem Verlust ab. Auch für das laufende Geschäftsjahr wird mit einem Verlust gerechnet.

Durch den Wegfall der Swissair-Gruppe als Sponsorin, entstand bei der EHC Kloten Sport AG eine unsichere Situation. Die EHC Kloten Sport AG war darauf angewiesen, anstelle der Swissair-Gruppe einen neuen Hauptsponsor zu finden. Es wurde deshalb mit verschiedenen Parteien über den Erwerb des Aktienpaketes der SAirGroup verhandelt. Konkrete Offerten reichten schliesslich zwei Interessenten ein. Aufgrund der besseren Offerte wurde die Beteiligung der SAirGroup an der EHC Kloten Sport AG mit Zustimmung des Nachlassrichters an Herrn Peter Bossert, Bülach, verkauft.

- *Swissair Lernzentrum:* Das Swissair Lernzentrum ist eine als Profitcenter geführte Abteilung der Swissair. Es führt Sprachkurse für Swissair-Angestellte sowie Dritte durch. Es beschäftigt 55 Voll- und Teilzeitan-gestellte. Eine Weiterführung des Swissair Lernzentrums durch die Swissair im Rahmen der Nachlassstundung respektive einer allfälligen Nachlassliquidation war nicht angezeigt.

Die Swissair bot das Swissair Lernzentrum vier Institutionen an, die in den gleichen Bereichen tätig sind. Nur zwei der angesprochenen Interes-senten reichten Offerten ein. Die Aktiven (Mobiliar und Einrichtungen) des Swissair Lernzentrums wurden aufgrund des besten Angebots mit Zustimmung des Nachlassrichter an die AKAD Holding AG verkauft. Die AKAD übernahm auch die Arbeitsverhältnisse der 55 Swissair Angestellten.

- *Verkauf von Mobiliar, Fahrzeugen und Einrichtungen:* Die Geschäfts-betriebe der Nachlassstundungsgesellschaften werden laufend redimen-sioniert. Das frei werdende Mobiliar und die nicht mehr benötigten Fahr-zeuge müssen verkauft werden können, um einen Wertverlust sowie Lagerkosten zu vermeiden. Die Nachlassrichter haben deshalb dem Sachwalter die Kompetenz erteilt, im Einzelfall Mobiliar, Fahrzeuge und Einrichtungen bis zum Preis von CHF 50'000.-- zu verkaufen. In diesem

Zusammenhang muss der Marktpreis jeweils entweder durch externe Fachleute geschätzt oder durch die Einholung von mehreren Offerten erarbeitet werden. Für Verkäufe über CHF 50'000.-- muss weiterhin die Zustimmung der Nachlassrichter eingeholt werden.

- *Beteiligung South African Airways (SAA)*: Die SAA-Beteiligung wurde von der SAirLines Europe BV, Holland, gehalten. Die SAirLines Europe BV ihrerseits ist eine 100%-ige Tochtergesellschaft der SAirLines. Beim Erwerb der SAA-Beteiligung durch die Swissair-Gruppe war mit der Mehrheitsaktionärin der SAA ein Aktionärbindungsvertrag abgeschlossen worden. Gemäss diesem Aktionärbindungsvertrag war die Swissair-Gruppe verpflichtet, beim Eintritt gewisser Umstände, z. B. Gewährung einer Nachlassstundung, ihre Beteiligung an die Mehrheitsaktionärin zurück zu verkaufen. Die Mehrheitsaktionärin der SAA hat nach dem 5. Oktober 2001 von ihrem Rückkaufsrecht Gebrauch gemacht. Der Wert der von der SAirLines Europe BV gehaltenen SAA-Beteiligung wurde von Dritten bewertet. Auf der Basis dieser Bewertung konnte zwischen den Parteien eine Einigung erzielt werden.

4.3 Pendente Projekte

Zur Zeit werden vom Management der Swissair-Gruppe in Zusammenarbeit mit den Sachwaltern mit Schwergewicht die Verkäufe der Gate Gourmet, der Nuance, der SR Technics und der Avireal vorbereitet. Die Verkaufsprozesse werden so gestaltet, dass ein optimales Ergebnis für die Gläubiger erreicht werden kann. In einem weit fortgeschrittenen Stadium befinden sich die Projekte Gate Gourmet und Nuance. Ich gehe davon aus, dass diese Verkäufe in den nächsten Monaten abgeschlossen und abgewickelt werden können.

5. MARKE "SWISSAIR"

Im Zusammenhang mit dem Projekt Phoenix räumte die SAirGroup der Crossair ein Kauf- und Vorkaufsrecht an der Marke "Swissair" ein. Im Hinblick auf die Ausübung des Kaufrechts wurde zwischen den Parteien vereinbart, dass die Marke von gemeinsam bestimmten Experten bewertet wird. Diese Bewertung wurde im November 2001 durchgeführt. Die Experten

legten den Wert der Marke "Swissair" auf CHF 660 Mio. fest. Die Crossair verzichtete dann darauf, ihr Kaufrecht auszuüben.

Ohne dass mit der SAirGroup weitere Verhandlungen über den Erwerb der Marke "Swissair" geführt wurden, gab die Crossair Ende Januar 2002 bekannt, dass sie zukünftig mit der Bezeichnung "Swiss" auftreten werde. Es ist ohne weiteres erkennbar, dass die Crossair mit diesem Marktauftritt vom guten Image der Swissair vor allem im Ausland profitieren will. Es mag sein, dass die Marke "Swissair" unter den Ereignissen am 2. Oktober 2002 in der Schweiz gelitten hat. Im Ausland insbesondere in den USA wurde das Grounding der Swissair unter dem Eindruck der Ereignisse vom 11. September 2001 weit weniger wahrgenommen. Die Marke "Swissair" genießt im Ausland weiterhin ein hohes Ansehen. Die Tatsache, dass ab November 2001 die Interkontinentalflüge der Swissair wieder sehr gut besetzt waren, spricht dafür.

Die SAirGroup hat der Crossair anfangs Februar 2002 mitgeteilt, dass sie den vorgesehenen Marktauftritt als Verletzung der Marke "Swissair" betrachte. Sie hat die Crossair aufgefordert den Marktauftritt zu unterlassen und hat ihre gleichzeitig angeboten, über den Kauf der Marke "Swissair" zu verhandeln. Die Crossair trat auf das Verhandlungsangebot nicht ein.

Aufgrund dieser Ausgangslage sah sich das Management der SAirGroup veranlasst, Massnahmen zum Schutz der Marke "Swissair" zu ergreifen. Sie ersuchte den zuständigen Einzelrichter am Handelsgericht des Kantons Zürich, der Crossair im Rahmen einer provisorischen Massnahme den Gebrauch der Bezeichnung "Swiss" zu verbieten. Der Einzelrichter hat das Begehren der SAirGroup abgewiesen. Ich bedaure diesen Entscheid aus Sicht der Gläubiger. Das Verbot hätte dem Schutz und dem Erhalt des Wertes der Markenrechte der Swissair-Gruppe gedient und wäre somit im Interesse der Gläubiger gewesen.

Die Swissair-Gruppe und ich werden die Rechtslage prüfen. Aus meiner Sicht kommt eine Weiterführung des Verfahrens aber nur dann in Frage, wenn gute Chancen bestehen, dadurch den Wert der Marke zu erhalten.

Ein Verkauf der Marke "Swissair" ist nach dem Entscheid des Einzelrichters weiterhin möglich. Ein seriöser Interessent ist mit der Swissair-Gruppe diesbezüglich im Gespräch.

Schliesslich ist festzuhalten, dass der Einzelrichter nicht beurteilen musste, ob die Crossair AG mit ihrem Marktauftritt die Markenrechte der Swissair-Gruppe verletzt. Zu einem späteren Zeitpunkt wird zu prüfen sein, ob die Swissair-Gruppe gegenüber der Crossair AG aus diesem Grund Schadenersatzansprüche wird geltend machen können.

III. STATUS PER 5. OKTOBER 2001

1. ALLGEMEINES

Die beigelegten provisorischen Status (Beilagen 1 - 4) basieren auf dem Wissensstand per Ende November 2001. Sie zeigen die geschätzten Werte für den Fall der Abwicklung eines Nachlassverfahrens. Ohne die Gewährung der Nachlassstundung hätte im Oktober respektive im Dezember 2001 über die vier Gesellschaften der Konkurs eröffnet werden müssen. Dies hätte zu einem grösseren Wertverlust der Aktiven sowie voraussichtlich zu wesentlich höheren Forderungen auf der Passivseite geführt.

Die für die Aktiven eingesetzten Werte werden zur Zeit überprüft. Die bisher beim Verkauf von Aktiven erzielten Erlöse liegen im Rahmen der in den provisorischen Status eingesetzten Werte.

Die definitiven Status werden den Gläubigern zusammen mit der Einladung zur Gläubigerversammlung zugestellt werden.

2. BISHERIGE ERKENNTNISSE AUS DEM SCHULDENRUF

Das Resultat der Schuldenrufe kann abschliessend erst beurteilt werden, wenn alle Forderungsanmeldungen erfasst sind. Immerhin sind im heutigen Zeitpunkt folgende Tendenzen feststellbar:

- Sehr hohe Forderungen werden seitens der Leasingpartner bei der Flightlease AG sowie der Swissair angemeldet. Diese Forderungen beinhalteten einen hohen Bereinigungsbedarf, weil im heutigen Zeitpunkt noch nicht abschliessend beurteilt werden kann, von wem und zu welchen Konditionen die einzelnen Flugzeuge in der Zukunft genutzt werden. In diesem Zusammenhang ist von grosser Bedeutung, was für

Vertragsbedingungen die Crossair für die 52 Flugzeuge der Swissair-Flotte, die sie weiter betreiben will, mit den Leasingpartnern aushandelt.

- Verschiedene Gläubiger melden ihre Forderungen bei mehreren Gesellschaften an. Es wird zu prüfen sein, wie weit für solche Mehrfachanmeldungen jeweils eine Rechtsgrundlage gegeben ist.
- Bei der Swissair wurden von den Piloten wesentlich höhere Forderungen angemeldet, als vom Management erwartet. Auch hier muss eine Bereinigung stattfinden. Ein Nachlassvertrag kann nur dann abgeschlossen und vom Richter bestätigt werden, wenn die Bezahlung aller privilegierten Forderungen gesichert ist. Die Klärung der Situation betreffend die Forderungseingaben der Piloten ist deshalb sehr wichtig.

IV. UNTERSUCHUNG DER VERANTWORTLICHKEIT

1. AUSGANGSLAGE AM 5. OKTOBER 2001

Aufgrund der Beschlüsse der ordentlichen Generalversammlung der SAirGroup vom 25. April 2001 wurde die Ernst & Young AG vom zuständigen Richter als Sonderprüferin eingesetzt. Sie erhielt den Auftrag, den von den Aktionären aufgestellten und vom Richter genehmigten Fragenkatalog zu beantworten. Die Ernst & Young AG nahm ihre Arbeiten im Sommer 2001 auf. Bis zum 5. Oktober 2001 hatte sie bereits umfangreiche Abklärungen durchgeführt und Material gesammelt. Nach der Gewährung der provisorischen Nachlassstundung und im Hinblick auf ein allfälliges Konkurs- oder Nachlassliquidationsverfahren stellte sich die Frage, ob es Sinn macht die Sonderprüfung weiterzuführen.

Aus meiner Sicht habe ich die Sachlage im November 2001 wie folgt beurteilt:

- a) Durch die Eröffnung eines Nachlassliquidations- oder Konkursverfahrens ändert sich die Rechtslage wesentlich. In der Nachlassliquidation oder im Konkurs entspricht der Gesellschaftsschaden gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung dem Schaden der Gläubigergesamtheit. Dieser Schaden kann ausschliesslich von der Liquidations- respektive Konkursmasse oder nach einem Abtretungsverfahren im Sinne von Art. 260 SchKG durch die Gläubiger geltend gemacht werden. Die Aktionäre haben kein

Klagerecht mehr, solange nicht der gesamte Gläubigerschaden gedeckt ist.

- b) Der Sonderprüfer hat ausschliesslich die in der richterlichen Verfügung gestellten Fragen zu beantworten. Diese Fragen werden naturgemäss von den Aktionären von ausserhalb der Gesellschaft und ohne Kenntnis des vollständigen Sachverhalts formuliert.
- c) In einem Nachlassliquidations- oder Konkursverfahren stehen dem Liquidator oder Konkursverwalter sowie den Gläubigern grundsätzlich alle Gesellschaftsakten zur freien Einsicht zur Verfügung. Sie haben deshalb die Möglichkeit, die Abklärung der Verantwortlichkeit der Organe von Anfang an auf die relevanten Sachverhalte zu konzentrieren.
- d) Es ist deshalb nicht beurteilbar, ob der Sonderprüfungsbericht auf der Basis der Beschlüsse der Generalversammlung der SAirGroup vom 25. April 2001 den Interessen der Gläubiger tatsächlich dient. Der Fragenkatalog, wie er von der Generalversammlung der SAirGroup festgelegt und vom Richter bestätigt worden ist, kann aus rechtlichen Gründen nicht ausgeweitet werden. Ob er von Fragen entlastet werden kann, die im heutigen Verfahrensstadium nicht mehr relevant sind, ist rechtlich zumindest fraglich.
- e) Es ist zu befürchten, dass auch bei einem Abschluss der Sonderprüfung weitere aufwendige Abklärungen notwendig wären. Insbesondere wird auch der Zeitraum nach der Generalversammlung bis zur Gewährung der provisorischen Nachlassstundung von grosser Bedeutung sein. Teure Doppelspurigkeiten werden sich kaum vermeiden lassen.
- f) Die bisherigen Erkenntnisse von Ernst & Young können auch bei einer anderen Vorgehensweise weiter verwendet werden.

2. EINIGUNG MIT BUND UND KANTON ZÜRICH

Auf der Basis dieser Überlegungen habe ich mit den Aktionären, die das Sonderprüfungsverfahren eingeleitet haben - insbesondere Bund und Kanton Zürich - Verhandlungen über eine sinnvolle Neugestaltung der Untersuchung der Verantwortlichkeiten im Fall Swissair, die auch den Gläubigern dient, aufgenommen. Als Resultat konnte folgende Einigung erzielt werden:

- Die Untersuchung der Verantwortlichkeiten im Fall Swissair wird mit Bewilligung des Nachlassrichters vom Sachwalter durchgeführt.
- Untersucht werden hauptsächlich die sogenannte "Hunter Strategie" und deren Umsetzung, die an der Generalversammlung 2001 vom Verwaltungsrat gegebenen Auskünfte, die Jahresrechnungen 1999 und 2000, die Corporate Governance, die Zahlungsströme 2001 und die Umstände, die zur Einstellung des Flugbetriebes am 2. Oktober 2001 geführt haben.
- Als Basis für die Untersuchung wird von Ernst & Young in Zusammenarbeit mit mir und in Absprache mit den Aktionären ein der heutigen Situation und dem heutigen Wissensstand angepasster Fragenkatalog ausgearbeitet.
- Bund und Kanton Zürich beteiligen sich an den Kosten.

3. STAND DER ARBEITEN

Der vorstehend erwähnte Fragenkatalog liegt zur Zeit zur Vernehmlassung bei Bund, Kanton Zürich und den weiteren am Sonderprüfungsverfahren beteiligten Aktionären. Ich gehe davon aus, dass eine Bereinigung kurzfristig möglich sein wird und dass dann die Untersuchungsarbeiten rasch in Angriff genommen werden können.

4. GEPLANTER ABLAUF DER UNTERSUCHUNG

Aufgrund des jetzt vorliegenden Zeitplanes kann damit gerechnet werden, dass der definitive Bericht im Herbst 2002 vorliegen wird. Es ist jedoch geplant, dass erste Zwischenergebnisse bereits an den Gläubigerversammlungen bekannt gegeben werden können.

V. WEITERER ABLAUF DER NACHLASSSTUNDUNG

1. GLÄUBIGERVERSAMMLUNGEN UND ABSTIMMUNG ÜBER DIE NACHLASSVERTRÄGE

Die Gläubigerversammlungen für die SAirGroup und die Swissair werden am 26. Juni 2002 und diejenigen für die SAirLines und die Flightlease AG

am 27. Juni 2002 stattfinden. Die Haupttraktanden der Versammlungen sind die Berichterstattung durch den bzw. die Sachwalter sowie die Wahlen der Liquidationsorgane - Liquidator und Mitglieder des Gläubigerausschusses. Der Versand der Einladungen für die Gläubigerversammlungen wird bis spätestens am 24. Mai 2002 erfolgen. Die Akten werden für die Gläubiger ab 3. Juni 2002 zur Einsichtnahme beim Sachwalter aufliegen.

Im Anschluss an die Gläubigerversammlungen wird ein schriftliches Abstimmungsverfahren über die Nachlassverträge durchgeführt werden. Die Abstimmung kann nicht an der Gläubigerversammlung stattfinden, weil erfahrungsgemäss die vom Gesetz geforderten Quoren für die Zustimmung - mehr als die Hälfte der Gläubiger mit mehr als zwei Drittel der stimmberechtigten Forderungen oder mehr als ein Viertel der Gläubiger mit mehr als drei Viertel der stimmberechtigten Forderungen - nicht erreicht werden.

3. SACHWALTERBERICHTE UND GERICHTLICHES BESTÄTIGUNGSVERFAHREN

Im Anschluss an die Gläubigerversammlungen werde ich die Sachwalterberichte ausarbeiten und bis voraussichtlich Ende Juli 2002 den Nachlassrichtern einreichen. Die Sachwalterberichte haben im wesentlichen darüber Auskunft zu geben, ob die Voraussetzungen für die Genehmigung der Nachlassverträge durch den Richter gegeben sind. Für jede Gesellschaft muss beurteilt werden, ob in einer Nachlassliquidation für die Gläubiger ein besseres Resultat erzielt werden kann, als in einem Konkurs. Im weiteren muss der Sachwalter das Stimmrecht der Gläubiger beurteilen, deren Forderungen von der Gesellschaft ganz oder teilweise bestritten werden. Der Entscheid über das Stimmrecht der einzelnen Gläubiger liegt aber beim Nachlassrichter.

4. BEGINN DER LIQUIDATION

Mit dem dargestellten Zeitplan sollte es möglich sein, dass die Nachlassliquidationsverfahren oder - sofern bei einer Gesellschaft kein Nachlassvertrag zustande kommen sollte - die Konkursliquidation im Frühherbst 2002 beginnen können.

5. VERLÄNGERUNG DER NACHLASSSTUNDUNGEN UM 6 MONATE

Aufgrund des dargestellten Ablaufs der Nachlassverfahren wird eine Verlängerung der Nachlassstundungen um 6 Monate notwendig werden. Ich werde die Verlängerungsgesuche rechtzeitig bei den Nachlassrichtern einreichen.

6. INFORMATION DER GLÄUBIGER

Die Gläubiger werden auch zukünftig mit auf meiner Website veröffentlichten Berichten laufend über das Verfahren orientiert werden. Eine detaillierte Berichterstattung wird anlässlich der Gläubigerversammlungen erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen

Der Sachwalter

Karl Wüthrich

- Beilagen:
1. Provisorischer Status der SAirGroup per 5. Oktober 2001
 2. Provisorischer Status der SAirLines per 5. Oktober 2001
 3. Provisorischer Status der Swissair per 5. Oktober 2001
 4. Provisorischer Status der Flightlease AG per 5. Oktober 2001