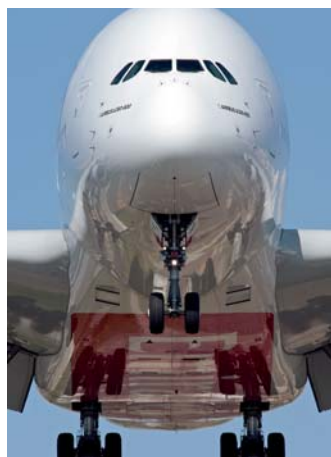


**HANSA
TREUHAND**



HANSA TREUHAND in Zahlen

		1983–2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Schiffe								
Finanzierte Schiffe, kumuliert		91	93	96	99	101	101	101
Schiffsverkäufe, kumuliert		22	23	25	27	28	28	31
Fahrende Flotte		67	68	69	70	73	73	70
Tragfähigkeit in tdw		2.387.939	2.423.709	2.538.257	2.675.624	2.697.994	2.697.994	2.648.714
davon Containerschiffe		60	61	60	60	63	63	61
Tragfähigkeit in tdw		2.213.339	2.249.109	2.266.939	2.298.312	2.214.688	2.214.688	2.059.414
Stellplatzkapazität in TEU		146.084	148.848	152.273	153.693	156.473	156.473	153.252
Das Kapital (TEUR)								
Investitionsvolumen, kumuliert		3.301.198	3.391.084	3.542.050	3.679.979	3.772.783	3.772.783	3.824.841 *
Eigenkapitalvolumen, kumuliert		1.544.593	1.583.709	1.645.612	1.717.022	1.762.929	1.762.929	1.814.987 *
Anzahl der Zeichnungen, kumuliert (ohne BFK in 2010)		26.980	27.938	29.421	31.245	32.113	32.113	32.113
Durchschnittliche Zeichnungssumme (in EUR)		57.250	56.687	55.933	54.953	54.898	54.898	56.515
* in 2010 inkl. Rückzahlung von Ausschüttungen bzw. Kapitalerhöhungen von 52,06 Mio. EUR aufgrund von Betriebsförderungskonzepten								
Die Ergebnisse								
Brutto-Chartererlöse p.a.	(in TEUR)	–	401.438	420.843	385.595	362.635	285.460	223.982
	(in TUSD)	–	499.790 ¹⁾	528.831 ³⁾	528.496 ⁵⁾	533.364 ⁷⁾	398.160 ⁹⁾	296.933 ¹¹⁾
Betriebsüberschüsse p.a.	(in TEUR)	–	228.575	234.514	182.780	149.476	98.184	38.864
	(in TUSD)	–	284.576 ¹⁾	294.690 ³⁾	250.518 ⁵⁾	219.850 ⁷⁾	136.947 ⁹⁾	51.522 ¹¹⁾
Tilgungen p.a.	(in TEUR)	–	133.566	90.893	68.431	65.445	39.884	49.235
	(in TUSD)	–	157.675 ²⁾	119.506 ⁴⁾	100.491 ⁶⁾	91.302 ⁸⁾	57.309 ¹⁰⁾	65.748 ¹²⁾
davon Sondertilgungen	(in TEUR)	–	59.849	32.858	12.209	5.601	-22.161	-19.022
	(in TUSD)	–	70.652 ²⁾	43.202 ⁴⁾	17.929 ⁶⁾	7.814 ⁸⁾	-31.843 ¹⁰⁾	-25.402 ¹²⁾
Ausschüttungen an Fonds-Zeichner (ohne Verkäufe)	(in TEUR)	–	108.598	131.793	121.985	104.131	21.108	30.361
	(in %)	–	10,4%	12,5%	11,0%	9,0%	1,8%	2,5%
Private Equity								
Investitionsvolumen, kumuliert in TEUR	Gesamt (Berenberg Private Capital und HANSA TREUHAND FINANCE)			13.110	36.227	36.227	40.585	47.474
	davon HANSA TREUHAND FINANCE			6.453	16.974	16.974	18.410	19.273
Anzahl der Zeichnungen, kumuliert	Gesamt (Berenberg Private Capital und HANSA TREUHAND FINANCE)			229	624	624	743	830
	davon HANSA TREUHAND FINANCE			119	343	343	381	413
Durchschnittliche Zeichnungssumme in EUR				57.250	58.056	58.056	54.623	57.198
Anzahl Zielfonds (IST)				7	16	22	24	25
Flugzeuge								
Investitionsvolumen, kumuliert							46.245	183.245
Eigenkapitalvolumen, kumuliert							20.171	77.763
Anzahl der Zeichnungen							884	3.045
Durchschnittliche Zeichnungssumme in EUR							52.313	60.179
Jahreskurs im Durchschnitt	EUR/USD:	–	¹⁾ 1,2450	³⁾ 1,2566	⁵⁾ 1,3706	⁷⁾ 1,4708	⁹⁾ 1,3948	¹¹⁾ 1,3257
Jahresendkurs	EUR/USD:	–	²⁾ 1,1805	⁴⁾ 1,3148	⁶⁾ 1,4685	⁸⁾ 1,3951	¹⁰⁾ 1,4369	¹²⁾ 1,3354



Vorwort	5
Die Geschichte der HANSA TREUHAND	6
Vorstand	7
HANSA TREUHAND Holding AG	8
Flottenliste	10
Geschäftsverlauf Flotte 2010	12
Zweitmarkt	16
Schiffsverkäufe	17
Schiffe ohne Soll-Daten	18
Gesamtdepot	19
Testat	23
Schiffahrtsmarktbericht	24
Sicherheitskonzept	31
Private Equity-Markt	32
Flugzeugmarkt	35
Partner der HANSA TREUHAND	38
Ausblick 2011	40
Wirtschaftliche Darstellung der Fonds	41
Schiffsverkäufe	124
Begriffserläuterungen	134



Nach den tiefen Einschnitten des Jahres 2009 stand das Jahr 2010 im Zeichen der langsamen globalen wirtschaftlichen Erholung. Die konjunkturelle Belebung machte sich ab dem 2. Halbjahr – schneller als erwartet – auch in der Containerschifffahrt bemerkbar. Die Frachtraten zogen wieder an und das durchschnittliche Niveau der Chartern für Containerschiffe konnte sich seit dem Tiefpunkt im Dezember 2008 bis zum Frühjahr 2011 um 200% steigern. Gründe dafür waren die robuste Nachfrage und das Anspringen der Produktion, der Wiederaufbau der Lagerbestände sowie der positive Konjunkturverlauf vor allem in Asien, aber auch in Europa. Seit Mitte des Jahres 2011 schlägt sich die verminderte Dynamik der globalen Wirtschaft auch in der Containerschifffahrt nieder. So sanken die Charraten seitdem um ca. 20%. Der weltweite Containerumschlag stieg in 2010 um 12,6%, und auch für 2011 wird ein Anstieg um 8,7% erwartet, so dass dennoch von einer Konsolidierung des Containermarktes ausgegangen werden kann.¹⁾

Durch die Aufwärtsbewegung des Marktes konnte die Quote der Containerschiffe ohne Beschäftigung bis auf einen Restbestand von 130 Containerschiffen, bei denen es sich zu einem Großteil um überalterte, nicht einsatzfähige Schiffe handelt, erheblich abgebaut werden. Die Zahl der Auflieger hatte Ende 2009 mit annähernd 600 Einheiten ihren Höhepunkt erreicht.²⁾

Die Schifffahrtsmärkte haben sich jedoch uneinheitlich entwickelt. Tanker und Bulker mussten auch im vergangenen Jahr zum Teil deutliche Ratenrückgänge hinnehmen. Beide Segmente leiden unter den zahlreichen zusätzlichen Schiffen, die in Zeiten hoher Chartern bestellt wurden und nun zur Ablieferung kommen. Eine Verbesserung der Ertragsituation dieser Schifffahrtssektoren ist voraussichtlich frühestens in 2012 zu erwarten.

Auch ein Teil unserer Schiffe hatte 2010 mit den Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise zu kämpfen, so dass wir zur Sicherung der Liquidität für 18 Fonds Betriebsfortführungskonzepte erarbeitet haben. Die vorgeschlagenen Modelle überzeugten unsere Gesellschafter und wurden mit großer Mehrheit angenommen. In sechs Fällen erwies sich der Schiffsverkauf als die wirtschaftlich vernünftige Alternative. Für das Vertrauen, dass Sie uns auch in schwierigen Zeiten entgegen gebracht haben, bedanken wir uns ganz herzlich.

Ein weiterer Schwerpunkt unserer Aktivitäten lag im vergangenen Jahr im Bereich Luftfahrt. Nachdem der erste Flugzeugfonds unseres Hauses, der „Sky Cloud-A380“, eine sehr positive Resonanz erfuhr, ging im November 2010 der Nachfolger „Sky Cloud II-A380“ an den Start. Als Leasingnehmer haben wir uns erneut für die außerordentlich erfolgreiche Fluglinie Emirates entschieden. Auch dieser Fonds erfreute sich großer Beliebtheit, so dass das Fondskapital bereits nach drei Monaten komplett platziert war. Bei dem Airbus A380 handelt es sich um das

derzeit größte und modernste Flugzeug der Welt, das nicht nur emotional begeistert, sondern vor allem aufgrund seiner Wirtschaftlichkeit und seines Komforts überzeugt. Mit dem Leasingnehmer Emirates, dessen Heimatbasis Dubai das Drehkreuz im Zentrum des Luftfahrtswachstums ist, lässt sich unserer Ansicht nach ein sehr attraktives Investitionspaket schnüren. Die Möglichkeit, in 2011 zwei weitere Flugzeuge des Typs A380 zu finanzieren und an Emirates zu verleasen, nehmen wir daher mit den Nachfolgern „Sky Cloud III + IV“ gern wahr.

Nach zwei schwierigen Jahren tendiert auch im Private Equity-Markt der Richtungsanzeiger wieder nach oben. Die sogenannten „Emerging Markets“ gelten dabei als aussichtsreiche Investitionsziele. Der „Private Equity Partners 2“, der in die Wachstumsmärkte des asiatischen und pazifischen Raums investiert, wurde zum Jahresende 2010 planmäßig geschlossen und ist bereits an diversen Unternehmen verschiedener Branchen beteiligt.

In der vorliegenden Leistungsbilanz haben wir für Sie alle wesentlichen Informationen zum Verlauf der Fonds zusammengestellt.

Die Geschäftsleitung, September 2011



¹⁾ Clarkson Container Intelligence Monthly, September 2011

²⁾ Hamburger Abendblatt, 23.09.2011

Geschichte der HANSA TREUHAND

Die 1983 gegründete HANSA TREUHAND gehört zu den erfahrenen sowie renommierten Initiatoren der Schiffsbeteiligungsbranche und disponierte per Ende 2010 eine Flotte mit 70 in Dienst befindlichen fondsfinanzierten Schiffen, die sich durch Kontinuität und Ertragsstärke auszeichnet. Darüber hinaus betreibt die Firmengruppe 13 weitere reedereieigene Schiffe. Seit Gründung hat das Unternehmen 101 Schiffe mit einem Investitionsvolumen von rd. 4 Mrd. EUR und einem Eigenkapitalvolumen von ca. 1,9 Mrd. EUR finanziert. Bis einschließlich 2010 wurden 31 Fonds durch Verkauf bzw. Versicherungsschaden der Schiffe erfolgreich aufgelöst.

Die HANSA TREUHAND Gruppe vereinigt heute verschiedene Geschäftsbereiche unter einem Dach. Im Jahr 1987 verstärkte sich das Unternehmen um den Bereich Bereederung. Gemeinsam mit dem Reeder Frank Leonhardt gründete Hermann Ebel die Leonhardt & Blumberg Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG (L&BS), an der er seitdem mit 25% beteiligt ist. L&BS bereedert aktuell 28 Schiffe, welche gemeinsam mit der HANSA TREUHAND entwickelt, bestellt und finanziert wurden.

Mit der Gründung der HANSA SHIPPING/HANSA SHIPMANAGEMENT GmbH & Co. KG im Jahr 1995 setzte die HANSA TREUHAND Gruppe ihre Diversifizierungsstrategie fort. Aktuell bereedert die Gesellschaft 37 Schiffe (28 Containerschiffe, 5 Tanker sowie 4 Kreuzfahrtschiffe), 10 Containerschiffe in den Größen 3.100 TEU bis 6.500 TEU werden bis 2013 von Werften in China übernommen. Seit dem Jahr 2000 zeichnet HANSA CHARTERING für die effiziente Befrachtung und Auslastung der HANSA SHIPPING-Flotte verantwortlich und verhandelt zudem die Schiffsankäufe und -verkäufe sowie die Neubaufträge der HANSA TREUHAND Gruppe.

Mit dem Kauf der legendären Viermastbark »SEA CLOUD« stieg die Firmengruppe 1994 in den Kreuzfahrtbereich ein. Die Flussyacht »RIVER CLOUD« folgte 1996. Ergänzt wurde die Fünf-Sterne-Kreuzfahrtflotte in den Jahren 2000 und 2001 um je eine weitere Segel- und Flussyacht, die »SEA CLOUD II« und »RIVER CLOUD II«. Der Bau des dritten Kreuzfahrtschiffes, der »SEA CLOUD HUSSAR«, ist aufgrund wirtschaftlicher Schwierigkeiten der spanischen Bauwerft aktuell leider zum Stillstand gekommen und eine Übernahme des Schiffes somit völlig offen. Vermarktung und Betrieb der Kreuzfahrtschiffe erfolgt durch die gruppeneigene SEA CLOUD CRUISES GmbH. Für die technische und nautische Betreuung ist HANSA SHIPPING zuständig.

Die HANSA TREUHAND FINANCE GmbH & Co. KG betreut den Bereich Alternative Investments und verantwortet die Emission und Abwicklung der HANSA TREUHAND Beteiligungsangebote außerhalb der Schifffahrt. Dies sind neben den Private Equity-Fonds »Private Equity Partners 1« und »Private Equity Partners 2« die drei Flugzeugfonds der »Sky Cloud-A380«-Serie. Die Platzierung des vierten Flugzeugfonds mit einem Flugzeug des Typs Airbus A380 beginnt voraussichtlich im Oktober 2011.



Die HANSA TREUHAND hat mit innovativen Konzepten wie der Einnahmepoolung oder der Entwicklung von Flottenfonds ihre Vorreiterrolle innerhalb des Marktes häufig unterstrichen und war einer der ersten Anbieter von reinen Tonnagesteuerfonds. Die Konzeptionsqualität der HANSA TREUHAND stößt auch bei Analysten auf breite Anerkennung, so erhielt die HANSA TREUHAND, neben dem Cash-Award 2004 für die Flottenfondsserie, in 2005 den erstmalig vergebenen Scope Investment Award der Kategorie „Geschlossene Schiffsfonds-Tanker“. Die Experten würdigten den bewussten Verzicht auf die vertriebsfördernden, aber risikoreichen Kombimodelle und die ausdrückliche Zurückhaltung in überhitzten Märkten. Auch der „Private Equity Partners 1“ erfuhr schnell eine sehr positive Resonanz und erhielt im September 2006 den „Financial Advisors Award“ in der Kategorie „Geschlossene Fonds“. Die Leistungsbilanzen der HANSA TREUHAND werden regelmäßig mit Bestnoten bewertet. Bereits zum dritten Mal in Folge verlieh uns das Deutsche Finanzdienstleistungs-Informationszentrum D.F.I. das Prädikat „ausgezeichnet“.

Hansa Treuhand Holding AG Vorstand

Hermann Ebel

Hermann Ebel ist Vorstandsvorsitzender der 1983 von ihm mit gegründeten HANSA TREUHAND. Der Diplom-Betriebswirt war vorher als Geschäftsführer und Finanzmanager einer norddeutschen Werftengruppe tätig. Bereits in dieser Zeit zählte die Schiffsfinanzierung zu seinen Aufgaben. Inzwischen wurden mehr als 100 Schiffsprojekte unter seiner Federführung konzipiert. Der Kaufmann und Reeder sucht nach übergreifenden Ansätzen. So war die HANSA TREUHAND einer der Mitinitiatoren des Zweitmarkts für geschlossene Fonds an der Hamburger Börse, u.a. für dieses Engagement wurde Hermann Ebel zum „Hamburger 2004“ im Bereich Wirtschaft vom Fernsehsender Hamburg 1 und der WELT/Welt am Sonntag gewählt.

Jan Bartels

Weite Strecken seiner Karriere verbrachte der gelernte Schifffahrtskaufmann Jan Bartels auf internationalem Parkett. So war er für die renommierte Schiffsmaklerfirma Harper, Petersen & Co in London tätig und arbeitete als Schiffsmakler in Miami. Nach dieser Station kehrte er nach London zurück, sammelte weitere Erfahrungen bei verschiedenen Schiffsmaklern und machte an der Londoner City University Business School den Abschluss als Master of Science in Shipping, Trade and Finance. Seit seinem Eintritt in die HANSA TREUHAND-Gruppe 2002 gehören die Erstellung von Berichten und Analysen der Schiffsmärkte sowie die Akquisition und die Abwicklung der Charterverträge zu seinen Aufgaben. Als Geschäftsführer der HANSA CHARTERING sowie der gruppeneigenen Reederei HANSA SHIPPING verhandelt und koordiniert er zudem die Schiffsan- und -verkäufe sowie die Neubaufträge der HANSA TREUHAND-Gruppe.

Sönke Fanslow

Sönke Fanslow ist seit 2001 für die HANSA TREUHAND im Bereich Vertrieb/Projektierung tätig. Im September 2006 trat er in die Geschäftsleitung der HANSA TREUHAND ein, wo er heute u.a. für die Bereiche Vertrieb, Marketing, Organisation sowie Projektentwicklung und-konzeption verantwortlich ist. Der gelernte Schifffahrtskaufmann schloss an seine Ausbildung ein Studium der Volkswirtschaftslehre mit dem Schwerpunkt „Betriebswirtschaftliche Steuerlehre“ an und absolvierte im Jahr 2003 sein Steuerberater-Examen.

Klaus Gerken

Der Diplom-Volkswirt Klaus Gerken ist seit Anfang 2004 innerhalb der HANSA TREUHAND-Gruppe Geschäftsführer der Reedereien HANSA SHIPPING und SEA CLOUD CRUISES. Schwerpunkt seiner Arbeit bildet die kaufmännische Leitung der Unternehmen. Der gelernte Bankkaufmann begann seine Schifffahrtskarriere 1986 im Rahmen einer Trainee-Ausbildung bei der Reederei Hamburg Süd, wo er später als Controller und als Leiter Steuern und Finanzen tätig war. 1999 wechselte er als Finanzchef zur Reederei Leonhardt & Blumberg.



v.l.n.r.: Klaus Gerken, Hermann Ebel, Jan Bartels und Sönke Fanslow

Vorstand

Hermann Ebel (Vorsitz), Jan Bartels, Sönke Fanslow,
Klaus Gerken

Aufsichtsrat

Friedrich Hueck (Vorsitz), Prof. Dr. h.c. Manfred Lahnstein,
Dr. Detlef Thomsen

Aktionäre

Hermann Ebel Maritime Beteiligungs GmbH & Co. KG (74,9 %)
Stiftung Maritim Hermann & Milena Ebel (25,1 %)

HRB 93592, Haftkapital: 3 Mio. EUR

Emission	Reederei	Touristik	Brokerage
 <p>HANSA TREUHAND Schiffsbeteiligungs GmbH & Co. KG</p> <p>Geschäftsleitung H. Ebel * S. Fanslow *</p> <p>HRA 89174 Haftkapital: 1.533.875,64 EUR</p>	 <p>HANSA SHIPPING GmbH & Co. KG</p> <p>Geschäftsleitung H. Ebel *, J. Bartels* K. Gerken * P. Mackeprang*</p> <p>HRA 93856 Haftkapital: 100.000 EUR</p>	 <p>SEA CLOUD CRUISES GmbH</p> <p>Geschäftsleitung H. Ebel * K. Gerken</p> <p>HRB 25803 Haftkapital: 500.000 DM</p>	 <p>HANSA CHARTERING GmbH & Co. KG</p> <p>Geschäftsleitung H. Ebel * J. Bartels *</p> <p>HRA 95093 Haftkapital: 100.000 EUR</p>
 <p>HANSA TREUHAND FINANCE GmbH & Co. KG</p> <p>Geschäftsleitung H. Ebel * S. Fanslow *</p> <p>HRA 101341 Haftkapital: 100.000 EUR</p>	 <p>Unicrewing Hamburg GmbH & Co. KG</p> <p>Geschäftsleitung P. Mackeprang J.D. Firth K. Gerken</p> <p>HRA 98383 Haftkapital: 5.000 EUR</p>	 <p>SEA CLOUD CRUISES Inc. New Jersey</p> <p>Geschäftsleitung K. Gerken A. Ringel</p> <p>Florida Business Corporation Center Section 607.0821 Haftkapital: 1.000 USD</p>	 <p>UNITED MARITIME BROKERS GmbH & Co. KG</p> <p>Geschäftsleitung H. Ebel * J. Bartels J. Hinrichsen</p> <p>HRA 106123 Haftkapital: 50.000 EUR</p>
 <p>HANSA MARITIME CONSULT GmbH & Co. KG</p> <p>Geschäftsleitung H. Ebel * S. Fanslow T. Schlüter</p> <p>HRA 93264 Haftkapital: 50.000 EUR</p>	 <p>Unishipping Ltd. London</p> <p>Geschäftsleitung J.D. Firth K. Gerken K. Read</p> <p>Companies House No. 1305537 Haftkapital: 40.000 GBP</p>	 <p>RIVER CLOUD CRUISES GmbH</p> <p>Geschäftsleitung H. Ebel * K. Gerken</p> <p>HRB 60383 Haftkapital: 51.000 DM</p>	 <p>HANSA SHIPBUILDING & ENGINEERING GmbH & Co. KG</p> <p>Geschäftsleitung H. Ebel * T. Schlüter</p> <p>HRA 91658 Haftkapital: 516.404,80 EUR</p>
	 <p>LEONHARDT & BLUMBERG Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG</p> <p>Leonhardt & Blumberg Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG</p> <p>Geschäftsleitung F. Leonhardt *, S. Bade H. Ebel *</p> <p>Gesellschafter Frank Leonhardt Holding GmbH & Co. KG (50 %) Harald Block Vermögens- verwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG (25 %) Hermann Ebel Maritime Beteiligungs GmbH & Co. KG (25 %)</p> <p>HRA 94310 Haftkapital: 1.022.421,77 EUR</p>		

* Geschäftsführender
Gesellschafter

Die herausragenden Kompetenzen der HANSA TREUHAND-Gruppe liegen in der Neukonzeption, Bestellung, Finanzierung, Vercharterung und Bereederung sowie dem späteren Verkauf von Hochseeschiffen. Somit bietet die HANSA TREUHAND umfassende Dienstleistungen rund um das Schiff.



HANSA TREUHAND

Schiffsbeteiligungs GmbH & Co. KG

Die 1983 gegründete HANSA TREUHAND wird von Hermann Ebel und Sönke Fanslow geleitet und zählt zu den erfahrensten Anbietern von Schiffsbeteiligungen. Als Initiator verfolgt das Unternehmen einen ganzheitlichen Ansatz. Das heißt, es betreut die Projekte von der Planung über die Auftragsvergabe an die Werften, Bereederung und Befrachtung bis hin zum Verkauf. HANSA TREUHAND trägt einen Großteil des Investitionsrisikos selbst. Vor Emissionsbeginn wird durch finanzielle Selbstbeteiligung die Gesamtfinanzierung des Projektes gesichert.



HANSA SHIPBUILDING

& ENGINEERING GmbH & Co. KG

Innerhalb der HANSA TREUHAND-Unternehmensgruppe ist der Schiffbau- und Ingenieursektor Aufgabe der HANSA SHIPBUILDING & ENGINEERING. Sie ist seit 1997 an einem Joint Venture beteiligt und hielt bis Januar 2007 45 % der Anteile an der Shanghai Edward Shipbuilding Co., Ltd. (SESC) in China.



HANSA CHARTERING GmbH & Co. KG

HANSA CHARTERING verhandelt und koordiniert die Schiffsan- und -verkäufe sowie die Neubaufträge der HANSA TREUHAND-Gruppe. Zudem übernimmt HANSA CHARTERING die Befrachtungsaktivitäten für die HANSA TREUHAND-Flotte und gewährleistet somit eine hohe Auslastung der Schiffe.



HANSA TREUHAND FINANCE GmbH & Co. KG

Die in 2006 gegründete HANSA TREUHAND FINANCE ist für Markt-screening und Projektentwicklung im Bereich Alternative Investments zuständig. Sie zeichnete auch für die Konzeption und Umsetzung der HANSA TREUHAND Fonds „Private Equity Partners 1+2“ sowie „Sky Cloud-A380“ I-IV verantwortlich.



HANSA SHIPPING GmbH & Co. KG

Als Vertragsreeder sorgt HANSA SHIPPING für die permanente Einsatzbereitschaft der HANSA TREUHAND-Flotte zu optimalen Kosten. Die Reederei übernimmt zudem die Bauaufsicht der Neuprojekte. Mit einem Team von hoch qualifizierten Technikern und Nautikern ist HANSA SHIPPING für unterschiedlichste Schiffstypen verantwortlich und verfügt deshalb über ein sehr breit gefächertes Know-how. Mit den im Bau befindlichen und zur Übernahme anstehenden Schiffen umfasst die Flotte aktuell insgesamt 47 Schiffe (Containerschiffe, Tanker und Kreuzfahrtschiffe).



LEONHARDT & BLUMBERG

Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG

LEONHARDT & BLUMBERG

Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG (L&BS)

Die L&BS ist eine Gemeinschaftsgründung (1987) mit der Hamburger Traditionsreederei Leonhardt & Blumberg OHG, die im Jahr 2003 ihr 100-jähriges Jubiläum feierte. Sie gehört zu den zehn größten Reedereien Deutschlands. Die Geschäftsführung liegt bei Frank Leonhardt, Stephan Bade und Hermann Ebel. Die Flotte der L&BS besteht zur Zeit aus 28 modernen Hochseeschiffen, die in Zusammenarbeit mit der HANSA TREUHAND entwickelt, bestellt und finanziert worden sind.



SEA CLOUD CRUISES GmbH (SCC) und RIVER CLOUD CRUISES GmbH (RCC)

Mit der Übernahme der historischen S.Y. »SEA CLOUD« im Jahr 1994 wurden auch 60 % der Anteile an dem Reiseveranstalter, der die weltweite Vermarktung dieses Luxusseglers sowie weiterer „Fünf-Sterne-Schiffe“ organisiert, übernommen. Am 6. Februar 2001 hieß es dann „Leinen los“ für die »SEA CLOUD II«. Die Drei-Mast-Bark erschloss nicht nur neue Fahrtgebiete, sondern sorgte auch für eine Kapazitätsverdoppelung. Flusskreuzfahrten organisiert die RIVER CLOUD CRUISES, deren Flussschiff »RIVER CLOUD II« seit 2001 die schönsten Wasserstraßen Europas befährt.



1.000 – 1.600 TEU

MS »HANSA HAMBURG«	1.012	MS »HS LISZT«	1.338
MS »HANSA OSLO«	1.012	MS »HS PUCCINI«	1.338
MS »HANSA STETTIN«	1.012	MS »HANSA AALESUND«	1.550
MS »MERKUR BRIDGE«	1.012	MS »HANSA ARENDAL«	1.550
MS »HANSA BERLIN«	1.015	MS »HANSA KRISTIANSAND«	1.550
MS »HANSA LONDON«	1.015	MS »HANSA NARVIK«	1.550
MS »HANSA ROSTOCK«	1.015	MS »HANSA TRONDHEIM«	1.550
MS »HANSA WISMAR«	1.015	MS »HANSA RIGA«	1.576



1.600 – 1.800 TEU

MS »HANSA CALEDONIA«	1.645	MS »FLOTTBEK«	1.730
MS »HANSA CALYPSO«	1.645	MS »RISSSEN«	1.730
MS »HANSA CASTELLA«	1.645	MS »HANSA BRANDENBURG«	1.740
MS »HANSA CATALINA«	1.645	MS »HANSA OLDENBURG«	1.740
MS »HANSA CENTAUR«	1.645	MS »HANSA NORDBURG«	1.740
MS »HANSA CENTURION«	1.645	MS »HS SCHUBERT«	1.740
MS »HANSA COMMODORE«	1.645	MS »HS SMETANA«	1.740
MS »MERKUR BEACH«	1.728		



2.000 – 2.500 TEU

MS »CHAMPION«	2.078	MS »PRIMUS«	2.078
MS »GLORY«	2.078	MS »HANSA LIBERTY«	2.466
MS »MASTER«	2.078	MS »HANSA VICTORY«	2.466



2.600 – 2.900 TEU

MS »BELLA«	2.672	MS »MERKUR BAY«	2.794
MS »BONNY«	2.672	MS »HS OCEANO«	2.794
MS »BRAVO«	2.672	MS »HS ONORE«	2.794
MS »CHIEF«	2.672	MS »HS SCOTT«	2.794
MS »HS CHALLENGER«	2.672	MS »HANSA CENTURY«	2.810
MS »HS DISCOVERER«	2.672	MS »HANSA CONSTITUTION«	2.810
MS »MENTOR«	2.672		



3.400 – 3.600 TEU

MS »HS RAVEL**	3.100 TEU	MS »HS DEBUSSY«	3.535 TEU
MS »HS ROSSINI*«	3.100 TEU	MS »HS HAYDN«	3.535 TEU
MS »HANSA AFRICA«	3.424 TEU	MS »HS WAGNER«	3.535 TEU
MS »HANSA INDIA«	3.424 TEU	MS »HS BACH«	3.586 TEU
MS »LÜTJENBURG«	3.534 TEU	MS »HS BERLIOZ«	3.586 TEU
MS »HS BRUCKNER«	3.535 TEU	MS »HS BIZET«	3.586 TEU
		MS »HS CHOPIN«	3.586 TEU



4.200 – 4.800 TEU

MS »HS BAFFIN**	4.250	MS »HS CARIBE«	4.389
MS »HS SHACKLETON**	4.250	MS »HS COLON«	4.389
MS »HANSA ATLANTIC«	4.322	MS »HS MOZART«	4.389
MS »HANSA PACIFIC«	4.322	MS »HS EVEREST**	4.800
MS »HS BEETHOVEN«	4.389	MS »HS MARCO POLO**	4.800

*Übernahme 2011

**im Bau



5.000–5.500 TEU

MS »HS HUMBOLDT«	4.994
MS »HS LIVINGSTONE«	4.994
MS »HS COLUMBIA«	5.500



6.500 TEU

MS »HS LISBON«**	6.500
MS »HS MADRID«**	6.500
MS »HS PARIS«**	6.500
MS »HS ROME«**	6.500



Tanker

MT »HS ELEKTRA«	106.000 tdw	AFRAmax
MT »HS CARMEN«	113.000 tdw	AFRAmax
MT »HS MEDEA«	113.000 tdw	AFRAmax
MT »HS TOSCA«	115.000 tdw	AFRAmax
MT »HS ALCINA«	160.000 tdw	Suezmax



Kühlschiffe

MS »HANSA BREMEN«	589.615 cbft
MS »HANSA VISBY«	589.615 cbft
MS »HANSA LÜBECK«	592.295 cbft
MS »HANSA STOCKHOLM«	592.295 cbft

Kreuzfahrtschiffe



Hochseesegler

S.Y. »SEA CLOUD«	69 Pass.
S.Y. »SEA CLOUD II«	96 Pass.



Flussyachten

»RIVER CLOUD«	90 Pass.
»RIVER CLOUD II«	88 Pass.

**im Bau

Geschäftsverlauf

Die globale Wirtschafts- und Finanzkrise der Jahre 2008 und 2009 hat die gesamte Containerschiffahrt bis in das Jahr 2010 hinein hart getroffen. Der weltweite Containerumschlag sank 2009 zum ersten Mal in der Geschichte der Branche. Das Minus lag nach Angaben von Drewry Shipping Consultants bei ca. 9%. Die Weltwirtschaftskrise war durch den Einbruch der Handels- und Investitionsaktivitäten erheblich geprägt. Dadurch wurde die Containerschiffahrt in Mitleidenschaft gezogen, da diese Branche stark mit dem Welthandel korreliert.

Die bereits in der letztjährigen Leistungsbilanz beschriebene katastrophale Marktentwicklung in der Containerschiffahrt verbesserte sich im 1. Halbjahr 2010 zunächst langsam. Seitdem hat die allgemeine Markterholung eingesetzt, früher als erwartet. Über das Gesamtjahr 2010 stieg das Ladungsvolumen nach aktuellen Berechnungen mit hoher Dynamik um über 12% wieder an. Die Trendwende nach der Krise ist erreicht.

Für die Flotte der HANSA TREUHAND war das Geschäftsjahr 2010 (wie auch schon 2009) geprägt von der Vermeidung hoher Aufliegezeiten und damit der Sicherstellung der Liquidität der Schiffahrtsgesellschaften. Da die finanzierenden Banken u.a. mit der „Lehmann Pleite“ Ende 2008, den Basel II/III Regularien und der gesamtwirtschaftlichen, depressiven Marktstimmung selbst in unsicheres Fahrwasser gerieten, war nur noch sehr wenig bzw. überhaupt keine Bereitschaft für neues Kreditengagement zur Zwischenfinanzierung vorhanden. Nur unter Einbeziehung aller Beteiligten und eines Gesamtkonzeptes zur Betriebsfortführung waren die Banken bereit, sich an der Restrukturierung von Gesellschaften zu beteiligen.

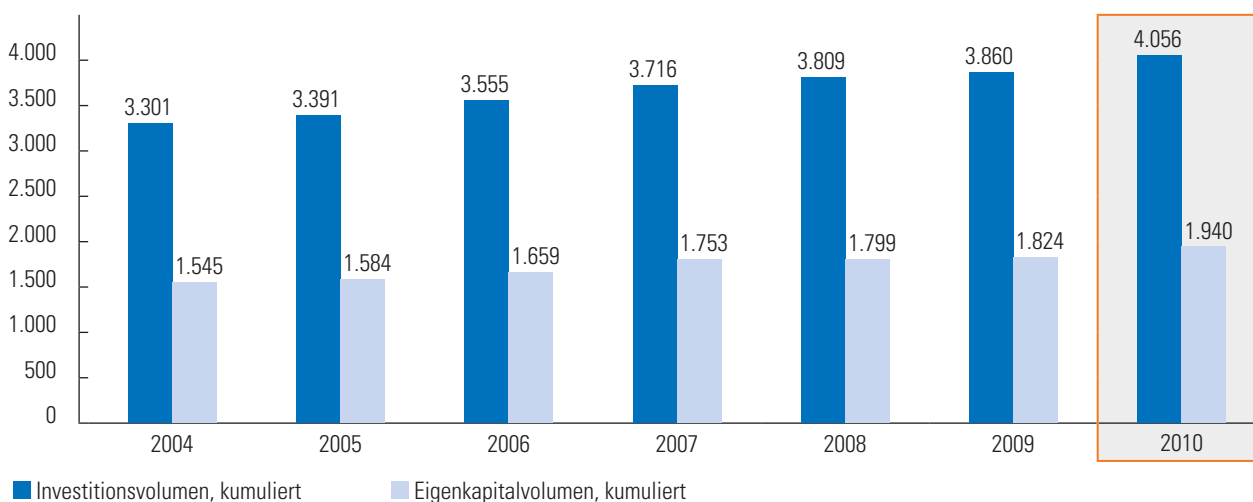
Zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes wurden bei 18 Fonds zusammen mit den Gesellschaftern entsprechende Betriebsfortführungskonzepte mit freiwilliger Teilnahme beschlossen und erfolgreich umgesetzt.

Die Zustimmungquoten lagen zumeist bei über 95%. Die betroffenen Gesellschafter haben zusätzliches Kapital i.H.v. 12% bis 28%, bezogen auf die jeweilige Zeichnungssumme, bereitgestellt. Damit haben sich alle Beteiligten in der tiefsten Krise der (Container-) Schiffahrt äußerst umsichtig und verantwortungsbewusst verhalten. Nur so konnte der Wert der Beteiligungen erhalten und ein unkontrollierter Verkauf der Schiffe vermieden werden.

Die bereits im Vorjahr (2009) zurückgegangenen Poolergebnisse erreichten im Jahr 2010 ihren Tiefpunkt. Zwar wirkten diese noch vereinzelt stabilisierend, für die Deckung der Betriebskosten bzw. Bedienung des Kapitaldienstes reichte es in aller Regel nicht mehr aus. Soweit Voraustilgungen vorhanden waren, wurden diese nach Absprache mit den Banken für Tilgungsverrechnungen des laufenden Jahres eingesetzt. In anderen Fällen konnten vereinzelt Tilgungsstundungen erzielt werden bzw. die zuvor genannten Betriebsfortführungskonzepte brachten die notwendige Liquidität. In Ausnahmefällen wurden auch kurzfristige, interne Darlehen in Anspruch genommen. Schuldenfreie Schiffe konnten häufig auf noch nicht ausgeschüttete Liquiditätsreserven zurückgreifen. Bei 6 Schiffen wurde aufgrund des Alters bzw. fehlender, längerfristiger Fortführungsprognose mit den Gesellschaftern der Verkauf beschlossen.

Laufende Ausschüttungen aus dem operativen Ergebnis konnten von Schiffen/Fonds erwirtschaftet werden, die noch über auskömmliche, häufig längerfristige Charterverträge verfügten. Dies betraf mehrheitlich Schiffe über 3.000 TEU, die im Jahr 2010 zwischen 5% und 19% an die Gesellschafter auszahlten. Im Durchschnitt entspricht dies rd. 2,5% (Vorjahr 1,8%) über die Gesamtflotte und ist Hinweis auf die eingetretene Marktverbesserung.

Investitions- und Eigenkapitalvolumen in Mio. EUR (Schiffe/Private Equity/Flugzeug)



Geschäftsentwicklung der Schiffsfonds

Emission Schiffe

Im Jahr 2010 erfolgte keine Neuemission von Schiffsbeteiligungen. Zur Sicherstellung der Liquidität, und damit des Schiffsbetriebes, wurden bei 18 Schiffen Betriebsfortführungskonzepte mit freiwilliger Teilnahme im Gesellschafterkreis umgesetzt. Hierbei wurden insgesamt rd. 52 Mio. EUR durch die Gesellschafter in Form einer freiwilligen Rückzahlung bereits erhaltener Ausschüttungen und/oder einer freiwilligen Kapitalerhöhung eingezahlt.

Verkäufe / Abgänge

Im Jahr 2010 wurden 6 Schiffverkäufe beschlossen, wovon drei Schiffe bis Ende Dezember verkauft wurden. Im September erfolgte der Verkauf des 25-jährigen Gastankers MT »SANTA CLARA« zu einem Preis von 2,1 Mio. USD an einen südamerikanischen Käufer. Daneben wurden die beiden 17 Jahre alten 1.578 TEU Vollcontainerschiffe MS »HARMONY« und MS »TRIUMPH« zu Preisen von 10,935 Mio. USD bzw. 10,95 Mio. USD verkauft. Käufer sind Gesellschaften aus Deutschland bzw. Indonesien. Drei 1.012 TEU Schiffe wurden im März bzw. September 2011 verkauft.

Investitionen

Insgesamt hat die HANSA TREUHAND bei den Schiffsfonds bis zum Jahresende 2010 ein kumuliertes Investitionsvolumen von rd. 3,82 Mrd. EUR (inkl. Betriebsfortführungskonzepte) realisiert. Dieses Investitionsvolumen wurde teilweise durch Hypothekenkredite von rd. 2,01 Mrd. EUR finanziert. Etwa 18.000 Anleger schenken unserem Unternehmen das Vertrauen und investierten bisher insgesamt rd. 1,81 Mrd. EUR Eigenkapital. Die durchschnittliche Eigenkapitalquote bewegt sich mit rd. 47% auf dem Niveau der Vorjahre.

Chartererlöse

Die Chartererlöse erreichten einen Wert von rd. 296,9 Mio. USD (2009: rd. 398 Mio. USD) und verringerten sich aufgrund der geschilderten Markt- und Ratenentwicklung gegenüber dem Vorjahr um rd. 25%. In Euro bewertet ergaben sich kursbedingt niedrigere Chartererlöse i.H.v. rd. 224 Mio. EUR (2009: rd. 285 Mio. EUR). Zusätzlichen Einfluss hatte hierbei auch der wieder leicht an Stärke gewonnene Jahresdurchschnittskurs von EUR/USD 1,32 (Vorjahr EUR/USD 1,39).

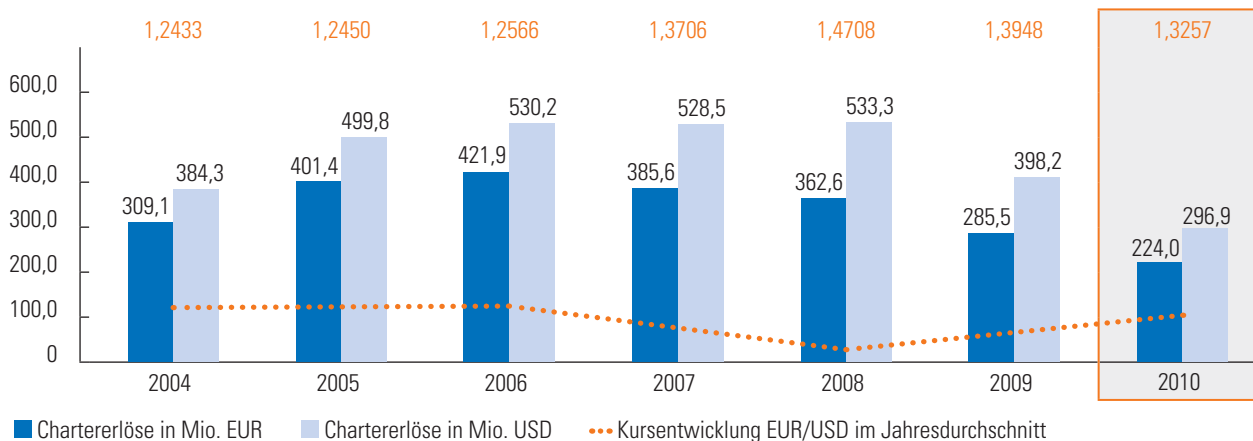
Betriebsüberschüsse

Die Betriebsüberschüsse erreichten rd. 51,5 Mio. USD (2009: rd. 137 Mio. USD). In Euro betrachtet beläuft sich der Gegenwert auf rd. 39 Mio. (2009: rd. 98 Mio. EUR). Das aus den Vorjahren erhöhte Kostenniveau, insbesondere im Personalbereich, aber auch bei Ersatzteil- und Reparaturkosten, macht sich weiterhin über die Gesamtflotte bemerkbar und konnte nur in Einzelfällen reduziert werden.

Tilgungen

Über die Summe aller Schiffe konnten die Plantilgungen von rd. 91 Mio. USD (ca. 68 Mio. EUR) marktbedingt auch im Jahr 2010 nicht erreicht werden. Tatsächlich wurden rd. 66 Mio. USD (ca. 49 Mio. EUR) an die Kreditinstitute geleistet. Aufgrund der in den Vorjahren durch Sondertilgungen gelegten Reserven, konnte allerdings für einen Großteil der Schiffe die Jahrestilgung verrechnet werden. Vereinzelt konnten Tilgungsstundungen mit den finanzierenden Banken erreicht werden. Die Voraustilgung der Flotte ist zum Jahresende mit durchschnittlich rd. einem halben Jahr weiter zurückgegangen.

Brutto-Chartererlöse und USD-Kurs



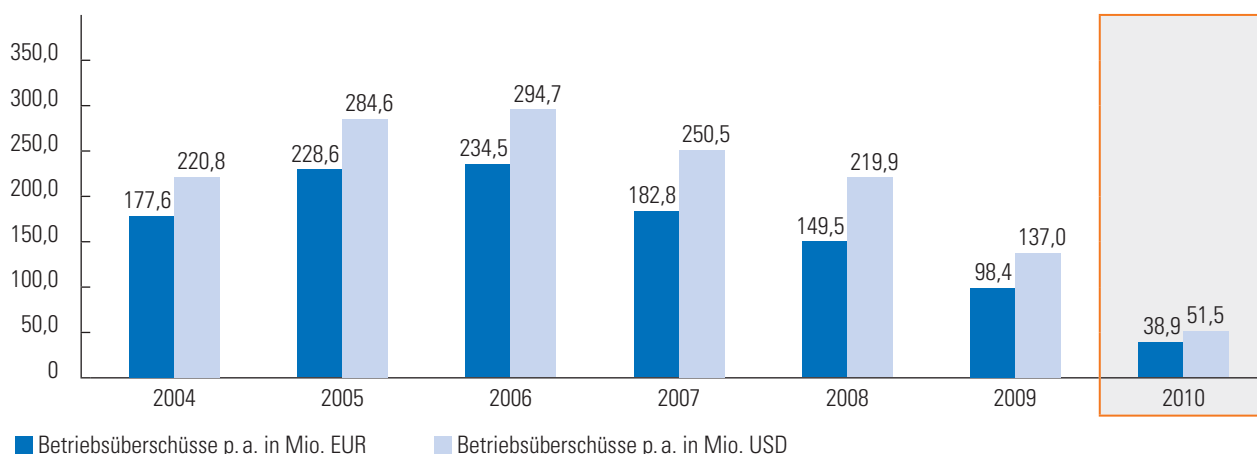
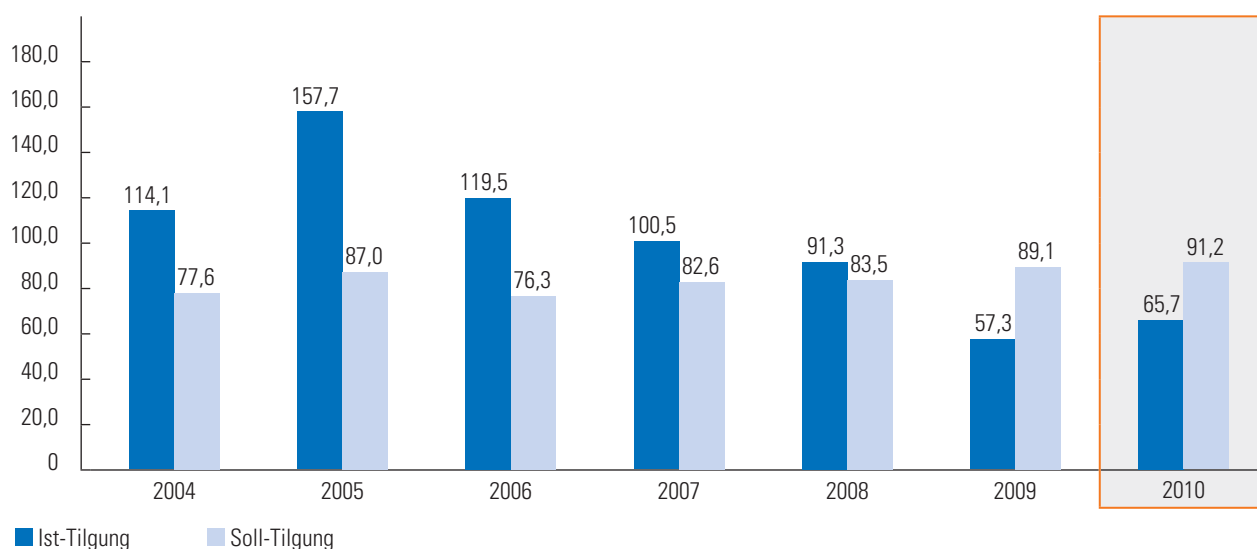
Ausschüttungen

Laufende Ausschüttungen an Gesellschafter i.H.v. rd. 30,4 Mio. EUR (Vorjahr rd. 21,1 Mio. EUR) wurden von 14 Schiffen/Fonds erwirtschaftet, die schuldenfrei waren oder über längerfristige, noch auskömmliche „Altverträge“ verfügten. Zusätzlich konnten im Einzelfall Liquiditätsreserven des Vorjahres aufgelöst werden. Über die Gesamtflotte ergibt sich hieraus ein Durchschnitt von 2,5% (Vorjahr durchschnittlich 1,8%). Prospektiert war eine durchschnittliche Auszahlung von ca. 9,4%. Durch die Tonnagesteuer bleibt die Ausschüttung überwiegend steuerfrei und entspricht somit nahezu einer „Nettoausschüttung“.

Ausblick

Nachdem das Weltwirtschaftswachstum in 2010 um 5% gestiegen ist, rechnet der Internationale Währungsfonds (IWF) mit einer Fortsetzung der Erholung und einem Plus von 4% in 2011. In seiner Prognose vom September 2011 geht der IWF im Euro-Raum von einem Wachstum i.H.v. 1,6% aus. Risiken gehen in vielen entwickelten Volkswirtschaften von

der fortwährend hohen Arbeitslosigkeit aus. Die finanziellen Probleme einiger Staaten am Rande der Euro-Zone gefährden ebenfalls das Wachstum. Für die USA wird nach einem Plus von 2,8% in 2010 für das laufende Jahr eine Steigerung von 1,5% prognostiziert. Steuerpolitische Initiativen der US-Regierung versprechen eine wirtschaftlich stimulierende Wirkung, gehen jedoch mit wachsender Verschuldung und steigendem Inflationsdruck einher. China bleibt mit +9,5% der Wachstumsstärkster, Indien folgt mit +7,8% auf Platz zwei. Der ökonomische Verlauf der meisten Schwellenländer ist robust, dennoch besteht u.a. aufgrund des hohen Kapitalzuflusses in diesen Ländern die Furcht vor Inflation und Überhitzung. Welche Auswirkungen die Unruhen in Nordafrika und Syrien sowie das Erdbeben in Japan und die Vorfälle im Atomkraftwerk Fukushima haben werden, lässt sich noch nicht abschätzen. Das insbesondere für die Schifffahrtsmärkte wichtige Wachstum des Welthandelsvolumens lag im Jahr 2010 bei 12,4%. Für 2011 erwarten die Experten einen Anstieg von ebenfalls erfreulichen 7,5%.

Entwicklung der Betriebsüberschüsse**Hypothekentilgung in Mio. USD**

Nach einem Rückgang des Containervolumens in 2009 um 9% stieg das Ladungsaufkommen in 2010 nach aktuellen Berechnungen um ca. 12,6%. Demgegenüber stand in 2010 ein Wachstum der Container tragenden Schiffe i.H.v. 8,3%. Der Tonnagezufluss konnte durch die wirtschaftliche Erholung voll absorbiert werden. Nach Expertenprognosen wird das Ladungsaufkommen im laufenden Jahr um 8,7% steigen. Demgegenüber steht eine Ausweitung der Kapazität im Containerschiffbereich von 7,9% (unter Berücksichtigung aller Container tragenden Schiffe ergibt sich ein Plus von 7,4%). Für 2011 wird insgesamt damit gerechnet, dass die Nachfrage das Angebot leicht übersteigt.

Die Konjunktur verlief in der ersten Hälfte des Jahres 2011 weiterhin sehr positiv und die Raten für den Containermarkt konnten deutlich anziehen und die saisonal bedingte Delle des 4. Quartals 2010 wieder wettmachen. Seit dem Frühsommer ist allerdings eine Verlangsamung der weltweiten Wirtschaftsaktivitäten festzustellen. Die Unsicherheiten über die kurz- und mittelfristige gesamtwirtschaftliche Entwicklung schlugen sich auch auf die Schiffsmärkte nieder und die Charraten sind seit Jahresmitte um durchschnittlich ca. 20 bis 25% zurückgegangen. Wesentliche Ursache hierfür ist nicht nur die allgemein in den Sommermonaten schwächere Transportnachfrage, vielmehr ist es der gezielte Verdrängungswettbewerb zwischen den großen Linienreedereien, die in den beiden vorherigen Jahren verlorene Marktanteile zurückgewinnen wollen. Zusätzlich hat sich insbesondere im ersten Halbjahr auch die erwartete Kapazitätsausweitung von Neubauten ausgewirkt, da jetzt die zuvor zeitlich verschobenen Ablieferungen erfolgen. Gleichwohl gehen Experten nur von einer vorübergehenden Abkühlung des Wachstums aus. Die Weltwirtschaft soll ihrer Meinung nach dank Südostasien und anderen Wachstumsregionen, wie z.B. Indien und Brasilien, in den nächsten Jahren weiter zulegen. Damit sind die Perspektiven für die Containerschifffahrt ab 2012 und die folgenden Jahre nach wie vor als günstig zu bezeichnen.

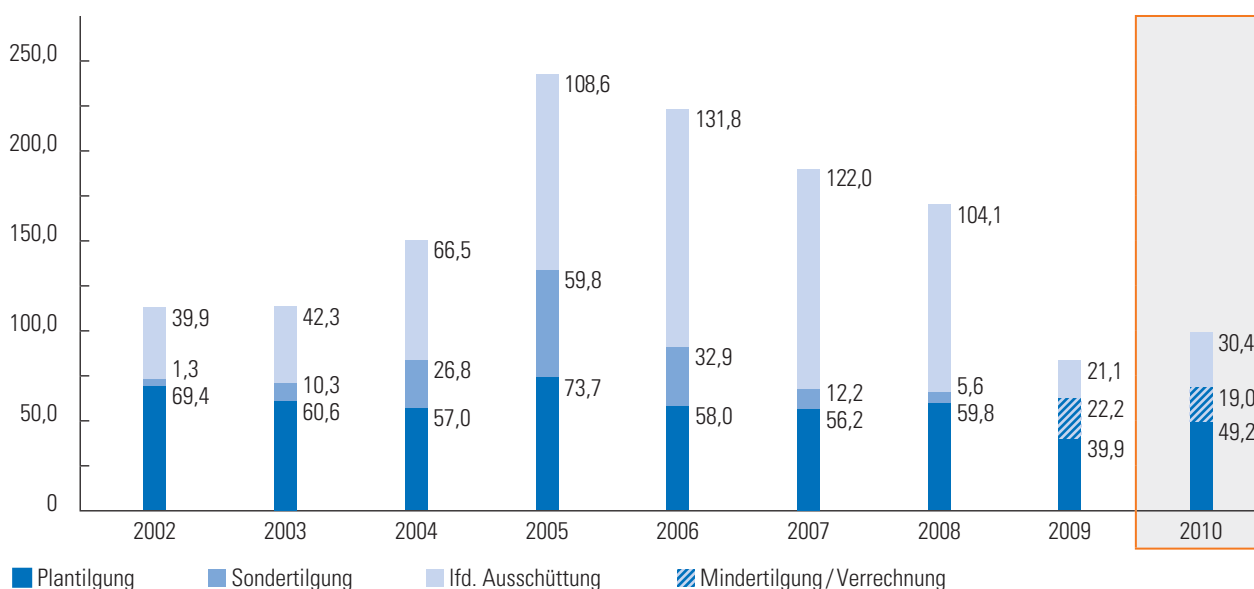
Der BOX Index notierte vor einem Jahr bei ca. 81 Punkten und lag am Jahresanfang 2011 bei knapp 76 Punkten. Aktuell liegt dieser Wert etwa auf dem Vorjahresniveau von rd. 79 Punkten. Aufgrund der dynamischen Entwicklung der Märkte verringerte sich die Anzahl der Schiffe ohne Beschäftigung bis zur Jahresmitte auf nur noch 63 Schiffe. Aktuell ist dieser Wert vor dem Hintergrund des zuvor Beschriebenen auf ca. 130 Schiffe angestiegen.

Trotz der momentan schwächeren Marktphase konnten viele Schiffe der HANSA TREUHAND Flotte die positive Ratenentwicklung bei Neuabschlüssen des ersten Halbjahres mitnehmen. Über alle Schiffsklassen hinweg fallen die Charraten gegenüber dem Jahresende 2008 bzw. 2009 höher aus und sollten zu einem Anstieg der durchschnittlichen Poolraten im Jahr 2011 führen. Wir erwarten hierdurch eine deutliche Liquiditätsverbesserung, die dazu führt, dass in aller Regel der Schiffsbetrieb sichergestellt ist. Jahresplantilgungen sind teilweise möglich, können ansonsten mit Sondertilgungen verrechnet werden oder sind weiterhin vereinbarungsgemäß gestundet.

Die Umsetzung der Betriebsfortführungskonzepte verläuft planmäßig, und die noch ausstehende 2. Einzahlungsrate einzelner Schiffs-Gesellschaften wird im Laufe des Jahres 2011 angefordert. Damit kann der Schiffsbetrieb für die gesamte Flotte auch im Jahr 2011 sichergestellt werden.

Ausschüttungen an die Gesellschafter können wie im Vorjahr noch nicht über die Gesamtflotte, sondern nur in Einzelfällen geleistet werden, da sich das Rateniveau noch nicht über alle Schiffsklassen nachhaltig erholt hat. Dies werden im Wesentlichen schuldenfreie Schiffe bzw. Schiffe mit noch länger laufenden (Alt-) Charterverträgen sein, die voraussichtlich in einer Bandbreite von 5 bis 15% ausschütten werden.

HANSA TREUHAND Flotte Verwendung des Cash-Flow in Mio. EUR





Seit Januar 2005 besteht die Fondsbörse Deutschland, eine Initiative der Börsen Hamburg, Hannover und München, über die Anleger geschlossene Fonds kaufen und verkaufen können. Als Makler nimmt die Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG Kauf- und Verkaufsanträge von Anlegern entgegen und vermittelt diese. Die Preisfeststellung richtet sich nach Angebot und Nachfrage und ist im Internet einsehbar.

Insgesamt wurden im Jahr 2010 an der Fondsbörse geschlossene Fonds im Wert von nominal 162,5 Mio. EUR gehandelt (Vorjahr: 83,6 Mio. EUR). Dabei wechselten ca. 3.000 Anteile an geschlossenen Fonds den Besitzer. In 2009 waren es etwa 2.000.

Eine Besonderheit des Zweitmarktes an der Fondsbörse Deutschland ist das so genannte Premiumsegment, in dem die Fonds ausgewählter Initiatoren, wie der HANSA TREUHAND, gehandelt werden. Im Premiumsegment existiert eine Ausführungsgarantie, d.h. es besteht

eine Garantie der für den Zweitmarkt zuständigen Maklergesellschaft, bestimmte Fondsanteile jederzeit zu einem festgelegten Mindestpreis zu kaufen.

Über die verschiedenen Zweitmarktplattformen wechselten im Jahr 2010 HANSA TREUHAND Fondsanteile mit einem Nominalkapital von 9,86 Mio. EUR den Eigentümer. Davon wurden Beteiligungen i.H.v. rd. 1,73 Mio. EUR über die Fondsbörse gehandelt. Der rechnerische Durchschnittskurs aller gehandelten HANSA TREUHAND Schiffsbeteiligungen lag bei 76,1%.

Nähere Informationen zu aktuellen Kursen, Abwicklungshinweisen, etc. sind unter den Internetadressen www.zweitmarkt.de oder www.fondsboerse.de zu finden. Zudem veröffentlicht die HANSA TREUHAND unter der Internetadresse www.hansatreuhand.de sowohl die zuletzt an der Fondsbörse abgewickelten Kurse als auch die aktuellen außerbörslichen Transaktionen.



Rendite aller öffentlich platzierten und wieder verkauften Schiffe per 31.12.2010

Schiffsname	Indienststellung	Übergabe an den Käufer	Kommanditkapital TEUR	Investitionsvolumen TEUR	Mittelrückfluss nach Steuern je 100 TEUR Zeichnungssumme	jährliche Rendite (IRR) nach Steuern %
JOHN M	12/83	12/97	3.980	18.343	147.493	24,60
EMSGAS	6/84	12/92	5.225	22.528	154.638	31,80
LEDAGAS	9/84	12/92	5.992	23.282	152.051	33,70
MARCON	10/84	6/00	6.698	33.978	69.579	5,87
MERKUR SEA	12/84	11/07	13.690	32.608	232.232	20,30
NOBLE EAGLE	6/85	2/96	7.184	21.579	179.596	31,06
SAN MARTIN	8/85	9/94	7.833	30.466	199.275	47,26
BRAVE EAGLE	10/85	11/98	7.005	21.518	141.722	22,80
SANTA CLARA	10/85	09/10	15.415	32.211	174.790	11,51
SANTA CATARINA	1/86	11/94	11.248	42.795	175.705	40,00
FINE EAGLE	4/86	10/97	8.590	24.159	168.722	20,40
VILLE DE SATURNE	3/87	11/91	11.709	30.470	178.522	45,64
WESTERN GALLANTRY	9/87	10/96	4.704	27.761	136.227	12,57
VILLE DE MARS	5/88	8/95	11.248	32.518	173.302	25,09
HANSA CARRIER	2/89	12/98	11.964	32.401	158.617	18,11
HANSA CLIPPER	3/90	9/98	14.827	33.464	137.041	7,70
TROPHY	11/90	12/07	15.748	31.087	250.374	12,14
NORDBURG	12/91	2/04	7.925	17.128	78.039	N.A.
HANSA AMERICA	12/93	5/02	22.709	48.018	165.562	12,56
HANSA ASIA	8/93	5/02	19.838	43.613	177.470	14,31
HANSA AUSTRALIA	12/93	5/02	22.977	48.266	161.075	11,83
HANSA EUROPE	10/93	5/02	21.635	46.944	166.358	13,71
HARMONY	2/94	11/10	13.907	29.031	182.804	9,49
TRIUMPH	6/94	12/10	14.470	30.039	166.839	10,63
HANSA DANZIG (Versicherungsschaden)	10/94	3/96	14.316	30.463	144.293	37,80
LUDWIGSBURG	2/95	10/03	22.538	47.652	163.735	12,17
MERKUR DELTA (Versicherungsschaden)	11/95	7/06	15.363*	31.521	228.388	11,80
HANSA CONSTANCE	11/98	11/06	10.686	52.975	172.477	17,27
Gesamtdurchschnitt:					165.605	20,08

Auf Basis aller öffentlich platzierten und wieder verkauften Schiffe ergab sich für einen an allen abgewickelten Schiffen beteiligten Anleger, bei einer durchschnittlichen Haltedauer von gut 11 Jahren, ein durchschnittlicher Mittelrückfluss nach Steuern von ca. 165,6%.

* inkl. Kapitalerhöhung

Schiffe ohne Soll-Daten

Kapitalüberschuß der Schiffe, deren Prospektrechnung bereits beendet ist
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 (in EUR)

Emissionsjahr	Schiffsname	Kapitaleinsatz	Steuervorteile	Steuern auf lfd. Gewinne	Ausschüttungen	Kapitalüberschuss
1989	HANSA BREMEN	-105.000	81.564	-10.310	71.152	37.406
1989	HANSA VISBY	-105.000	86.495	-16.266	62.056	27.285
1990	HANSA LÜBECK	-105.000	72.149	-1.493	60.972	26.628
1991	HANSA LONDON	-105.000	64.253	-5.467	85.000	38.786
1991	HANSA OSLO	-105.000	64.538	-15.400	85.000	29.138
1991	HANSA STOCKHOLM	-105.000	75.691	-1.138	54.040	23.593
1992	HANSA HAMBURG	-105.000	66.094	-5.282	81.000	36.812
1992	HANSA STETTIN	-105.000	68.741	-3.443	58.000	18.298
1992	HANSA WISMAR	-105.000	63.003	-4.732	93.000	46.271
1992	MERKUR BRIDGE	-105.000	61.345	-830	51.000	6.515
1993	HANSA BERLIN	-105.000	61.580	-2.806	74.000	27.774
1993	HANSA RIGA	-105.000	61.866	-2.525	97.000	51.341
1994	HANSA ROSTOCK	-105.000	53.510	-1.134	70.000	17.376
1994	LÜTJENBURG	-105.000	58.280	-3.046	210.600	160.834
1995	HANSA PACIFIC	-105.000	62.422	-3.946	126.000	79.476
1996	HANSA INDIA	-105.000	56.985	-1.538	184.000	134.447
1995	GLORY	-105.000	67.225	-873	65.000	26.352
1995	HANSA ATLANTIC	-105.000	62.423	-3.410	119.000	73.013
1995	PRIMUS	-105.000	74.776	-1.227	60.000	28.549
1994	MERKUR BEACH (ohne Kapitalerhöhung)	-105.000	64.103	-214	17.000	-24.112
	(mit Kapitalerhöhung 2000)	-105.000	70.801	-214	17.000	-17.413
1996	CHAMPION	-105.000	69.038	-850	61.000	24.188
1996	HANSA AFRICA	-105.000	74.780	-1.877	125.130	93.033
1996	HANSA CATALINA	-105.000	74.573	-189	43.000	12.384
1996	MASTER	-105.000	76.413	-1.112	64.000	34.301
1997	HANSA CENTAUR	-105.000	72.995	-195	43.000	10.800
1997	HANSA CENTURY	-105.000	57.164	-760	118.000	69.404
1997	HANSA COMMODORE	-105.000	57.162	-345	49.000	817



In der nachfolgenden Tabelle „Gesamtdepot“ sind alle 33 Fonds (43 Schiffe) abgebildet, die zum Jahresende 2010 in die Bewertung des Gesamtdepots der HANSA TREUHAND einfließen, einschließlich eines reedereieigenen Investments. Zu diesen Schiffen sind Informationen in den Einzeldarstellungen auf den Seiten 44 ff. zu finden.

Nicht enthalten sind weitere 27 in Fahrt befindliche Schiffe, deren Prospektrechnung 2009 oder früher endete, so dass keine Soll-Daten mehr vorhanden sind. Die bisherige wirtschaftliche Entwicklung und Kapitalüberschüsse dieser Schiffe ist tabellarisch auf der gegenüberliegenden Seite 18 dargestellt. In der Summe befanden sich zum Jahresende 2010 insgesamt 70 Schiffe im Einsatz unter Management der HANSA TREUHAND Gruppe.

Das Gesamtdepot stellt die Abweichung der prospektierten (Soll) von den tatsächlichen (Ist) Werten aus Anlegersicht dar. Hierbei beziehen sich die Abweichungen auf die relevanten Kriterien Steuervor- und -nachteile sowie Ausschüttungs- und Tilgungsdifferenzen. Zugrunde gelegt wurde eine Zeichnung von jeweils 100.000 EUR unter Annahme der Höchststeuersätze zzgl. Solidaritätszuschlag ohne Kirchensteuer. Die ausgewiesene Gesamtabweichung ergibt sich aus dem Saldo der Spalten „Differenz Steuervorteil zzgl. Ausschüttungen, zzgl. Tilgungen und abzgl. Gewinnsteuern“. An der Gesamtabweichung kann der Anleger somit die Performance des Fonds im Verhältnis zu den prospektierten Werten ablesen. Hieraus lassen sich allerdings keine Rückschlüsse auf die tatsächlich erzielte Rendite ableiten; diese lässt sich erst abschließend nach erfolgtem Schiffverkauf ermitteln.

Zur Erhöhung der Transparenz und aus Gründen des Anlegerschutzes wird das Gesamtdepot seit 2002 laufend durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer testiert.

Für die Bewertung der Ist-Hypothekenstände werden die Anschaffungskurse zum Zeitpunkt der Darlehensaufnahme berücksichtigt. Zudem wurden alle Soll-Tilgungsstände exakt den Prospekten entnommen, wogegen in früheren Darstellungen die Werte aus den Darlehensverträgen zugrunde gelegt wurden. Faktisch fallen die Ergebnisse hierdurch ungünstiger aus, da anfänglich tatsächlich geringere Darlehensaufnahmen nicht berücksichtigt wurden.

Die Soll-Ausschüttungen entsprechen jeweils jahresgenau den prospektierten Ergebnisvorschauen und wurden nicht erst im Folgejahr nach dem notwendigen Gesellschafterbeschluss (gemäß Prospekt) berücksichtigt. Weiterhin wurde bezüglich der Bewertung des USD-Hypothekendarlehens in Euro die aktuelle Rechtsauffassung aufgrund des hierzu ergangenen BFH-Urteils vom 23. April 2009 (IV R 62/06) berücksichtigt. Danach sind Kursverluste steuerlich nicht mehr anzuerkennen.

Aus den zuvor genannten Änderungen zur Erhebung des Zahlenmaterials ergeben sich teilweise negative Abweichungen gegenüber früheren Jahren bis Ende 2001. Trotz dieser Effekte hat sich die HANSA TREUHAND im Zuge des Testats für eine Umstellung der Berechnungsmethode entschieden, nicht zuletzt auch, um für einen dauerhaften Standard zu sorgen.

Zur besseren Vergleichbarkeit wurden die Schiffe nach ihrer steuerlichen Konzeption zusammengefasst. Diese Darstellung ermöglicht eine erhöhte Transparenz gegenüber neueren Emittenten von Schiffsfonds, die erst zu deutlich späteren Zeitpunkten in den Markt eingetreten sind. Hierbei zeigt sich, dass die Beteiligungen ab 1998 (bzw. steuerlich negative Anfangsergebnisse bis zu 100%) im Vergleich zu den prospektierten Werten einen sehr positiven Verlauf genommen haben. Im Zuge der Weltwirtschaftskrise 2009 und 2010 sind durch den Markteinbruch in der Containerschifffahrt, und die daraus resultierende fehlende Liquidität für Ausschüttungen und Tilgungen, deutliche Abweichungen im Prospekt Soll/Ist-Vergleich festzustellen.



Im Management befindliche Fonds

Gesamtabweichung des emittierten USD-Fonds 2005 unter Tonnagesteuer

Emis- sions- jahr	Schiffsname	Differenz Steuervorteil USD ¹⁾	Differenz Gewinnsteuer USD ²⁾	Differenz Aus- schüttungen USD ³⁾	Differenz Tilgung USD ⁴⁾	Gesamt- abweichung zum Prospekt USD	
2005	HS MEDEA (USD-Fonds)	0	75	-4.000	6.283	2.358	
Summe:		0	75	-4.000	6.283	2.358	2,36%

Gesamtabweichung der emittierten Fonds 2003–2009 unter Tonnagesteuer

Emis- sions- jahr	Schiffsname	Differenz Steuervorteil EUR ¹⁾	Differenz Gewinnsteuer EUR ²⁾	Differenz Aus- schüttungen EUR ³⁾	Differenz Tilgung EUR ⁴⁾	Gesamt- abweichung zum Prospekt EUR	
2003	HT-FLOTTENFONDS II	0	108	-12.485	14.664	2.287	
2004	HT-FLOTTENFONDS III	0	117	-11.500	8.253	-3.130	
2006	HT-FLOTTENFONDS IV	0	0	-14.000	14.127	127	
2007	HT-FLOTTENFONDS V	0	2	-14.000	-620	-14.618	
2008	HT-TWINFONDS	0	7	-2.000	6.647	4.654	
2004	HS MOZART	0	20	-20.000	-4.519	-24.499	
2005	HS CARMEN	0	16	-4.000	8.200	4.216	
Summe:		0	270	-77.985	46.752	-30.963	-4,42% ⁵⁾

Gesamtabweichung der emittierten Fonds 2001–2003 mit einem Steuervorteil bis 60%

Emis- sions- jahr	Schiffsname	Differenz Steuervorteil EUR ¹⁾	Differenz Gewinnsteuer EUR ²⁾	Differenz Aus- schüttungen EUR ³⁾	Differenz Tilgung EUR ⁴⁾	Gesamt- abweichung zum Prospekt EUR	
2001	BELLA	1.585	-3.540	-45.000	-11.196	-58.151	
2001	BONNY	4.765	32.226	-40.000	-5.749	-8.758	
2001	BRAVO	8.960	-321	-47.000	-6.972	-45.333	
2001	CHIEF	8.101	-3.192	-50.000	-11.129	-56.220	
2001	HANSA ARENDAL	5.152	-11.580	-31.000	21.317	-16.111	
2001	HS COLON	-3.709	-9.883	5.845	26.117	18.370	
2002	HT-FLOTTENFONDS I	-1.060	-5.718	-18.799	0	-25.577	
2002	HANSA BRANDENBURG	-2.005	-5.676	-8.000	15.552	-129	
2002	HANSA KRISTIANSAND	-1.539	-5.204	-24.000	-20	-30.763	
2002	HS CARIBE	-3.877	-9.221	6.000	33.968	26.870	
2002	MENTOR	3.998	-3.772	-40.000	-10.055	-49.829	
2003	HANSA OLDENBURG	-6.876	-4.104	-1.000	43.453	31.473	
2003	HS LIVINGSTONE	-19.168	-4.124	-23.000	-6.849	-53.141	
Summe:		-5.673	-34.109	-315.954	88.437	-267.299	-20,56% ⁵⁾

Schiffe unter Tonnagesteuer

- ¹⁾ - = weniger Steuervorteil; + = mehr Steuervorteil
²⁾ + = weniger Steuerlast; - = mehr Steuerlast
³⁾ - = weniger Ausschüttung; + = mehr Ausschüttung
⁴⁾ - = weniger Tilgung; + = mehr Tilgung
⁵⁾ = Durchschnittliche Gesamtabweichung aller Fonds

Gesamtdarstellung der tatsächlichen steuerlichen sowie wirtschaftlichen Entwicklung im Vergleich zu den Prospektangaben, bezogen auf eine Zeichnungssumme von 100.000 EUR; persönlicher Steuersatz 56 % bis 1989, 53 % ab 1990, 51 % in 2000, 48,5 % bis 2003, 45 % in 2004 und 42 % ab 2005.

Gesamtabweichung der emittierten Fonds 1997–2002 mit einem Steuervorteil bis 100 %

Emis- sions- jahr	Schiffsname	Differenz Steuervorteil EUR ¹⁾	Differenz Gewinnsteuer EUR ²⁾	Differenz Aus- schüttungen EUR ³⁾	Differenz Tilgung EUR ⁴⁾	Gesamt- abweichung zum Prospekt EUR	
1997	HANSA CONSTITUTION	681	43.018	7.000	0	50.699	
1999	FLOTTBEK	-11.683	26.570	-15.000	-8.487	-8.600	
1999	HANSA LIBERTY	-6.282	21.858	-14.100	29.609	31.085	
1999	HANSA VICTORY	-7.980	21.930	-13.000	30.275	31.225	
1999	RISSEN	-4.767	24.273	-5.090	-2.389	12.027	
2000	HS COLUMBIA	-7.664	-18.139	-9.000	43.180	8.377	
Summe:		-37.695	119.510	-49.190	92.188	124.813	20,80 % ⁵⁾

Gesamtabweichung der emittierten Fonds 1994–1998 mit einem Steuervorteil über 100 %

Emis- sions- jahr	Schiffsname	Differenz Steuervorteil EUR ¹⁾	Differenz Gewinnsteuer EUR ²⁾	Differenz Aus- schüttungen EUR ³⁾	Differenz Tilgung EUR ⁴⁾	Gesamt- abweichung zum Prospekt EUR	
1997	HANSA CALEDONIA	5.879	38.007	-44.000	-4.570	-4.684	
1998	HANSA CALYPSO	654	31.097	-32.000	-22.041	-22.290	
1998	HANSA CASTELLA	6.176	38.543	-52.000	0	-7.281	
1998	HANSA CENTURION	1.779	29.306	-34.000	-15.254	-18.169	
1998	HANSA NARVIK	282	30.931	-39.000	-15.097	-22.884	
1998	HANSA TRONDHEIM	-827	34.101	-41.000	-3.685	-11.411	
Summe:		13.943	201.985	-242.000	-60.647	-86.719	-14,45 % ⁵⁾

Schiffe unter Tonnagesteuer

- ¹⁾ - = weniger Steuervorteil; + = mehr Steuervorteil
²⁾ + = weniger Steuerlast; - = mehr Steuerlast
³⁾ - = weniger Ausschüttung; + = mehr Ausschüttung
⁴⁾ - = weniger Tilgung; + = mehr Tilgung
⁵⁾ = Durchschnittliche Gesamtabweichung aller Fonds

Gesamtdarstellung der tatsächlichen steuerlichen sowie wirtschaftlichen Entwicklung im Vergleich zu den Prospektangaben, bezogen auf eine Zeichnungssumme von 100.000 EUR; persönlicher Steuersatz 56 % bis 1989, 53 % ab 1990, 51 % in 2000, 48,5 % bis 2003, 45 % in 2004 und 42 % ab 2005.



Die HANSA TREUHAND hat sich im Jahr 2002 nach Abstimmung mit Anlegern, Rating-Agenturen und Fachjournalisten entschlossen, das Gesamtdepot, das heißt die Darstellung der Abweichung zwischen prospektierten und tatsächlichen Daten aus Anlegersicht, zur Erhöhung der Transparenz und zur Verbesserung des Anlegerschutzes testen zu lassen. Hierbei ergaben sich gegenüber früheren Leistungsbilanzen Bewertungsunterschiede, auf die im Textteil des Gesamtdepots hinge-

wiesen wird. Um dem Anspruch auf Aktualität gerecht zu werden, setzen sich die testierten Zahlen für das Gesamtdepot der Leistungsbilanz 2010 sowohl aus vollständig geprüften Werten bis zur Veröffentlichung, als auch vereinzelt – dies gilt für noch ungeprüfte Schiffahrtsgesellschaften – aus vorläufigen Werten der jeweiligen Jahresabschlüsse zusammen. Für diese Gesellschaften erfolgt die erforderliche Anpassung jeweils im Folgejahr.



BESCHEINIGUNG

Auftragsgemäß haben wir das auf den vorstehenden Seiten dargestellte "Gesamtdepot 2010" der Hansa Treuhand Schiffsbeteiligungs GmbH & Co. KG, Hamburg, geprüft. Aufgabe unserer Prüfung war es festzustellen, dass die in dem Gesamtdepot enthaltenen Berechnungen zu den Beteiligungsangeboten, insbesondere im Vergleich zu den jeweiligen Prospektangaben, nach den uns zur Verfügung gestellten Unterlagen vollständig und richtig wiedergegeben werden.

Als Unterlagen standen uns für die Jahre bis 2009 für alle Beteiligungen die geprüften Jahresabschlüsse zur Verfügung. Für 2010 standen uns teilweise die geprüften Jahresabschlüsse, teilweise die Vorabberichte über die Prüfungen der Jahresabschlüsse sowie die vorläufigen Zahlen der Beteiligungen zur Verfügung.

Wir haben uns davon überzeugt, dass die Angaben in dem "Gesamtdepot 2010" unter Berücksichtigung der Annahmen, die in dem Text zur Erläuterung des Gesamtdepots genannt werden, den Tatsachen entsprechen sowie rechnerisch und sachlich richtig entwickelt sind.

Hamburg, 19. Mai 2011
Hon/Schä-sa

Dr. Steinberg & Partner GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Matthias Wempe
Wirtschaftsprüfer

Matthias Hondt
Wirtschaftsprüfer



Nach einem Rückgang des globalen Bruttozialproduktes in 2009 um 2,3% wurde in 2010 ein Wachstum von 3,8% erreicht. Die Industrienationen trugen nur mit einem moderaten Anstieg dazu bei, den Hauptanteil der Entwicklung erbrachten die Entwicklungsländer. Nach Berechnungen der Bank HSBC erzielten die BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, Indien, China) gemeinsam ein Wachstum von durchschnittlich 7,5%. Auch die übrigen Schwellenländer lieferten mit einer Expansion ihres Bruttozialproduktes von 7,6% ein ähnlich positives Ergebnis. Das Wachstum der Industrienationen lag bei ca. 2,6%.

Die Schifffahrt litt im Jahr 2009 besonders unter dem Rückgang der weltweiten Exporte. Aufgrund der Unsicherheit an den Weltmärkten sank die globale Investitionstätigkeit in 2009 im Vergleich zu 2008 um ca. 3%, der globale Konsum um 0,7%. Beides schlug sich in 2009 in einem Rückgang der Exporte i.H.v. 14,7% nieder. Mit -20,4% verringerten sich besonders die Ausfuhren der BRIC-Länder drastisch. Mit einem Plus von 15,6% zeigten sich die Exporte in 2010 erholt, und auch die BRIC-Staaten machten ihre Defizite mit einem Exportzuwachs von 26,3% im Vergleich zum Vorjahr mehr als wett.

Die Chartermärkte der verschiedenen Schiffsklassen entwickelten sich äußerst unterschiedlich. Im Containermarkt, dem aufgrund der negativen Entwicklung der Nachfrage nach Konsumgütern in 2009 sowie des großen Orderbuchs für Neubautonnage ein äußerst schwieriges Jahr 2010 vorhergesagt wurde, entwickelten sich die Charraten besonders für größere Tonnage überaus positiv, so dass in einigen Größenklassen Raten geschlossen werden konnten, die teilweise den langfristigen Durchschnitt der entsprechenden Schiffsklasse erreichten.

Trotz der grundsätzlich positiven Fundamentaldaten der Nachfrage für Tanker und Massengutschiffe, konnten die Charraten in diesen Bereichen die unerwartet positiven Ergebnisse des Jahres 2009 nicht wiederholen. Besonders im Bulkerbereich war der Markt von einer starken Volatilität geprägt.

Unerwartet hoch waren auch die Aktivitäten im Schiffbau. Nachdem in 2009 nur ca. 300 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von insgesamt ca. 34 Mio. Tonnen kontrahiert wurden, summieren sich die Bestellungen in 2010 auf insgesamt 125 Mio. Tonnen bzw. ca. 1.600 Schiffe. Somit ist 2010 nach den Jahren 2006, 2007 und 2008 das aktivste Jahr in Bezug auf die Neubaubestellungen. Durch die Ablieferungen des Jahres 2009 war insgesamt jedoch ein Rückgang im Orderbuch zu verzeichnen. Betrag dieses in 2009 noch ca. 516 Mio. Tonnen Tragfähigkeit, reduzierte es sich in 2010 auf 443 Mio. Tonnen. Hierfür sind auch Stornierungen von Neubaukontrakten verantwortlich. So schätzt das Pariser Schiffsmaklerunternehmen BRS, dass 350 Schiffe in 2008, 700 Schiffe in 2009 sowie ca. 640 Schiffe in 2010 aus den Orderbüchern der Werften gestrichen werden mussten.

Der Containermarkt

Die unerwartet starke Entwicklung der Containermärkte war die maritime Erfolgsstory des Jahres 2010. Zu Beginn des Jahres lag die Flotte der unbeschäftigten Schiffe mangels Nachfrage bei 11% der Gesamttonnage. Einige Marktbeobachter gingen davon aus, dass diese Zahl auf bis zu 16% steigen würde, aber das Gegenteil war der Fall: Durch die starke Zunahme des Ladungsaufkommens sowie durch die weiterhin von den Containerlinien durchgeführte Maßnahme des „Slow steaming“ wurde unbeschäftigte Tonnage wieder in Fahrt gesetzt, so dass sich die aufgelegte Flotte bis Ende des Jahres auf 2,3% reduzierte. Hierbei sollte auch beachtet werden, dass nicht nur unbeschäftigte Tonnage wieder in Fahrt gebracht wurde, sondern ebenfalls die von den Werften in 2010 abgelieferten Neubauten vom Markt absorbiert wurden.

Nach Angaben des Analystenhauses Alphaliner wuchs die Flotte der Containerschiffe im Jahr 2010 um 9,2%. Durch Stornierungen von Neubaukontrakten und Verschiebungen von Ablieferungen lag diese Zahl deutlich unter der ursprünglich erwarteten Anzahl von Ablieferungen. Unter Berücksichtigung von Verschrottungen von Containerschiffen betrug das Nettoflottenwachstum 1,25 Mio. TEU.

Die Krise der letzten Jahre löste eine große Welle von Schiffverschrottungen aus, die es in dieser Stärke in der Geschichte der Containerschifffahrt bisher nicht gegeben hat. Nach Angaben von Alphaliner entfernten die Eigner von Oktober 2008 bis Januar 2011 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von insgesamt ca. 630.000 TEU aus der Flotte. Davon wurden ca. 94% tatsächlich verschrottet, ca. 4% wurden in andere Schiffstypen umgebaut.

Wie schon erwähnt, hatte die unerwartet gute Entwicklung der Nachfrage nach Transport einen erheblichen Anteil an der Entwicklung des Containermarktes. Nachdem im Jahr 2009 der Transport von containerisierten Gütern um 9% zurückging, verzeichnete das Jahr 2010 ein Wachstum von 12,1%. Während die Hauptrouten wie z.B. Transatlantik, Transpazifik und Fern Ost-Europa einen Zuwachs im Ladungsaufkommen von 10-12% verbuchten, waren es besonders die Nebenrouten, die ein überdurchschnittlich hohes Wachstum vorweisen konnten. So lag das Wachstum bei den Ost-West-Nebenstrecken bei ca. 17%.

Chartermarkt

Abgesehen von den üblichen saisonalen Schwankungen, z.B. verursacht durch das Chinesische Neujahr oder die Vorweihnachtszeit, zeigte sich die Entwicklung der Charraten durchgehend und vielfach auch überraschend positiv.

So profitierten alle Schiffsklassen von der starken Nachfrage, wobei besonders die Größenklasse ab 3.500 TEU im Laufe des Jahres zulegte. Während nach Angaben des Londoner Analystenhauses Clarkson Research die durchschnittlichen Raten für Schiffe mit einer Tragfähig-



keit von 3.500 TEU und 4.400 TEU in 2009 noch bei 6.575 USD respektive 7.763 USD pro Tag lagen, konnten diese Klassen in 2010 im Durchschnitt Raten von 13.250 USD bzw. 18.875 USD pro Tag erzielen. Dies entspricht einem Plus von rd. 101 bzw. 143%. In der Größenklasse über 4.400 TEU wurden im Jahr 2010 Abschlüsse getätigt, die wieder deutlich über 20.000 USD pro Tag lagen.

Für Schiffe unter 3.000 TEU wurde Anfang 2010 ungeachtet der Größe teilweise die gleiche Ratenhöhe, nämlich 4.000 USD pro Tag, bezahlt. Im Jahresverlauf stiegen die durchschnittlichen Charterraten um ca. 43%. Ein ähnliches Bild zeichneten Schiffe mit einer nominalen Tragfähigkeit von 1.000 TEU mit Kränen: Über das Jahr stiegen die durchschnittlichen Charterraten um 50%.

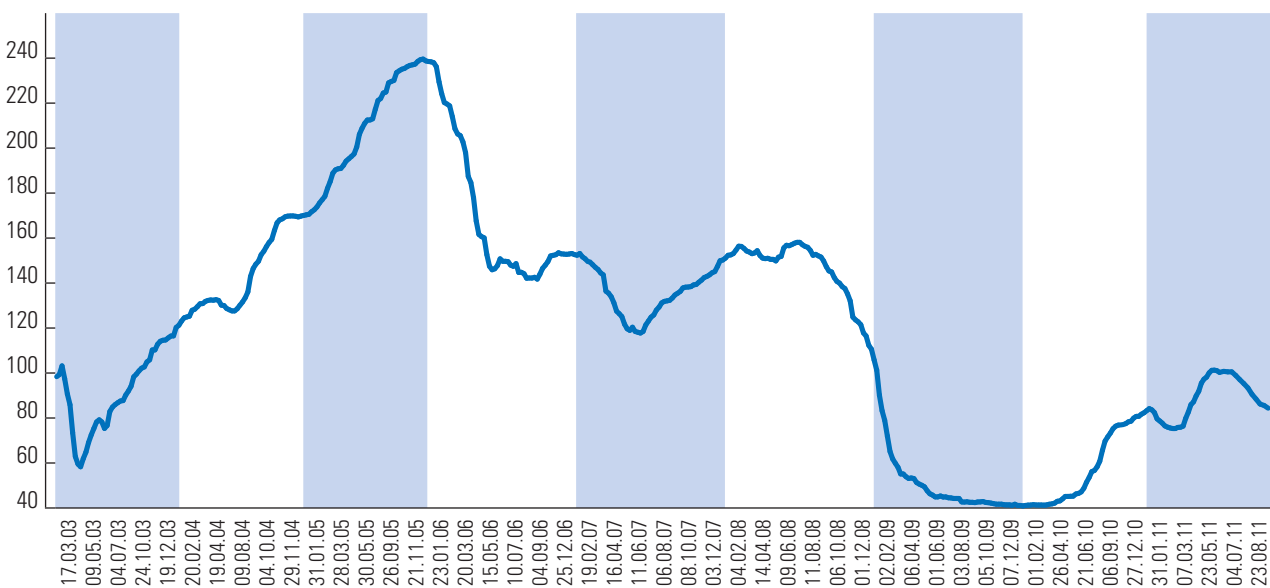
Eine Besonderheit des Jahres 2010 war, dass Charterer für eine längere Periode von über einem Jahr grundsätzlich eine Prämie bezahlen mussten. Während in einem normalen Marktumfeld üblicherweise für

eine kürzere Charterdauer eine höhere Rate bezahlt wurde, ließen sich Reeder nun längere Perioden, aufgrund der Erwartung kontinuierlich steigender Raten, höher bezahlen.

Neubauten

Nachdem im Zeitraum von Mitte 2008 bis Mitte 2010 fast keine Bestellungen für neue Containerschiffe erfolgten, wurden in der zweiten Jahreshälfte 2010 wieder die ersten Aufträge für Neubauten registriert. Bemerkenswert ist hierbei, dass die Aktivität hauptsächlich von den Linienreedereien ausging. So waren insbesondere die Linien NOL und Evergreen aktiv, die während des Orderbooms der Jahre 2006 - 2008 nicht im Neubaumarkt präsent waren. NOL bestellte eine Serie von 10.700 TEU- sowie 8.400 TEU-Schiffen und Evergreen zeichnete eine Serie von 20 Schiffen mit einer Kapazität von je 8.800 TEU bei der koreanischen Samsung Werft. Somit blieben beide Reedereien ihrer Philosophie treu, sich nicht in den größten Schiffsklassen zu engagieren. Diesen Schritt wagte Hapag Lloyd. Die größte deutsche

Charterratenentwicklung/The BOX Index (BOXI)* 250–4.250 TEU



* nachgebildet nach Braemer Container/Shipping & Chartering Ltd.

Linienreederei änderte eine bestehende Bestellung von 6 Schiffen à 8.750 TEU in 13.000 TEU- Schiffe und erweiterte diese Order gleichzeitig auf 10 Schiffe. In 2010 wurden insgesamt 122 Schiffe bestellt, von denen allein 54 eine Tragfähigkeit von über 7.000 TEU haben.

Trotz der Inaktivität der letzten Jahre waren die Werften aufgrund der immer noch gut gefüllten Orderbücher in der Lage, weiterhin gute Preise zu erzielen. Natürlich lagen diese nicht auf dem Niveau der Rekordjahre 2007 und 2008, das von einigen Marktbeobachtern erwartete Preisdumping blieb jedoch aus. Im Durchschnitt lagen die Preise für Neubauten ca. 25% unter den Höchstpreisen der Jahre 2007 und 2008. Zudem lassen die stabilen Preise für Stahl und Ausrüstung den Werften derzeit nur einen begrenzten Spielraum in der Preisbestimmung.

Ende des Jahres 2010 betrug das Orderbuch für Containerschiffe ca. 27% der fahrenden Flotte. Wie schon in den letzten Jahren dominiert größere Tonnage. Derzeit entfallen fast 68% der bestellten Tonnage gemessen in TEU auf Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 7.500 TEU und mehr. 587 Schiffe mit einer Gesamtkapazität 3,85 Mio. TEU befinden sich derzeit in den Auftragsbüchern der Werften.

An- und Verkaufsmarkt Containerschiffe

Im Bereich An- und Verkauf war im Jahr 2010 große Aktivität zu beobachten. Obwohl, wie bereits in 2009, die große Welle von Notverkäufen ausblieb, wurden insgesamt ca. 205 Containerschiffe regulär verkauft. Mit ca. 90 veräußerten Schiffen fanden im Segment der Schiffe zwischen 900-2.000 TEU die meisten Transaktionen statt, in der Größenklasse über 3.000 TEU wurden mehr als 50 Schiffe verkauft.

Die stärksten Preisanstiege fanden in der Größenklasse von 2.000-3.000 TEU statt. Da es sich um eine, sowohl auf dem Chartermarkt wie auch auf dem An- und Verkaufsmarkt, sehr liquide Klasse handelt, trafen die vielen Kaufinteressenten nur auf wenige Verkaufskandidaten. Dar- aus resultierte besonders in dieser Größenklasse ein Preisanstieg von

fast 60% verglichen mit ähnlichen Verkäufen in 2009. Auch in den anderen Größenklassen bewegten sich die Kaufpreise deutlich nach oben. Die Preise stiegen im Jahresverlauf kontinuierlich an, so dass in 2010 durchschnittlich 20-40% höhere Preise als im Jahr 2009 bezahlt wurden.

Während die meisten Schiffe (60) an Käufer in Griechenland gingen, waren die deutschen Reeder vornehmlich auf der Verkäuferseite zu finden. Über 70 in Deutschland kontrollierte Schiffe wurden in 2010 veräußert. Auch bei japanischen Reedereien überwogen die Verkäufe, sie trennten sich im vergangenen Jahr von insgesamt 25 Containerschiffen.

Ausblick

Auch für die folgenden Jahre gehen die Analysten von einer weiterhin positiven Entwicklung der Containerverkehre aus. So prognostiziert Clarkson derzeit für das Jahr 2011 eine Steigerung i.H.v. 8,7%. Auch wenn dies nicht an das starke Wachstum des Jahres 2010 heranreicht, so wird die durchschnittliche Quote der letzten fünf Jahre doch deutlich überschritten. Ähnlich wie im Jahr 2010 geht wiederum ein großer Teil des Wachstums von den Nord-Süd Verkehren sowie den Intra-Asien Verkehren aus.

Diese Entwicklung sollte sich weiterhin positiv auf die Chartermärkte auswirken, so dass für das Gesamtjahr 2011, abgesehen von saisonalen Schwankungen, von steigenden Charterraten ausgegangen wurde. Allerdings führten insbesondere die hohe Zahl von Neubauablieferungen im Bereich über 8.000 TEU sowie der Kampf um Marktanteile im Fahrtgebiet Fernost-Europa zu einer erheblichen Verunsicherung der Märkte. Dies schlug sich ab Mitte 2011 auch in rückläufigen Charterraten nieder.

Des Weiteren wird für das Jahr 2011 eine anhaltende Aktivität bei der Bestellung von Neubauten erwartet. Die ersten drei Monate des Jahres haben dies bereits bestätigt. Der dänische Marktführer Maersk Line hält dabei den Druck auf seine Konkurrenten aufrecht:



Ende Februar berichtete das Unternehmen über eine Bestellung von 10 Schiffen mit einer Tragfähigkeit von je 18.000 TEU, die bei ihrer Ablieferung die größten Containerschiffe der Welt sein werden. Die Schiffe, denen Maersk Line den Namen „Triple E“-Klasse gegeben hat, werden von der südkoreanischen Werft Daewoo gebaut.

Nachdem die Linienreedereien in 2010 durchgehend gute bis sehr gute Ergebnisse erzielt haben, wird ihnen in 2011 ein eher schwieriges Jahr vorausgesagt. Aufgrund der steigenden Anzahl der zur Ablieferung kommenden Schiffe der 13.000 TEU-Klasse erhöht sich der Druck auf die Frachtraten. Aber auch die stetig steigenden Preise für Treibstoff haben einen negativen Effekt auf die Ergebnisse der Linienreedereien. Zudem besteht auch künftig das Risiko, dass das Wachstum der Nachfrage nach Konsumgütern, besonders aus den westlichen Nationen, hinter den Erwartungen zurück bleibt. Dieser Aspekt muss vor allen Dingen vor dem Hintergrund der immer noch spürbaren Folgen der Finanzkrise gesehen werden, die weiterhin die Bilanzen einer Reihe von Staaten belasten.

Tankermarkt

Die Tankermärkte erlebten in 2010 ein sehr uneinheitliches Jahr. Die Großtanker der VLCC-Klasse (Very Large Crude Carriers) profitierten

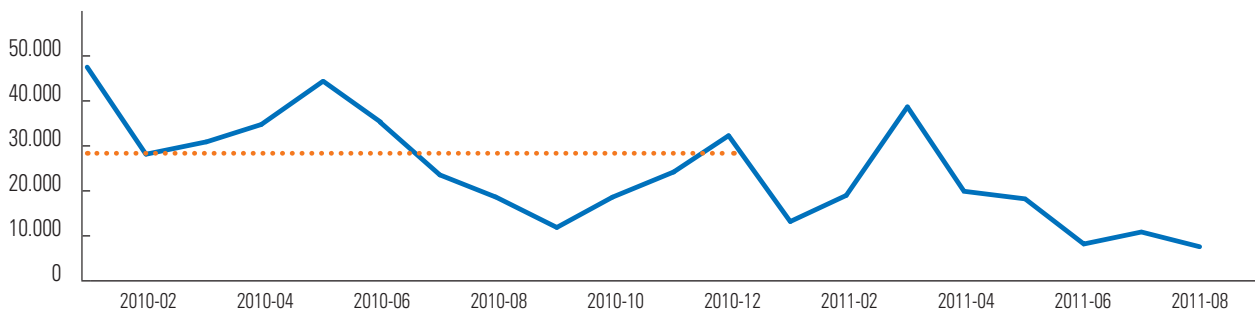
besonders in der ersten Jahreshälfte von der Nachfrage nach Schiffen, die zum kurzfristigen Einsatz als Lagerschiffe genutzt wurden. Diese Nachfrage resultierte aus der Contango Situation an den Ölmärkten, an denen die Preise für Öl-Future höher als die Spot Preise notierten. Anhand dieser Konstellation wurde deutlich, dass viele Händler steigende Preise erwarteten und – um davon zu profitieren – Rohöl zum späteren Verkauf einlagerten. Für diese Lagerung wurden hauptsächlich Tanker der VLCC-Klasse genutzt. Der Marktentwicklung zuträglich war auch die stark steigende Nachfrage aus Asien. So erhöhte sich die chinesische Nachfrage nach Rohöl in 2010 z.B. um ca. 12,6%.

Insgesamt stieg die Nachfrage nach Öl in 2010 nach Angaben der International Energy Agency (IEA) um 2,9 Mio. Barrels pro Tag (bpd), was im Vergleich zum Jahr 2009 einen Anstieg um 3,4% bedeutete.

Chartermarkt

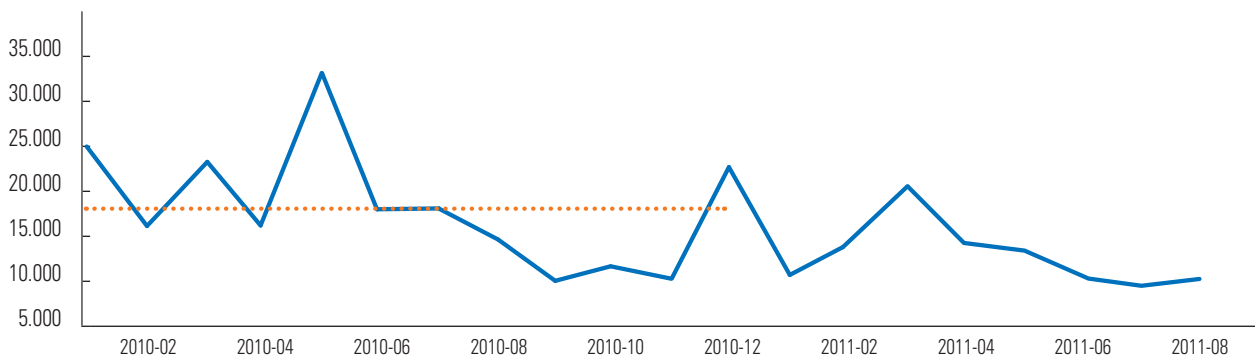
Die positive Chartermarktentwicklung des 1. Halbjahres 2010 setzte sich im 2. Halbjahr nicht fort. Die Anzahl der abgelieferten Neubauten nahm deutlich zu, und die zusätzliche Tonnage setzte den Markt unter Druck. Dennoch konnten, im Vergleich zu dem sehr schlechten Jahr 2009, Ratenzuwächse verzeichnet werden, die im Durchschnitt vornehmlich aus dem starken 1. Halbjahr 2010 resultierten.

Suezmax Average Earnings Modern in USD/Tag



Quelle: Clarkson Research ●●● Jahresdurchschnitt 2010 ca. 29.390 USD

Aframax Average Earnings Modern in USD/Tag



Quelle: Clarkson Research ●●● Jahresdurchschnitt 2010 ca. 18.140 USD

Die Großtanker der VLCC-Klasse, die in erster Linie auf den Haupt-routen der Rohölfahrt vom Persischen Golf Richtung Asien und in die USA eingesetzt werden, konnten im Jahr 2010 auf dem Spotmarkt durchschnittliche Chartereinnahmen auf Basis des Zeitcharteräquivalents von ca. 38.000 USD pro Tag erzielen. Dies bedeutete gegenüber den Charterraten des Jahres 2009 einen Anstieg von ca. 18%. Bei den Zeitcharterraten zeigte sich eine umgekehrte Situation. Konnten VLCC's im Jahr 2009 für eine Periode von einem Jahr eine durchschnittliche Rate von ca. 39.500 USD pro Tag erzielen, lag die vergleichbare Einnahme in 2010 bei lediglich ca. 38.000 USD pro Tag. Diese Tendenz war ebenfalls bei den anderen Rohöltankern zu erkennen. So verdienten Suezmax-Tanker im Jahr 2010 im Spotmarkt durchschnittlich ca. 31.000 USD pro Tag – ca. 10% mehr als in 2009. Noch deutlicher konnte der Anstieg in den Charterraten bei den AFRAMax-Tankern verfolgt werden: Im Jahr 2009 verdiente diese Schiffsklasse im Durchschnitt ca. 15.400 USD im Spotmarkt, 2010 lag die vergleichbare Rate bei 19.700 USD pro Tag, was einem Anstieg von rd. 28% entspricht.

Neubauten

Durch die Ablieferung einer Anzahl von Neubauten, besonders in der 2. Jahreshälfte, wurde das Orderbuch für Tanker weiter reduziert. Nach Angaben von Clarkson verzeichneten die Orderbücher der Werften Ende des Jahres 2009 noch 1.472 Tanker, Ende des Jahres 2010 waren es „nur“ noch 1.122 Schiffe. Gemessen in Tonnen Tragfähigkeit reduzierte sich die bestellte Tankertonnage um 16,2 Mio. Tonnen auf 124,5 Mio. Tonnen. Derzeit stellt sich das Orderbuch, mit Ablieferung bis 2014, für die einzelnen Größenklassen wie folgt dar:

	Anzahl	Dwt (Mio. Tonnen)	% der fahrenden Flotte
VLCC	179	56,2	33
Suezmax	150	23,3	36
AFRAMax	135	14,8	16
Panamax	79	5,8	20
Handy/Handymax:	298	13,8	18

Die Kapazität der Gesamtflotte von Tankern mit einer Tragfähigkeit >10.000 Tonnen wächst, gemessen an der derzeit fahrenden Flotte, somit in den nächsten Jahren um 26%. Im Vergleich zum Höhepunkt des Orderbuchs Ende 2008, als sich 46% in den Orderbüchern der Werften befanden, wird allerdings deutlich, dass bereits eine Konsolidierung stattgefunden hat.

An- und Verkaufsmarkt Tanker

Entgegen der volatilen Chartermärkte zeigte sich der An- und Verkaufsmarkt recht stabil. Verkäufer moderner Tonnage blieben bei hohen Preisvorstellungen, da besonders in diesem Bereich die Nachfrage

nach Tonnage das Angebot überstieg. So ist es auch nicht verwunderlich, dass die Preise für gebrauchte Tanker nach Angaben von Clarkson im Jahr 2010 um Durchschnitt ca. 10% stiegen.

Insgesamt wechselten im Jahr 2010 269 Tanker den Besitzer. Die überwiegende Zahl der Schiffe, insgesamt 160, wurde in der Größenklasse der Handysize- bis Panamax-Klasse veräußert. Dazu kamen 52 Großtanker der VLCC-Klasse sowie Verkäufe von 23 Suezmax- und 34 AFRAMax-Tankern.

Ausblick

Obwohl auch für 2011 mit einer weiterhin steigenden Ölnachfrage gerechnet wird, ist die Überkapazität der Flotte aufgrund der noch anstehenden Neubauablieferungen die große Herausforderung, die einen erheblichen Einfluss auf den Chartermarkt haben wird. Für das Jahr 2011 geht die IEA aktuell von einer Zunahme der Ölnachfrage um ca. 1,2 Mio. bpd aus, was einem Wachstum von 1,4% entspricht.

Sowohl die geopolitisch bedingte Unsicherheit an den Ölmärkten, als auch die Wiederbelebung der Weltwirtschaft haben ihren Anteil an den aktuell sehr hohen Ölpreisen, die sich momentan bei über 100 USD pro Barrel bewegen. Hierin liegt ein weiteres Risiko für die Schifffahrt, da der hohe Ölpreis die Erholung der westlichen Industrienationen negativ beeinflussen könnte.

Im Jahr 2011 stehen insgesamt 603 Tanker mit einer Tragfähigkeit von ca. 54,6 Mio. Tonnen zur Ablieferung. Dieses entspricht einem Bruttoflottenwachstum von rd. 12%. Für die VLCC's wird ein Wachstum von ca. 23,6 Mio. Tonnen Tragfähigkeit erwartet, die Flotte der Suezmax-Tanker wird um 8,8 Mio. Tonnen Tragfähigkeit wachsen, bei den AFRAMax-Tankern werden Neubauablieferungen mit einer Tragfähigkeit von 7,5 Mio. Tonnen erwartet.

Entlastung für die Chartermärkte könnten jedoch weitere strukturelle Veränderungen der Handelsrouten für Tanker bringen. Zum einen versucht China, seinen massiven Rohöldurst zu stillen, indem Öl auch aus alternativen Quellen wie z.B. Nigeria und Venezuela bezogen wird. Diese neuen und längeren Routen, verglichen mit den traditionellen Persischer Golf-China Relationen, führen dazu, dass Tonnage auf längeren Reisen gebunden wird.

Massengutmarkt

Nachdem das Jahr 2009 deutlich besser als erwartet verlaufen war, nahm der Druck auf die Massengutmärkte in 2010 stetig zu. In der 1. Jahreshälfte war der Markt zudem von einer starken Volatilität geprägt. Trotz eines sehr starken Wachstums der fünf großen Massengutarten Eisenerz, Kohle, Getreide, Bauxite und Phosphate von insgesamt 12%, gaben die Neubauablieferungen den entscheidenden Impuls. Anfang des Jahres 2010 standen insgesamt über 365 Capesize-Schiffe (über 120.000 Tonnen Tragfähigkeit) zur Ablieferung. Zwar wurde die

Lieferung einer Reihe von Schiffen verzögert, es wurden Schiffe abbestellt oder in andere Schiffstypen gewandelt, dennoch kamen letztendlich 186 Einheiten zur Ablieferung. Im Gesamtjahr 2009 waren es nur 96. Unter Einbeziehung von Verschrottungen von insgesamt 5,8 Mio. Tonnen, wuchs die Flotte in 2010 um 23% (gemessen in Tonnen).

Beflügelt durch das massive Stimulationsprogramm der chinesischen Regierung für die heimische Wirtschaft, stiegen in 2009 die chinesischen Rohstoffimporte deutlich an. Daraus resultierte eine sehr positive Entwicklung der Chartermärkte für Massengutschiffe mit vergleichsweise guten Raten. In 2010 fielen die durchschnittlichen Charraten für Massengutschiffe insbesondere in der 2. Jahreshälfte. Verdienten Capesize Bulkcarrier in 2009 durchschnittlich ca. 39.000 USD, konnte diese Schiffsklasse im Jahr 2010 nur noch 30.500 USD pro Tag verdienen, dies entspricht einem Rückgang von ca. 28%.

Trotz dieser negativen Entwicklung wurden über 1.000 Bulkerneubauten kontrahiert, so dass es in den folgenden Jahren zu einem starken Flottenwachstum kommen wird. Derzeit beträgt die Größe des Gesamtorderbuchs für Massengutschiffe ca. 47,3% der fahrenden Flotte (gemessen in Tragfähigkeit). Hervorzuheben ist hier besonders die Capesizeflotte, die in den nächsten Jahren um ca. 55% wachsen wird, sowie die Flotte der Panamaxtypen, die mit ca. 54% einen ähnlichen Zuwachs erwartet.

Die bisherige Entwicklung der Charraten des Jahres 2011 ist schwach. Somit setzt sich der in der zweiten Jahreshälfte 2010 begonnene Negativtrend fort. Trotz weiterhin wachsender Nachfrage nach Transport von trockenen Massengütern, ist aufgrund des starken Flottenwachstums mit einem weiterhin schwierigen Marktumfeld zu rechnen.

Andere Schifffahrtsmärkte

Der Kühlschiffmarkt

Der Kühlschiffmarkt in 2010 hat sich nur langsam erholt und bleibt im Vergleich zu anderen Schifffahrtssegmenten zurück.

Nachdem in 2009 die Raten für Zwölfmonats-Zeitcharterabschlüsse um teilweise bis zu 30-40% gefallen sind, stiegen diese von niedrigem Niveau in 2010 um ca. 5% gegenüber dem Vorjahr wieder leicht an. Die Kühlschiff „Peak Season“ im Frühjahr war verhältnismäßig kurz, dementsprechend lagen auch die Spot Raten in 2010 im Jahresdurchschnitt nur knapp über denen des Jahres 2009.

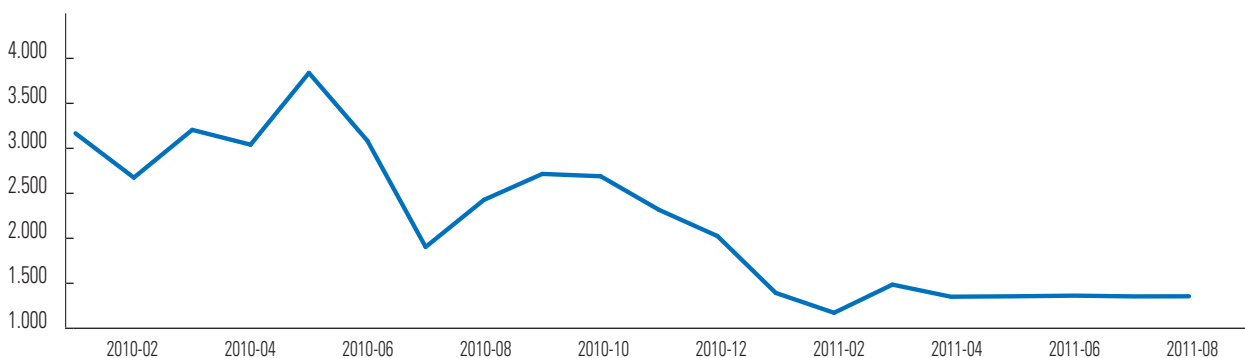
Das auf See zu transportierende Volumen verderblicher Kühlgüter stieg in 2010 um gut 4% an, wobei dieses Mehrvolumen hauptsächlich von Kühlcontainern aufgenommen wurde. Durch diesen Trend wird die Kühlschiffsflotte kontinuierlich kleiner. Marktanalysten erwarten, dass im Jahr 2015 ca. 75% aller verderblichen Kühlgüter in Containern transportiert werden. Diese Prognose wird auch durch 48 Kühlschiffe, die in 2010 verschrottet wurden, gestützt. Seit mittlerweile drei Jahren in Folge werden Kühlschiffe in hoher Zahl verschrottet. Dem gegenüber steht, mit zwei zur Ablieferung kommenden Kühlschiffen, ein fast nicht existentes Neubaubuch .

Insgesamt besteht die Kühlschiffsflotte aus ca. 730 Einheiten mit einer Größe von über 100.000 cbft plus ca. 84 Tiefkühlschiffe („Freezer“). Das Durchschnittsalter dieser Flotte stieg auf nunmehr 22 Jahre an. Im Hinblick auf das Alter, die hohen Bunkerpreise / Betriebskosten sowie den erhöhten Konkurrenzkampf mit der wachsenden Containerflotte – und damit der Anzahl von Kühlcontainern – muss man davon ausgehen, dass sich die Kühlschiffsflotte in den nächsten Jahren weiter deutlich dezimieren wird.

Der An- und Verkaufsmarkt für gebrauchte Schiffe zeigte wenig Aktivität. Nur wenige Schiffe fanden neue Eigner. Dabei handelte es sich meist um kleinere, ältere Schiffe, deren Abnehmer im Fischgeschäft, hauptsächlich in Fernost, tätig sind.

Im Sommer 2010 ist von den Betreibern Seatrade und Laskaridis (Alpha Reefer/Frigoship) ein großer, neuer Pool gegründet worden. Der „Hamburg Reefer Chartering (HRC)“ Pool mit 77 Kühlschiffen zwischen

Baltic Exchange Dry Index (1st Nov 1999 = 1334)



Quelle: Baltic Exchange

180-355.000 cbft startete im August, später in 2010 gab auch Green Reefers aus Norwegen bekannt, in den Pool einzusteigen und ihre Flotte von ca. 30 Schiffen dieser Größe einzubringen. Somit schreitet die Konsolidierung in diesem Segment weiter voran.

Der Kreuzfahrtmarkt

Wie die Containerschifffahrt entwickelte sich auch die Kreuzschifffahrt im Jahr 2010 besser als erwartet. Mit einem Nachfragewachstum von ca. 7% wurde das durchschnittliche jährliche Wachstum der letzten 20 Jahre erreicht. Trotzdem setzten sich, wie in den Vorjahren, strukturelle Veränderungen in diesem Markt fort. Getragen werden diese vor allen Dingen von einem starken Wachstum des Passagieraufkommens in den europäischen Staaten. Somit konnten auch die Rekordablieferungen von 13 Schiffen (in den Jahren 2008 und 2009 wurden zusammen nur 9 Schiffe abgeliefert) mit einer Gesamtkapazität von über 31.000 Passagieren vom Markt aufgenommen werden.

Die weiterhin steigende Nachfrage ermöglichte es den Kreuzfahrtreedereien, nach starken Abschlägen bei den Ticketpreisen in 2009, einen Teil dieser Einbußen wieder wett zu machen, auch wenn die sehr guten Preise von 2008 noch nicht wieder erreicht wurden.

Mit der 6.300 Passagiere tragenden „Allure of the Seas“ wurde in 2010 das größte Kreuzfahrtschiff der Welt abgeliefert. Insgesamt wurden 10 Schiffe geordert. Alle Bestellungen gingen von den Marktführern Carnival, MSC und NCL aus, die damit ihre Marktstellung besonders im 4-Sterne-Segment weiter ausbauen. Aus deutscher Sicht ist besonders die NCL-Order erfreulich, da mit diesem Auftrag ein treuer Kunde zur Meyer Werft in Papenburg zurückkehrt.

Ausblick

In den ersten Monaten des Jahres 2011 gab es bereits eine überproportional hohe Anzahl von unerwarteten Ereignissen, die teilweise erheblichen Einfluss auf die Schifffahrtsmärkte hatten. Starke Überflutungen in Queensland, Australien, sowie der darauf folgende Zyklon, das Erdbeben in Christchurch, Neuseeland, aber besonders das Erdbeben in Sendai, Japan, mit dem daraus resultierenden Tsunami und den Schäden am Atomkraftwerk Fukushima, werden die Schifffahrtsmärkte noch für einige Zeit beschäftigen. Die Folgen der australischen Naturkatastrophen haben besonders für die Massengutschifffahrt gravierende Auswirkungen, da sowohl die Getreideernte als auch die Minenindustrie schwer von dem Unglück betroffen wurden.

Die Fundamentaldaten für die Weltwirtschaft für das Jahr 2011 sind grundsätzlich positiv. So geht der Internationale Währungsfonds IWF derzeit von einem Wachstum der Weltwirtschaft von ca. 4% aus, für den Welthandel 2011 erwartet der IWF 7,5%.

Trotz Erholung der Weltwirtschaft bestehen weiterhin einige Risikofaktoren. Dazu gehören die teilweise hohe Arbeitslosigkeit in den Industrieländern sowie die starken Preissteigerungen bei Lebensmitteln und Rohstoffen, die besonders in Entwicklungsländern negative Auswirkung auf politischer, sozialer und wirtschaftlicher Ebene haben können. Besonders sei hier noch einmal der Ölpreis erwähnt, dessen konstanter Anstieg einen negativen Effekt auf das Verbraucherverhalten besonders in den Industrienationen hat. Zudem bleiben die Entwicklung in einigen nordafrikanischen und arabischen Staaten sowie die hohe Staatsverschuldung diverser europäischer Staaten, aber auch der US-amerikanischen Volkswirtschaft, weiterhin Risikofaktoren.



Sicherheitskonzept

Schiffsbeteiligungen der HANSA TREUHAND bieten ein umfangreiches Sicherheitskonzept, bestehend aus Versicherungen und verschiedenen Poolkonstruktionen, welches das Risiko des Verlustes der Gesellschaftereinlage sowie von Einnahmeausfällen reduziert.

Versicherungen

Für den Fall, dass ein Schiff vor Übernahme in Totalverlust gerät, sind die Gründungs-, Anlauf- und Platzierungskosten im Rahmen einer so genannten Interessenversicherung abgedeckt. An die Bauwerft geleistete Anzahlungen sind durch Bankgarantien gesichert und werden im Falle der Nichtlieferung eines Schiffes einschließlich Zinsen zurückgezahlt. Ab Infahrtsetzung besteht für alle Schiffsgesellschaften ein umfangreicher Versicherungsschutz für Seeschiffe. Mit der Kaskoversicherung (Hull & Machinery) sind das Schiff selbst, seine maschinellen Einrichtungen, Zubehör und Ausrüstung versichert. Sie umfasst grundsätzlich auch Risiken wie Totalverlust oder Teilschäden (z.B. Maschinenschäden). Kollisions-Haftpflichtansprüche Dritter werden ebenfalls abgegolten. Darüber hinaus wird eine Haftpflichtversicherung (Protection & Indemnity) abgeschlossen, mit der sich der Reeder gegen weitere aus dem Betrieb des Schiffes resultierende Haftpflichtschäden schützt. Die P&I-Versicherung deckt u.a. Ladungsschäden ab, übernimmt Krankheitskosten und Rückführungen erkrankter Crewmitglieder oder auch Verschmutzungsschäden durch Öl oder Chemikalien. Schiffe der HANSA TREUHAND sind zusätzlich auch gegen allgemeine Kriegsrisiken versichert. Sollte es zu regional begrenzten kriegerischen Auseinandersetzungen kommen, werden die Versicherungsgesellschaften die betroffenen Gebiete zu Kriegsgebieten erklären. Das bedeutet, dass Schiffe, die in diesen Gebieten verkehren, einen zusätzlichen Kriegsversicherungsschutz benötigen. Die Kosten hierfür tragen aufgrund der Charterverträge die Charterer und nicht die Schiffahrtsgesellschaften. Auch bei Passagen durch Pirateriegebiete ist das Schiff versichert.

Poolung

Poolung ist die Zusammenfassung der Einnahmen mehrerer, in der Charterbewertung vergleichbarer Schiffe. Die Einnahmen aller im Pool befindlichen Schiffe werden durch die Anzahl der Schiffe geteilt. Die Unterschiedlichkeit der Charterlaufzeiten und Charterer führt zu einer Verstetigung der Einnahmen bei reduziertem Risiko. Daneben werden die Verhandlungsposition gestärkt, die Flexibilität erhöht und die Befrachtungsaktivitäten erleichtert, da die HANSA TREUHAND in der Lage ist. Charterern komplexe Lösungen, die meist nur im Verbund mit mehreren Schiffen zu realisieren sind, anzubieten. Diese Politik verfolgt unser Haus bereits seit 1993, insofern ist Risikostreuung keine Novität, sondern wird seit Jahren mit Erfolg für die Anleger praktiziert. Nähere Erläuterungen zu diesem Thema finden sich in der HANSA TREUHAND Broschüre „Einnahmepoolung als Instrument der Risikoabsicherung“, die gerne auf Anfrage verschickt wird und als Download im Internet bereit steht.

Derzeit hat die HANSA TREUHAND, teilweise zusammen mit befreundeten Reedern, die über baugleiche Containerschiffe verfügen, zwölf verschiedene Pools in den Größenklassen zwischen 1.000 TEU bis 5.000 TEU gebildet. Insgesamt sind hierin aktuell ca. 90% der fahrenden Containerflotte zur Einnahmeabsicherung organisiert. Insbesondere in den schwierigen Jahren 2009 und 2010 konnten marktbedingt beschäftigungslose Schiffe von der Solidaritätsfunktion der Pools profitieren.

Des Weiteren hat die HANSA TREUHAND maßgeblich an der Gründung der „Containership Association“ (CSA) mitgewirkt. Hierbei handelt es sich um einen Solidaritätsfonds für Schiffe der Größenklassen von 1.000 TEU bis 2.100 TEU, dem zum 31. März 2011 insgesamt 116 Schiffe von 20 Reedereien angehören. Auch diese Einrichtung zeigte in der Krise stabilisierende Wirkung und unterstützte zahlreiche Schiffe.

Charter-Ausfall-Pool

In der internationalen Seeschifffahrt ist es üblich, gegen technisch bedingte Charterausfälle entsprechende Vorsorge zu treffen. Meistens geschieht dies über eine Versicherung. Die HANSA TREUHAND Gruppe hat einen anderen Weg des Risikoausgleiches für die ersten 104 Tage gesucht und 1993 einen eigenen Charter-Ausfall-Pool gegründet, in welchem ihre Flotte und die befreundeter Reedereien zusammengefasst sind. Besonders ist, dass hier nicht fortlaufend Beiträge erhoben werden, sondern nur tatsächliche Schadensfälle ab dem 15. bis zum 104. Tag (Selbstbehalt für die ersten 14 Tage) reguliert werden. Dies ist unter anderem deshalb sinnvoll, da die von dieser Reedergruppe betriebenen Schiffe im Durchschnitt jung sind und sich in einem sehr guten technischen Zustand befinden. Somit treten faktisch nur geringe Ausfallzeiten auf. Über diese erste Absicherung hinaus, hat sich die Gruppe 2006 entschlossen, für eine weitere Frist von 90 Tagen eine Loss-of-Hire Versicherung abzuschließen. Maßgeblich hierfür waren die teilweise langen Lieferzeiten für Groß-Ersatzteile und die eingeschränkte Verfügbarkeit von Reparaturdocks. Beides war der sehr guten Neubaukonjunktur der letzten Jahre geschuldet, als in Fernost viele Reparatur-Kapazitäten in Neubauplätze umgewandelt worden sind.

Für die HANSA TREUHAND Flotte bedeutet dieses Modell erfolgreich durchgeführtes Kostenmanagement.

Private Equity-Markt¹⁾

Marktentwicklung

Der Erfolg von Private Equity-Projekten ist eng mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung verbunden. Die stetige Erholung der Realwirtschaft und der Finanzmärkte im Jahr 2010 hatte dementsprechend einen positiven Einfluss auf die Private Equity-Branche. Nach den Tiefständen im Jahr 2009 hat sich vor allem das operative Geschäft der meisten Unternehmen deutlich verbessert, was auch zu einer Entspannung bei den Fremdkapitalgebern geführt hat. Die wirtschaftlichen Ergebnisse des Jahres 2010 liegen für die meisten Unternehmen über dem Vorjahresniveau. Die Renditen im Segment Buyout haben sich zwischenzeitlich ebenfalls erholt. Nach den deutlichen Abwertungen Ende 2008 und Anfang 2009 werden die bestehenden Portfolios wieder höher bewertet. Teilweise ist dies auf eine Stabilisierung der Realwirtschaft und teilweise auf den Anstieg der Bewertungen vergleichbarer börsennotierter Unternehmen zurückzuführen. Insbesondere der Mega-Buyout-Bereich, der die größten Abwertungen vornehmen musste, hat sich sehr schnell erholt.

Trotz der verbesserten allgemeinen Wirtschaftslage und der Entspannung an den internationalen Kapitalmärkten blieben die weltweiten Platzierungsaktivitäten („Fundraising“) schwach: Laut dem auf alternative Investments spezialisierten Analysehaus Preqin lag das globale Fundraising in 2010 mit 225,9 Mrd. USD ca. 16% unter dem Volumen des Vorjahres und damit auf dem niedrigsten Niveau seit 2004. Der deutsche Private Equity-Markt zeichnet ein ähnliches Bild: Die im Jahresverlauf neu eingeworbenen Mittel erreichten lediglich eine Höhe von 927 Mio. EUR – dies ist ein Rückgang um 13% gegenüber dem Vorjahr und der niedrigste Wert seit 1996. Auch das europäische Fundraising konnte die Talfahrt in 2010 nicht stoppen: Nachdem das Fundraisingvolumen im Jahr 2009 bereits 50% unter dem Vorjahreswert lag, entfielen in 2010 lediglich 50,2 Mrd. USD auf 122 Fonds, was einem weiteren Rückgang um ca. 39% entspricht. Das US-amerikanische Fundraising hielt in etwa das Vorjahresniveau: 242 Fonds sammelten Kapital i.H.v. 134,6 Mrd. USD ein. Auch das Fundraising der „Emerging Markets“ zeigte sich mit eingeworbenen 23,5 Mrd. USD (2009: 22,6 Mrd. USD) numerisch stabil; die Schwellenländer konnten allerdings ihren Anteil am globalen Fundraising aufgrund der Schwäche anderer Regionen auf 11% erhöhen.²⁾ Lateinamerika, angeführt von Brasilien, rückte in 2010 stärker in den Fokus der Investoren. Verbesserte politische und ökonomische Rahmenbedingungen versprechen auch hier langfristig die Realisierbarkeit lukrativer Engagements. Dieses Interesse ging nicht zu Lasten „Emerging Asias“, das seinen Status als bevorzugte Investitions-Destination behaupten konnte: 64% der im Segment „Emerging Markets“ investierten Dollar flossen in diese Region.

¹⁾ In den nachfolgenden Ausführungen wurde vor allem auf Marktstudien von Preqin Ltd. und des Bundesverbandes deutscher Kapitalbeteiligungsgesellschaften (BVK) e.V. Bezug genommen.

²⁾ EMPEA Emerging Markets Private Equity Association

Nicht nur in den Schwellenländern sondern weltweit haben sich die Investitionsaktivitäten deutlich erhöht. Die aktuelle Kombination steigender Investitionen bei geringerem Fundraising ist positiv zu beurteilen: Niedrige Volumina an neu eingesammeltem Kapital verbunden mit einer regen Investitionsaktivität führen zum Rückgang des Kapitalüberhangs, der im Moment noch eine der Sorgen der Branche ist, insbesondere im Mega-Buyout-Bereich.

In Deutschland wurden in 2010 insgesamt 4,44 Mrd. EUR investiert – rd. 59% mehr als 2009. Die Erholung hatte sich bereits zum Jahresende 2009 angedeutet und im Jahresverlauf 2010 fortgesetzt. Von den Rekordergebnissen der Boomjahre 2007 bzw. 2008 ist der Markt allerdings noch weit entfernt. Die Investitionen des Jahres 2010 entfielen vor allem auf Buyouts, die 57% der Investitionen ausmachten. Die bevorzugten Branchen der Investoren waren Industrieerzeugnisse (24%), Handel und Konsumgüter (23%) sowie Kommunikationstechnologie (20%). Auch die Zahl der durch Beteiligungskapital finanzierten Unternehmen erhöhte sich in 2010 und lag mit 1.382 ca. 8% über dem Vorjahreswert.

Obwohl die Eigenkapitalquoten weiterhin auf höherem Niveau als vor der Krise liegen, ist zudem ein leichter Zugang zu Fremdkapital spürbar. Die Besserung der Bewertungen und die Wiederbelebung der Kreditmärkte haben auch dazu geführt, dass erfolgreiche Verkäufe, wie z.B. der des Unternehmens Tommy Hilfiger, getätigt werden konnten.

Der „Private Equity Partners 1“

Der „Private Equity Partners 1“ wurde prospektgemäß zum 31.12.2007 geschlossen. Der Dachfonds investiert größtenteils in Europa und Nordamerika, wobei der Investitionsschwerpunkt auf den Branchen Dienstleistungen und Produktion liegt.

Die verbindlichen Investitionszusagen im „PEP1“ belaufen sich zurzeit auf rd. 32 Mio. EUR, dies entspricht ca. 85% des Fondsvolumens von 34,5 Mio. EUR. Damit wurde ein breit diversifiziertes Portfolio von 24 Zielfonds aufgebaut, über die der Anleger an ca. 250 Unternehmen beteiligt ist. 70% plus 5% Agio wurden bei den Investoren abgerufen und 24,13 Mio. EUR bisher von den Zielfonds in Unternehmen investiert. Insgesamt wurden 17 Beteiligungen wieder veräußert, 2 Beteiligungen mussten vollständig abgeschrieben werden. Die aus den „Exits“ erzielten Rückflüsse werden gemäß Beteiligungskonzept zunächst für weitere Kapitaleinlageverpflichtungen gegenüber den Zielfonds verwendet.

Fonds-Allokation „Private Equity Partners 1“

Zielfonds	Auflegungsjahr	Volumen	Fonds-Typ	Region	Währung	Beteiligung
AUCTUS II B GmbH & Co. KG	2007	38,6 Mio. EUR	BO	Europa	EUR	1.250.000,00
Bowmark Capital Partners IV, L.P.	2008	265 Mio. GBP	BO	Europa	GBP	700.000,00
Cape Natixis Due	2007	195 Mio. EUR	BO	Europa	EUR	1.250.000,00
CDH China Fund III, LP	2006	1,2 Mrd. USD	BO	Asien/Andere	USD	1.500.000,00
CDH SUPPLEMENTARY FUND III, LP	2006	400 Mio. USD	BO	Asien/Andere	USD	500.000,00
CVC European Equity Partners Tandem Fund (B), LP	2008	11 Mrd. EUR	BO	Europa	EUR	2.500.000,00
CVC European Equity Partners V	2006	4,123 Mrd. EUR	BO	Europa	EUR	1.000.000,00
DW Healthcare Partners II, LP	2006	162 Mio. USD	BO	USA/Amerika	USD	2.000.000,00
EOS Capital Partners IV, LP	2007	600 Mio. USD	BO	USA/Amerika	USD	2.000.000,00
Harvest Partners V, LP	2006	792,5 Mio. USD	BO	USA/Amerika	USD	2.000.000,00
Index Venture Growth I, L.P.	2008	406 Mio. EUR	VC	USA/Europa	EUR	1.000.000,00
Index Ventures IV (Jersey), LP	2006	355 Mio. EUR	VC	Europa	EUR	500.000,00
Mid Europa Fund III, LP	2007	1,53 Mrd. EUR	BO	Europa	EUR	3.000.000,00
Millenium Technology II	2010	280 Mio. USD	VC	USA/Amerika	USD	2.000.000,00
New Venture Partners IV, LP	2005	264 Mio. USD	VC	USA/Amerika	USD	500.000,00
Pátria – Brazilian Private Equity Fund III, LP	2007	625 Mio. USD	BO	Asien/Andere	USD	1.000.000,00
Platinum Equity Capital Partners II, LP	2007	2,639 Mrd. USD	BO	USA/Amerika	USD	2.000.000,00
Prime Technology Ventures IIIb, CV	2007	60 Mio. EUR	VC	Europa	EUR	2.000.000,00
Riverside Capital Appreciation Fund V, LP	2008	900 Mio. USD	BO	USA/Amerika	USD	2.000.000,00
Sterling Capital Partners III, LP	2007	1 Mrd. USD	BO	USA/Amerika	USD	2.000.000,00
TCV VII	2007	3 Mrd. USD	VC	USA/Amerika	USD	3.000.000,00
Waterland Private Equity Fund III B.V.	2006	404 Mio. EUR	BO	Europa	EUR	500.000,00
Waterland Private Equity Fund IV C.V.	2008	650 Mio. EUR	BO	Europa	EUR	2.000.000,00
Xenon Private Equity V	2009	150 Mio. EUR	BO	Europa	EUR	1.000.000,00

BO = Buyout
VC = Venture Capital

Der „Private Equity Partners 2“ – Asien/Pazifik

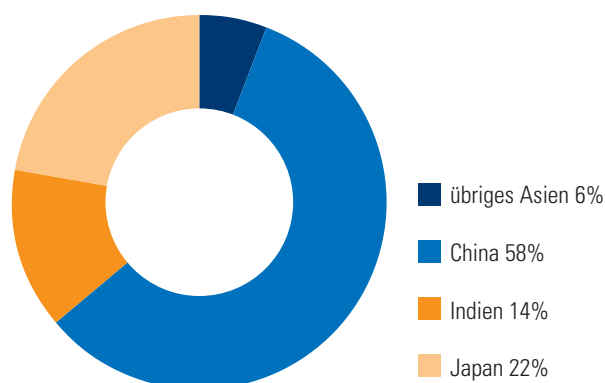
Der „Private Equity Partners 2“ wurde prospektgemäß zum 31.12.2010 mit einem Gesamtkapital i.H.v. 14,955 Mio. USD (exkl. Agio) geschlossen. Der „PEP2“ hat 13,5 Mio. USD des eingeworbenen Kapitals in den Dachfonds Adveq Asia II C.V. investiert. Insgesamt hatte der Adveq Asia II bei Fondsschließung eine Größe von rd. 181,3 Mio. USD erreicht. Das Kapital soll zu ca. 50% in China, ca. 25% in Indien und ca. 25% in Japan und Australien investiert werden.

Der „PEP2“ ist über den Adveq Asia II mittelbar bereits an über 80 Unternehmen beteiligt, die sich in unterschiedlichen Stadien ihrer Entwicklung befinden und damit eine ausgewogene Investitionsbalance gewährleisten. Ca. 27% sind Unternehmen der Handelsbranche, weitere Schwerpunkte bilden die Industriezweige Dienstleistungen und Konsumgüter sowie Kommunikation und Informationstechnologie.

Die Investitionsstrategie des „PEP2“ ist auf das Wachstum der Binnenmärkte des asiatisch-pazifischen Raums ausgerichtet. Diese Märkte,

allen voran China und Indien, haben in den letzten Jahren ein beispielloses Wachstum erlebt. Struktureller Wandel, insbesondere die fortschreitende Privatisierung ehemals staatlicher Betriebe, verbunden mit einer wachsenden Mittelschicht haben die Voraussetzungen für einen

Adveq Asia II: Kapitalzusagen und Allokation zum 31.12.2010 nach Regionen



Private Equity-Markt

Private Equity-Markt geschaffen. Zunehmende Urbanisierung, das nachhaltige Streben nach Prosperität, ein steigendes Bildungsniveau sowie die Motivation, die Entwicklungslücke zu westlichen Ländern zu schließen, lassen auch künftig auf überdurchschnittliche Wachstumsquoten schließen. So erwartet der Internationale Währungsfonds (IWF) für 2011 ein chinesisches Wirtschaftswachstum i.H.v. 9,5%. Auch die wirtschaftlichen Aussichten Indiens sind mit +7,8% weiterhin sehr positiv.

Ausblick

Die Private Equity-Branche hat sich im vergangenen Jahr spürbar erholt. In den ersten Monaten des Jahres 2011 setzte sich die Belegung des Marktes fort und deutet auf einen weiteren positiven Jahresverlauf hin.

Laut einer Studie der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers AG (PwC) hat die Private Equity-Branche die Finanzkrise besser und mit weitaus geringeren Änderungen am Geschäftsmodell gemeistert als erwartet. Knapp die Hälfte der im Rahmen des „Private Equity Trend Report 2011“ befragten 200 internationalen Gesellschaften gaben an, im abgelaufenen Jahr mehr investiert zu haben als in 2009, während nicht einmal jede fünfte ihr Engagement zurückgefahren hat. Für das laufende Jahr planen sieben von zehn Finanzinvestoren höhere Neuinvestitionen; bei den deutschen Befragten sind es sogar über 80%. Mehr als die Hälfte der Befragten hält die Rahmenbedingungen in der Bundesrepublik für gut oder sehr gut, nur 15% bewerten sie als schlecht oder sogar sehr schlecht. Noch 2008 überwogen die negativen Einschätzungen. Innerhalb weniger

Jahre ist es Deutschland damit gelungen, seine Bedeutung als Investitionsstandort für Beteiligungskapital ins Positive zu wenden.

Das Investitionsgebiet „Emerging Markets“ gilt auch künftig als erfolgversprechend und wird von vielen Investoren für 2011 favorisiert.

Generell ist das Marktumfeld für neue Investitionen weiterhin günstig. Mit der Erholung der Realwirtschaft sind die Bewertungen der potenziellen Zielunternehmen zwar wieder gestiegen, sind aber immer noch als attraktiv zu beurteilen. Da sich beide Private Equity-Fonds der HANSA TREUHAND in der Investitionsphase befinden, profitieren die Zeichner von den angepassten Unternehmensbewertungen und daraus resultierenden Chancen günstiger Investments.



Flugzeugmarkt ¹⁾

Marktentwicklung

Als Transportmittel ist das Flugzeug für Menschen und Güter nicht mehr wegzudenken. Reisen über 350 Kilometer sind mit dem Flugzeug, in der Gesamtbilanz betrachtet, ökonomisch wie ökologisch sinnvoller als mit jedem anderen Transportmittel für Passagiere.²⁾

In den zurückliegenden 30 Jahren ist der Luftverkehr im Durchschnitt um rd. 5% p.a. gewachsen. Dieses dynamische Wachstum der zivilen Luftfahrt wurde auch von immer wieder auftretenden volkswirtschaftlichen Krisen und einschneidenden Ereignissen, wie beispielsweise den Terroranschlägen vom 11. September 2001, den beiden Golfkriegen oder der Infektionskrankheit SARS, nicht aufgehalten.

Durch diese Ereignisse hervorgerufene Rückgänge bei den Passagierzahlen wurden regelmäßig durch ein überproportionales Wachstum in den Folgejahren kompensiert und hatten in der Vergangenheit keinen bleibenden negativen Einfluss auf den langfristigen Wachstumstrend.

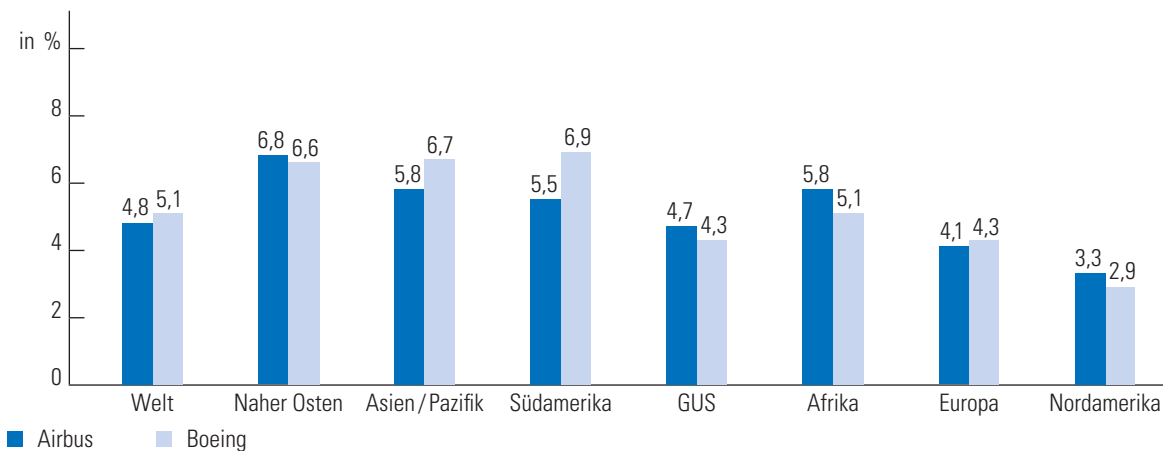
Die Anzeichen einer finanziellen Erholung nach der Bankenkrise in den Jahren 2008 bis 2009 haben sich in der Luftverkehrsindustrie bereits Ende des Jahres 2009 gezeigt. Die Bewegung aus der Rezession und hin zu einem erstarkenden Wirtschaftswachstum ging hauptsächlich von den Schwellenländern Asiens, des Nahen Ostens und Lateinamerikas aus und stärkte zunächst den Luftfrachttransport und dann den Passagierverkehr. Die International Air Transport Association (IATA) erwartet in ihrem Ausblick bis 2014, dass in der Region Asien/Pazifik die internationale Nachfrage der Passagiere um durchschnittlich 7,6% p.a. wachsen wird. Der Nahe Osten wird bis zu diesem Zeitpunkt mit durchschnittlich 9,4% p.a. der am schnellsten wachsende Markt sein.³⁾

Boeing prognostiziert für das Jahr 2030 ein Passagieraufkommen von über 13 Billionen Passagierkilometern. Als wichtigste Treiber für diesen Trend werden das wirtschaftliche Wachstum der Schwellenländer, der weiter voranschreitende Globalisierungsprozess, die stetige Liberalisierung des internationalen Luftverkehrsmarktes sowie eine steigende Nachfrage nach Flugreisen zu weiter entfernten Zielen gesehen.

Durch die erwähnte Liberalisierung des internationalen Luftverkehrsmarktes wurden und werden weitere internationale Routen freigegeben und Märkte für neue Marktteilnehmer erschlossen. So hat sich die Zahl der Non-Stop-Strecken auf den drei maßgeblichen Langstreckenrouten (Trans-Atlantik, Europa-Asien und Trans-Pazifik) in den letzten 20 Jahren verdoppelt und repräsentiert heute 70% des Langstreckenverkehrs. Airbus prognostiziert in seiner aktuellen Studie, dass bis zum Jahr 2028 rd. 400 zusätzliche Flugrouten auf diesen drei Langstrecken benötigt werden.

In erster Linie werden aufgrund des hohen Wachstumspotenzials im Mittleren Osten sowie dem asiatisch-pazifischen Raum Fluggesellschaften aus diesen Regionen von der Entwicklung profitieren. Es wird erwartet, dass sich das nationale Flugverkehrsaufkommen von China und Indien mehr als verfünffachen wird. Die Fluggesellschaften der Golfstaaten wie etwa der Vereinigten Arabischen Emirate haben ihr Streckennetz bereits frühzeitig auf die expandierenden Flugrouten zwischen Asien/Pazifik und anderen Regionen sowie innerhalb Asiens ausgerichtet.

Prognostiziertes durchschnittliches jährliches Luftverkehrswachstum 2010 bis 2030 (in RPK⁴⁾)



Quelle: Boeing Current Market Outlook 2011-2030; Airbus Global Market Forecast 2010-2029

¹⁾ In den nachfolgenden Ausführungen wurde vor allem auf Marktstudien von Airbus und Boeing Bezug genommen

²⁾ Wolfgang Mayrhofer, Lufthansa Magazin, 08/07, S. 40

³⁾ Centre for AsiaPacific Aviation, 15. Februar 2011; IATA vom 14. Februar 2011

⁴⁾ Revenue Passenger Kilometer: Anzahl der Passagiere multipliziert mit den von ihnen geflogenen Kilometer pro Jahr

Flugzeugmarkt

Ein Risiko für die Entwicklung des Luftverkehrs stellt der stark gestiegene Kerosinpreis dar. Viele Fluglinien verzeichnen aufgrund höherer Treibstoffausgaben sinkende Erträge. Um zumindest einen Teil der Mehrkosten zu kompensieren, werden bereits jetzt Kerosinzuschläge auf die Ticketpreise erhoben. Dies kann sich wiederum negativ auf die Nachfrage nach Transport auswirken.

Nachfrage nach Flugzeugen

Verschiedene Studien gehen davon aus, dass sich die Anzahl der Flugzeuge mit zwei Gangreihen (Widebodies) und einer Sitzplatzkapazität von über 200 Passagieren in den kommenden 20 Jahren mehr als verdoppeln wird. Die zunehmende Bedeutung der Großraumflugzeuge und die infolgedessen erwartete Ausweitung des Marktanteils entsprechender Flugzeugmodelle sind auf unterschiedliche Ursachen zurückzuführen. Ein wesentlicher Punkt sind die großen Entfernungen

im asiatisch-pazifischen Raum. Es wird prognostiziert, dass über 40% aller Widebodies in den kommenden 20 Jahren an Fluggesellschaften in Asien ausgeliefert werden. Insbesondere auf Verbindungen zwischen international bedeutenden Wirtschaftszentren sowie auf Routen zwischen den stetig wachsenden Mega-Städten der Schwellenländer kann der Einsatz größerer Flugzeuge nicht nur für eine Entlastung der Luftraumkapazitäten, sondern auch für eine höhere Wirtschaftlichkeit des Flugbetriebes bei gleichzeitiger Reduktion von Schadstoffemissionen sorgen. Nicht zuletzt aufgrund von Kapazitätsbegrenzungen am Boden und in der Luft können nur größer konzipierte Flugzeuge das prognostizierte Passagierwachstum von 5% p.a. bewältigen. Der Einsatz einer höheren Anzahl an Maschinen stellt keine Lösung dar. Auch Flughafenbetreiber richten daher ihre Ausrüstung, Gebäude und Betrieb auf größere Flugzeuge aus, die als Zukunft der Luftfahrt gesehen werden.





„Sky Cloud-A380“ und „Sky Cloud II-A380“

Ende 2009 hat die HANSA TREUHAND FINANCE mit dem „Sky Cloud-A380“ ihren ersten Flugzeugfonds angeboten. Anlass des Einstieges der HANSA TREUHAND in das Segment Flugzeugfonds war die Gelegenheit, den Anlegern mit dem Airbus A380, dem derzeit größten, modernsten und ökoeffizientesten Passagierflugzeug, ein absolutes „Premiumobjekt“ zur Investition anbieten zu können. Der Fonds wurde im November 2010 mit rd. 68,5 Mio. EUR (exkl. Agio) geschlossen. Im Anschluss folgte das Angebot des „Sky Cloud II-A380“ mit einem Zeichnungskapital von 42,5 Mio. EUR (exkl. Agio). Bereits Anfang 2011 wurde der Fonds geschlossen.

Aufgrund eines deutlich günstigeren Zwischenfinanzierungsdarlehens, das zur Übernahme des „Sky Cloud-A380“ in Anspruch genommen wurde, konnte eine höhere freie Liquidität als prospektiert aufgebaut werden. Hinsichtlich der Tilgung des Hypothekendarlehens sowie der Ausschüttungen ist der Fondsverlauf prospektgemäß. Auch der „Sky Cloud II-A380“ entwickelt sich entsprechend der prospektierten Werte.

Leasingnehmer des „Sky Cloud-A380“ und des „Sky Cloud II-A380“ ist die Fluglinie Emirates. Die Airline aus Dubai ist als schnell wachsende internationale Fluggesellschaft mit einer der jüngsten Flotten und weltweit über 400 Auszeichnungen für Qualität ein erstklassiger Partner.

Emirates weist eine beeindruckende Unternehmensgeschichte auf: Ungeachtet der zwischenzeitlich schwachen Marktphasen konnte

Emirates nach Abschluss des Geschäftsjahres 2010/2011 zum 23. Mal in Folge positive Ergebnisse präsentieren. Mit einem Gewinn i.H.v. 1,6 Mrd. USD übertraf die Emirates-Gruppe den Vorjahreswert um knapp 43%. Das „Sky Cloud-A380“-Duo fügt sich optimal in die Qualitäts- und Wachstumsstrategie von Emirates ein. Daher hat sich Emirates die Verfügbarkeit der Flugzeuge über einen Zeitraum von 18 bzw. 14 Jahren vertraglich zusichern lassen, was für den Anleger „ein weit über der Norm liegendes Maß an Sicherheit“¹⁾ bietet.

Die mittlerweile 236 Bestellungen für den Airbus A380 bestätigen die Marktakzeptanz des Flugzeugs. Es wird einige Jahre bis hin zu einem Jahrzehnt dauern, die vorliegenden Bestellungen abzuarbeiten, daher stellt ein Airbus A380 ein auf absehbare Zeit knappes Gut dar.

Projekte 2011

Nach der erfolgreichen Platzierung des „Sky Cloud-A380“ und des „Sky Cloud II-A380“ hat die HANSA TREUHAND FINANCE Mitte Mai 2011 ihren dritten Flugzeugfonds, den „Sky Cloud III-A380“, zur Zeichnung angeboten. Langfristiger Leasingnehmer ist erneut die Fluglinie Emirates. Der Fonds wurde bereits im September mit einem Eigenkapital von rd. 61 Mio. EUR (exkl. Agio) geschlossen. Voraussichtlich im Oktober startet der „Sky Cloud IV-A380“. In seinen Eckdaten wird dieses Beteiligungsangebot weitgehend der Konzeption des „Sky Cloud III-A380“ entsprechen.

¹⁾ FondsMedia FondsPortrait „Sky Cloud-A380“, S. 18

Partner der HANSA TREUHAND

Durch Zuverlässigkeit und Vertrauen hat sich die HANSA TREUHAND in der Industrie über viele Jahre einen sehr guten Namen erarbeitet. Internationale Verbindungen in der Schifffahrt, zu den Werften, den Fluggesellschaften, Investmenthäusern und der Finanzwelt sind die Grundlagen der erfolgreichen Geschäftspolitik. Langfristige Partnerschaften begründen die Basis für zukünftiges Wachstum.

Die Reedereien

In diesen Unternehmen wird das technische und nautische Management der Schiffe durchgeführt. Die HANSA TREUHAND ist über ihren Gesellschafter u.a. an der LEONHARDT & BLUMBERG SCHIFFAHRTS-GESELLSCHAFT (L&BS) beteiligt. Die von der HANSA TREUHAND finanzierte Flotte der L&BS besteht derzeit aus 28 modernen Hochseeschiffen.

Mit den noch zur Ablieferung und Übernahme stehenden Schiffen umfasst die Flotte der Tochtergesellschaft HANSA SHIPPING GmbH & Co. KG, Hamburg, insgesamt 47 Schiffe.

Die Werften

Entscheidend für die Rentabilität der Schiffe ist, dass die Werften neueste Technologien zu günstigen Herstellkosten bieten. Da die Inhaber der HANSA TREUHAND Experten mit langjähriger Erfahrung

in der Schifffahrtsindustrie sind, können sich die Kapitalanleger auf ihre Auswahl verlassen. In diesem Sinne arbeitet die HANSA TREUHAND mit den technologisch führenden Werften in Deutschland, Polen, Korea und China zusammen. Erfahrene Bauaufsichten stellen in enger Zusammenarbeit mit der Klassifikationsgesellschaft, beispielsweise dem Germanischen Lloyd, sicher, dass die Schiffe in erstklassiger Bauausführung abgeliefert werden.

Die Banken

Die Fondsobjekte der HANSA TREUHAND sind konservativ finanziert. So wurde auf die risikoerhöhende Beimischung von Fremdwährungen – wie japanische YEN – zum Zweck der Zinsersparnis verzichtet. Zudem haben die Objekte eine vergleichsweise hohe Eigenkapitalausstattung. Das Fremdkapital gewähren Großbanken, Schiffshypothekenbanken sowie die Landesbanken der Küstenländer. Aufgrund der soliden Finanzierungsstruktur, der hohen Ertragskraft und der erheblichen Sondertilgungen räumen die Finanzinstitute der HANSA TREUHAND-Flotte günstige Konditionen ein. Diese langjährig aufgebaute Vertrauensbasis kommt durch niedrige Kreditkosten allen Kapitalanlegern direkt zugute.

Die Versicherer

Nichts auf dem Globus ist ohne Risiko, auch nicht der Betrieb von Schiffen. Darum arbeitet die HANSA TREUHAND mit namhaften



Versicherungsgesellschaften und internationalen Versicherungskonsortien zusammen, die im Falle eines Falles eintretende Schäden ausgleichen. Bestes Beispiel hierfür ist der Totalverlust des MS »MERKUR DELTA« im Juni 2006. Innerhalb von nur sechs Wochen hatten die Versicherer die Kasko-Deckung von ca. 37 Mio. EUR ausgezahlt. Mit Blick auf die große und moderne Flotte der HANSA TREUHAND sowie den bisher niedrigen Schadensverlauf gewähren die Versicherer vergleichsweise günstige Konditionen. Dieses wirkt sich zusätzlich positiv auf die Betriebsergebnisse der Schiffe und damit den Anlageerfolg aus.

Die Charterer/Leasingnehmer

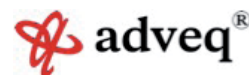
Die HANSA TREUHAND ist in der Schifffahrt dafür bekannt, dass sie stets nach den Grundsätzen unternehmerischer Vorsicht handelt. Daher werden Neubaufträge nur erteilt, wenn ein mittelfristiger Chartereinsatz und – daraus resultierend – ein schneller Fremdmittelabbau sowie angemessene Ausschüttungen an die Gesellschafter/Zeichner weitgehend sicher erscheinen. Mit vielen Charterern hat die wechselseitige Zuverlässigkeit und Vertragstreue zu einer langfristigen Zusammenarbeit geführt. Teilweise werden Schiffe bereits vor Auftragsvergabe in mehrjährige Zeitchartern von führenden Containerlinien aufgenommen. Überwiegend handelt es sich um große, erstklassige Reedereien, die neben ihren eigenen Schiffen auch Schiffe auf Zeitcharterbasis einsetzen. Dadurch können sie ihre weltweiten Liniendienste mit modernster Tonnage betreiben. Gute Vercharterung ist Voraussetzung für den rentablen Einsatz der Schiffe. Die langfristige Zusammenarbeit mit namhaften Schifffahrtlinien beweist die Attraktivität der HANSA TREUHAND-Flotte auf den internationalen Schifffahrtmärkten.

Mit der Fluglinie Emirates als Leasingnehmer des ersten Flugzeugfonds, den die HANSA TREUHAND zur Beteiligung angeboten hat, wurde ebenfalls ein Partner gewählt, der sich durch ein hervorragendes strategisches Konzept, ausdrückliche Qualitätsorientierung und konsequentes Kostenmanagement eine führende Position im Flugverkehrsmarkt erarbeitet hat.

Die Investmenthäuser

Zur Erweiterung des Spektrums der Beteiligungsangebote im Bereich Alternative Investments, insbesondere der Emission der beiden Private Equity Fonds, hat sich die HANSA TREUHAND Finance ebenfalls die Kooperation außerordentlich erfahrener und kompetenter Partner gesichert. So obliegt das Management des „Private Equity Partners 1“ der Feri Institutional Advisors GmbH, dem führenden unabhängigen Vermögensberater, insbesondere für institutionelle Investoren im deutschsprachigen Raum. Fondsmanager des auf die asiatischen Wachstumsmärkte ausgerichteten „Private Equity Partners 2“ ist das Schweizer Investmenthaus Adveq. Der in Europa führende Investmentmanager verfügt über eine Vielzahl erfahrener international

tätiger Fondsmanager, ein außerordentlich wirksames Netzwerk und erstklassige Kontakte zu öffentlichen Stellen und der Industrie im asiatisch-pazifischen Raum.



Stärkere Regulierung des Finanzmarktes

Als Reaktion auf die Finanzmarktkrise wurden sowohl auf nationaler wie auf europäischer Ebene Gesetze zur stärkeren Kontrolle des Kapitalmarktes und seiner Akteure sowie zur Verbesserung des Anlegerschutzes erarbeitet. Die Entwürfe wurden im Vorfeld kontrovers diskutiert: Mehr Bürokratie, weniger Flexibilität und höhere Kosten waren die Hauptkritikpunkte. Mittlerweile sind entsprechende Gesetze auf den Weg gebracht, so dass zukünftig auch der Bereich geschlossener Beteiligungen einer erheblichen Regulierung unterworfen sein wird.

Am 30. April 2009 hat die europäische Kommission den **Richtlinienentwurf zur Aufsicht alternativer Investmentfonds-Manager („AIFM“)** veröffentlicht. Die Richtlinie sieht umfassende Zulassungs-, Verhaltens- und Transparenzanforderungen jetzt auch für die Initiatoren von geschlossenen Fonds vor. Hierzu gehören insbesondere eine adäquate Eigenkapitalausstattung, die Einführung eines Risikomanagements, die Pflicht zur jährlichen Bewertung der Fonds, die Sicherung der Anlegergelder auf dem Konto einer unabhängigen Verwahrstelle sowie umfangreiche Informations- und Berichtspflichten gegenüber Anlegern und Aufsichtsbehörden, wie z.B. die Veröffentlichung eines geprüften Jahresberichts sowie die umfassende Erläuterung der Risiken der Investition.

Nach langwierigen Verhandlungen wurde der Richtlinienentwurf am 11. November 2010 im europäischen Parlament verabschiedet. Die formale Zustimmung des Rates erfolgte am 27. Mai 2011. Die nationalen Gesetzgeber haben nun zwei Jahre Zeit, die Regelungen in nationales Recht umzusetzen.

Die Finanzmarktkrise hat auch bei der Beratung der Käufer von Finanzmarktprodukten vermeintliche Defizite offen gelegt. Aufgrund dessen hat der Bundestag am 11. Februar 2011 den Entwurf des Gesetzes zur Stärkung des **Anlegerschutzes und Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Kapitalmarktes** (Anlegerschutzverbesserungsgesetz) beschlossen, den der Bundesrat mittlerweile abschließend gebilligt hat.

Im Jahr 2012 wird es mit dem **Finanzanlagenvermittler- und Vermögensanlagenrecht** eine weitere Regulierung für die Vermittlung geschlossener Fonds durch freie Vermittler geben, die mehr Transparenz und Verbraucherschutz schaffen soll.

Die Gesetze sehen vor, dass die rd. 300.000 Bankberater in einer zentralen Datei bei der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) gespeichert werden. Bei Fehlberatung drohen den Banken Bußgelder, den Beratern sogar Berufsverbot von bis zu zwei Jahren.

Die Regelungen gelten nicht für freie Finanzberater, diese werden künftig von den Gewerbeaufsichtsämtern kontrolliert. So müssen die freien Finanzvermittler eine Sachkundeprüfung sowie eine Berufshaftpflichtversicherung vorweisen und weitere Beratungs-, Dokumentations- und Informationspflichten erfüllen, die sie an das Niveau der Pflichten der Bankberater heranbringen sollen.

Verbraucher sollen zudem vor dem Kauf eines Finanzproduktes einen kurzen, verständlichen „Beipackzettel“ erhalten, der die Risiken, Erträge und Kosten eines Anlageproduktes klar beschreibt und so die Produkte verschiedener Anbieter vergleichbar macht. Banken sind bereits seit dem 1. Januar 2010 verpflichtet, Privatanlegern ein Protokoll auszuhändigen, das den Inhalt jeder Anlageberatung nachvollziehbar zusammenfasst.

Entwicklung der Märkte und Projektplanung der HANSA TREUHAND

Wie in dieser Leistungsbilanz beschrieben ist der voraussichtliche Verlauf der Schifffahrtsmärkte in 2011 uneinheitlich: Tanker und Bulker haben mit hohen Bunkerkosten und Überkapazitäten zu kämpfen, die das Rateniveau und die Erträge niedrig halten. Der Containermarkt entwickelte sich zu Beginn des Jahres positiv. Seit Jahresmitte sind die Charraten um durchschnittlich ca. 20% zurückgegangen. Abhängig vom weiteren Jahresverlauf, plant die HANSA TREUHAND, in 2011 erstmals seit drei Jahren wieder einen Schiffsfonds anzubieten.

Flugzeugfonds erfreuen sich bei den Anlegern großer Beliebtheit. Das stetig steigende Passagieraufkommen und die Möglichkeit langfristiger Leasingverträge machen Flugzeuge zu einem attraktiven Investment. Die Verfügbarkeit interessanter Flugzeuge ist begrenzt, daher ist für einen Initiator der Zugang z.B. zu einem A380 nicht selbstverständlich. Wir freuen uns, mit weiteren A380ern die „Sky Cloud“-Serie fortzusetzen und unseren Anlegern noch in diesem Jahr zwei weitere Flugzeugfonds anzubieten. Leasingnehmer ist die renommierte Fluggesellschaft Emirates, die aktuell einen Gewinn i.H.v. 1,5 Mrd. USD für das Jahr 2010/2011 gemeldet hat (Gewinn der Emirates-Gruppe: 1,6 Mrd. USD).

Im Bereich Private Equity sind kurz- und mittelfristig keine weiteren Investments geplant. Die beiden Private Equity-Fonds des Hauses befinden sich noch in der Investitionsphase, gemäß der J-Kurve bedeutet dies typischerweise, dass sich ein deutlicher Aufwärtstrend erst nach drei bis vier Jahren einstellt. Dass die erwarteten Renditen erzielt werden können, sollen die Fonds in den nächsten Jahren beweisen, um das Vertrauen der Anleger zu bestätigen und neue Investoren zu überzeugen.



Im laufenden Management befindliche Fonds

Sky Cloud-A380	42
Sky Cloud II-A380	43



SKY CLOUD – A380

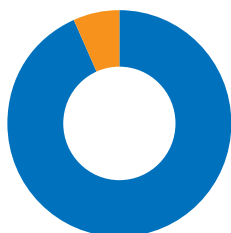
Flugzeug

Flugzeugtyp	Airbus A380-800
Flugzeugseriennummer	MSN 025
Flugzeugkennung	A6 – EDH
Auslieferung	Januar 2010
Beschäftigung	Leasingvertrag mit Emirates Airlines
Gesamtlänge	73,0 m
Flügelspannweite	79,8 m
Reisegeschwindigkeit	max. 0,89 Mach
Flughöhe	max. 13.100 m
Reichweite	max. 15.200 km
Passagierzahl	max. 825 max. 489 (Emirates 3-Klassen-Konfiguration)
Triebwerke	4 Engine Alliance GP7270



Flugrouten der Emirates A380-Flotte

Das Flugzeug der Beteiligungsgesellschaft ist in den Vereinigten Arabischen Emiraten unter dem Kennzeichen A6-EDH registriert. Emirates setzt den Airbus A380 vornehmlich auf Strecken von Dubai nach Europa sowie zu Flügen nach Asien ein. Im Juni 2011 hat das Flugzeug bereits seinen eintausendsten Flug absolvieren können. Insgesamt war der Airbus A380 seit seiner Auslieferung knapp 6.500 Stunden in der Luft. Die durchschnittliche Fluglänge lag damit bisher bei ungefähr sechseinhalb Stunden pro Flug. Dies ist für ein Langstreckenflugzeug wie den Airbus A380 ein vergleichsweise geringer Wert. Bei der im Mai 2011 durchgeführten ersten Inspektion des Flugzeuges und der dazugehörigen technischen Unterlagen wurde der einwandfreie Zustand des Flugzeuges festgestellt. Leasingraten sowie Zins und Tilgung des Darlehens sind langfristig fixiert. Entsprechend wird von einem planmäßigen Verlauf der Beteiligung ausgegangen.



■ Ausschüttung 7%
■ Kapitalbindung 98%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 68.350	68.525	
Fremdkapital	TEUR 88.634	88.634	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 156.984	157.159	175

Ausschüttungen	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR 0	0	
Berichtsjahr 2010	TEUR 3.845	2.538 ¹⁾	
Gesamt	TEUR 3.845	2.538	-1.307
	Prozent 7,25	7,25	0

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TEUR 1.978	2.228	250

Jahrestilgung	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TUSD 6.185	6.185	0

Hypothekenstand	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TUSD 122.157	122.157	0

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	0 ²⁾
Ausschüttungen	EUR	7.250 ¹⁾
Kapitalbindung	EUR	-97.750

¹⁾ Zeitanteilig je nach Beitritts- und Einzahlungsdatum

²⁾ Noch keine Vorlage steuerlicher Ergebnisse

SKY CLOUD II – A380

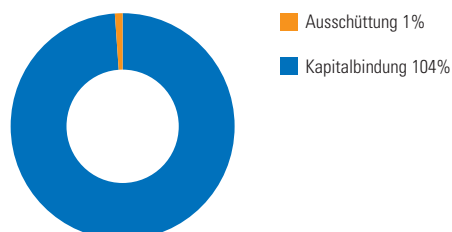
Flugzeug

Flugzeugtyp	Airbus A380-800
Flugzeugseriennummer	MSN 017
Flugzeugkennung	A6 – EDE
Auslieferung	Dezember 2010
Beschäftigung	Leasingvertrag mit Emirates Airlines
Gesamtlänge	73,0 m
Flügelspannweite	79,8 m
Reisegeschwindigkeit	max. 0,89 Mach
Flughöhe	max. 13.100 m
Reichweite	max. 15.200 km
Passagierzahl	max. 825 max. 489 (Emirates 3-Klassen-Konfiguration)
Triebwerke	4 Engine Alliance GP7270



Flugrouten der Emirates A380-Flotte

Das Flugzeug der Beteiligungsgesellschaft ist in den Vereinigten Arabischen Emiraten unter dem Kennzeichen A6-EDE registriert. Emirates setzt den Airbus A380 vornehmlich auf Strecken von Dubai nach Europa sowie zu Flügen nach Asien ein. Bis Ende Mai 2011 hat das Flugzeug bereits mehr als 1.150 Flüge erfolgreich absolviert. Dabei war der Airbus A380 etwa 9.200 Stunden in der Luft. Die durchschnittliche Fluglänge lag damit bisher bei etwa acht Stunden pro Flug – für ein Langstreckenflugzeug wie den Airbus A380 ein üblicher Wert. Im April 2011 wurde der erste größere Wartungsvorgang am Flugzeug der Beteiligungsgesellschaft, ein so genannter C-Check, vorgenommen. Dieser ist laut Wartungsprogramm des Leasingnehmers alle 24 Monate durchzuführen. Während des C-Checks erfolgte auch eine Inspektion des Flugzeuges sowie der technischen Unterlagen. Das Flugzeug zeigte sich dabei in einwandfreiem Zustand. Leasingraten sowie Zins und Tilgung des Darlehens sind langfristig fixiert. Entsprechend wird von einem planmäßigen Verlauf der Beteiligung ausgegangen.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 42.550	42.795	
Fremdkapital	TEUR 97.692	97.692	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 140.242	140.487	245

Ausschüttungen	Prospekt	Ist	Abweichung
Berichtsjahr 2010	TEUR 25	25 ¹⁾	
Gesamt	TEUR 25	25	0
	Prozent 8,25	8,25	0

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TEUR 1.126	1.800	674

Jahrestilgung	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TUSD 0	0	0

Hypothekenstand	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TUSD 135.000	135.000	0

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010	Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	0 ²⁾	
Ausschüttungen	EUR	688 ¹⁾	
Kapitalbindung	EUR	-104.312	

¹⁾ Zeitanfällig je nach Beitritts- und Einzahlungsdatum, Auszahlung Dezember 2011

²⁾ Noch keine Vorlage steuerlicher Ergebnisse

Wirtschaftliche Darstellung der öffentlich platzierten Schiffsfonds der HANSA TREUHAND Schiffsbeteiligungs GmbH & Co. KG in alphabetischer Reihenfolge (siehe auch S. 20)

Hinweis:

Die angegebenen Unterschiedsbeträge beziehen sich auf das Seeschiff, da mögliche Unterschiedsbeträge für das Darlehen jedes Jahr in Abhängigkeit der Tilgung ratiertlich aufzulösen sind. Angegeben werden nur die durch die Betriebsprüfung bis 31.12.2010 bestätigten Unterschiedsbeträge.



Im laufenden Management befindliche Fonds

(Bei den mit * gekennzeichneten Schiffen erfolgten im Jahr 2010 Betriebsfortführungskonzepte mit zusätzlicher Kapitaleinzahlung.)

»HT-FLOTTENFONDS I« *	47	MS »HANSA CENTURY«	73	MS »HS BIZET«	99
»HT-FLOTTENFONDS II« *	48	MS »HANSA COMMODORE«	74	MS »HS CARIBE«	100
»HT-FLOTTENFONDS III«	49	MS »HANSA CONSTITUTION«	75	MT »HS CARMEN«	101
»HT-FLOTTENFONDS IV«	50	MS »HANSA HAMBURG« (verkauft 2011)	76	MS »HS CHALLENGER«	102
»HT-FLOTTENFONDS V«	51	MS »HANSA INDIA«	77	MS »HS COLON«	103
»HT-TWINFONDS«	52	MS »HANSA KRISTIANSAND« *	78	MS »HS DISCOVERER«	104
MS »BELLA« *	53	MS »HANSA LIBERTY«	79	MT »HS ELEKTRA«	105
MS »BONNY« *	54	MS »HANSA LONDON« *	80	MS »HS HUMBOLDT«	106
MS »BRAVO« *	55	MS »HANSA LÜBECK«	81	MS »HS LIVINGSTONE«	107
MS »CHAMPION«	56	MS »HANSA NARVIK«	82	MT »HS MEDEA«	108
MS »CHIEF« *	57	MS »HANSA NORDBURG«	83	MS »HS MOZART«	109
MS »FLOTTBEK«	58	MS »HANSA OLDENBURG«	84	MS »HS OCEANO«	110
MS »GLORY«	59	MS »HANSA OSLO« (verkauft 2011)	85	MS »HS ONORE«	111
MS »HANSA AALESUND«	60	MS »HANSA PACIFIC«	86	MS »HS SCOTT«	112
MS »HANSA AFRICA«	61	MS »HANSA RIGA«	87	MT »HS TOSCA«	113
MS »HANSA ARENDAL« *	62	MS »HANSA ROSTOCK« *	88	MS »LÜTJENBURG«	114
MS »HANSA ATLANTIC«	63	MS »HANSA STETTIN« (verkauft 2011)	89	MS »MASTER«	115
MS »HANSA BERLIN« *	64	MS »HANSA STOCKHOLM«	90	MS »MENTOR« *	116
MS »HANSA BRANDENBURG« *	65	MS »HANSA TRONDHEIM«	91	MS »MERKUR BAY«	117
MS »HANSA BREMEN«	66	MS »HANSA VICTORY«	92	MS »MERKUR BEACH« *	118
MS »HANSA CALEDONIA«	67	MS »HANSA VISBY«	93	MS »MERKUR BRIDGE« *	119
MS »HANSA CALYPSO« *	68	MS »HANSA WISMAR« *	94	MS »PRIMUS«	120
MS »HANSA CASTELLA«	69	MT »HS ALCINA«	95	MS »RISSEN«	121
MS »HANSA CATALINA«	70	MS »HS BACH«	96		
MS »HANSA CENTAUR«	71	MS »HS BEETHOVEN«	97	LEISTUNGSBILANZ 2010	
MS »HANSA CENTURION« *	72	MS »HS BERLIOZ«	98	ZUSAMMENFASSUNG	122

Aufgrund der negativen Marktentwicklung in der Containerschiffahrt seit dem vierten Quartal 2008 haben sich die Chartersituation und das Charterverhalten der Linienreedereien in den Jahren 2009 und 2010 deutlich verändert. Bei Anschlussbeschäftigungen waren Zeiträume von min. 30 bis max. 365 Tagen häufiger die Regel, vereinzelt sind es sogar nur wenige Tage gewesen. In einigen Fällen war es nicht möglich, eine direkte Anschlussbeschäftigung zu schließen. Hier kommt der Pooleinbindung der HANSA TREUHAND Fondsschiffe eine existenzielle Bedeutung zu, da unabhängig von einer Beschäftigung

der einzelnen Schiffe durch die Poolmitgliedschaft Erlöse erzielt werden. Aktuell (Stand September 2011) sind von den im Management befindlichen 69 Schiffen 2 ohne Beschäftigung.

Da die Auswirkungen der kritischen Marktentwicklung auch in 2010 noch spürbar waren, wurden zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes bei insgesamt 18 Fonds zusammen mit den Gesellschaftern Betriebsfortführungskonzepte mit freiwilliger Teilnahme beschlossen und erfolgreich umgesetzt.

Fonds	TEU	Altkapital in TEUR	Neu-Kapital in TEUR	Neu-Kapital in %	Einzahlung 2010	Einzahlung 2011
MS »HANSA BERLIN«	1.000	9.075	1.089	12,00%	12,00%	0,00%
MS »HANSA LONDON«	1.000	10.405	1.665	16,00%	16,00%	0,00%
MS »HANSA ROSTOCK«	1.000	10.839	1.301	12,00%	12,00%	0,00%
MS »HANSA WISMAR«	1.000	8.820	1.588	18,00%	10,00%	8,00%
MS »MERKUR BRIDGE«	1.000	10.430	2.086	20,00%	17,00%	3,00%
MS »HANSA ARENDAL«	1.550	10.400	1.768	17,00%	7,00%	10,00%
MS »HANSA KRISTIANSAND«	1.550	9.860	2.366	24,00%	12,00%	12,00%
MS »MERKUR BEACH«	1.600	15.289	2.293	15,00%	10,00%	5,00%
MS »HANSA CALYPSO«	1.600	14.664	3.666	25,00%	10,00%	15,00%
MS »HANSA CENTURION«	1.600	14.664	3.671	25,00%	7,00%	18,00%
MS »HANSA BRANDENBURG«	1.700	6.565*	919	14,00%	14,00%	0,00%
MS »BELLA«	2.700	14.853	4.159	28,00%	20,00%	8,00%
MS »BONNY«	2.700	14.819	3.705	25,00%	20,00%	5,00%
MS »BRAVO«	2.700	15.390	3.848	25,00%	20,00%	5,00%
MS »CHIEF«	2.700	15.635	4.378	28,00%	20,00%	8,00%
MS »MENTOR«	2.700	9.235*	2.493	27,00%	20,00%	7,00%
»HT-FLOTTENFONDS I«		18.030	2.524	14,00%	14,00%	0,00%
»HT-FLOTTENFONDS II«		61.000	8.540	14,00%	9,00%	5,00%
Summe TEUR			52.058			

* Kapitalanteile bezogen auf Direktbeteiligte, Rest erfolgt durch den »HT-FLOTTENFONDS I«



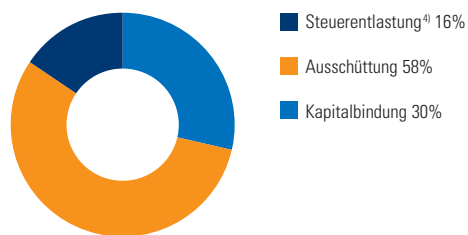


Vollcontainerschiffe

- MS »HS CARIBE«
Containerkapazität: 4.389 TEU
- MS »MENTOR«
Containerkapazität: 2.672 TEU
- MS »HANSA BRANDENBURG«
Containerkapazität: 1.740 TEU



Bei der HANSA TREUHAND Beteiligungsfonds I GmbH & Co. KG handelt es sich um eine kommanditistische Beteiligung, die sich als sogenannter Dachfonds an den o.g. drei Einzelschiffen mit einem Eigenkapital von 18.030 TEUR beteiligt hat. Prospektiert war ein Gesamtkapital zwischen 9.000 TEUR und max. 36.000 TEUR. Das restliche Eigenkapital haben Anleger direkt gezeichnet. Hinsichtlich des wirtschaftlichen und steuerlichen Verlaufs der drei Ein-Schiffsgesellschaften verweisen wir auf die jeweiligen Einzeldarstellungen. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis 2004. Nach erfolgter Betriebsprüfung aller drei Dachfondsschiffe ergibt sich ein endgültiger Unterschiedsbetrag von ca. -15,22%. Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise insbesondere der Jahre 2009 und 2010 haben die Gesellschafter in 2010 zur Sicherstellung des Betriebes der Flottenfondsschiffe »HS MENTOR« und »HANSA BRANDENBURG« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) in zwei Raten (2010 und 2011) in Höhe von insgesamt 2,52 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 18.030	18.030	
Fremdkapital	TEUR 0	0	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 18.030	18.030	0

Ausschüttungen ¹⁾			
bis Ende 2009	TEUR 11.759	10.414	
Berichtsjahr 2010	TEUR 2.043	0	
Gesamt	TEUR 13.802	10.414	-3.388
	Prozent 76,55	57,76	-18,79

Liquidität			
per 31.12.2010	TEUR	0	814
(nach Ausschüttung)			

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ²⁾		
ausgleichsfähige Verluste	-49,78	-47,44
zu versteuernde Gewinne	6,85	19,48

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ³⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	24.275
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-8.753
Ausschüttungen	EUR	57.760
Kapitalbindung	EUR	-29.718

¹⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

²⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

³⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

⁴⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiffe

MS »HS HUMBOLDT«
Containerkapazität: 4.994 TEU

MS »HS DISCOVERER«
Containerkapazität: 2.672 TEU

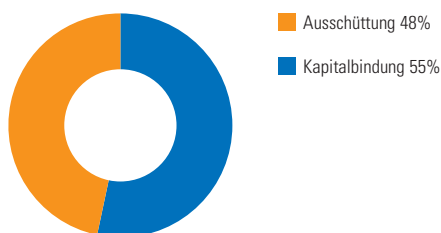
MS »HS CHALLENGER«
Containerkapazität: 2.672 TEU

MS »HANSA NORDBURG«
Containerkapazität: 1.740 TEU

MS »HANSA AALESUND«
Containerkapazität: 1.550 TEU



Bei der HANSA TREUHAND Zweiter Beteiligungsfonds GmbH & Co. KG handelt es sich um eine kommanditistische Beteiligung, die als sogenannter Dachfonds das gesamte Eigenkapital in Höhe von 61.000 TEUR der o.g. fünf Einzelschiffe übernommen hat. Hinsichtlich des wirtschaftlichen und steuerlichen Verlaufs der fünf Ein-Schiffsgesellschaften verweisen wir auf die jeweiligen Einzeldarstellungen. Die seit August 2006 laufende steuerliche Betriebsprüfung für die Jahre 2003 und 2004 ist noch nicht abgeschlossen. Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise insbesondere der Jahre 2009 und 2010 haben die Gesellschafter in 2010 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes der Flottenfondsschiffe ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) in zwei Raten (2010 und 2011) in Höhe von insgesamt 8,54 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 60.400	61.000	
Fremdkapital	TEUR 0	0	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 60.400	61.000	600

Ausschüttungen ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR 30.882	29.494	
Berichtsjahr 2010	TEUR 5.859	0	
Gesamt	TEUR 36.741	29.494	-7.247
	Prozent 60,83	48,39	-12,44

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TEUR 0	410	410
(nach Ausschüttung)			

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ²⁾	Prospekt	Ist
zu versteuernde Gewinne	1,75	1,51

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ³⁾	Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	EUR -103.000	
Rückzahlung Ausschüttung	EUR 0	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR -676	
Ausschüttungen	EUR 48.396	
Kapitalbindung	EUR -55.280	

¹⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

²⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

³⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

Vollcontainerschiffe/ AFRAMax-Rohöltanker

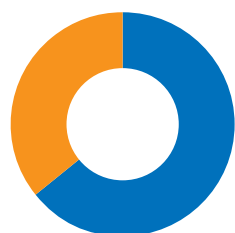
MS »HS BEETHOVEN«
Containerkapazität: 4.389 TEU

MS »MERKUR BAY«
Containerkapazität: 2.764 TEU

MT »HS TOSCA«
Tragfähigkeit: 115.000 tdw



Bei der HANSA TREUHAND Dritter Beteiligungsfonds GmbH & Co. KG handelt es sich um eine kommanditistische Beteiligung, die als sogenannter Dachfonds das gesamte Eigenkapital in Höhe von 60.680 TEUR an den o.g. drei Einzelschiffen übernommen hat. Hinsichtlich des wirtschaftlichen und steuerlichen Verlaufs der drei Ein-Schiffgesellschaften verweisen wir auf die jeweiligen Einzeldarstellungen. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis 2004.



Ausschüttung 37%
Kapitalbindung 67%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 60.000	60.680	
Fremdkapital	TEUR 0	0	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 60.000	60.680	680

Ausschüttungen ¹⁾			
bis Ende 2009	TEUR 24.000	22.148	
Berichtsjahr 2010	TEUR 4.800	0	
Gesamt	TEUR 28.800	22.148	-6.652
	Prozent 48,00	36,50	-11,50

Liquidität			
per 31.12.2010	TEUR	0	132
(nach Ausschüttung)			132

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ²⁾		
zu versteuernde Gewinne	1,41	1,14

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ³⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-507
Ausschüttungen	EUR	36.500
Kapitalbindung	EUR	-67.007

¹⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

²⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

³⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

HT-FLOTTENFONDS IV

WKN: HATR13

**Vollcontainerschiffe/
Suezmax-Rohöltanker**

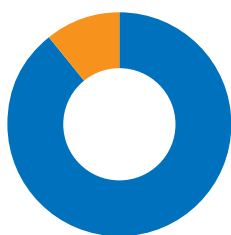
MS »HS ONORE«
Containerkapazität: 2.846 TEU

MT »HS OCEANO«
Containerkapazität: 2.846 TEU

MT »HS ALCINA«
Tragfähigkeit: 160.183 tdw



Die Beteiligung des Anlegers am HT-Flottenfonds IV erfolgt direkt an den drei Beteiligungsgesellschaften mit einer Beteiligungsquote von 46% an der »HS ALCINA« (Suezmaxtanker) und jeweils 27% an der »HS ONORE« bzw. der »HS OCEANO« der Zeichnungssumme. Das Eigenkapital beträgt 60.400 TEUR. Hinsichtlich des wirtschaftlichen und steuerlichen Verlaufs der drei Ein-Schiffsgesellschaften verweisen wir auf die jeweiligen Einzeldarstellungen.



■ Ausschüttung 11%

■ Kapitalbindung 93%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 60.100	60.400	
Fremdkapital	TEUR 0	0	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 60.100	60.400	300

Ausschüttungen ¹⁾				
bis Ende 2009	TEUR 10.620	6.445		
Berichtsjahr 2010	TEUR 4.207	0		
Gesamt	TEUR 14.827	6.445		-8.382
	Prozent 24,67	10,67		-14,00

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ²⁾		
zu versteuernde Gewinne	0,90	0,90

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ³⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-398
Ausschüttungen	EUR	10.674
Kapitalbindung	EUR	-92.724

¹⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

²⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

³⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

Vollcontainerschiffe/ AFRAMax-Rohöltanker

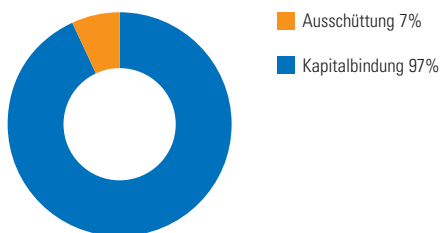
MS »HS BERLIOZ«
Containerkapazität: 3.586 TEU

MS »HS SCOTT«
Containerkapazität: 2.846 TEU

MT »HS ELEKTRA«
Tragfähigkeit: 106.000 tdw



Die Beteiligung des Anlegers am HT-Flottenfonds V erfolgt direkt an den drei Beteiligungsgesellschaften mit einer Beteiligungsquote von 39% an der »HS ELEKTRA« (AFRAMaxtanker), 30% an der »HS BERLIOZ« und 31% an der »HS SCOTT« der Zeichnungssumme. Das Eigenkapital beträgt 69.200 TEUR. Hinsichtlich des wirtschaftlichen und steuerlichen Verlaufs der drei Ein-Schiffgesellschaften verweisen wir auf die jeweiligen Einzeldarstellungen.



Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	69.030	69.200	
Fremdkapital	TEUR	0	0	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	69.030	69.200	170

Ausschüttungen¹⁾

bis Ende 2009	TEUR	9.443	4.630	
Berichtsjahr 2010	TEUR	4.825	0	
Gesamt	TEUR	14.269	4.630	-9.639
	Prozent	20,67	6,69	-13,98

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme²⁾

zu versteuernde Gewinne	0,62	0,62
-------------------------	------	------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010³⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-271
Ausschüttungen	EUR	6.690
Kapitalbindung	EUR	-96.581

¹⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

²⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

³⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

HT-TWINFONDS

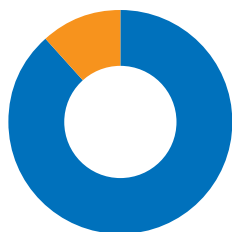
Vollcontainerschiffe

MS »HS BACH«
Containerkapazität: 3.586 TEU

MS »HS BIZET«
Containerkapazität: 3.586 TEU



Die Beteiligung des Anlegers am HT-TWINFONDS erfolgt direkt an den beiden Beteiligungsgesellschaften »HS BACH« und »HS BIZET« mit einer Beteiligungsquote von jeweils 50% der Zeichnungssumme. Aufgrund von günstigen Devisentermingeschäften zum Kauf des USD-Eigenkapitalanteils und Einsparungen während der Platzierungsphase konnte gegenüber dem Prospekt eine Mehrliquidität von 3.000 TEUR erzielt werden. Das Eigenkapital beträgt somit nur 41.400 TEUR. Hinsichtlich des wirtschaftlichen und steuerlichen Verlaufs der beiden Ein-Schiffsgesellschaften verweisen wir auf die jeweiligen Einzeldarstellungen.



■ Ausschüttung 12%
■ Kapitalbindung 91%

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	44.400	41.400	
Fremdkapital	TEUR	0	0	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	44.400	41.400	-3.000

Ausschüttungen ¹⁾				
bis Ende 2009	TEUR	3.108	2.898	
Berichtsjahr 2010	TEUR	3.108	2.070	
Gesamt	TEUR	6.216	4.968	-1.248
	Prozent	14,00	12,00	-2,00

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ²⁾			
zu versteuernde Gewinne		0,48	0,50

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ³⁾			
Kapitaleinsatz		EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne		EUR	-223
Ausschüttungen		EUR	12.000
Kapitalbindung		EUR	-91.223

¹⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

²⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

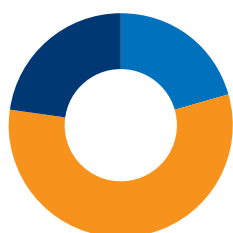
³⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Gdynia Shipyard S. A., Gdynia, Polen
Werftablieferung:	29.10.2001
Länge:	207,0 m
Breite:	32,24 m
Tiefgang:	11,5 m
Tragfähigkeit:	35.600 tdw
Containerkapazität:	2.672 TEU
Geschwindigkeit:	22,2 kn



Das MS »BELLA« fuhr von April bis Dezember des Berichtsjahres für die Reederei Hamburg Süd und wurde auf der Route Fernost-Südamerika eingesetzt. Im Januar 2011 trat das Schiff eine ca. zehnmonatige Charter bei dem arabischen Feederdienst Simatech Marine S.A. an. Für Simatech lief das Schiff Häfen in Fernost und Indien an. Im Jahr 2010 fielen marktbedingt insgesamt 119 Wartetage an. Im Schiffsbetrieb ergaben sich lediglich zwei Off-hire-Tage. Das MS »BELLA« ist Mitglied im C-27 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Dieser besteht seit August 2010 aus 15 Schiffen. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004. Im Jahr 2010 hat die Anschlussprüfung für die Jahre bis 2008 begonnen. Ergebnisse liegen noch nicht vor. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 23,51%. Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise insbesondere der Jahre 2009 und 2010 haben die Gesellschafter in 2010 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) in zwei Raten (2010 und 2011) in Höhe von insgesamt 4,16 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.



Steuerentlastung ⁹⁾	23%
Ausschüttung	58%
Kapitalbindung	21%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	14.593	14.853	
Fremdkapital	TEUR	23.963	23.963	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	38.556	38.816	260

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	Tage	2.915	2.902*	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	363	
Gesamt	Tage	3.270	3.265	-5

* Erste Charteranlieferung um 11 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	46.624	38.672	
Berichtsjahr 2010	TEUR	6.169	2.165	
Gesamt	TEUR	52.793	40.837	-11.956

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	26.387	19.529	
Berichtsjahr 2010	TEUR	3.950	129	
Gesamt	TEUR	30.337	19.658	-10.679

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	12.842	8.615	
Berichtsjahr 2010	TEUR	2.189	0	
Gesamt	TEUR	15.031	8.615	-6.416
	Prozent	103,00	58,00	-45,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TEUR	476	696	220
(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)				

Jahrestilgung	Prospekt	Ist	Abweichung	
2010	TUSD	1.536	1.536	0

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TUSD	8.060	9.564	-1.504

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist
ausgleichsfähige Verluste	-58,48	-61,40
zu versteuernde Gewinne	9,90	17,81

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	EUR	-102.000
Steuervorteile	EUR	31.414
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-7.999
Ausschüttungen	EUR	58.000
Kapitalbindung	EUR	-20.585

¹⁾ Chartererinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

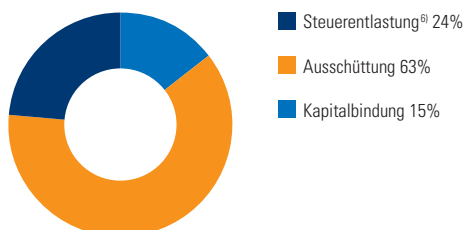
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Gdynia Shipyard S. A., Gdynia, Polen
Werttablieferung:	28.06.2001
Länge:	207,0 m
Breite:	32,24 m
Tiefgang:	11,5 m
Tragfähigkeit:	35.600 tdw
Containerkapazität:	2.672 TEU
Geschwindigkeit:	22,2 kn



Nach einem 45-tägigen Einsatz für die iranische Reederei HDS Lines im Frühjahr 2010 trat das MS »BONNY« Anfang Mai des Berichtsjahres eine ca. zwölfmonatige Neubeschäftigung bei CMA CGM an. Im Anschluss absolvierte das Schiff seine zweite Klassedocking und wurde danach in eine bis Herbst 2011 dauernde Charter angeliefert, im Rahmen derer das Schiff das Fahrtgebiet Fernost-Südafrika bedient. In 2010 fielen zwischen den Einsätzen 82 Wartetage an. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Das MS »BONNY« ist Mitglied im C-27 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Dieser besteht seit August 2010 aus 15 Schiffen. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die Anschlussprüfung für die Jahre bis 2008 statt. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 10,65%. Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise insbesondere der Jahre 2009 und 2010 haben die Gesellschafter in 2010 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) in zwei Raten (2010 und 2011) in Höhe von insgesamt 3,71 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	14.819	14.819	
Fremdkapital	TEUR	24.733	24.733	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	39.552	39.552	0

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	Tage	3.035	3.028	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	3.390	3.393	-79

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	50.460	41.889	
Berichtsjahr 2010	TEUR	6.290	2.297	
Gesamt	TEUR	56.750	44.186	-12.564

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	28.026	22.173	
Berichtsjahr 2010	TEUR	4.023	147	
Gesamt	TEUR	32.049	22.320	-9.729

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	13.190	9.336	
Berichtsjahr 2010	TEUR	2.075	0	
Gesamt	TEUR	15.265	9.336	-5.929
	Prozent	103,00	63,00	-40,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TEUR	540	763	223
<small>(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)</small>				

Jahrestilgung	Prospekt	Ist	Abweichung	
2010	TUSD	1.536	1.536	0

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TUSD	7.292	8.060	-768

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
ausgleichsfähige Verluste		-48,58	-57,89	
zu versteuernde Gewinne		86,05	12,41	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR	-102.000	
Steuervorteile	EUR	29.622	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-5.749	
Ausschüttungen	EUR	63.000	
Kapitalbindung	EUR	-15.127	

¹⁾ Chartererinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen

Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

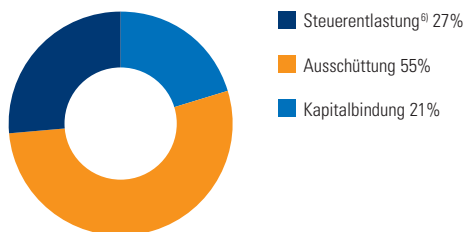
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Gdynia Shipyard S.A., Gdynia, Polen
Werftablieferung:	08.05.2001
Länge:	207,0 m
Breite:	32,24 m
Tiefgang:	11,5 m
Tragfähigkeit:	35.600 tdw
Containerkapazität:	2.672 TEU
Geschwindigkeit:	22,2 kn



Bis November des Berichtsjahres fuhr das MS »BRAVO« in einer elfmonatigen Charter bei der lateinamerikanischen Linienreederei Compania Sud Americana de Vapores S.A. (CSAV). Nach anschließender marktbedingter Wartezeit erfolgte im Februar 2011 die zweite Klassedockung in China. Seit März 2011 ist das Schiff für ca. zwölf Monate bei dem arabischen Feederdienst Simatech beschäftigt. Im Jahr 2010 bediente das Schiff für CSAV das Fahrtgebiet Europa – Ostküste USA/Golf von Mexiko. Der neue Charterer Simatech setzt das Schiff zwischen Fernost und Indien ein. Die in 2010 angefallene Wartezeit betrug 58 Tage. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Das MS »BRAVO« ist Mitglied im C-27 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Dieser besteht seit August 2010 aus 15 Schiffen. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die Anschlussprüfung für die Jahre bis 2008 statt. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca.13,65%. Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise insbesondere der Jahre 2009 und 2010 haben die Gesellschafter in 2010 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) in zwei Raten (2010 und 2011) in Höhe von insgesamt 3,85 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.



Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	15.390	15.390	
Fremdkapital	TEUR	22.087	22.087	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	37.477	37.477	0

Einsatztage		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	Tage	3.081	3.015	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	3.436	3.380	-114

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR	50.734	41.877	
Berichtsjahr 2010	TEUR	6.218	2.287	
Gesamt	TEUR	56.952	44.164	-12.788

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR	28.802	21.415	
Berichtsjahr 2010	TEUR	3.526	147	
Gesamt	TEUR	32.328	21.562	-10.766

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR	13.544	8.464	
Berichtsjahr 2010	TEUR	2.155	0	
Gesamt	TEUR	15.699	8.464	-7.235
	Prozent	102,00	55,00	-47,00

Liquidität		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TEUR	20	690	670
<small>(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)</small>				

Jahrestilgung		Prospekt	Ist	Abweichung
2010	TUSD	1.536	1.536	0

Stand Schiffshypothek		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TUSD	6.526	7.464	-938

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
ausgleichsfähige Verluste		-47,85	-65,36	
zu versteuernde Gewinne		12,71	12,99	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR		-103.000	
Steuervorteile	EUR		33.443	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-5.967	
Ausschüttungen	EUR		55.000	
Kapitalbindung	EUR		-20.524	

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)
²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

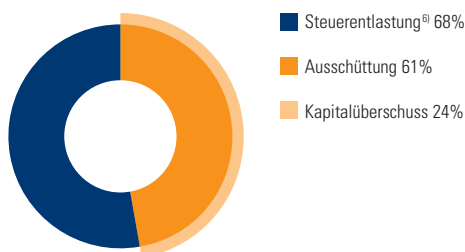
³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital
⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital
⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Gdynia Shipyard S.A., Gdynia, Polen
Werftablieferung:	16.03.1998
Länge:	188,1 m
Breite:	30,32 m
Tiefgang:	11,5 m
Tragfähigkeit:	30.700 tdw
Containerkapazität:	2.078 TEU
Geschwindigkeit:	21 kn



Im gesamten Berichtsjahr fuhr das MS »CHAMPION« in einer insgesamt gut 19-monatigen Beschäftigung bei der zur A.P. Möller/Maersk-Gruppe gehörenden Reederei Safmarine. Nach Beendigung dieser Beschäftigung im März 2011 und einer 46-tägigen Wartezeit lieferte das Schiff im April 2011 in eine Einjahrescharter bei der taiwanesischen Reederei Evergreen an. Für Evergreen bedient das Schiff aktuell Häfen in Fernost. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Das Schiff fährt gemeinsam mit acht typgleichen Schiffen im C-20 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2006. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die Anschlussprüfung für die Jahre bis 2008 statt. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 61,84%.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 15.850	16.361	
Fremdkapital	TEUR 16.106	16.106	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 31.956	32.467	511

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	Tage 4.285	4.271*	
ab 2010	Tage 0	365	
Gesamt	Tage 4.285	4.636	351

* Werftablieferung um 68 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR 61.246	59.145	
ab 2010	TEUR 0	1.525	
Gesamt	TEUR 61.246	60.670	-576

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR 26.817	30.573	
ab 2010	TEUR 0	-294	
Gesamt	TEUR 26.817	30.279	3.462

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR 10.779	9.980	
ab 2010	TEUR 0	0	
Gesamt	TEUR 10.779	9.980	-799
	Prozent 68,00	61,00	-7,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TEUR n.a.	-76	

(nach Ausschüttung)

Stand Schiffshypothek
schuldenfrei seit Juni 2007

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
ausgleichsfähige Verluste	-116,08	-121,25	
zu versteuernde Gewinne	84,96	1,80	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000	
Steuervorteile	EUR	69.038	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-850	
Ausschüttungen	EUR	61.000	
Kapitalüberschuss	EUR	24.188	

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

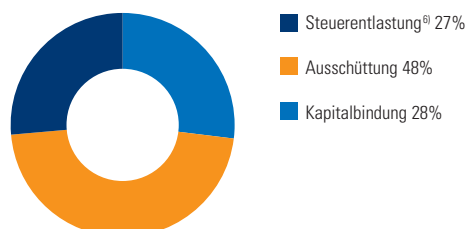
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Gdynia Shipyard S.A., Gdynia, Polen
Wertablieferung:	26.11.2001
Länge:	207,0 m
Breite:	32,24 m
Tiefgang:	11,5 m
Tragfähigkeit:	35.600 tdw
Containerkapazität:	2.672 TEU
Geschwindigkeit:	22,2 kn



Bis Mai des Berichtsjahres befand sich das MS »CHIEF« marktbedingt in Warteposition. Dann trat das Schiff einen bis Dezember 2010 vereinbarten Dienst bei der lateinamerikanischen Linienreederei CSAV an und fuhr auf der Route Fernost-Westküste Amerika. Nach einer kurzen Wartezeit wurde das Schiff in eine Neubeschäftigung bei der dänischen Reederei A.P. Møller/Maersk angeliefert, die voraussichtlich bis Ende Dezember 2011 andauert. Møller/Maersk beschäftigt das Schiff zwischen Fernost und Ostafrika. In 2010 ergaben sich insgesamt knapp 135 Wartetage. Aufgrund von Schäden am Schiffsrumpf, die aus einer Kollision mit einem Autofrachter vor Hongkong resultierten, fielen zudem insgesamt ca. 26 Off-hire-Tage an. Das Schiff ist Mitglied im C-27 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Dieser besteht seit August 2010 aus 15 Schiffen. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die Anschlussprüfung für die Jahre bis 2008 statt. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 10,02%. Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise insbesondere der Jahre 2009 und 2010 haben die Gesellschafter in 2010 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) in zwei Raten (2010 und 2011) in Höhe von insgesamt 4,38 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.



Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	15.135	15.635	
Fremdkapital	TEUR	23.963	23.963	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	39.098	39.598	500

Einsatztage		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	Tage	2.890	2.790	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	339	
Gesamt	Tage	3.245	3.129	-116

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR	46.564	37.783	
Berichtsjahr 2010	TEUR	6.156	1.889	
Gesamt	TEUR	52.720	39.672	-13.048

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR	26.193	18.700	
Berichtsjahr 2010	TEUR	3.942	-814	
Gesamt	TEUR	30.135	17.886	-12.249

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR	12.714	7.505	
Berichtsjahr 2010	TEUR	2.119	0	
Gesamt	TEUR	14.833	7.505	-7.328
	Prozent	98,00	48,00	-50,00

Liquidität		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TEUR	476	48	-428
<small>(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)</small>				

Jahrestilgung		Prospekt	Ist	Abweichung
2010	TUSD	1.536	1.536	0

Stand Schiffshypothek		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TUSD	8.060	9.596	-1.536

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
ausgleichsfähige Verluste		-50,94	-66,77	
zu versteuernde Gewinne		11,15	18,42	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR		-103.000	
Steuervorteile	EUR		34.167	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-6.728	
Ausschüttungen	EUR		48.000	
Kapitalbindung	EUR		-27.561	

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuer

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska S.A., Szczecin, Polen
Werftablieferung:	18.06.1999
Länge:	184,1 m
Breite:	25,3 m
Tiefgang:	9,89 m
Tragfähigkeit:	23.036 tdw
Containerkapazität:	1.730 TEU
Geschwindigkeit:	19,6 kn



Das MS »FLOTTBEK« fuhr während des gesamten Berichtsjahres in Diensten der israelischen Linienreederei Zim Integrated Shipping Services Ltd. Die Charter beinhaltet mehrere erklärte Optionen, so dass die Beschäftigung noch eine Dauer bis März 2012 hat. Das Schiff bedient diverse Häfen in Südamerika. Das MS »FLOTTBEK« fährt gemeinsam mit 20 typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2001. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die steuerliche Betriebsprüfung für die Jahre bis 2004 statt. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 40,42%.



- Steuerentlastung⁶⁾ 46%
- Ausschüttung 48%
- Kapitalbindung 11%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	17.128	17.640	
Fremdkapital	TEUR	16.101	16.101	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	33.229	33.741	512

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	Tage	3.753	3.824	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	4.108	4.189	81

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	47.124	44.040	
Berichtsjahr 2010	TEUR	5.000	1.464	
Gesamt	TEUR	52.124	45.504	-6.620

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	21.578	22.829	
Berichtsjahr 2010	TEUR	2.846	-705	
Gesamt	TEUR	24.424	22.124	-2.300

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	8.836	8.099	
Berichtsjahr 2010	TEUR	1.473	0	
Gesamt	TEUR	10.309	8.099	-2.210
	Prozent	63,00	48,00	-15,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TEUR	68	-207	-275
(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)				

Jahrestilgung	Prospekt	Ist	Abweichung	
2010	TUSD	1.420	0	-1.420

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TUSD	1.736	3.660*	-1.924

* inkl. Kontokorrentkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist
ausgleichsfähige Verluste	-104,98	-85,08
zu versteuernde Gewinne	55,02	0,26

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	45.951
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-116
Ausschüttungen	EUR	48.000
Kapitalbindung	EUR	-11.165

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

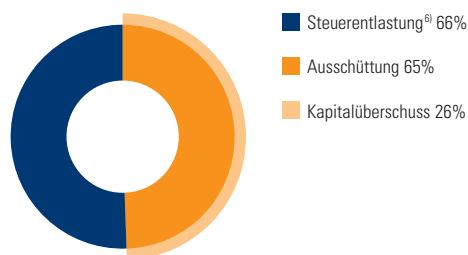
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Gdynia Shipyard S.A., Gdynia, Polen
Werttablieferung:	10.12.1996
Länge:	188,1 m
Breite:	30,32 m
Tiefgang:	11,5 m
Tragfähigkeit:	30.700 tdw
Containerkapazität:	2.078 TEU
Geschwindigkeit:	21 kn



Im Juli 2010 beendete das MS »GLORY« eine fast zwölfmonatige Charter bei der zur dänischen A.P. Møller/Maersk-Gruppe gehörenden Reederei Safmarine. Nach dreitägiger Wartezeit trat das Schiff in einen 30-Tage-Dienst bei Hapag-Lloyd ein und kehrte anschließend wieder zu Safmarine zurück. Safmarine beschäftigte das Schiff bis ca. September 2011 im Pendeldienst zwischen den Häfen Salalah und Port Qasim ein. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Das Schiff fährt gemeinsam mit acht typgleichen Schiffen im C-20 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis 2006. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 76,92%.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 15.492	15.850	
Fremdkapital	TEUR 15.569	15.569	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 31.061	31.419	358

Einsatztage

bis Prospektende 2008	Tage 4.305	4.337	
ab 2009	Tage 0	730	
Gesamt	Tage 4.305	5.067	762

Nettochartererlöse¹⁾

bis Prospektende 2008	TEUR 59.448	60.083	
ab 2009	TEUR 0	4.358	
Gesamt	TEUR 59.448	64.441	4.993

Betriebsüberschuss²⁾

bis Prospektende 2008	TEUR 25.719	30.027	
ab 2009	TEUR 0	752	
Gesamt	TEUR 25.719	30.779	5.060

Ausschüttungen³⁾

bis Prospektende 2008	TEUR 10.224	10.303	
ab 2009	TEUR 0	0	
Gesamt	TEUR 10.224	10.303	79
	Prozent 66,00	65,00	-1,00

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR	n.a.	1.057
(nach Ausschüttung)			

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit Februar 2007

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-114,98	-118,00
zu versteuernde Gewinne	81,27	1,84

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	67.225
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-873
Ausschüttungen	EUR	65.000
Kapitalüberschuss	EUR	26.352

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

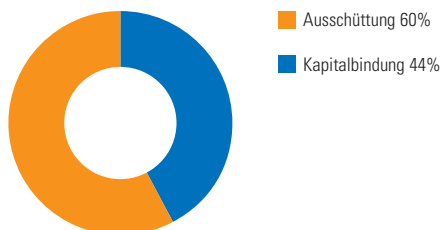
MS »HANSA AALESUND«

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Wenchong Werft, Guangzhou, China
Werftablieferung:	26.09.2001
Übernahme:	06.02.2004
Länge:	170,16 m
Breite:	24,80 m
Tiefgang:	10,85 m
Tragfähigkeit:	20.500 tdw
Containerkapazität:	1.550 TEU
Geschwindigkeit:	20,5 kn



Bis September des Berichtsjahres stand das MS »HANSA AALESUND« in Diensten des japanischen Charterers Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (K-Line), Tokyo, der das Schiff ca. zweieinhalb Jahre beschäftigte. Im November 2010 trat das Schiff eine Charter bei der zur französischen Reederei CMA CGM gehörenden Reederei Delmas an, die ca. im August/September 2011 endet. Delmas setzt das Schiff im Liniendienst zwischen Mosambik und Malaysia ein. Zwischen den beiden Beschäftigungen fielen knapp zwei Monate Wartezeit an. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Die »HANSA AALESUND« fährt gemeinsam mit 20 typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2003. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die Anschlussprüfung für die Jahre bis 2007 statt.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 7.000	7.000	
Fremdkapital	TEUR 12.727	12.727	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 19.727	19.727	0

Einsatztage				
bis Ende 2009	Tage	2.110	2.131	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	2.465	2.496	31

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2009	TEUR	20.543	25.199	
Berichtsjahr 2010	TEUR	3.456	1.143	
Gesamt	TEUR	23.999	26.342	2.343

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2009	TEUR	8.843	14.411	
Berichtsjahr 2010	TEUR	1.538	-120	
Gesamt	TEUR	10.381	14.291	3.910

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2009	TEUR	3.710	4.200	
Berichtsjahr 2010	TEUR	630	0	
Gesamt	TEUR	4.340	4.200	-140
	Prozent	62,00	60,00	-2,00

Liquidität				
per 31.12.2010	TEUR	154	-543	-697
(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)				

Jahrestilgung				
2010	TUSD	1.000	0	-1.000

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2010	TUSD	7.250	3.650	3.600

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		
zu versteuernde Gewinne	2,40	2,11

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-942
Ausschüttungen	EUR	60.000
Kapitalbindung	EUR	-43.942

¹⁾ Chartererinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

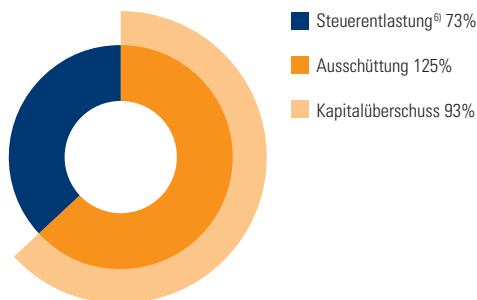
⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Samsung Heavy Industries, Seoul, Südkorea
Werftablieferung:	03.06.1997
Länge:	243,0 m
Breite:	32,2 m
Tiefgang:	11,7 m
Tragfähigkeit:	43.150 tdw
Containerkapazität:	3.424 TEU
Geschwindigkeit:	23,5 kn



Bis November 2010 befand sich das MS »HANSA AFRICA« in einer Charter bei der argentinischen Compania Latinoamericana de Navegacion (CLAN), die das Schiff in einem Service zwischen Südkorea, Malaysia und dem indischen Subkontinent einsetzte. Die ursprünglich bis Juni 2011 für drei Jahre vereinbarte Beschäftigung endete vorzeitig, da der Charterer bzw. dessen Muttergesellschaft MARUBA S.A. seinen Zahlungsverpflichtungen nicht vertragsgemäß nachgekommen ist. Nach einer Wartezeit von 37 Tagen fuhr das Schiff ab Dezember 2010 in Diensten der Reederei Pacific International Lines (Pte) Ltd. (PIL), Singapur. Die Rücklieferung erfolgte Mitte August 2011. Aktuell befindet sich das Schiff in Wartezeit. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Das MS »HANSA AFRICA« fährt im C-35 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 1999. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 42,52%.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 20.963	21.628	
Fremdkapital	TEUR 23.085	23.085	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 44.048	44.712	665

Einsatztage

	Tage	4.475	4.523	
bis Prospektende 2009	Tage	4.475	4.523	
ab 2010	Tage	0	365	
Gesamt	Tage	4.475	4.888	413

Nettochartererlöse¹⁾

	TEUR	84.545	92.822	
bis Prospektende 2009	TEUR	84.545	92.822	
ab 2010	TEUR	0	5.329	
Gesamt	TEUR	84.545	98.151	13.606

Betriebsüberschuss²⁾

	TEUR	40.103	58.872	
bis Prospektende 2009	TEUR	40.103	58.872	
ab 2010	TEUR	0	3.457	
Gesamt	TEUR	40.103	62.329	22.226

Ausschüttungen³⁾

	TEUR	16.980	24.900	
bis Prospektende 2009	TEUR	16.980	24.900	
ab 2010	TEUR	0	2.163	
Gesamt	TEUR	16.980	27.063	10.083
	Prozent	81,00	125,10	44,10

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR	n.a.	4.138
(nach Ausschüttung)			

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit Juni 2006

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-118,10	-131,25
zu versteuernde Gewinne	100,53	3,74

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	74.780
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.877
Ausschüttungen	EUR	125.130
Kapitalüberschuss	EUR	93.033

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

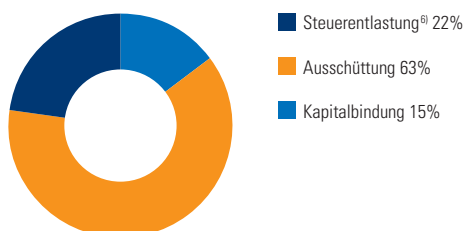
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Wenchong Werft, Guangzhou, China
Werftablieferung:	29.05.2001
Länge:	170,16 m
Breite:	24,80 m
Tiefgang:	10,85 m
Tragfähigkeit:	20.500 tdw
Containerkapazität:	1.550 TEU
Geschwindigkeit:	20,5 kn



Nach einem knapp zweimonatigen Einsatz für die amerikanische Sea Board Marine Ltd. stand das MS »HANSA ARENDAL« ab Ende März 2010 für sechs Monate in Diensten des Charterers King Ocean Services Ltd., Cayman Islands. Nach Ablauf der Charter wurde das Schiff für ca. zwölf Monate von Hapag-Lloyd und für ca. sechs Monate von CSAV beschäftigt. Im Juni 2011 erfolgte die Klasedockung in Balboa/Panama. Für King Ocean verkehrte das Schiff in der Karibik. CSAV setzt das Schiff auf der Route Mittelamerika-Westküste Nordamerika ein. Zwischen den Charterern fielen zwölf Wartetage an. Aufgrund von Reparaturen am Abgaskessel des Schiffes sind in 2010 zehn Off-hire-Tage entstanden. Das Schiff fährt zusammen mit 20 typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2003. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die Anschlussprüfung für die Jahre bis 2007 statt. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. -6,52%. Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise insbesondere der Jahre 2009 und 2010 haben die Gesellschafter in 2010 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) in zwei Raten (2010 und 2011) in Höhe von insgesamt 1,77 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	10.400	10.400	
Fremdkapital	TEUR	14.496	14.496	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	24.896	24.896	0

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	Tage	3.065	3.103	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	355	
Gesamt	Tage	3.420	3.458	38

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	35.624	36.655	
Berichtsjahr 2010	TEUR	4.320	1.214	
Gesamt	TEUR	39.944	37.869	-2.075

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	17.547	20.015	
Berichtsjahr 2010	TEUR	2.402	-493	
Gesamt	TEUR	19.949	19.522	-427

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	8.528	6.552	
Berichtsjahr 2010	TEUR	1.248	0	
Gesamt	TEUR	9.776	6.552	-3.224
	Prozent	94,00	63,00	-31,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TEUR	548	1.087	539
<small>(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)</small>				

Jahrestilgung	Prospekt	Ist	Abweichung	
2010	TUSD	964	0	-964

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TUSD	4.342	2.460	1.882

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist
ausgleichsfähige Verluste	-57,74	-67,81
zu versteuernde Gewinne	1,52	27,36

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	EUR	-100.000
Steuervorteile	EUR	34.696
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-12.273
Ausschüttungen	EUR	63.000
Kapitalbindung	EUR	-14.577

¹⁾ Chartererinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

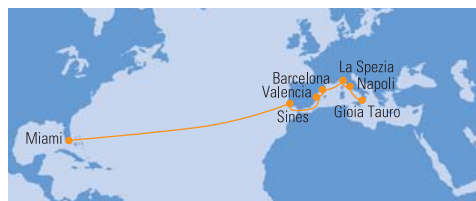
⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

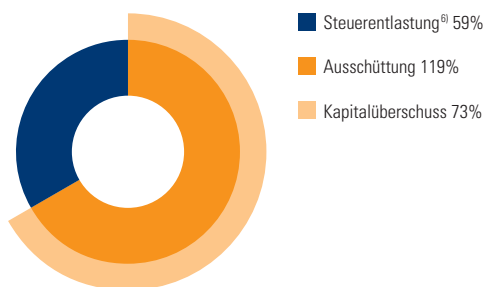
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Hyundai Heavy Industries, Ulsan, Südkorea
Werftablieferung:	02.05.1996
Länge:	292,0 m
Breite:	32,25 m
Tiefgang:	13,5 m
Tragfähigkeit:	61.600 tdw
Containerkapazität:	4.322 TEU
Geschwindigkeit:	24,2 kn



Bis Oktober 2010 fuhr das MS »HANSA ATLANTIC« in einer seit 1996 bestehenden Charter bei der dänischen A.P. Möller/Maersk-Gruppe. Nach insgesamt 85 Wartetagen trat das Schiff Anfang Januar 2011 eine Einjahrescharter bei der Schweizer Reederei Mediterranean Shipping Company (MSC) an, die das Schiff unter dem Namen »MSC DRESDEN« im Mittelmeer und auf der Route Mittelmeer-Ostküste USA einsetzt. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 1999. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 46,70%.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 28.632	28.837	
Fremdkapital	TEUR 31.373	31.373	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 60.005	60.210	205

Einsatztage

bis Prospektende 2008	Tage 4.545	4.496*	
ab 2009	Tage 0	723	
Gesamt	Tage 4.545	5.219	674

* Werftablieferung um 31 Tage verzögert

Nettochartererlöse¹⁾

bis Prospektende 2008	TEUR 111.284	108.558	
ab 2009	TEUR 0	11.329	
Gesamt	TEUR 111.284	119.887	8.603

Betriebsüberschuss²⁾

bis Prospektende 2008	TEUR 56.803	66.470	
ab 2009	TEUR 0	6.091	
Gesamt	TEUR 56.803	72.561	15.758

Ausschüttungen³⁾

bis Prospektende 2008	TEUR 24.624	29.990	
ab 2009	TEUR 0	4.326	
Gesamt	TEUR 24.624	34.316	9.692
	Prozent 86,00	119,00	33,00

Liquidität

per 31.12.2010 (nach Ausschüttung)	TEUR	n.a.	1.343
---------------------------------------	-------------	-------------	--------------

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit Mai 2004

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-113,21	-109,56
zu versteuernde Gewinne	104,34	6,77

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	62.423
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-3.410
Ausschüttungen	EUR	119.000
Kapitalüberschuss	EUR	73.013

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

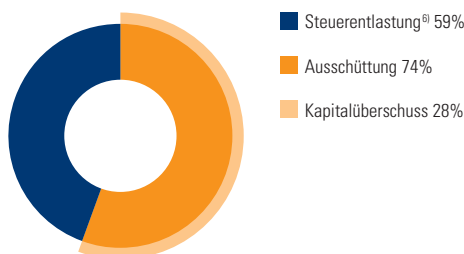
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Stettin, Polen
Werttabellelieferung:	26.03.1993
Länge:	149,5 m
Breite:	22,3 m
Tiefgang:	8,3 m
Tragfähigkeit:	12.830 tdw
Containerkapazität:	1.012 TEU
Geschwindigkeit:	17,3 kn



Im Berichtsjahr fuhr das MS »HANSA BERLIN« in einer Charter bei der lateinamerikanischen Linienreederei CSAV, die im Juli 2011 endete. CSAV setzte das Schiff auf der Route Mittelamerika-Westküste USA ein. Bis zum Jahresende 2011 ist das Schiff bei der Reederei Melfi Marine Corp. S.A., Kuba, im Einsatz. Das MS »HANSA BERLIN« fährt im C-10 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Der Pool umfasst mittlerweile sieben typgleiche Schiffe. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 1999. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 65,62%. Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise insbesondere der Jahre 2009 und 2010 haben die Gesellschafter in 2010 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) in Höhe von insgesamt 1,09 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 9.408	9.408	
Fremdkapital	TEUR 10.883	10.883	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 20.291	20.291	0

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2005	Tage 4.505	4.508	
ab 2006	Tage 0	1.760	
Gesamt	Tage 4.505	6.268	1.763

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2005	TEUR 42.657	33.566	
ab 2006	TEUR 0	11.787	
Gesamt	TEUR 42.657	45.353	2.696

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2005	TEUR 19.654	14.999	
ab 2006	TEUR 0	3.272	
Gesamt	TEUR 19.654	18.271	-1.383

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2005	TEUR 8.373	4.005	
ab 2006	TEUR 0	2.730	
Gesamt	TEUR 8.373	6.735	-1.638
	Prozent 92,00	74,00	-18,00

Liquidität	Prospekt	Ist
per 31.12.2010	TEUR n.a.	152
(nach Ausschüttung)		

Stand Schiffshypothek
schuldenfrei seit Dezember 2006

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist
ausgleichsfähige Verluste	-118,24	-116,19
zu versteuernde Gewinne	106,31	5,34

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	EUR -105.000	
Steuervorteile	EUR 61.580	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR -2.806	
Ausschüttungen	EUR 74.000	
Kapitalüberschuss	EUR 27.774	

¹⁾ Chartererinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Wenchong Werft, Guangzhou, China
Werftablieferung:	30.12.2002
Länge:	165,0 m
Breite:	27,4 m
Tiefgang:	10,9 m
Tragfähigkeit:	23.400 tdw
Containerkapazität:	1.740 TEU
Geschwindigkeit:	21 kn



Das MS »HANSA BRANDENBURG« befand sich im gesamten Berichtsjahr in einer Beschäftigung bei der auf Feederdienste spezialisierten Bengal Tiger Lines Ltd. Die Charter endete im Juni 2011. Der Befrachter betrieb das Schiff 2010 unter dem Charternamen »TIGER JADE« auf einer Route zwischen Indien und Fernost. Der technische Schiffsbetrieb verlief nahezu störungsfrei. Im Anschluss trat das Schiff eine Beschäftigung bei der zur Evergreen-Gruppe gehörenden Reederei Greencompass Marine S. A. an, die bis Juli 2012 andauert. Das Schiff fährt gemeinsam mit mittlerweile 22 typgleichen Schiffen im C-17 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis 2003. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbeitrag Seeschiff beträgt ca. -22,07%. Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise insbesondere der Jahre 2009 und 2010 haben die Gesellschafter in 2010 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) in zwei Raten (2010 und 2011) in Höhe von insgesamt 0,92 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.



■ Steuerentlastung ³⁾ 20%
■ Ausschüttung 57%
■ Kapitalbindung 26%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	12.000	11.523	
Fremdkapital	TEUR	16.489	16.489	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	28.489	28.012	-477

Einsatztage

bis Ende 2009	Tage	2.480	2.535	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	364	
Gesamt	Tage	2.835	2.899	64

Nettochartererlöse¹⁾

bis Ende 2009	TEUR	29.691	31.239	
Berichtsjahr 2010	TEUR	4.579	1.090	
Gesamt	TEUR	34.270	32.329	-1.941

Betriebsüberschuss²⁾

bis Ende 2009	TEUR	14.535	18.511	
Berichtsjahr 2010	TEUR	2.487	-240	
Gesamt	TEUR	17.022	18.271	1.249

Ausschüttungen³⁾

bis Ende 2009	TEUR	6.600	6.568	
Berichtsjahr 2010	TEUR	1.200	0	
Gesamt	TEUR	7.800	6.568	-1.232
	Prozent	65,00	57,00	-8,00

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR	926	868	-58
<small>(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)</small>				

Jahrestilgung

2010	TUSD	1.072	0	-1.072
------	-------------	--------------	----------	---------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2010	TUSD	6.695	4.940	1.755
----------------	-------------	--------------	--------------	--------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-59,62	-55,28
zu versteuernde Gewinne	6,56	19,12

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	28.286
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-8.582
Ausschüttungen	EUR	57.000
Kapitalbindung	EUR	-26.296

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

MS »HANSA BREMEN«

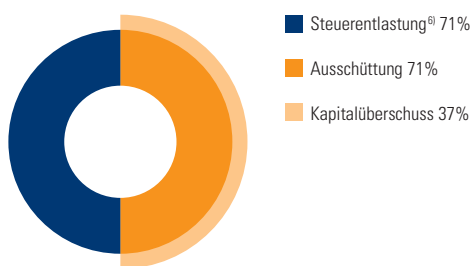
WKN: HATR1V

Kühlschiff

Bauwerft:	Bremer Vulkan AG
Werttablieferung:	14.03.1989
Länge:	147,7 m
Breite:	23,0 m
Tiefgang:	9,5 m
Tragfähigkeit:	12.942 tdw
Kapazität:	589.615 cbft plus 290 TEU
Geschwindigkeit:	21 kn



Während des gesamten Berichtsjahres wurde das Kühlschiff MS »HANSA BREMEN« im Seatrade Reefer Pool der belgischen Seatrade Group N.V. eingesetzt. Der Pool beschäftigt über 100 Schiffe und ist der weltweit führende Operator von Kühlschiffstonnage. Im Rahmen der Poolmitgliedschaft wurde das Schiff im Berichtsjahr auf Rundreisen von Neuseeland durch den Panamakanal nach Europa eingesetzt. Mittlerweile konnte die Poolbeschäftigung bis Ende 2011 verlängert werden. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis 2003. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 58,02%.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 23.673	24.184	
Fremdkapital	TEUR 16.873	16.873	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 40.546	41.057	511

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2001	Tage 4.515	4.644	
ab 2002	Tage 0	3.192	
Gesamt	Tage 4.515	7.836	3.321

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2001	TEUR 61.640	48.342	
ab 2002	TEUR 0	31.232	
Gesamt	TEUR 61.640	79.574	17.934

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2001	TEUR 34.226	22.375	
ab 2002	TEUR 0	10.260	
Gesamt	TEUR 34.226	32.635	-1.591

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Prospektende 2001	TEUR 12.242	4.928		
ab 2002	TEUR 0	8.059		
Gesamt	TEUR 12.242	12.987	745	
	Prozent	69,00	71,20	2,20

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TEUR n.a.	1.143	

(nach Ausschüttung+ Tilgung Dockdarlehen)

Stand Schiffshypothek
schuldenfrei seit Dezember 1999

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
ausgleichsfähige Verluste	-135,08	-148,51	
zu versteuernde Gewinne	74,51	24,36	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR -105.000		
Steuervorteile	EUR 81.564		
Steuern auf laufende Gewinne	EUR -10.310		
Ausschüttungen	EUR 71.152		
Kapitalüberschuss	EUR 37.406		

¹⁾ Chartererinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

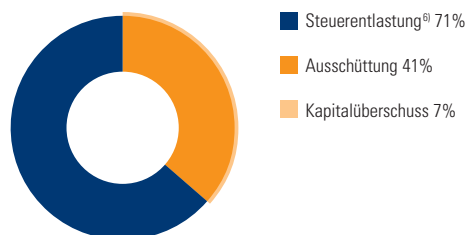
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Südkorea
Werftablieferung:	01.04.1998
Länge:	168,0 m
Breite:	27,2 m
Tiefgang:	9,2 m
Tragfähigkeit:	21.478 tdw
Containerkapazität:	1.645 TEU
Geschwindigkeit:	19,5 kn



Das MS »HANSA CALEDONIA« fuhr im Berichtsjahr in einer seit September 2009 bestehenden Charter bei dem Feederoperator Sea Consortium Pte Ltd. (Seacon), Singapur, und wurde im Liniendienst Singapur-Bangladesch eingesetzt. Diese Beschäftigung endet voraussichtlich im vierten Quartal 2011. Kranreparaturen verursachten im Berichtsjahr lediglich knapp einen Off-hire-Tag, ansonsten verlief der technische Schiffsbetrieb störungsfrei. Das Schiff fährt zusammen mit 20 typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2003. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 63,4%.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	15.032	15.032	
Fremdkapital	TEUR	17.069	17.069	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	32.101	32.101	0

Einsatztage

bis Ende 2009	Tage	4.145	4.241	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	364	
Gesamt	Tage	4.500	4.605	105

Nettochartererlöse¹⁾

bis Ende 2009	TEUR	54.085	47.445	
Berichtsjahr 2010	TEUR	4.926	1.174	
Gesamt	TEUR	59.011	48.619	-10.392

Betriebsüberschuss²⁾

bis Ende 2009	TEUR	26.838	23.116	
Berichtsjahr 2010	TEUR	2.916	-220	
Gesamt	TEUR	29.754	22.896	-6.858

Ausschüttungen³⁾

bis Ende 2009	TEUR	10.522	6.163	
Berichtsjahr 2010	TEUR	2.255	0	
Gesamt	TEUR	12.777	6.163	-6.614
	Prozent	85,00	41,00	-44,00

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR	27	-126	-153
(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)				

Jahrestilgung

2010	TUSD	795	0	-795
------	-------------	------------	----------	-------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2010	TUSD	0	750	-750
----------------	-------------	----------	------------	-------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-119,88	-132,57	
zu versteuernde Gewinne	104,46	5,11	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	73.794
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-2.733
Ausschüttungen	EUR	41.000
Kapitalüberschuss	EUR	7.061

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

MS »HANSA CALYPSO«

WKN: HATROM

Vollcontainerschiff

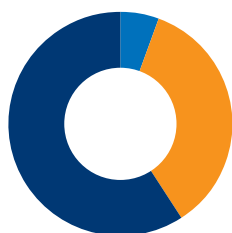
Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Südkorea
Werftablieferung:	29.12.1998
Länge:	168,0 m
Breite:	27,2 m
Tiefgang:	9,2 m
Tragfähigkeit:	21.478 tdw
Containerkapazität:	1.645 TEU
Geschwindigkeit:	19,5 kn



Foto: Schwesterschiff



Das MS »HANSA CALYPSO« fuhr im gesamten Berichtsjahr für den Feederoperator Seacon, Singapur. Die Charterdauer wurde mittlerweile bis November 2011 verlängert. Der Charterer setzt das Schiff auf Rundreisen von Bangladesch über Malaysia nach Singapur ein. Bis auf kleinere Kranreparaturen, die ca. einen Off-hire-Tag beanspruchten, verlief der technische Schiffsbetrieb störungsfrei. Die unter deutscher Flagge fahrende »HANSA CALYPSO« fährt zusammen mit 20 typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2003. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die Anschlussprüfung für die Jahre bis 2007 statt. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 37%. Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise insbesondere der Jahre 2009 und 2010 haben die Gesellschafter in 2010 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) in zwei Raten (2010 und 2011) in Höhe von insgesamt 3,67 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.



- Steuerentlastung⁶⁾ 62%
- Ausschüttung 37%
- Kapitalbindung 6%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 14.521	14.664	
Fremdkapital	TEUR 17.034	17.034	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 31.555	31.698	143

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	Tage 3.890	3.921	
Berichtsjahr 2010	Tage 355	364	
Gesamt	Tage 4.245	4.285	40

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR 46.036	43.242	
Berichtsjahr 2010	TEUR 4.618	1.176	
Gesamt	TEUR 50.654	44.418	-6.236

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR 21.764	19.632	
Berichtsjahr 2010	TEUR 2.608	-465	
Gesamt	TEUR 24.372	19.167	-5.205

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR 8.713	5.426	
Berichtsjahr 2010	TEUR 1.307	0	
Gesamt	TEUR 10.020	5.426	-4.594
	Prozent	69,00	37,00
			-32,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TEUR 47	-73	-120
<small>(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)</small>			

Jahrestilgung	Prospekt	Ist	Abweichung
2010	TUSD 1.463	0	-1.463

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TUSD 1.441	5.050	-3.609

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist
ausgleichsfähige Verluste	-119,16	-120,33
zu versteuernde Gewinne	70,13	10,91

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	67.285
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-5.241
Ausschüttungen	EUR	37.000
Kapitalbindung	EUR	-5.956

¹⁾ Chartererinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

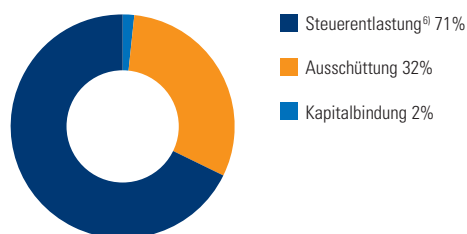
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Südkorea
Werftablieferung:	10.07.1998
Länge:	168,0 m
Breite:	27,2 m
Tiefgang:	9,2 m
Tragfähigkeit:	21.478 tdw
Containerkapazität:	1.645 TEU
Geschwindigkeit:	19,5 kn



Bis August des Berichtsjahres stand das MS »HANSA CASTELLA« in Diensten der Reederei Safmarine und verkehrte im östlichen Mittelmeer. Im Anschluss trat das Schiff eine gut zwölfmonatige Charter bei der Linienreederei Italia Marittima S.p.A. (Evergreen-Gruppe) an, die im August 2011 endete, mittlerweile aber bis ca. zum Jahresende verlängert wurde. Der Chartererwechsel verursachte gut drei Off-hire-Tage. Aufgrund von Kran- und Hilfskesselreparaturen entstanden in 2010 sieben Off-hire-Tage. Die »HANSA CASTELLA« fährt zusammen mit 20 typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2003. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die steuerliche Anschlussprüfung für die Jahre bis 2007 statt. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 65%.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	15.032	15.063	
Fremdkapital	TEUR	17.057	17.057	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	32.089	32.120	31

Einsatztage

bis Ende 2009	Tage	4.055	4.085	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	358	
Gesamt	Tage	4.410	4.443	33

Nettochartererlöse¹⁾

bis Ende 2009	TEUR	52.946	46.490	
Berichtsjahr 2010	TEUR	4.947	1.161	
Gesamt	TEUR	57.893	47.651	-10.242

Betriebsüberschuss²⁾

bis Ende 2009	TEUR	26.566	22.510	
Berichtsjahr 2010	TEUR	2.990	-296	
Gesamt	TEUR	29.556	22.214	-7.342

Ausschüttungen³⁾

bis Ende 2009	TEUR	10.673	4.820	
Berichtsjahr 2010	TEUR	1.954	0	
Gesamt	TEUR	12.627	4.820	-7.807
	Prozent	84,00	32,00	-52,00

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR	70	-78	-148
----------------	-------------	-----------	------------	-------------

(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit Februar 2009

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-115,45	-129,51
zu versteuernde Gewinne	99,32	0,40

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	71.481
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-195
Ausschüttungen	EUR	32.000
Kapitalbindung	EUR	-1.714

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

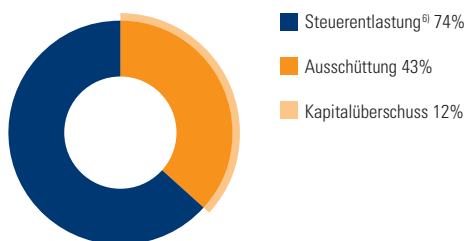
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Südkorea
Werftablieferung:	13.10.1997
Länge:	168,0 m
Breite:	27,2 m
Tiefgang:	9,2 m
Tragfähigkeit:	21.478 tdw
Containerkapazität:	1.645 TEU
Geschwindigkeit:	19,5 kn



Während des gesamten Berichtsjahres befand sich das MS »HANSA CATALINA« in einer Beschäftigung bei der Reederei Safmarine, deren Laufzeit im März 2011 endete. Im direkten Anschluss trat das Schiff eine Einjahrescharter bei Melfi Marine Corp. S.A., Panama, an. Aktuell wird das Schiff vom Charterer auf Rundreisen zwischen Südspanien, Nord- und Westafrika eingesetzt. Aufgrund verschiedener Reparaturen kam es im Berichtsjahr zu insgesamt sieben Off-hire-Tagen. Das Schiff fährt zusammen mit 20 typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2003. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die Anschlussprüfung für die Jahre bis 2007 statt. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 79,68%.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 14.316	14.827	
Fremdkapital	TEUR 14.265	14.265	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 28.581	29.093	511

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	Tage 4.305	4.368	
ab 2010	Tage 0	358	
Gesamt	Tage 4.305	4.726	421

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR 52.267	47.410	
ab 2010	TEUR 0	1.199	
Gesamt	TEUR 52.267	48.609	-3.658

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR 23.661	22.710	
ab 2010	TEUR 0	-313	
Gesamt	TEUR 23.661	22.397	-1.264

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR 9.448	6.375	
ab 2010	TEUR 0	0	
Gesamt	TEUR 9.448	6.375	-3.073
	Prozent 66,00	43,00	-23,00

Liquidität	Prospekt	Ist
per 31.12.2010	TEUR n.a.	133
(nach Ausschüttung)		

Stand Schiffshypothek
schuldenfrei seit Dezember 2008

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist
ausgleichsfähige Verluste	-115,87	-132,49
zu versteuernde Gewinne	81,78	0,40

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	EUR -105.000	
Steuervorteile	EUR 74.573	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR -188	
Ausschüttungen	EUR 43.000	
Kapitalüberschuss	EUR 12.385	

¹⁾ Chartererinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

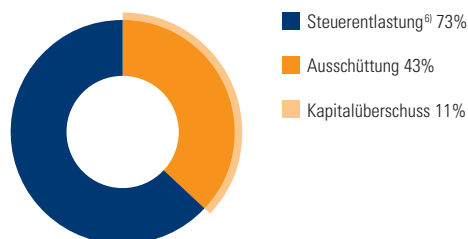
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Südkorea
Werftablieferung:	29.12.1997
Länge:	168,0 m
Breite:	27,2 m
Tiefgang:	9,2 m
Tragfähigkeit:	21.478 tdw
Containerkapazität:	1.645 TEU
Geschwindigkeit:	19,5 kn



Das MS »HANSA CENTAUR« beendet im März 2010 eine zweijährige Beschäftigung bei der taiwanesischen Reederei Wan Hai Lines. Nach einer Ballastreise trat das Schiff eine neue Charter bei dem Feederoperator Seacon, Singapur, an, die bis September 2011 andauert. Für Wan Hai lief das Schiff Häfen in Japan, Taiwan, China und Vietnam an. Seacon setzt das Schiff auf Rundreisen von Bangladesch über Malaysia nach Singapur ein. Zwischen den Beschäftigungen entstanden zehn Wartetage. In 2010 kam es aufgrund kleinerer Reparaturen zu knapp einem Off-hire-Tag. Das Schiff fährt zusammen mit 20 typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2003. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die Anschlussprüfung für die Jahre bis 2007 statt. Die Bestätigung des Unterschiedsbetrages steht noch aus.



Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	13.805	14.316	
Fremdkapital	TEUR	15.543	15.543	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	29.348	29.859	511

Einsatztage

bis Prospektende 2009	Tage	4.245	4.314	
ab 2010	Tage	0	364	
Gesamt	Tage	4.245	4.678	433

Nettochartererlöse¹⁾

bis Prospektende 2009	TEUR	55.045	47.552	
ab 2010	TEUR	0	1.155	
Gesamt	TEUR	55.045	48.707	-6.338

Betriebsüberschuss²⁾

bis Prospektende 2009	TEUR	27.708	23.285	
ab 2010	TEUR	0	-447	
Gesamt	TEUR	27.708	22.838	-4.870

Ausschüttungen³⁾

bis Prospektende 2009	TEUR	12.563	6.156	
ab 2010	TEUR	0	0	
Gesamt	TEUR	12.563	6.156	-6.407
	Prozent	91,00	43,00	-48,00

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR	n.a.	30
<small>(nach Ausschüttung)</small>			

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit Dezember 2008

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-117,73	-129,70
zu versteuernde Gewinne	106,22	0,42

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	72.995
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-194
Ausschüttungen	EUR	43.000
Kapitalüberschuss	EUR	10.801

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

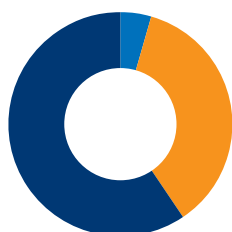
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Südkorea
Werftablieferung:	29.12.1998
Länge:	168,0 m
Breite:	27,2 m
Tiefgang:	9,2 m
Tragfähigkeit:	21.478 tdw
Containerkapazität:	1.645 TEU
Geschwindigkeit:	19,5 kn



Von Mitte Januar bis Mitte Juli des Berichtsjahres absolvierte die »HANSA CENTURION« einen sechsmonatigen Dienst für Nile Dutch Africa Line. Im Anschluss lieferte das Schiff in eine Charter bei Far Shipping, Singapur, an, die im Ende August 2011 endete. Im Rahmen der Beschäftigung lief das Schiff Häfen des indischen Subkontinents an. Es konnte eine sechsmonatige Anschlussbeschäftigung bei der Reederei PIL geschlossen werden, die zudem eine Option für weitere sechs Monate enthält. Bis zur Anlieferung bei Nile Dutch im Januar 2010 befand sich das Schiff 14 Tage in Warteposition. Weitere sechs Ballasttage sind zwischen der Rücklieferung und der Anlieferung bei Far Shipping Lines Singapur entstanden. Aus technischer Sicht fielen gut drei Off-hire-Tage an. Die »HANSA CENTURION« fährt zusammen mit 20 typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2003. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die Anschlussprüfung für die Jahre bis 2007 statt. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 36,25%. Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise insbesondere der Jahre 2009 und 2010 haben die Gesellschafter in 2010 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) in zwei Raten (2010 und 2011) in Höhe von insgesamt 3,67 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.



■ Steuerentlastung⁶⁾ 62%
 ■ Ausschüttung 38%
 ■ Kapitalbindung 5%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	14.546	14.684	
Fremdkapital	TEUR	17.251	17.251	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	31.797	31.935	138

Einsatztage				
bis Ende 2009	Tage	3.968	3.969	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	362	
Gesamt	Tage	4.323	4.331	8

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2009	TEUR	46.983	45.155	
Berichtsjahr 2010	TEUR	4.635	1.265	
Gesamt	TEUR	51.618	46.420	-5.198

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2009	TEUR	22.349	19.380	
Berichtsjahr 2010	TEUR	2.636	-341	
Gesamt	TEUR	24.985	19.039	-5.946

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2009	TEUR	9.165	5.580	
Berichtsjahr 2010	TEUR	1.309	0	
Gesamt	TEUR	10.474	5.580	-4.894
	Prozent	72,00	38,00	-34,00

Liquidität				
per 31.12.2010	TEUR	34	119	85
<small>(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)</small>				

Jahrestilgung				
2010	TUSD	1.461	800*	-661

* Tilgung Betriebsmittelkredit

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2010	TUSD	2.928	5.400	-2.472

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		
ausgleichsfähige Verluste	-119,69	-122,82
zu versteuernde Gewinne	73,24	12,74

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	68.678
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-6.200
Ausschüttungen	EUR	38.000
Kapitalbindung	EUR	-4.522

¹⁾ Chartererinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

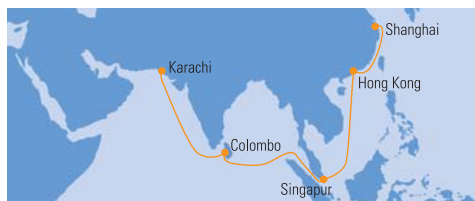
⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

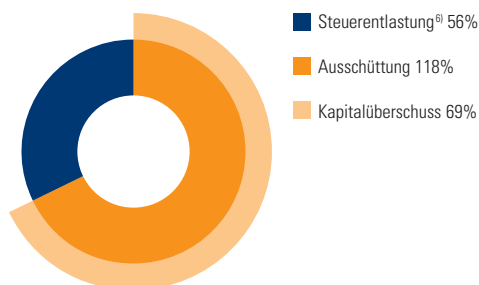
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Bremer Vulkan AG
Werftablieferung:	30.05.1997
Länge:	192,5 m
Breite:	32,2 m
Tiefgang:	12,8 m
Tragfähigkeit:	35.000 tdw
Containerkapazität:	2.810 TEU
Geschwindigkeit:	22,6 kn



Nach kurzen Einsätzen für die Reedereien Hapag-Lloyd und CSAV konnte für das MS »HANSA CENTURY« im April 2010 eine neunmonatige Beschäftigung bei der taiwanesischen Reederei Wan Hai Lines vereinbart werden. Nach marktbedingter Wartezeit steht das Schiff seit April 2011 nun für neun Monate wieder in Diensten von Hapag-Lloyd. Wan Hai setzte das Schiff zwischen Fernost und Südostasien ein, Hapag-Lloyd erweiterte das Fahrtgebiet um den Indischen Ozean. Im Berichtsjahr fielen 26 Wartetage an. Aufgrund kleinerer Reparaturen kam es im Berichtsjahr zu knapp einem Off-hire-Tag. Gemeinsam mit dem Schwesterschiff »HANSA CONSTITUTION« fährt das Schiff im C-28 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 79,11%.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 17.128	17.640	
Fremdkapital	TEUR 18.289	18.289	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 35.417	35.928	511

Einsatztage

bis Prospektende 2009	Tage 4.455	4.482	
ab 2010	Tage 0	364	
Gesamt	Tage 4.455	4.846	391

Nettochartererlöse¹⁾

bis Prospektende 2009	TEUR 68.303	71.574	
ab 2010	TEUR 0	3.379	
Gesamt	TEUR 68.303	74.953	6.650

Betriebsüberschuss²⁾

bis Prospektende 2009	TEUR 36.332	42.633	
ab 2010	TEUR 0	990	
Gesamt	TEUR 36.332	43.623	7.291

Ausschüttungen³⁾

bis Prospektende 2009	TEUR 18.156	17.993	
ab 2010	TEUR 0	2.822	
Gesamt	TEUR 18.156	20.815	2.659
	Prozent 106,00	118,00	12,00

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR	n.a.	468
<small>(nach Ausschüttung)</small>			

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit April 2005

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-104,78	-100,77
zu versteuernde Gewinne	112,83	1,66

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	57.164
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-760
Ausschüttungen	EUR	118.000
Kapitalüberschuss	EUR	69.404

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Südkorea
Werftablieferung:	24.09.1997
Länge:	168,0 m
Breite:	27,2 m
Tiefgang:	9,2 m
Tragfähigkeit:	21.478 tdw
Containerkapazität:	1.645 TEU
Geschwindigkeit:	19,5 kn



Seit Mai 2009 steht das MS »HANSA COMMODORE« in Diensten des Feederoperators Seacon, Singapur, der das Schiff noch bis ca. November 2011 beschäftigt und auf Rundreisen von Bangladesch über Port Kelang nach Singapur einsetzt. In 2010 fielen aufgrund kleinerer Reparaturen einhalb Off-hire-Tage an. Die »HANSA COMMODORE« fährt zusammen mit 20 typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 1999. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbeitrag Seeschiff beträgt ca. 13,95%.



- Steuerentlastung⁹⁾ 57%
- Ausschüttung 49%
- Kapitalüberschuss 1%

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	14.009	14.009	
Fremdkapital	TEUR	17.972	17.972	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	31.981	31.981	0

Einsatztage		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	Tage	4.335	4.408	
ab 2010	Tage	0	364	
Gesamt	Tage	4.335	4.772	437

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR	60.646	47.039	
ab 2010	TEUR	0	1.237	
Gesamt	TEUR	60.646	48.276	-12.370

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR	32.178	23.647	
ab 2010	TEUR	0	-167	
Gesamt	TEUR	32.178	23.480	-8.698

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR	14.290	6.865	
ab 2010	TEUR	0	0	
Gesamt	TEUR	14.290	6.865	-7.425
	Prozent	102,00	49,00	-53,00

Liquidität		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TEUR	n.a.	-2	

(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)

Jahrestilgung		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TUSD	0	0	0

Stand Schiffshypothek		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TUSD	0	806	-806

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist
ausgleichsfähige Verluste		-105,00	-101,03
zu versteuernde Gewinne		106,86	0,77

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾		Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000	
Steuervorteile	EUR	57.162	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-364	
Ausschüttungen	EUR	49.000	
Kapitalüberschuss	EUR	798	

¹⁾ Chartererinnahmen ./. Befrachtungskommission ./. Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./. Schiffsbetriebskosten ./. Gesellschaftskosten ./. Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

MS »HANSA CONSTITUTION«

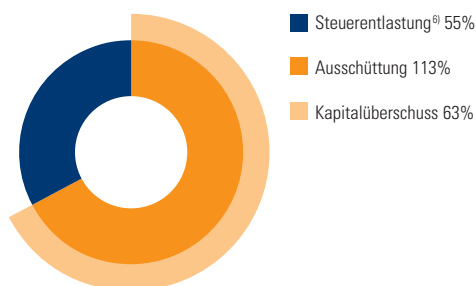
WKN: HATROU

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Bremer Vulkan AG
Wertablieferung:	16.08.1997
Länge:	192,5 m
Breite:	32,2 m
Tiefgang:	12,8 m
Tragfähigkeit:	35.000 tdw
Containerkapazität:	2.810 TEU
Geschwindigkeit:	22,6 kn



Im November des Berichtsjahres beendete das MS »HANSA CONSTITUTION« eine seit Mitte 2005 bestehende Zeitcharter bei dem chilenischen Befrachter CSAV, Valparaiso. Im Dezember 2010 wurde die »HANSA CONSTITUTION« von der chinesischen Liniereederei China Shipping Container Lines (CSCL) für eine Reise von Fernost via Südost-Asien nach dem Persischen Golf und zurück eingechartert. Ende März 2011 erfolgte die Anlieferung an den derzeitigen Charterer Hapag-Lloyd, der das Schiff für zwölf Monate beschäftigt. Wie bereits für CSAV ist das Schiff auch für Hapag-Lloyd im Liniendienst zwischen dem Indischen Ozean, Südost-Asien und Fernost unterwegs. Zwischen den Charterern kam es in 2010 zu 45 Wartetagen. Aufgrund einer Reparatur des Turboladers der Hauptmaschine fielen zudem knapp zwei Off-hire-Tage an. Gemeinsam mit dem Schwesterschiff »HANSA CENTURY« fährt das Schiff im C-28 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 69,54%.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	16.873	17.384	
Fremdkapital	TEUR	18.407	18.407	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	35.279	35.790	511

Einsatztage

bis Ende 2009	Tage	4.365	4.437	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	363	
Gesamt	Tage	4.720	4.800	80

Nettochartererlöse¹⁾

bis Ende 2009	TEUR	67.055	72.178	
Berichtsjahr 2010	TEUR	2.809	3.339	
Gesamt	TEUR	69.864	75.517	5.653

Betriebsüberschuss²⁾

bis Ende 2009	TEUR	35.001	42.863	
Berichtsjahr 2010	TEUR	1.665	1.125	
Gesamt	TEUR	36.666	43.988	7.322

Ausschüttungen³⁾

bis Ende 2009	TEUR	16.704	16.515	
Berichtsjahr 2010	TEUR	1.181	3.129	
Gesamt	TEUR	17.885	19.644	1.759
	Prozent	106,00	113,00	7,00

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR	523	241	-282
----------------	-------------	------------	------------	-------------

(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit März 2006

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-102,33	-98,14
zu versteuernde Gewinne	112,42	1,79

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	55.510
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-827
Ausschüttungen	EUR	113.000
Kapitalüberschuss	EUR	62.683

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

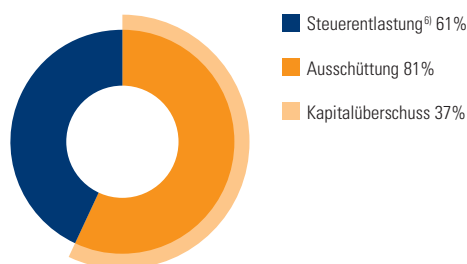
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Szczecin, Polen
Werttabellelieferung:	30.12.1992
Länge:	149,5 m
Breite:	22,3 m
Tiefgang:	8,3 m
Tragfähigkeit:	12.830 tdw
Containerkapazität:	1.012 TEU
Geschwindigkeit:	17,3 kn



Das MS »HANSA HAMBURG« fuhr seit April des Berichtsjahres in einer Charter bei der Reederei MELL, Singapur, die im April 2011 endete. MELL setzte das Schiff in Fernost ein. Im Anschluss absolvierte das Schiff kürzere Einsätze für die Reedereien MCC Transport und Season. Im Oktober 2010 wurde auf der Gesellschafterversammlung der Beschluss gefasst, das Schiff an die MS „CREMONA“ Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Hemmoor, zu verkaufen. Die Übergabe erfolgte im Juli 2011.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 9.970	9.970	
Fremdkapital	TEUR 9.748	9.748	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 19.718	19.718	0

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2004	Tage 4.225	4.244	
ab 2005	Tage 0	2.168	
Gesamt	Tage 4.225	6.412	2.187

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2004	TEUR 38.872	31.097	
ab 2005	TEUR 0	15.724	
Gesamt	TEUR 38.872	46.821	7.949

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2004	TEUR 17.039	12.889	
ab 2005	TEUR 0	5.628	
Gesamt	TEUR 17.039	18.517	1.478

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2004	TEUR 7.113	2.212	
ab 2005	TEUR 0	5.574	
Gesamt	TEUR 7.113	7.786	673
	Prozent 74,00	81,00	7,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TEUR n.a.	-45	
(nach Ausschüttung)			

Stand Schiffshypothek
schuldenfrei seit Dezember 2005

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
ausgleichsfähige Verluste	-122,64	-120,41	
zu versteuernde Gewinne	93,96	9,78	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR -105.000		
Steuervorteile	EUR 66.094		
Steuern auf laufende Gewinne	EUR -5.342		
Ausschüttungen	EUR 81.000		
Kapitalüberschuss	EUR 36.752		

¹⁾ Chartererinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

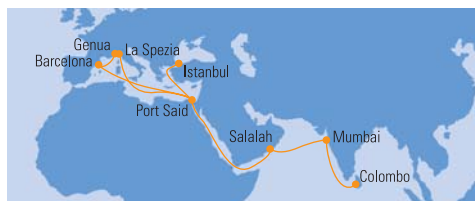
⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

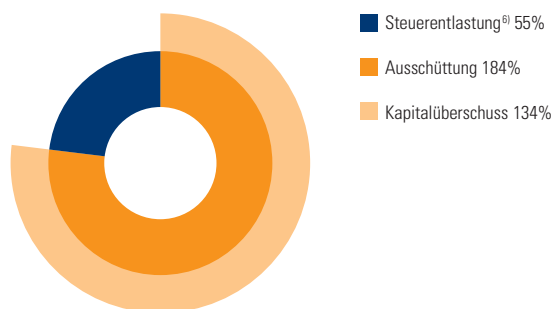
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Samsung Heavy Industries, Seoul, Südkorea
Werftablieferung:	01.02.1994
Übernahme:	27.12.1996
Länge:	243,0 m
Breite:	32,2 m
Tiefgang:	11,7 m
Tragfähigkeit:	43.150 tdw
Containerkapazität:	3.424 TEU
Geschwindigkeit:	23,2 kn



Nach knapp dreijähriger Charter bei der iranischen Reederei IRISL wurde das MS »HANSA INDIA« aufgrund der anhaltenden politischen Probleme mit dem Iran im September 2010 aus der Charter zurückgezogen. Für IRISL war das Schiff zwischen Europa, dem Persischen Golf sowie dem indischen Subkontinent im Einsatz. Nach kleineren Reparaturen sowie einer Ballastreise trat das Schiff eine neue Beschäftigung bei The Shipping Corporation of India (S.C.I.) an, die voraussichtlich eine Laufzeit bis Ende September 2012 hat. Das MS »HANSA INDIA« fährt im C-35 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 1999. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 79,17%.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	18.458	18.458
Fremdkapital	TEUR	19.787	19.787
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	38.245	38.245
			0

Einsatztage

bis Prospektende 2006	Tage	3.555	3.607	
ab 2007	Tage	0	1.420	
Gesamt	Tage	3.555	5.027	1.472

Nettochartererlöse¹⁾

bis Prospektende 2006	TEUR	65.702	72.012	
ab 2007	TEUR	0	24.703	
Gesamt	TEUR	65.702	96.715	31.013

Betriebsüberschuss²⁾

bis Prospektende 2006	TEUR	35.228	45.204	
ab 2007	TEUR	0	15.524	
Gesamt	TEUR	35.228	60.728	25.500

Ausschüttungen³⁾

bis Prospektende 2006	TEUR	15.504	21.965	
ab 2007	TEUR	0	11.998	
Gesamt	TEUR	15.504	33.963	18.459
	Prozent	84,00	184,00	100,00

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR	n.a.	2.657
(nach Ausschüttung)			

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit Januar 2006

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-99,98	-100,00
zu versteuernde Gewinne	85,73	3,01

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	56.985
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.538
Ausschüttungen	EUR	184.000
Kapitalüberschuss	EUR	134.447

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

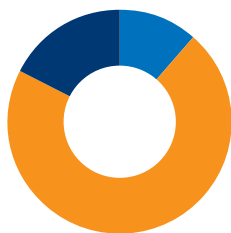
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Wenchong Werft, Guangzhou, China
Werftablieferung:	13.12.2001
Länge:	170,16 m
Breite:	24,80 m
Tiefgang:	10,85 m
Tragfähigkeit:	20.500 tdw
Containerkapazität:	1.550 TEU
Geschwindigkeit:	20,5 kn



Im Berichtsjahr fuhr das MS »HANSA KRISTIANSAND« in einer 2008 geschlossenen Charter bei der israelischen Linienreederei Zim, die im September 2011 endet. Unter dem Namen »ZIM SANTOS« fuhr das Schiff unverändert auf Rundreisen zwischen Jamaika und der Ostküste Südamerikas. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Das Schiff fährt zusammen mit 20 typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2003. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die Anschlussprüfung für die Jahre bis 2007 statt. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. -14,31%. Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise insbesondere der Jahre 2009 und 2010 haben die Gesellschafter in 2010 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) in zwei Raten (2010 und 2011) in Höhe von insgesamt 2,37 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.



■ Steuerentlastung ⁶⁾	17%
■ Ausschüttung	74%
■ Kapitalbindung	12%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	10.205	10.205	
Fremdkapital	TEUR	14.950	14.950	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	25.155	25.155	0

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	Tage	2.845	2.887	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	3.200	3.252	52

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	34.097	34.446	
Berichtsjahr 2010	TEUR	4.441	1.248	
Gesamt	TEUR	38.538	35.694	-2.844

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	17.417	19.077	
Berichtsjahr 2010	TEUR	2.483	-553	
Gesamt	TEUR	19.900	18.524	-1.376

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	8.777	7.552	
Berichtsjahr 2010	TEUR	1.225	0	
Gesamt	TEUR	10.002	7.552	-2.450
	Prozent	98,00	74,00	-24,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TEUR	460	1.541	1.081
<small>(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)</small>				

Jahrestilgung	Prospekt	Ist	Abweichung	
2010	TUSD	972	0	-972

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TUSD	5.100	5.100	0

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist
ausgleichsfähige Verluste	-55,44	-52,29
zu versteuernde Gewinne	11,17	22,69

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	26.755
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-10.240
Ausschüttungen	EUR	74.000
Kapitalbindung	EUR	-12.485

¹⁾ Chartererinnahmen ./. Befrachtungskommission ./. Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./. Schiffsbetriebskosten ./. Gesellschaftskosten ./. Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

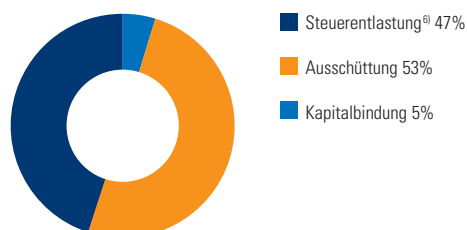
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Aker MTW Werft, Wismar
Wertablieferung:	16.11.2000
Länge:	207,4 m
Breite:	29,8 m
Tiefgang:	11,4 m
Tragfähigkeit:	33.900 tdw
Containerkapazität:	2.466 TEU
Geschwindigkeit:	22,3 kn



Das MS »HANSA LIBERTY« fuhr bis Oktober des Berichtsjahres in einer seit Dezember 2007 bestehenden Charter bei der koreanischen Reederei STX Pan Ocean. Das Schiff bediente dabei routinemäßig das Fahrtgebiet zwischen Fernost, Südost-Asien, dem Indischen Ozean und dem Persischen Golf. Im Anschluss absolvierte das Schiff für Sinokor Merchant Marine Co. Ltd., Hong Kong, eine 14-tägige Reisecharter in Fernost, bevor es im November 2010 für mindestens ein Jahr (zzgl. einer Option für weitere zwölf Monate) an den derzeitigen Charterer A.P. Möller/Maersk geliefert wurde. Dieser setzt das Schiff zwischen dem Persischen Golf, dem Golf von Oman und der Afrikanischen Ostküste ein. Aufgrund der turnusgemäß durchgeführten Klassedocking in Qingdao, China, fielen im Berichtsjahr rund 13 Off-hire-Tage an. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Zusammen mit dem Schwesterschiff MS »HANSA VICTORY« trat die »HANSA LIBERTY« zum 1. Januar 2010 dem C-27 Chartereinnahmepool der HANSA TREUHAND-Gruppe bei und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Dieser besteht seit August 2010 aus 15 Schiffen. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 36,33%.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	16.770	17.282	
Fremdkapital	TEUR	19.020	19.020	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	35.790	36.302	512

Einsatztage

bis Ende 2009	Tage	3.225	3.307	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	352	
Gesamt	Tage	3.580	3.659	79

Nettochartererlöse¹⁾

bis Ende 2009	TEUR	44.536	47.854	
Berichtsjahr 2010	TEUR	5.293	3.155	
Gesamt	TEUR	49.829	51.009	1.180

Betriebsüberschuss²⁾

bis Ende 2009	TEUR	22.107	28.694	
Berichtsjahr 2010	TEUR	2.976	738	
Gesamt	TEUR	25.083	29.432	4.349

Ausschüttungen³⁾

bis Ende 2009	TEUR	9.726	9.142	
Berichtsjahr 2010	TEUR	1.509	0	
Gesamt	TEUR	11.235	9.142	-2.093
	Prozent	67,00	53,00	-14,00

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR	165	1.024	859
<small>(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)</small>				

Jahrestilgung

2010	TUSD	1.544	700	-844
------	-------------	--------------	------------	-------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2010	TUSD	5.400	0	5.400
----------------	-------------	--------------	----------	--------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-105,00	-92,37
zu versteuernde Gewinne	50,46	5,27

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	49.791
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-2.616
Ausschüttungen	EUR	52.900
Kapitalbindung	EUR	-4.925

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

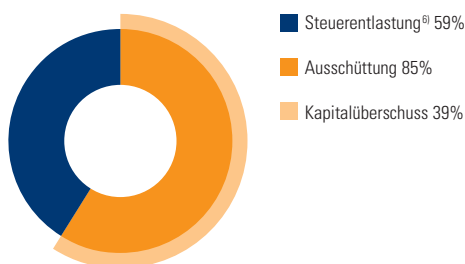
⁹⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Szczecin, Polen
Wertablieferung:	30.11.1992
Länge:	149,5 m
Breite:	22,3 m
Tiefgang:	8,3 m
Tragfähigkeit:	12.530 tdw
Containerkapazität:	1.012 TEU
Geschwindigkeit:	17,3 kn



Im Berichtsjahr fuhr das MS »HANSA LONDON« in einer insgesamt gut 22-monatigen Beschäftigung bei dem Feederoperator Seacon, Singapur, die im Juni 2011 endete. Der Charterer setzte das Schiff auf Rundreisen um den indischen Subkontinent ein. Im Anschluss lieferte das Schiff in eine ca. fünfmonatige Charter bei der französischen Reederei CMA CGM an. Aufgrund von Reparaturen an der Hauptmaschine des Schiffes sind im Jahr 2010 insgesamt knapp neun Off-hire-Tage entstanden. Das MS »HANSA LONDON« fährt gemeinsam mit mittlerweile sechs typgleichen Schiffen im C-10 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 1999. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 54%. Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise insbesondere der Jahre 2009 und 2010 haben die Gesellschafter in 2010 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) in zwei Raten (2010 und 2011) in Höhe von insgesamt 1,67 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	10.226	10.737	
Fremdkapital	TEUR	10.257	10.257	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	20.483	20.994	511

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Prospektende 2004	Tage	4.240	4.337	
ab 2005	Tage	0	2.069	
Gesamt	Tage	4.240	6.406	2.166

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Prospektende 2004	TEUR	41.833	31.403	
ab 2005	TEUR	0	14.725	
Gesamt	TEUR	41.833	46.128	4.295

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Prospektende 2004	TEUR	18.894	13.225	
ab 2005	TEUR	0	5.346	
Gesamt	TEUR	18.894	18.571	-323

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Prospektende 2004	TEUR	8.674	3.144	
ab 2005	TEUR	0	5.765	
Gesamt	TEUR	8.674	8.909	235
	Prozent	87,00	85,00	-2,00

Liquidität	Prospekt	Ist
per 31.12.2010	TEUR	145
(nach Ausschüttung)	n.a.	

Stand Schiffshypothek
schuldenfrei seit November 2005

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		
ausgleichsfähige Verluste	-121,27	-116,95
zu versteuernde Gewinne	105,64	10,00

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	64.253
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-5.467
Ausschüttungen	EUR	85.000
Kapitalüberschuss	EUR	38.786

¹⁾ Chartererinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

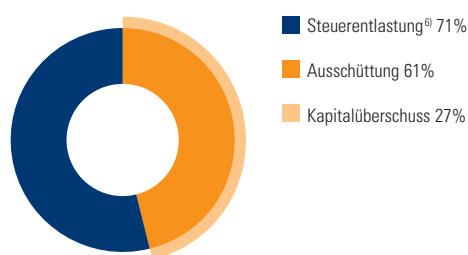
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Kühlschiff

Bauwerft:	Bremer Vulkan AG
Werftablieferung:	07.12.1990
Länge:	147,7 m
Breite:	23,0 m
Tiefgang:	9,5 m
Tragfähigkeit:	12.942 tdw
Kapazität:	592.295 cbft plus 290 TEU
Geschwindigkeit:	21 kn



Seit Anfang 2007 ist das Kühlschiff MS »HANSA LÜBECK« Mitglied im Seatrade Reefer Pool der belgischen Seatrade Group N.V. Der Pool beschäftigt über 100 Schiffe und ist der weltweit führende Operator von Kühlschiffstonnage. Im Rahmen der Poolmitgliedschaft wurde das Schiff im Berichtsjahr auf Rundreisen von Neuseeland durch den Panamakanal nach Antwerpen eingesetzt. Mittlerweile konnte die Poolbeschäftigung bis Ende 2011 verlängert werden. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 1999. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 36,54%.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 25.770	26.230	
Fremdkapital	TEUR 16.873	16.873	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 42.643	43.103	460

Einsatztage

bis Prospektende 2002	Tage 4.655	4.684	
ab 2003	Tage 0	2.469	
Gesamt	Tage 4.655	7.153	2.498

Nettochartererlöse¹⁾

bis Prospektende 2002	TEUR 61.723	48.125	
ab 2003	TEUR 0	28.744	
Gesamt	TEUR 61.723	76.869	15.146

Betriebsüberschuss²⁾

bis Prospektende 2002	TEUR 34.382	23.939	
ab 2003	TEUR 0	9.749	
Gesamt	TEUR 34.382	33.688	-694

Ausschüttungen³⁾

bis Prospektende 2002	TEUR 13.547	4.801	
ab 2003	TEUR 0	7.450	
Gesamt	TEUR 13.547	12.251	-1.296
	Prozent	69,00	61,00

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR	n.a.	1.235
----------------	-------------	-------------	--------------

(nach Ausschüttung + Dockdarlehen)

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit Mai 2001

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-141,58	-135,00
zu versteuernde Gewinne	76,22	2,83

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	72.149
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.493
Ausschüttungen	EUR	60.972
Kapitalüberschuss	EUR	26.628

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

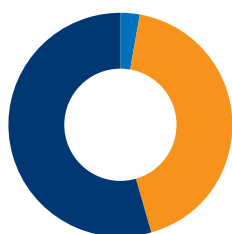
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Wenchong Werft, Guangzhou, China
Werftablieferung:	08.09.1998
Länge:	170,16 m
Breite:	24,8 m
Tiefgang:	10,85 m
Tragfähigkeit:	20.600 tdw
Containerkapazität:	1.550 TEU
Geschwindigkeit:	20 kn



Das MS »HANSA NARVIK« befand sich in den ersten fünf Monaten des Berichtsjahres in Warteposition in der Subic Bay. Anfang Juni 2010 trat das Schiff eine Beschäftigung bei der iranischen Reederei HDS Lines an, die ca. fünf Monate dauern sollte. Aufgrund der anhaltenden außenpolitischen Schwierigkeiten mit dem Iran wurde die Charter bereits nach drei Monaten einvernehmlich aufgehoben. Nach kurzer Wartezeit trat das Schiff eine Beschäftigung bei dem Feederoperator Seacon, Singapur, an. Bis zum Ende der Charter im Juli 2011 setzte der Charterer das Schiff auf Rundreisen um die italienische Halbinsel sowie in der kroatischen Adria ein. Aktuell wird das Schiff von der Reederei Delmas für sieben bis zwölf Monate beschäftigt. Die Wartezeit vor und zwischen den Charteren betrug in 2010 rund 152 Tage. Vor Antritt der Charter bei HDS musste die Außenhaut des Schiffes nach der langen Wartezeit von Bewuchs befreit werden und eine neue Schutzfarbe aufgetragen werden. Zudem erfolgten Reparaturen an der Hauptmaschine, wodurch in 2010 insgesamt knapp 14 Off-hire-Tage entstanden. Die »HANSA NARVIK« fährt zusammen mit 20 typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 1999. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die Anschlussprüfung für die Jahre bis 2007 statt. Die Bestätigung des Unterschiedsbetrages steht noch aus.



- Steuerentlastung⁶⁾ 57%
- Ausschüttung 45%
- Kapitalbindung 3%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	13.089	13.089	
Fremdkapital	TEUR	14.467	14.467	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	27.556	27.556	0

Einsatztage				
bis Ende 2009	Tage	4.002	3.989	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	351	
Gesamt	Tage	4.357	4.340	-17

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2009	TEUR	46.276	44.182	
Berichtsjahr 2010	TEUR	4.487	1.263	
Gesamt	TEUR	50.763	45.445	-5.318

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2009	TEUR	22.580	21.261	
Berichtsjahr 2010	TEUR	2.630	-253	
Gesamt	TEUR	25.210	21.008	-4.202

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2009	TEUR	9.555	5.891	
Berichtsjahr 2010	TEUR	1.440	0	
Gesamt	TEUR	10.995	5.891	-5.104
	Prozent	84,00	45,00	-39,00

Liquidität				
per 31.12.2010	TEUR	10	-112	-122
<small>(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)</small>				

Jahrestilgung				
2010	TUSD	1.335	0	-1.335

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2010	TUSD	0	2.641*	-2.641

* inkl. Darlehen für Klasedocking

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
ausgleichsfähige Verluste		-116,00	-116,50
zu versteuernde Gewinne		100,08	16,52

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾			
Kapitaleinsatz	EUR		-105.000
Steuervorteile	EUR		65.146
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-8.099
Ausschüttungen	EUR		45.000
Kapitalbindung	EUR		-2.953

¹⁾ Chartererinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

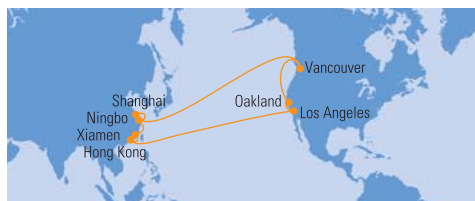
⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

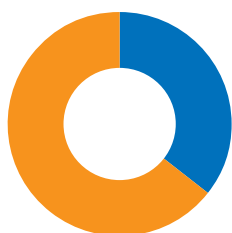
MS »HANSA NORDBURG«

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Wenchong Werft, Guangzhou, China
Werttablieferung:	18.06.2002
Übernahme:	25.02.2004
Länge:	175,0 m
Breite:	27,4 m
Tiefgang:	10,9 m
Tragfähigkeit:	23.500 tdw
Containerkapazität:	1.740 TEU
Geschwindigkeit:	21,0 kn



Seit Mai 2010 befand sich das MS »HANSA NORDBURG« in einer zunächst für zwölf Monate geschlossenen Charter bei Pacific International Line (PIL), Singapur. Die Beschäftigung wurde mittlerweile bis Mai 2012 verlängert. Für den Charterer ist das Schiff im Pazifik im Einsatz und läuft Häfen in China, USA und Kanada an. Vor der Anlieferung an PIL befand sich das Schiff ca. 123 Tage in Warteposition. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Das Schiff fährt gemeinsam mit mittlerweile 22 typgleichen Schiffen im C-17 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die steuerliche Betriebsprüfung für die Jahre 2004 bis 2007 statt.



■ Ausschüttung 67%
■ Kapitalbindung 33%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 8.500	8.500	
Fremdkapital	TEUR 14.545	14.545	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 23.045	23.045	0

Einsatztage

bis Ende 2009	Tage 2.105	2.109*	
Berichtsjahr 2010	Tage 355	365	
Gesamt	Tage 2.460	2.474	14

* Übernahme 25.02.2004

Nettochartererlöse¹⁾

bis Ende 2009	TEUR 22.266	25.204	
Berichtsjahr 2010	TEUR 3.755	1.108	
Gesamt	TEUR 26.021	26.312	291

Betriebsüberschuss²⁾

bis Ende 2009	TEUR 9.652	13.829	
Berichtsjahr 2010	TEUR 1.700	-406	
Gesamt	TEUR 11.352	13.423	2.071

Ausschüttungen³⁾

bis Ende 2009	TEUR 3.825	5.695	
Berichtsjahr 2010	TEUR 765	0	
Gesamt	TEUR 4.590	5.695	1.105
	Prozent	54,00	67,00

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR	119	824	705
----------------	-------------	------------	------------	------------

(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)

Jahrestilgung

2010	TUSD	1.143	0	-1.143
------	-------------	--------------	----------	---------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2010	TUSD	8.282	6.900	1.382
----------------	-------------	--------------	--------------	--------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

zu versteuernde Gewinne		1,98	2,19
-------------------------	--	------	------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-977
Ausschüttungen	EUR	67.000
Kapitalbindung	EUR	-36.977

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

MS »HANSA OLDENBURG«

WKN: HATRO2

Vollcontainerschiff

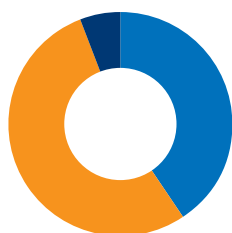
Bauwerft:	Wenchong Werft, Guangzhou, China
Werftablieferung:	05.12.2002
Übernahme:	19.12.2003
Länge:	175,16 m
Breite:	27,40 m
Tiefgang:	10,90 m
Tragfähigkeit:	23.500 tdw
Containerkapazität:	1.740 TEU
Geschwindigkeit:	21,0 kn



Foto: Schwesterschiff



Nach einer Wartezeit von rund 269 Tagen trat das MS »HANSA OLDENBURG« im Mai 2010 eine Beschäftigung bei der französischen Reederei CMA CGM an, die voraussichtlich bis April 2012 andauert. Der Charterer setzte das Schiff im Berichtsjahr auf Rundreisen von China nach Westafrika ein. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Das Schiff fährt gemeinsam mit mittlerweile 22 typgleichen Schiffen im C-17 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2003. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die Anschlussprüfung für die Jahre bis 2007 statt. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. -13,52%.



- Steuerentlastung⁶⁾ 6%
- Ausschüttung 55%
- Kapitalbindung 42%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	9.000	9.100	
Fremdkapital	TEUR	14.545	14.545	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	23.545	23.645	100

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	Tage	2.155	2.170	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	2.510	2.535	25

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	22.795	25.964	
Berichtsjahr 2010	TEUR	3.755	1.110	
Gesamt	TEUR	26.550	27.074	524

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	10.066	16.745	
Berichtsjahr 2010	TEUR	1.702	-62	
Gesamt	TEUR	11.768	16.683	4.915

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	4.320	4.428	
Berichtsjahr 2010	TEUR	720	0	
Gesamt	TEUR	5.040	4.428	-612
	Prozent	56,00	55,00	-1,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TEUR	34	-103	-137

(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)

Jahrestilgung	Prospekt	Ist	Abweichung	
2010	TUSD	1.143	0	-1.143

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TUSD	8.285	3.956	4.329

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist
ausgleichsfähige Verluste	-34,84	-20,60
zu versteuernde Gewinne	1,38	10,64

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	10.408
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-4.713
Ausschüttungen	EUR	55.000
Kapitalbindung	EUR	-42.305

¹⁾ Chartererinnahmen ./. Befrachtungskommission ./. Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./. Schiffsbetriebskosten ./. Gesellschaftskosten ./. Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

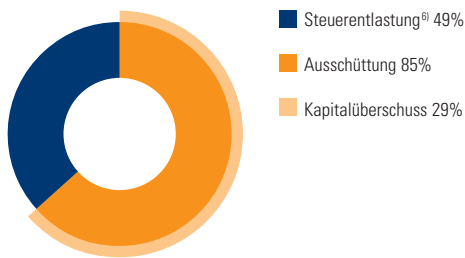
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Szczecin, Polen
Wertablieferung:	20.12.1991
Länge:	149,5 m
Breite:	22,3 m
Tiefgang:	8,3 m
Tragfähigkeit:	12.830 tdw
Containerkapazität:	1.012 TEU
Geschwindigkeit:	17,3 kn



Bis April 2010 befand sich das MS »HANSA OSLO« in einer Einjahrescharter bei FAR Shipping, Singapur, die das Schiff auf der Route Indien-Sri Lanka beschäftigte. Nach 41-tägiger Wartezeit trat das Schiff im Mai 2010 einen zwölfmonatigen Dienst bei MCC Transport an, einer Tochtergesellschaft der dänischen Möller/Maersk-Gruppe, die sich auf innerasiatische Transporte spezialisiert hat und das Schiff entsprechend einsetzte. Im Oktober 2010 wurde auf der Gesellschafterversammlung der Beschluss gefasst, das Schiff an die philippinische MCC Transport Philippines, Inc., ein Unternehmen der dänischen A.P. Möller/Maersk-Gruppe, zu verkaufen. Die Übergabe erfolgte im März 2011.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 9.766	10.277	
Fremdkapital	TEUR 10.993	10.993	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 20.759	21.270	511

Einsatztage

bis Prospektende 2003	Tage 4.240	4.230	
ab 2004	Tage 0	2.494	
Gesamt	Tage 4.240	6.724	2.484

Nettochartererlöse¹⁾

bis Prospektende 2003	TEUR 43.260	31.038	
ab 2004	TEUR 0	18.011	
Gesamt	TEUR 43.260	49.049	5.789

Betriebsüberschuss²⁾

bis Prospektende 2003	TEUR 19.549	12.332	
ab 2004	TEUR 0	5.387	
Gesamt	TEUR 19.549	17.719	-1.830

Ausschüttungen³⁾

bis Prospektende 2003	TEUR 8.185	2.480	
ab 2004	TEUR 0	5.951	
Gesamt	TEUR 8.185	8.431	246
	Prozent 87,00	85,00	-2,00

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR	n.a.	-327
<small>(nach Ausschüttung)</small>			

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit Dezember 2004

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-124,53	-117,59
zu versteuernde Gewinne	109,39	27,64

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	64.538
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-15.400
Ausschüttungen	EUR	85.000
Kapitalüberschuss	EUR	29.138

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

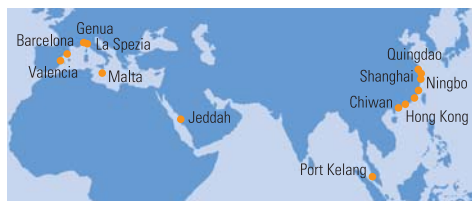
⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

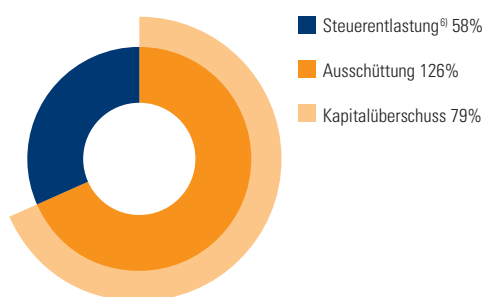
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Hyundai Heavy Industries, Ulsan, Korea
Wertablieferung:	29.12.1995
Länge:	292,0 m
Breite:	32,25 m
Tiefgang:	13,5 m
Tragfähigkeit:	61.600 tdw
Containerkapazität:	4.322 TEU
Geschwindigkeit:	24,2 kn



Bis Juli 2010 fuhr das MS »HANSA PACIFIC« in einer seit 1996 bestehenden Charter für die dänische A.P. Möller/Maersk-Gruppe. Nach der Klasseerneuerung im August 2010 konnte eine direkte Anschlussbeschäftigung bei dem Charterer CSAV für ca. drei Jahre vereinbart werden. Das Schiff läuft Häfen im Mittelmeer, im arabischen Golf sowie an der Küste Chinas an. Die planmäßige Kessedockung (3. Klasse) sowie Reparaturen an der Ankerwinde verursachten ca. 45 Off-hire-Tage. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 1999. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 51,07%.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 28.888	28.888	
Fremdkapital	TEUR 30.678	30.678	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 59.566	59.566	0

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2007	Tage 4.285	5.032	
ab 2008	Tage 0	308	
Gesamt	Tage 4.285	5.340	1.055

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2007	TEUR 106.585	105.184	
ab 2008	TEUR 0	16.505	
Gesamt	TEUR 106.585	121.689	15.104

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2007	TEUR 56.229	67.059	
ab 2008	TEUR 0	6.198	
Gesamt	TEUR 56.229	73.257	17.028

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2007	TEUR 25.710	32.066	
ab 2008	TEUR 0	4.333	
Gesamt	TEUR 25.710	36.399	10.689
	Prozent 89,00	126,00	37,00

Liquidität	Prospekt	Ist
per 31.12.2010	TEUR n.a.	1.584
(nach Ausschüttung)		

Stand Schiffshypothek
schuldenfrei seit März 2003

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist
ausgleichsfähige Verluste	-113,15	-109,54
zu versteuernde Gewinne	103,59	8,38

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	EUR -105.000	
Steuervorteile	EUR 62.422	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR -3.946	
Ausschüttungen	EUR 126.000	
Kapitalüberschuss	EUR 79.476	

¹⁾ Chartererinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

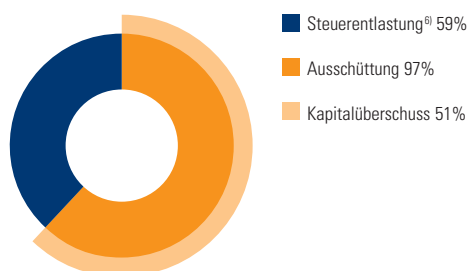
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Südkorea
Werftablieferung:	06.05.1994
Länge:	168,0 m
Breite:	27,2 m
Tiefgang:	9,2 m
Tragfähigkeit:	21.000 tdw
Containerkapazität:	1.576 TEU
Geschwindigkeit:	19,5 kn



Die ersten vier Monate des Jahres befand sich das MS »HANSA RIGA« in Warteposition im norwegischen Haugesund. Ende April trat das Schiff eine Beschäftigung bei A.P. Möller/Maersk an. Diese Charter wurde mehrfach verlängert und endet im August/September 2011. Das Schiff wird auf Rundreisen von Rotterdam über Bremerhaven nach Kaliningrad eingesetzt. Im Berichtsjahr entstanden durch einen Brand im Abgaskanal der Hauptmaschine ca. 33 Off-hire-Tage. Die marktbedingte Wartezeit belief sich in 2010 auf rund 99 Tage. Die »HANSA RIGA« fährt zusammen mit 20 typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 1999. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 54,93%.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 14.112	14.112	
Fremdkapital	TEUR 15.124	15.124	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 29.236	29.236	0

Einsatztage

bis Prospektende 2006	Tage 4.435	4.552	
ab 2007	Tage 0	1.386	
Gesamt	Tage 4.435	5.938	1.503

Nettochartererlöse¹⁾

bis Prospektende 2006	TEUR 58.198	49.884	
ab 2007	TEUR 0	11.141	
Gesamt	TEUR 58.198	61.025	2.827

Betriebsüberschuss²⁾

bis Prospektende 2006	TEUR 28.216	25.596	
ab 2007	TEUR 0	2.444	
Gesamt	TEUR 28.216	28.040	-176

Ausschüttungen³⁾

bis Prospektende 2006	TEUR 13.529	9.664	
ab 2007	TEUR 0	3.727	
Gesamt	TEUR 13.529	13.391	-138
	Prozent 98,00	97,00	-1,00

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR	n.a.	-346
----------------	------	------	------

(nach Ausschüttung)

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit März 2005

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-120,11	-116,72
zu versteuernde Gewinne	116,25	4,88

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	61.866
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-2.524
Ausschüttungen	EUR	97.000
Kapitalüberschuss	EUR	51.342

¹⁾ Chartereinnahmen / . Befrachtungskommission / . Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse / . Schiffsbetriebskosten / . Gesellschaftskosten / . Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

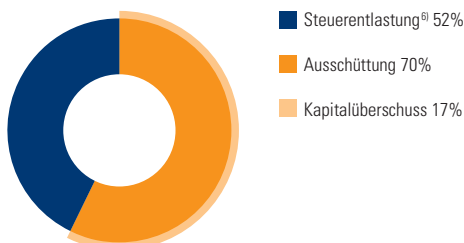
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Szczecin, Polen
Werttabellelieferung:	11.10.1994
Länge:	149,5 m
Breite:	22,3 m
Tiefgang:	8,3 m
Tragfähigkeit:	12.830 tdw
Containerkapazität:	1.012 TEU
Geschwindigkeit:	17,3 kn



Nach Beendigung eines kurzen Einsatzes für das deutsche Delta Schiffskontor Ende Januar des Berichtsjahres erfolgte die Klasedocking des MS »HANSA ROSTOCK«. Von Mitte Mai 2010 fuhr das Schiff in einer Einjahrescharter für die Reederei Hub Marine Pte. Ltd. (Hub Lines), Singapur, und wurde auf Rundreisen zwischen Hong Kong, Taiwan und Guam eingesetzt. Im direkten Anschluss konnte eine Charter bei der südkoreanischen Reederei Yanghai Shipping Co. Ltd. (YSC), die im Intra-Asien-Verkehr operiert, abgeschlossen werden. Da jedoch Frachtzahlungen des Charteres ausblieben, wurde das Schiff nach knapp zwei Wochen aus der Charter zurückgezogen. Nach ca. zweimonatiger Wartezeit lieferte das Schiff in eine zwei- bis sechsmonatige Beschäftigung bei FSL, Singapur, an. Im Jahr 2010 fielen insgesamt 121 Warte- und Ballasttage an. Das Schiff fährt gemeinsam mit sechs typgleichen Schiffen im C-10 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 1999. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 48,41%. Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise insbesondere der Jahre 2009 und 2010 haben die Gesellschafter in 2010 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) in Höhe von insgesamt 1,3 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 10.328	10.839	
Fremdkapital	TEUR 10.303	10.303	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 20.631	21.142	511

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2007	Tage 4.695	4.788	
ab 2008	Tage 0	983	
Gesamt	Tage 4.695	5.771	1.076

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2007	TEUR 42.444	36.852	
ab 2008	TEUR 0	4.860	
Gesamt	TEUR 42.444	41.712	-732

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2007	TEUR 19.347	17.806	
ab 2008	TEUR 0	404	
Gesamt	TEUR 19.347	18.210	-1.137

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2007	TEUR 9.192	6.396	
ab 2008	TEUR 0	1.192	
Gesamt	TEUR 9.192	7.588	-1.604
	Prozent	89,00	70,00
			-19,00

Liquidität	Prospekt	Ist
per 31.12.2010	TEUR n.a.	427
(nach Ausschüttung)		

Stand Schiffshypothek
schuldenfrei seit April 2006

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist
ausgleichsfähige Verluste	-111,36	-100,93
zu versteuernde Gewinne	100,24	2,21

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	53.510
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.134
Ausschüttungen	EUR	70.000
Kapitalüberschuss	EUR	17.376

¹⁾ Chartererinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

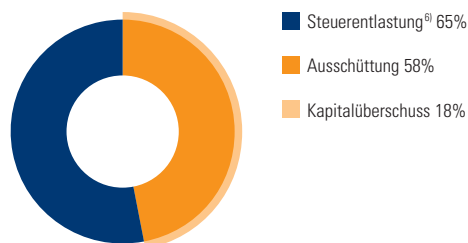
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Szczecin, Polen
Werftablieferung:	28.09.1992
Länge:	149,5 m
Breite:	22,3 m
Tiefgang:	8,3 m
Tragfähigkeit:	12.830 tdw
Containerkapazität:	1.012 TEU
Geschwindigkeit:	17,3 kn



Das unter deutscher Flagge fahrende MS »HANSA STETTIN« befand sich im Berichtsjahr in einer knapp dreijährigen Zeitcharter bei der schweizerischen Linieneederei Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC). Wie bereits im Vorjahr setzte MSC das Schiff im Mittelmeerraum ein. Im Oktober 2010 wurde auf der Gesellschafterversammlung der Verkauf des Schiffes an die griechische CIEL Shipmanagement S.A. beschlossen, die Übergabe erfolgte im März 2011.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 10.073	10.073	
Fremdkapital	TEUR 10.441	10.441	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 20.514	20.514	0

Einsatztage

bis Prospektende 2004	Tage 4.320	4.408	
ab 2005	Tage 0	2.160	
Gesamt	Tage 4.320	6.568	2.248

Nettochartererlöse¹⁾

bis Prospektende 2004	TEUR 40.504	32.365	
ab 2005	TEUR 0	15.692	
Gesamt	TEUR 40.504	48.057	7.553

Betriebsüberschuss²⁾

bis Prospektende 2004	TEUR 17.388	12.445	
ab 2005	TEUR 0	5.183	
Gesamt	TEUR 17.388	17.628	240

Ausschüttungen³⁾

bis Prospektende 2004	TEUR 6.897	1.846	
ab 2005	TEUR 0	3.788	
Gesamt	TEUR 6.897	5.634	-1.263
	Prozent	71,00	58,00
			-13,00

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR	n.a.	100
(nach Ausschüttung)			

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit Dezember 2007

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-117,02	-125,18
zu versteuernde Gewinne	84,40	6,38

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	68.741
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-3.442
Ausschüttungen	EUR	58.000
Kapitalüberschuss	EUR	18.299

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

MS »HANSA STOCKHOLM«

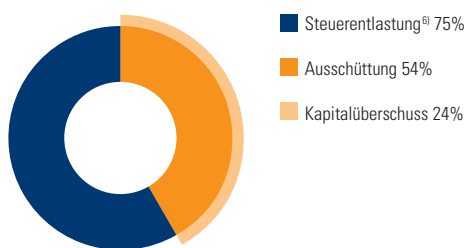
WKN: HATR1Y

Kühlschiff

Bauwerft:	Bremer Vulkan AG
Werttablieferung:	21.02.1991
Länge:	147,7 m
Breite:	23,0 m
Tiefgang:	9,5 m
Tragfähigkeit:	12.942 tdw
Kapazität:	592.295 cbft plus 290 TEU
Geschwindigkeit:	21 kn



Seit Dezember 2006 ist das Kühlschiff MS »HANSA STOCKHOLM« Mitglied im Seatrade Reefer Pool der belgischen Seatrade Group N.V. Der Pool beschäftigt aktuell über 100 Schiffe und ist der weltweit führende Operator von Kühlschiff-tonnage. Im Rahmen der Poolmitgliedschaft wurde das Schiff im Berichtsjahr auf Rundreisen von Neuseeland durch den Panamakanal nach Europa eingesetzt. Die Poolbeschäftigung wurde mittlerweile bis Ende 2011 verlängert werden. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 1999. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 36,57%.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 25.770	26.588	
Fremdkapital	TEUR 16.873	16.873	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 42.643	43.461	818

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2003	Tage 4.585	4.616	
ab 2004	Tage 0	2.487	
Gesamt	Tage 4.585	7.103	2.518

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2003	TEUR 66.906	51.181	
ab 2004	TEUR 0	24.971	
Gesamt	TEUR 66.906	76.152	9.246

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2003	TEUR 37.314	25.231	
ab 2004	TEUR 0	8.285	
Gesamt	TEUR 37.314	33.516	-3.798
	Prozent 78,00	54,00	-24,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TEUR n.a.	2.056	
(nach Ausschüttung und Dockdarlehen)			

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2003	TEUR 15.314	5.521	
ab 2004	TEUR 0	5.531	
Gesamt	TEUR 15.314	11.052	-4.262

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung
schuldenfrei seit Mai 2002			

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
ausgleichsfähige Verluste	-142,16	-132,72	
zu versteuernde Gewinne	88,61	2,18	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000	
Steuervorteile	EUR	75.691	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.138	
Ausschüttungen	EUR	54.040	
Kapitalüberschuss	EUR	23.593	

¹⁾ Chartererinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Wenchong Werft, Guangzhou, China
Werftablieferung:	18.05.1998
Länge:	170,16 m
Breite:	24,8 m
Tiefgang:	10,85 m
Tragfähigkeit:	20.600 tdw
Containerkapazität:	1.550 TEU
Geschwindigkeit:	20 kn



Das seit Juni 2004 unter deutscher Flagge fahrende MS »HANSA TRONDHEIM« fuhr bis März des Berichtsjahres in einer zweijährigen Beschäftigung bei der japanischen Reederei Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. Im Anschluss wurde das Schiff für zweieinhalb Monate an den Feederoperator Sea Consortium Pte Ltd. (Seacon), Singapur, übergeben. Nach kurzer Wartezeit trat das Schiff im Juni 2010 einen Dienst bei der dänischen Reederei A.P. Möller/ Maersk an, die das Schiff bis Oktober 2010 beschäftigte. Bis Ende September 2011 ist das Schiff für die französische Reederei CMA CGM im Fahrtgebiet Malaysia-Indonesien tätig. Aufgrund der Warte- sowie An- und Rücklieferungszeit zwischen den Anschlusschartern entstanden ca. 47 Warte- und Ballasttage. Diverse Reparaturen und routinemäßige Überholungen verursachten in 2010 knapp elf Off-hire-Tage. Die »HANSA TRONDHEIM« fährt zusammen mit 20 typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 1999. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die Anschlussprüfung für die Jahre bis 2007 statt. Die Bestätigung des Unterschiedsbetrages steht noch aus.



■ Steuerentlastung⁹⁾ 58%
■ Ausschüttung 47%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	13.651	13.651	
Fremdkapital	TEUR	14.919	14.919	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	28.571	28.571	0

Einsatztage

bis Ende 2009	Tage	4.100	4.134	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	354	
Gesamt	Tage	4.455	4.488	33

Nettochartererlöse¹⁾

bis Ende 2009	TEUR	49.164	44.018	
Berichtsjahr 2010	TEUR	4.617	1.203	
Gesamt	TEUR	53.781	45.221	-8.560

Betriebsüberschuss²⁾

bis Ende 2009	TEUR	24.108	20.525	
Berichtsjahr 2010	TEUR	2.688	-559	
Gesamt	TEUR	26.796	19.966	-6.830

Ausschüttungen³⁾

bis Ende 2009	TEUR	9.965	6.417	
Berichtsjahr 2010	TEUR	2.048	0	
Gesamt	TEUR	12.013	6.417	-5.596
	Prozent	88,00	47,00	-41,00

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR	108	-125	-233
<small>(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)</small>				

Jahrestilgung

2010	TUSD	670	0	-670
------	-------------	------------	----------	-------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2010	TUSD	0	550	-550
----------------	-------------	----------	------------	-------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-120,01	-118,54	
zu versteuernde Gewinne	108,62	17,21	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	66.279
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-8.261
Ausschüttungen	EUR	47.000
Kapitalüberschuss	EUR	18

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

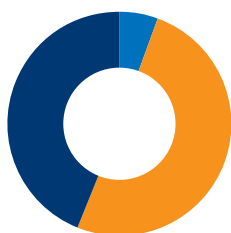
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Aker MTW Werft, Wismar
Werftablieferung:	28.09.2000
Länge:	207,4 m
Breite:	29,8 m
Tiefgang:	11,4 m
Tragfähigkeit:	33.900 tdw
Containerkapazität:	2.466 TEU
Geschwindigkeit:	22,3 kn



Von Dezember 2009 bis Mai 2010 übernahm das MS »HANSA VICTORY« kürzere Einsätze für den deutschen Befrachter Cargo Levant, den südafrikanischen Charterer Cosmotrade Export sowie den belgischen Transporteur Delphis. Anfang Juni 2010 trat das Schiff eine Zwölfmonatscharter bei der schweizerischen Reederei MSC an, die das Schiff bis Januar 2011 im Liniendienst in Mittelamerika einsetzte. Im Anschluss wechselte das Schiff in das Fahrtgebiet Nordeuropa-Afrika. Seit Juli 2011 wird das Schiff für ca. vier Monate von der italienischen Reederei Messina Line beschäftigt. Zwischen den Anschlusschartern fielen in 2011 ca. 39 Warte- und Ballasttage an. Aufgrund der im März 2010 turnusgemäß durchgeführten Klasse-docking in Singapur kam es im Berichtsjahr zu rund zwölf Off-hire-Tagen. Weitere sechs Ausfalltage entstanden durch ein defektes Bugstrahlruder. Zusammen mit dem Schwesterschiff MS »HANSA LIBERTY« trat die »HANSA VICTORY« zum 1. Januar 2010 dem C-27 Chartereinnahmepool der HANSA TREUHAND-Gruppe bei und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Der C-27 Pool besteht seit August 2010 aus 15 Schiffen. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 37,44%.



- Steuerentlastung⁶⁾ 46%
- Ausschüttung 53%
- Kapitalbindung 6%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	16.770	17.282	
Fremdkapital	TEUR	19.020	19.020	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	35.790	36.302	512

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	Tage	3.270	3.350	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	347	
Gesamt	Tage	3.625	3.697	72

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	44.914	48.738	
Berichtsjahr 2010	TEUR	5.267	3.111	
Gesamt	TEUR	50.181	51.849	1.668

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	21.958	28.727	
Berichtsjahr 2010	TEUR	2.932	327	
Gesamt	TEUR	24.890	29.054	4.164

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	9.559	9.159	
Berichtsjahr 2010	TEUR	1.509	0	
Gesamt	TEUR	11.068	9.159	-1.909
	Prozent	66,00	53,00	-13,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TEUR	65	116	51

(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)

Jahrestilgung	Prospekt	Ist	Abweichung	
2010	TUSD	1.572	350	-1.222

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TUSD	5.497	0	5.497

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist
ausgleichsfähige Verluste	-105,00	-89,00
zu versteuernde Gewinne	48,87	3,62

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	48.041
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.770
Ausschüttungen	EUR	53.000
Kapitalbindung	EUR	-5.729

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

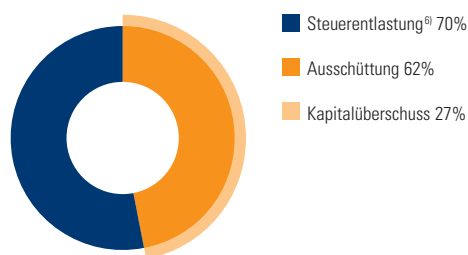
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Kühlschiff

Bauwerft:	Bremer Vulkan AG
Wertablieferung:	30.05.1989
Länge:	147,7 m
Breite:	23,0 m
Tiefgang:	9,5 m
Tragfähigkeit:	12.942 tdw
Kapazität:	589.615 cbft plus 290 TEU
Geschwindigkeit:	21 kn



Während des gesamten Berichtsjahres wurde das Kühlschiff MS »HANSA VISBY« im Seatrade Reefer Pool der belgischen Seatrade Group N.V. eingesetzt. Der Pool beschäftigt über 100 Schiffe und ist der weltweit führende Operator von Kühlschiffstonnage. Im Rahmen der Poolmitgliedschaft wurde das Schiff im Berichtsjahr auf Rundreisen von Neuseeland durch den Panamakanal nach Antwerpen eingesetzt. Mittlerweile konnte die Poolbeschäftigung bis Ende 2011 verlängert werden. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 1999. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 58,05%.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 23.673	24.184	
Fremdkapital	TEUR 16.873	16.873	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 40.546	41.057	511

Einsatztage

bis Prospektende 2001	Tage	4.445	4.524	
ab 2002	Tage	0	3.163	
Gesamt	Tage	4.445	7.687	3.242

Nettochartererlöse¹⁾

bis Prospektende 2001	TEUR	60.728	48.574	
ab 2002	TEUR	0	31.241	
Gesamt	TEUR	60.728	79.815	19.087

Betriebsüberschuss²⁾

bis Prospektende 2001	TEUR	34.178	22.039	
ab 2002	TEUR	0	10.833	
Gesamt	TEUR	34.178	32.872	-1.306

Ausschüttungen³⁾

bis Prospektende 2001	TEUR	12.242	4.015	
ab 2002	TEUR	0	7.312	
Gesamt	TEUR	12.242	11.327	-915
	Prozent	69,00	62,10	-6,90

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR	n.a.	2.083
(nach Ausschüttung und Dockdarlehen)			

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit Februar 2001

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-136,00	-157,56
zu versteuernde Gewinne	75,48	32,25

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	86.495
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-16.266
Ausschüttungen	EUR	62.056
Kapitalüberschuss	EUR	27.285

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

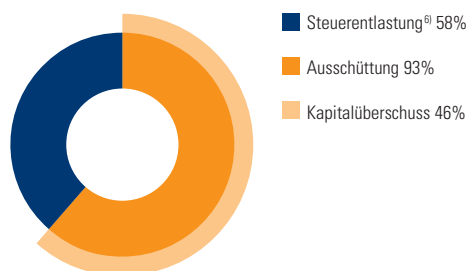
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Szczecin, Polen
Werttabellelieferung:	21.05.1993
Länge:	149,5 m
Breite:	22,3 m
Tiefgang:	8,3 m
Tragfähigkeit:	12.830 tdw
Containerkapazität:	1.012 TEU
Geschwindigkeit:	17,3 kn 17,3 kn



Im gesamten Berichtsjahr befand sich das MS »HANSA WISMAR« in einer Beschäftigung bei der größten israelischen Linienreederei Zim, die nach mehrfacher Verlängerung noch eine Dauer bis April 2012 hat. Der Charterer setzt das Schiff in der Karibik zwischen Jamaika und Venezuela ein. Aufgrund von Kranreparaturen fielen im Berichtsjahr gut zehn Off-hire-Tage an. Gemeinsam mit mittlerweile sechs typgleichen Schiffen fährt die »HANSA WISMAR« im C-10 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 1999. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 62,42%. Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise insbesondere der Jahre 2009 und 2010 haben die Gesellschafter in 2010 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) in zwei Raten (2010 und 2011) in Höhe von insgesamt 1,59 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 10.533	10.533	
Fremdkapital	TEUR 10.430	10.430	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 20.963	20.963	0

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2005	Tage 4.440	4.521	
ab 2006	Tage 0	1.743	
Gesamt	Tage 4.440	6.264	1.824

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2005	TEUR 40.369	34.007	
ab 2006	TEUR 0	11.562	
Gesamt	TEUR 40.369	45.569	5.200

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2005	TEUR 17.157	16.166	
ab 2006	TEUR 0	2.563	
Gesamt	TEUR 17.157	18.729	1.572

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2005	TEUR 7.874	4.704	
ab 2006	TEUR 0	4.806	
Gesamt	TEUR 7.874	9.510	1.636
	Prozent 77,00	93,00	16,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TEUR n.a.	-50	
(nach Ausschüttung)			

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung
schuldenfrei seit Mai 2005			

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
ausgleichsfähige Verluste	-112,16	-116,14	
zu versteuernde Gewinne	85,90	8,74	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000	
Steuervorteile	EUR	63.003	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-4.732	
Ausschüttungen	EUR	93.000	
Kapitalüberschuss	EUR	46.271	

¹⁾ Chartererinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

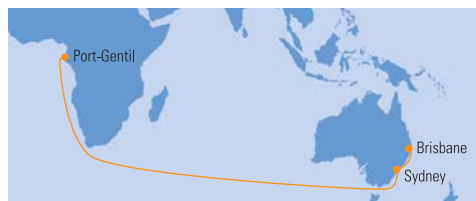
⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

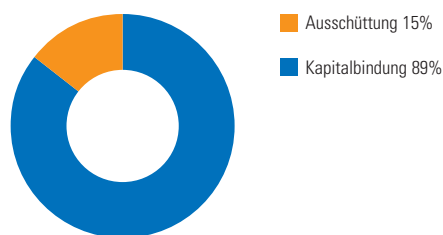
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Suezmax-Rohöltanker

Bauwerft:	Daewoo Heavy Industries Ltd., Korea
Wertablieferung:	05.01.2001
Übernahme:	12.06.2006
Länge:	274,0 m
Breite:	48,0 m
Tiefgang:	16,2 m
Tragfähigkeit:	160.183 tdw
Geschwindigkeit:	15,0 kn



Im Berichtsjahr fuhr der Suezmaxtanker »HS ALCINA« im Blue Fin Pool der amerikanischen Heidmar Inc. Im Rahmen der Poolbeschäftigung war das Schiff weltweit im Einsatz. Zuletzt wurde der Tanker zwischen Westafrika und Australien eingesetzt. Im August 2010 erfolgte in Singapur die zweite planmäßige Klasedocking des Schiffes. Diese erforderte 13 Tage, die An- und Abreise verursachten weitere 14 Tage. Der technische Schiffsbetrieb verlief bis auf einen halben Off-hire-Tag störungsfrei. Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher noch nicht stattgefunden.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 27.600	27.738	
Fremdkapital	TEUR 37.500	37.500	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 65.100	65.238	138

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	Tage 1.280	1.293	
Berichtsjahr 2010	Tage 355	338	
Gesamt	Tage 1.635	1.631	-4

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR 31.963	36.557	
Berichtsjahr 2010	TEUR 8.803	6.045	
Gesamt	TEUR 40.766	42.602	1.836

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR 16.830	23.110	
Berichtsjahr 2010	TEUR 5.857	1.780	
Gesamt	TEUR 22.687	24.890	2.203

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR 6.072	4.161		
Berichtsjahr 2010	TEUR 1.932	0		
Gesamt	TEUR 8.004	4.161	-3.843	
	Prozent	29,00	15,00	-14,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TEUR 1.409	474	-935
<small>(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)</small>			

Jahrestilgung	Prospekt	Ist	Abweichung
2010	TUSD 3.308	3.308	0

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TUSD 33.111	25.469	7.642

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
zu versteuernde Gewinne	1,17	1,17	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-520	
Ausschüttungen	EUR	15.000	
Kapitalbindung	EUR	-88.520	

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

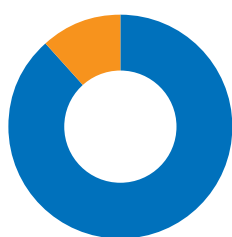
MS »HS BACH«

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	STX Shipbuilding Co. Ltd., Korea
Werttablieferung:	24.08.2007
Übernahme:	29.09.2008
Länge:	246,8 m
Breite:	32,2 m
Tiefgang:	10,75 m
Tragfähigkeit:	44.985 tdw
Containerkapazität:	3.586 TEU
Geschwindigkeit:	23,4 kn



Seit der Übernahme durch die Gesellschaft im September 2008 fährt das Schiff in einer vierjährigen Charter bei der französischen Linienreederei CMA CGM. Bis November des Berichtsjahres bediente das Schiff das Fahrtgebiet zwischen der Ostküste Südamerikas und Fernost. Zum Jahresende wechselte das Schiff in den Liniendienst zwischen der südamerikanischen Ostküste und Nordeuropa. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Das Schiff wird gemeinsam mit drei Schwesterschiffen im C-35 STX-Chartereinnahmepool eingesetzt und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher noch nicht stattgefunden.



■ Ausschüttung 12%
■ Kapitalbindung 91%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	22.200	20.700	
Fremdkapital	TEUR	23.448	23.448	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	45.648	44.148	-1.500

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	Tage	482	459*	
Berichtsjahr 2010	Tage	360	363	
Gesamt	Tage	842	822	-20

* Übernahme um 28 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	7.850	7.738	
Berichtsjahr 2010	TEUR	5.863	5.785	
Gesamt	TEUR	13.713	13.523	-190

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	4.367	4.349	
Berichtsjahr 2010	TEUR	3.247	3.010	
Gesamt	TEUR	7.614	7.359	-255

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	1.554	1.449	
Berichtsjahr 2010	TEUR	1.554	1.035	
Gesamt	TEUR	3.108	2.484	-624
	Prozent	14,00	12,00	-2,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TEUR	1.265	332	-933

(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)

Jahrestilgung	Prospekt	Ist	Abweichung	
2010	TUSD	2.429	2.428	-1

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TUSD	29.142	27.302	1.840

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist
zu versteuernde Gewinne	0,48	0,50

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-223
Ausschüttungen	EUR	12.000
Kapitalbindung	EUR	-91.223

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

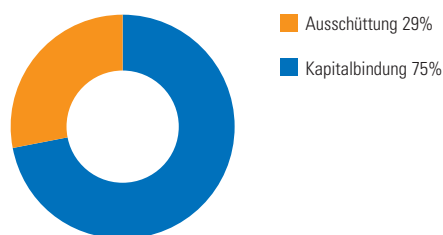
MS »HS BEETHOVEN«

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Südkorea
Werftablieferung:	13.12.2002
Übernahme:	11.02.2005
Länge:	280,20 m
Breite:	32,20 m
Tiefgang:	12 m
Tragfähigkeit:	57.600 tdw
Containerkapazität:	4.389 TEU
Geschwindigkeit:	24,5 kn



Nach Beendigung einer einjährigen Beschäftigung bei der chilenischen Linienreederei Compania Sud Americana de Vapores S.A. (CSAV) trat das Schiff im November 2010 eine voraussichtlich ebenfalls einjährige Charter bei Hapag-Lloyd an. Die Reederei setzt das Schiff routinemäßig im Fahrtgebiet zwischen Nord-europa und Südamerika ein. Aufgrund des Chartererwechsels entstanden zwei Wartetage. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Gemeinsam mit drei Schwesterschiffen fährt die »HS BEETHOVEN« im C-44 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher noch nicht stattgefunden.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 21.750	22.000	
Fremdkapital	TEUR 27.083	27.083	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 48.833	49.083	250

Einsatztage

bis Ende 2009	Tage 1.775	1.631*	
Berichtsjahr 2010	Tage 355	365	
Gesamt	Tage 2.130	1.996	-134

* Werftablieferung um 22 Tage verzögert

Nettochartererlöse¹⁾

bis Ende 2009	TEUR 34.249	31.100	
Berichtsjahr 2010	TEUR 6.884	1.863	
Gesamt	TEUR 41.133	32.963	-8.170

Betriebsüberschuss²⁾

bis Ende 2009	TEUR 19.123	14.410	
Berichtsjahr 2010	TEUR 3.691	-736	
Gesamt	TEUR 22.814	13.674	-9.140

Ausschüttungen³⁾

bis Ende 2009	TEUR 8.971	6.325	
Berichtsjahr 2010	TEUR 1.794	0	
Gesamt	TEUR 10.765	6.325	-4.440
	Prozent 49,50	28,75	-20,75

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR 589	130	-459
(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)			

Jahrestilgung

2010	TUSD 2.322	2.320	-2
------	------------	-------	----

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2010	TUSD 18.568	19.160	-592
----------------	-------------	--------	------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

zu versteuernde Gewinne	1,47	1,43
-------------------------	------	------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-633
Ausschüttungen	EUR	28.750
Kapitalbindung	EUR	-74.883

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

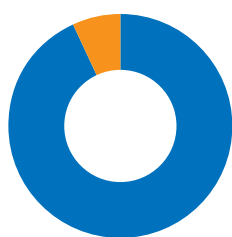
MS »HS BERLIOZ«

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	STX Shipbuilding Co. Ltd., Korea
Werttablieferung:	27.04.2007
Übernahme:	11.03.2008
Länge:	246,8 m
Breite:	32,2 m
Tiefgang:	10,75 m
Tragfähigkeit:	44.985 tdw
Containerkapazität:	3.586 TEU
Geschwindigkeit:	23,4 kn



Seit der Übernahme im März 2008 fährt das Schiff in einer ca. vierjährigen Charter bei der Reederei Cosco Container Lines Co. Ltd. Im Berichtsjahr wechselte das Schiff mehrfach das Fahrtgebiet und wird aktuell zwischen Fernost, Südost-Asien und Südamerika eingesetzt. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Die »HS BERLIOZ« fährt gemeinsam mit drei Schwesterschiffen im C-35 STX-Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher noch nicht stattgefunden.



■ Ausschüttung 7%
■ Kapitalbindung 96%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	20.670	20.721	
Fremdkapital	TEUR	25.481	25.481	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	46.151	46.202	51

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	Tage	667	658*	
Berichtsjahr 2010	Tage	360	365	
Gesamt	Tage	1.027	1.023	-4

* Übernahme um 14 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	11.541	10.541	
Berichtsjahr 2010	TEUR	6.229	5.858	
Gesamt	TEUR	17.770	16.399	-1.371

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	6.073	5.742	
Berichtsjahr 2010	TEUR	3.336	3.265	
Gesamt	TEUR	9.409	9.007	-402

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	2.894	1.447	
Berichtsjahr 2010	TEUR	1.447	0	
Gesamt	TEUR	4.341	1.447	-2.894
	Prozent	21,00	7,00	-14,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TEUR	659	225	-434

(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)

Jahrestilgung	Prospekt	Ist	Abweichung	
2010	TUSD	2.456	2.456	0

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TUSD	28.257	27.288	969

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist
zu versteuernde Gewinne	0,64	0,63

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-279
Ausschüttungen	EUR	7.000
Kapitalbindung	EUR	-96.279

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

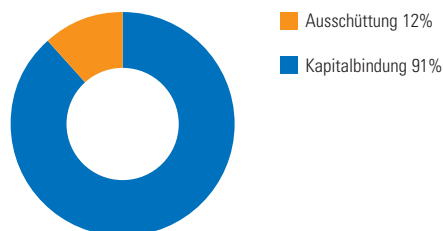
MS »HS BIZET«

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	STX Shipbuilding Co. Ltd., Korea
Werttablieferung:	05.06.2007
Übernahme:	29.09.2008
Länge:	246,8 m
Breite:	32,2 m
Tiefgang:	10,75 m
Tragfähigkeit:	44.985 tdw
Containerkapazität:	3.586 TEU
Geschwindigkeit:	23,4 kn



Seit der Übernahme durch die Gesellschaft im September 2008 fährt das Schiff in einer ca. vierjährigen Charter bei der chinesischen Reederei COSCO Container Lines. In der ersten Hälfte des Jahres 2010 wurde das Schiff von COSCO im Liniendienst zwischen Fernost und der Ostküste der USA eingesetzt. Ende Mai 2010 wechselte das Schiff das Fahrgebiet und verkehrt seitdem zwischen Fernost, Südost-Asien und der Ostküste Südamerikas. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Das Schiff wird gemeinsam mit drei Schwesterschiffen im C-35 STX-Chartereinnahmepool eingesetzt und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher noch nicht stattgefunden.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 22.200	20.700	
Fremdkapital	TEUR 23.448	23.448	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 45.648	44.148	-1.500

Einsatztage

bis Ende 2009	Tage 482	459*	
Berichtsjahr 2010	Tage 360	365	
Gesamt	Tage 842	824	-18

* Übernahme um 28 Tage verzögert

Nettochartererlöse¹⁾

bis Ende 2009	TEUR 7.850	7.797	
Berichtsjahr 2010	TEUR 5.863	5.867	
Gesamt	TEUR 13.713	13.664	-49

Betriebsüberschuss²⁾

bis Ende 2009	TEUR 4.337	4.341	
Berichtsjahr 2010	TEUR 3.277	3.237	
Gesamt	TEUR 7.614	7.578	-36

Ausschüttungen³⁾

bis Ende 2009	TEUR 1.554	1.449	
Berichtsjahr 2010	TEUR 1.554	1.035	
Gesamt	TEUR 3.108	2.484	-624
	Prozent	14,00	12,00

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR 1.266	370	-896
----------------	------------	-----	------

(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)

Jahrestilgung

2010	TUSD 2.428	2.828	400
------	------------	-------	-----

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2010	TUSD 29.144	27.044	2.100
----------------	-------------	--------	-------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

zu versteuernde Gewinne	0,48	0,50
-------------------------	------	------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-222
Ausschüttungen	EUR	12.000
Kapitalbindung	EUR	-91.222

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

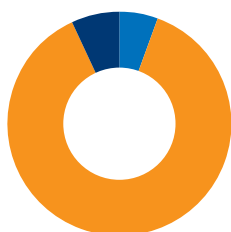
⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Ulsan, Südkorea
Werftablieferung:	25.04.2002
Länge:	280,20 m
Breite:	32,20 m
Tiefgang:	12 m
Tragfähigkeit:	57.600 tdw
Containerkapazität:	4.389 TEU
Geschwindigkeit:	24,5 kn



Wie das Schwesterschiff »HS COLON« befand sich auch die »HS CARIBE« während des gesamten Berichtsjahres in einer Zeitcharter bei der dänischen A.P. Möller/Maersk-Gruppe. Die für fünf Jahre geschlossene Beschäftigung wurde im Juni 2011 um weitere zwei Jahre verlängert. Weiterhin hat der Charterer die Möglichkeit, bis September 2012 eine Option für zusätzliche zwölf Monate zu erklären. Das Schiff wurde im Berichtsjahr kurzfristig in unterschiedlichen Fahrtgebieten eingesetzt. Seit Beginn des Jahres 2011 verkehrt das Schiff routinemäßig zwischen Panama und Concepción an der Westküste Südamerikas. Der Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Gemeinsam mit drei Schwesterschiffen fährt das »HS CARIBE« im C-44 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. -29,1%.



- Steuerentlastung⁶⁾ 7%
- Ausschüttung 90%
- Kapitalbindung 6%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	26.100	26.322	
Fremdkapital	TEUR	33.651	33.651	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	59.751	59.973	222

Einsatztage	Tage	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	Tage	2.745	2.795	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	3.100	3.160	60

Nettochartererlöse ¹⁾	TEUR	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR	66.345	67.890	
Berichtsjahr 2010	TEUR	8.858	11.052	
Gesamt	TEUR	75.203	78.942	3.739

Betriebsüberschuss ²⁾	TEUR	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR	37.245	48.359	
Berichtsjahr 2010	TEUR	5.420	8.691	
Gesamt	TEUR	42.665	57.050	14.385

Ausschüttungen ³⁾	TEUR	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR	19.053	21.058	
Berichtsjahr 2010	TEUR	2.871	2.632	
Gesamt	TEUR	21.924	23.690	1.766
	Prozent	84,00	90,00	6,00

Liquidität	TEUR	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TEUR	355	-213	-568
<small>(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)</small>				

Jahrestilgung	TUSD	Prospekt	Ist	Abweichung
2010	TUSD	2.160	5.030	2.870

Stand Schiffshypothek	TUSD	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TUSD	11.870	3.850	8.020

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist
ausgleichsfähige Verluste	-46,75	-39,07
zu versteuernde Gewinne	7,99	28,33

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	EUR	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	19.993
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-12.823
Ausschüttungen	EUR	90.000
Kapitalbindung	EUR	-5.830

¹⁾ Chartererinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

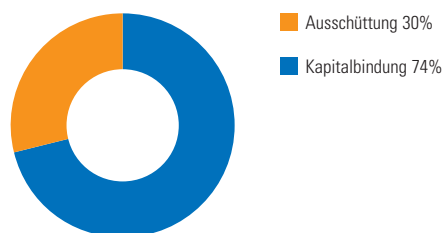
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

AFRAMax-Rohöltanker

Bauwerft:	Hyundai Samho Heavy Industries, Südkorea
Werttablieferung:	August 2003
Übernahme:	29.08.2006
Länge:	250,00 m
Breite:	44,0 m
Tiefgang:	13,6 m
Tragfähigkeit:	112.900 tdw
Geschwindigkeit:	15,0 kn



Der AFRAMaxtanker MT »HS CARMEN« wurde im Jahr 2006 gemeinsam mit seinem Schwesterschiff MT »HS MEDEA« von der türkischen Geden Lines, Istanbul, übernommen. Seitdem befand sich das Schiff in einer Fünfjahrescharter bei dem zur Petrochina-Gruppe gehörenden chinesischen Charterer Glasford Shipping Limited. Diese Charter endete im August 2011. Das Hauptfahrtgebiet der »HS CARMEN« lag bis zum November 2010 zwischen Südostasien und dem Roten Meer. Danach wurde das Schiff hauptsächlich an der Westküste Amerikas eingesetzt. Im August wurde das Schiff Mitglied im Sigma Tankers Inc. Pool und ist im Rahmen dessen weltweit im Einsatz. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher noch nicht stattgefunden.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	18.500	19.000	
Fremdkapital	TEUR	25.385	25.385	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	43.885	44.385	500

Einsatztage

bis Ende 2009	Tage	1.205	1.196*	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	1.560	1.561	1

* Übernahme um 7 Tage verzögert

Nettochartererlöse¹⁾

bis Ende 2009	TEUR	21.291	21.183	
Berichtsjahr 2010	TEUR	6.272	6.798	
Gesamt	TEUR	27.563	27.981	418

Betriebsüberschuss²⁾

bis Ende 2009	TEUR	11.118	10.565	
Berichtsjahr 2010	TEUR	3.338	3.921	
Gesamt	TEUR	14.456	14.486	30

Ausschüttungen³⁾

bis Ende 2009	TEUR	4.810	4.180	
Berichtsjahr 2010	TEUR	1.480	1.520	
Gesamt	TEUR	6.290	5.700	-590
	Prozent	34,00	30,00	-4,00

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR	955	368	-587
----------------	-------------	------------	------------	-------------

(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)

Jahrestilgung

2010	TUSD	2.360	2.360	0
------	-------------	--------------	--------------	----------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2010	TUSD	23.560	21.570	1.990
----------------	-------------	---------------	---------------	--------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

zu versteuernde Gewinne		1,39	1,35	
-------------------------	--	------	------	--

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-599
Ausschüttungen	EUR	30.000
Kapitalbindung	EUR	-73.599

¹⁾ Chartereinnahmen /. Befrachtungskommission /. Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse /. Schiffsbetriebskosten /. Gesellschaftskosten /. Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

MS »HS CHALLENGER«

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Stocznia Gdynia (Gdynia Shipyard), Gdynia/Polen
Werttablieferung:	05.03.2004
Übernahme:	17.05.2004
Länge:	207,00 m
Breite:	32,24 m
Tiefgang:	11,50 m
Tragfähigkeit:	35.600 tdw
Containerkapazität:	2.672 TEU
Geschwindigkeit:	21,5 kn



Ende April 2010 beendete das MS »HS CHALLENGER« eine sechsmonatige Charter bei der dänischen Reederei A.P. Möller/Maersk. Nach zwei kurzen Einsätzen für die chilenische Reederei CSAV sowie Hapag-Lloyd trat das Schiff im September 2010 eine ca. zwölfmonatige Charter bei dem arabischen Feederdienst Simatech an, der das Schiff zwischen Südost-Asien und dem Indischen Ozean einsetzt. Im Jahr 2010 fielen neben fünf Wartetagen knapp sechs Off-hire-Tage an. Seit Januar 2010 fährt die »HS CHALLENGER« zusammen mit dem Schwesterschiff MS »HS DISCOVERER« im C-27 Chartereinnahmepool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Dieser besteht seit August 2010 aus 15 Schiffen. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die steuerliche Betriebsprüfung für die Jahre 2003 und 2004 statt.



■ Ausschüttung 53%

■ Kapitalbindung 51%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 14.000	14.150	
Fremdkapital	TEUR 20.909	20.909	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 34.909	35.059	150

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	Tage 2.095	2.039*	
Berichtsjahr 2010	Tage 360	359	
Gesamt	Tage 2.455	2.398	-57

* Übernahme um 72 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR 32.527	30.972	
Berichtsjahr 2010	TEUR 5.007	1.925	
Gesamt	TEUR 37.534	32.897	-4.637

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR 18.020	18.660	
Berichtsjahr 2010	TEUR 2.672	-34	
Gesamt	TEUR 20.692	18.626	-2.066

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR 8.260	7.500		
Berichtsjahr 2010	TEUR 1.400	0		
Gesamt	TEUR 9.660	7.500	-2.160	
	Prozent	69,00	53,00	-16,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TEUR 1.179	1.895	716

(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)

Jahrestilgung	Prospekt	Ist	Abweichung
2010	TUSD 1.643	0	-1.643

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TUSD 11.912	9.400	2.512

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist
zu versteuernde Gewinne	1,48	1,43

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-637
Ausschüttungen	EUR	53.000
Kapitalbindung	EUR	-50.637

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

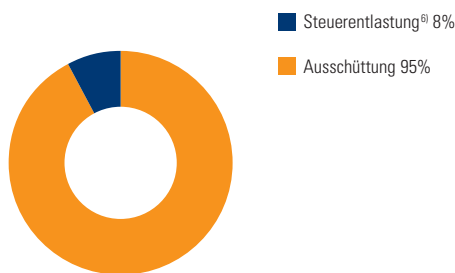
⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Ulsan, Südkorea
Werttablieferung:	28.12.2001
Länge:	280,20 m
Breite:	32,20 m
Tiefgang:	12 m
Tragfähigkeit:	57.600 tdw
Containerkapazität:	4.389 TEU
Geschwindigkeit:	24,5 kn



Wie das Schwesterschiff »HS CARIBE« befand sich auch die »HS COLON« während des gesamten Berichtsjahres in einer Zeitcharter bei der dänischen A.P. Møller/Maersk-Gruppe. Die für fünf Jahre geschlossene Charter wurde im Februar 2011 um weitere zwei Jahre verlängert. Darüber hinaus hat der Charterer die Möglichkeit, bis September 2012 eine Option für zusätzliche zwölf Monate zu erklären. Das Schiff verkehrte im Berichtsjahr zwischen Australien, Fernost und Südostasien. Zum Ende des Jahres 2010 wechselte das Schiff das Fahrtgebiet und wird nun zwischen Nordeuropa und dem Indischen Ozean eingesetzt. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Die nächste Klasedockung ist für Dezember 2011 geplant. Gemeinsam mit drei Schwesterschiffen fährt das »HS COLON« im C-44 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgt bis einschließlich 2004. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. -21,1%.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	26.400	26.400	
Fremdkapital	TEUR	33.999	33.999	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	60.399	60.399	0

Einsatztage				
bis Ende 2009	Tage	2.860	2.902	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	3.215	3.267	52

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2009	TEUR	68.415	71.377	
Berichtsjahr 2010	TEUR	8.883	11.427	
Gesamt	TEUR	77.298	82.804	5.506

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2009	TEUR	39.194	49.435	
Berichtsjahr 2010	TEUR	5.617	8.908	
Gesamt	TEUR	44.811	58.343	13.532

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2009	TEUR	20.328	22.399	
Berichtsjahr 2010	TEUR	3.168	2.640	
Gesamt	TEUR	23.496	25.039	1.543
	Prozent	89,00	94,80	5,80

Liquidität				
per 31.12.2010	TEUR	498	-119	-617
<small>(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)</small>				

Jahrestilgung				
2010	TUSD	2.160	4.250	2.090

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2010	TUSD	11.331	5.290	6.041

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
ausgleichsfähige Verluste		-50,53	-43,21
zu versteuernde Gewinne		8,57	30,38

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾			
Kapitaleinsatz	EUR		-103.000
Steuervorteile	EUR		22.109
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-13.748
Ausschüttungen	EUR		94.845
Kapitalüberschuss	EUR		206

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

MS »HS DISCOVERER«

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Stocznia Gdynia (Gdynia Shipyard), Gdynia/Polen
Werttablieferung:	15.01.2004
Übernahme:	27.02.2004
Länge:	207,00 m
Breite:	32,24 m
Tiefgang:	11,50 m
Tragfähigkeit:	35.600 tdw
Containerkapazität:	2.672 TEU
Geschwindigkeit:	21,5 kn



Bis Juni 2010 fuhr das MS »HS DISCOVERER« in einer Zweijahrescharter bei der größten israelischen Reederei Zim. Im Anschluss trat das Schiff eine ca. einjährige Beschäftigung bei der chilenischen Reederei CSAV an. Seit März 2011 war das Schiff an die chinesische Liniereederei China Shipping Container Lines (CSCL) unterverchartert. CSCL setzte das Schiff im Fahrtgebiet Fernost-Westküste Nordamerikas ein. Die Rücklieferung erfolgte Ende August. Derzeit befindet sich das Schiff in Warteposition. Aufgrund eines Propellerschadens war das Schiff im Berichtsjahr 117 Tage off-hire. Seit 1. Januar 2010 fährt die »HS DISCOVERER« zusammen mit dem Schwesterschiff MS »HS CHALLENGER« im C-27 Charterannahmepool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Dieser besteht seit August 2010 aus 15 Schiffen. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die steuerliche Betriebsprüfung für die Jahre 2003 und 2004 statt.



■ Ausschüttung 51%
■ Kapitalbindung 53%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	14.000	14.150	
Fremdkapital	TEUR	20.909	20.909	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	34.909	35.059	150

Einsatztage				
bis Ende 2009	Tage	2.095	2.123	
Berichtsjahr 2010	Tage	360	248	
Gesamt	Tage	2.455	2.371	-84

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2009	TEUR	32.557	32.322	
Berichtsjahr 2010	TEUR	5.007	1.798	
Gesamt	TEUR	37.564	34.120	-3.444

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2009	TEUR	18.020	20.082	
Berichtsjahr 2010	TEUR	2.672	-222	
Gesamt	TEUR	20.692	19.860	-832

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2009	TEUR	8.260	7.217	
Berichtsjahr 2010	TEUR	1.400	0	
Gesamt	TEUR	9.660	7.217	-2.443
	Prozent	69,00	51,00	-18,00

Liquidität				
per 31.12.2010	TEUR	1.179	1.662	483

(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)

Jahrestilgung				
2010	TUSD	1.643	0	-1.643

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2010	TUSD	11.912	7.410	4.502

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		
zu versteuernde Gewinne	1,48	1,47

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-658
Ausschüttungen	EUR	51.000
Kapitalbindung	EUR	-52.658

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

MT »HS ELEKTRA«

AFRAMax-Rohöltanker

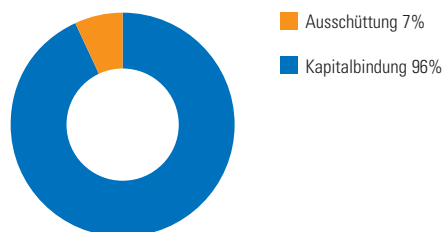
Bauwerft:	Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Korea
Wertablieferung:	28.08.1998
Übernahme:	11.06.2007
Länge:	244 m
Breite:	42,00 m
Tiefgang:	14,9 m
Tragfähigkeit:	106.000 tdw
Geschwindigkeit:	14 kn



Foto: AFRAMaxtanker



Im Jahr 2010 absolvierte der MT »HS ELEKTRA« diverse Reisechartern in Fernost und Südost-Asien, bevor das Schiff im August 2010 in den AFRAMax-International-Pool angeliefert wurde. In diesem fährt es mit über 40 Schiffen der AFRAMax-Klasse, u.a. auch dem MT »HS TOSCA«. Im Rahmen der Poolmitgliedschaft verkehrt das Schiff hauptsächlich zwischen dem Mittelmeer, dem Golf von Mexiko und Südamerika. Der technische Schiffsbetrieb verlief nahezu störungsfrei. Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher nicht stattgefunden.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 27.000	27.066	
Fremdkapital	TEUR 21.852	21.852	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 48.852	48.918	66

Einsatztage

bis Ende 2009	Tage 914	732*	
Berichtsjahr 2010	Tage 350	365	
Gesamt	Tage 1.264	1.097	-167

* Übernahme um 2 Tage verzögert

Nettochartererlöse¹⁾

bis Ende 2009	TEUR 18.774	17.411	
Berichtsjahr 2010	TEUR 7.221	3.048	
Gesamt	TEUR 25.995	20.459	-5.536

Betriebsüberschuss²⁾

bis Ende 2009	TEUR 9.598	8.794	
Berichtsjahr 2010	TEUR 3.438	-224	
Gesamt	TEUR 13.036	8.570	-4.466

Ausschüttungen³⁾

bis Ende 2009	TEUR 3.780	1.895	
Berichtsjahr 2010	TEUR 1.890	0	
Gesamt	TEUR 5.670	1.895	-3.775
	Prozent 21,00	7,00	-14,00

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR 1.429	406	-1.023
<small>(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)</small>			

Jahrestilgung

2010	TUSD 2.480	7.540*	5.060
------	------------	--------	-------

* inkl. Tilgung Vorfinanzierung f. Versicherungsschaden von TUSD 5.500

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2010	TUSD 21.440	21.440	0
----------------	-------------	--------	---

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

zu versteuernde Gewinne	0,76	0,76
-------------------------	------	------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-337
Ausschüttungen	EUR	7.000
Kapitalbindung	EUR	-96.337

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

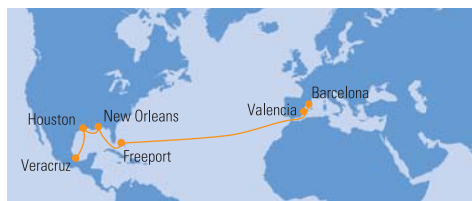
⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

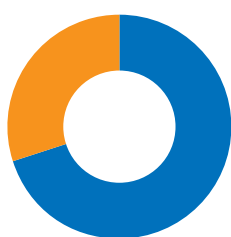
MS »HS HUMBOLDT«

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Südkorea
Werftablieferung:	25.11.2004
Länge:	294,10 m
Breite:	32,20 m
Tiefgang:	12 m
Tragfähigkeit:	66.700 tdw
Containerkapazität:	4.994 TEU
Geschwindigkeit:	24,4 kn



Das MS »HS HUMBOLDT« befand sich im Berichtsjahr in einer für zwei Jahre geschlossenen Charter bei der Schweizer Reederei MSC, die Ende Juli 2011 endete. Im direkten Anschluss wurde die Beschäftigung um weitere sechs Monate verlängert. MSC setzte das Schiff im Liniendienst zwischen dem Mittelmeer und dem Golf von Mexiko ein. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Seit Juli 2009 fährt das MS »HS HUMBOLDT« im C-49 Chartereinnahmepool der HANSA TREUHAND-Gruppe bei und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die steuerliche Betriebsprüfung für die Jahre 2001 bis 2004 statt.



■ Ausschüttung 31%

■ Kapitalbindung 73%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	18.000	18.300	
Fremdkapital	TEUR	30.273	30.273	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	48.273	48.573	300

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	Tage	1.870	1.852*	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	2.225	2.217	-8

* Werftablieferung um 39 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	37.270	31.681	
Berichtsjahr 2010	TEUR	7.209	2.227	
Gesamt	TEUR	44.479	33.908	-10.571

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	18.240	16.977	
Berichtsjahr 2010	TEUR	3.782	-542	
Gesamt	TEUR	22.022	16.435	-5.587

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	7.560	5.673	
Berichtsjahr 2010	TEUR	1.800	0	
Gesamt	TEUR	9.360	5.673	-3.687
	Prozent	52,00	31,00	-21,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TEUR	18	-91	-109

(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)

Jahrestilgung	Prospekt	Ist	Abweichung	
2010	TUSD	2.378	1.555	-823

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TUSD	19.032	20.070*	-1.038

* inkl. Betriebsmittelkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist
zu versteuernde Gewinne	1,81	1,91

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-847
Ausschüttungen	EUR	31.000
Kapitalbindung	EUR	-72.847

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

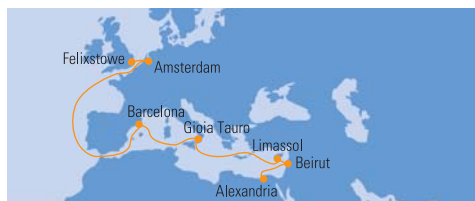
⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

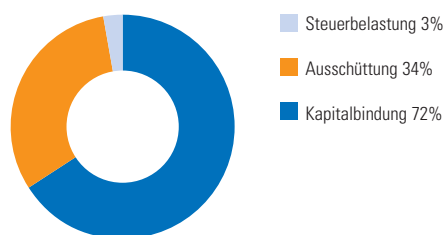
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Südkorea
Werftablieferung:	23.09.2004
Länge:	294,10 m
Breite:	32,20 m
Tiefgang:	12,00 m
Tragfähigkeit:	66.700 tdw
Containerkapazität:	4.994 TEU
Geschwindigkeit:	24,4 kn



Im gesamten Berichtsjahr fuhr das MS »HS LIVINGSTONE« in einer Zweijahrescharter bei der Schweizer Reederei MSC, die Mitte August 2011 endete. Derzeit befindet sich das Schiff in Warteposition. Das Schiff wurde in der ersten Jahreshälfte 2010 von MSC zwischen Nordeuropa und der Ostküste der USA eingesetzt. Ab August bediente das Schiff das Fahrtgebiet zwischen Nordeuropa und dem Mittelmeer. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Seit Juli 2009 fährt das MS »HS LIVINGSTONE« im C-49 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 18.000	18.500	
Fremdkapital	TEUR 30.273	30.273	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 48.273	48.773	500

Einsatztage

bis Ende 2009	Tage 1.970	1.915*	
Berichtsjahr 2010	Tage 355	365	
Gesamt	Tage 2.325	2.280	-45

* Werftablieferung um 76 Tage verzögert

Nettochartererlöse¹⁾

bis Ende 2009	TEUR 39.263	32.801	
Berichtsjahr 2010	TEUR 7.340	2.018	
Gesamt	TEUR 46.603	34.819	-11.784

Betriebsüberschuss²⁾

bis Ende 2009	TEUR 19.586	17.928	
Berichtsjahr 2010	TEUR 3.960	-793	
Gesamt	TEUR 23.546	17.135	-6.411

Ausschüttungen³⁾

bis Ende 2009	TEUR 8.460	6.290	
Berichtsjahr 2010	TEUR 1.800	0	
Gesamt	TEUR 10.260	6.290	-3.970
	Prozent	57,00	34,00

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR	85	207	122
----------------	-------------	-----------	------------	------------

(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)

Jahrestilgung

2010	TUSD	2.378	660	-1.718
------	-------------	--------------	------------	---------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2010	TUSD	18.438	20.020*	-1.582
----------------	-------------	---------------	----------------	---------------

* inkl. Betriebsmittelkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-42,71	-3,78
zu versteuernde Gewinne	1,45	10,59

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	1.936
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-4.764
Ausschüttungen	EUR	34.000
Kapitalbindung	EUR	-71.828

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

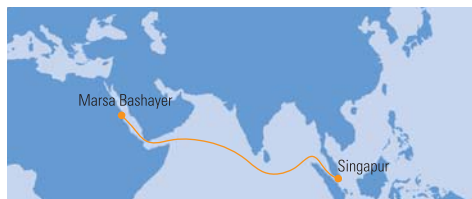
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

MT »HS MEDEA«

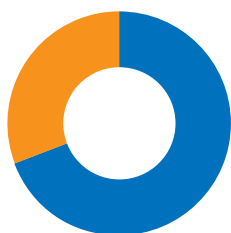
WKN: HATR1R

AFRAMax-Rohöltanker

Bauwerft:	Hyundai Samho Heavy Industries, Südkorea
Werftablieferung:	Juni 2003
Übernahme:	03.07.2006
Länge:	250,00 m
Breite:	44,0 m
Tiefgang:	13,6 m
Tragfähigkeit:	112.900 tdw
Geschwindigkeit:	15,0 kn



Der AFRAMaxtanker MT »HS MEDEA« wurde im Jahr 2006 gemeinsam mit seinem Schwesterschiff MT »HS CARMEN« von der türkischen Geden Lines, Istanbul, übernommen. Seitdem befand sich das Schiff in einer Fünfjahrescharter bei dem zur Petrochina-Gruppe gehörenden chinesischen Charterer Glasford Shipping Limited. Diese Charter endete im Juli 2011. Nach einer kurzen Beschäftigung für die schweizerische URSA Shipping SARL, wurde das Schiff im August Mitglied im Sigma Tankers Inc. Pool und ist im Rahmen dessen weltweit im Einsatz. Im Berichtsjahr wurde das Schiff überwiegend zwischen Fernost und dem Roten Meer eingesetzt. Aufgrund eines Hilfsdieselschadens kam es im Berichtsjahr zu rund zwei Off-hire-Tagen. Eine steuerliche Betriebsprüfung hat noch nicht stattgefunden.



■ Ausschüttung 32%

■ Kapitalbindung 72%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TUSD 24.200	24.670	
Fremdkapital	TUSD 33.000	33.000	
Gesamtinvestitionsvolumen	TUSD 57.200	57.670	470

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	Tage 1.275	1.255*	
Berichtsjahr 2010	Tage 355	363	
Gesamt	Tage 1.630	1.618	-10

* Übernahme um 19 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TUSD 29.286	30.252	
Berichtsjahr 2010	TUSD 8.154	8.852	
Gesamt	TUSD 37.440	39.104	1.664

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TUSD 15.435	14.333	
Berichtsjahr 2010	TUSD 4.366	4.862	
Gesamt	TUSD 19.801	19.195	-606

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TUSD 6.776	5.922	
Berichtsjahr 2010	TUSD 1.936	1.974	
Gesamt	TUSD 8.712	7.896	-816
	Prozent 36,00	32,00	-4,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TUSD 1.284	282	-1.002

(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)

Jahrestilgung	Prospekt	Ist	Abweichung
2010	TUSD 2.360	2.360	0

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TUSD 22.970	21.420	1.550

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist
zu versteuernde Gewinne	1,45	1,28

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	USD -103.000	
Steuern auf laufende Gewinne	USD -568	
Ausschüttungen	USD 32.000	
Kapitalbindung	USD -71.568	

¹⁾ Chartererlöse ./. Befrachtungskommission ./. Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./. Schiffsbetriebskosten ./. Gesellschaftskosten ./. Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

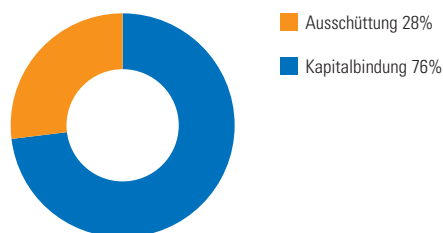
⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Südkorea
Wertablieferung:	07.10.2002
Übernahme:	17.11.2004
Länge:	280,20 m
Breite:	32,20 m
Tiefgang:	13,00 m
Tragfähigkeit:	57.600 tdw
Containerkapazität:	4.389 TEU
Geschwindigkeit:	24,5 kn



Bis Januar 2010 wurde die »HS MOZART« für knapp zwei Monate von der iranischen Reederei IRISL beschäftigt. Im Anschluss trat das Schiff eine Charter bei der Linienreederei Hapag-Lloyd an, die eine Laufzeit bis voraussichtlich Januar 2012 hat. Hapag-Lloyd setzt das Schiff zwischen Nordeuropa und Südamerika ein. Im Zuge des Charterwechsels fielen acht Wartetage an, der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Gemeinsam mit drei Schwesterschiffen fährt das Schiff im C-44 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 21.000	21.600	
Fremdkapital	TEUR 26.000	26.000	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 47.000	47.600	600

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	Tage 1.815	1.843	
Berichtsjahr 2010	Tage 355	365	
Gesamt	Tage 2.170	2.208	38

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR 32.751	33.109	
Berichtsjahr 2010	TEUR 6.599	1.845	
Gesamt	TEUR 39.350	34.954	-4.396

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR 17.797	17.143	
Berichtsjahr 2010	TEUR 3.731	-915	
Gesamt	TEUR 21.528	16.228	-5.300

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR 8.400	6.048		
Berichtsjahr 2010	TEUR 1.680	0		
Gesamt	TEUR 10.080	6.048	-4.032	
	Prozent	48,00	28,00	-20,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TEUR 518	287	-231
<small>(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)</small>			

Jahrestilgung	Prospekt	Ist	Abweichung
2010	TUSD 2.321	1.181	-1.140

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TUSD 18.574	19.880*	-1.306

* inkl. Betriebsmittelkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist
zu versteuernde Gewinne	1,56	1,51

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-670
Ausschüttungen	EUR	28.000
Kapitalbindung	EUR	-75.670

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

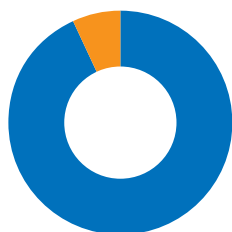
MS »HS OCEANO«

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	STX Shipbuilding Co. Ltd., Korea
Werttablieferung:	04.07.2006
Übernahme:	25.06.2007
Länge:	212,80 m
Breite:	32,24 m
Tiefgang:	10,00 m
Tragfähigkeit:	38.250 tdw
Containerkapazität:	2.794 TEU
Geschwindigkeit:	23,0 kn



Das MS »HS OCEANO« fährt seit Ablieferung im Juni 2007 in einer Charter bei der zur taiwanesischen Evergreen-Gruppe gehörenden Linienreederei Italia Marittima S.p.A. Die Beschäftigung hat noch eine Laufzeit bis ca. Juli 2014. Das Schiff verkehrt aktuell zwischen Fernost, Südost-Asien und dem Indischen Ozean. Die erste Klasedocking des Schiffes erfolgte Anfang Juli 2011 in Shanghai. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher nicht stattgefunden.



■ Ausschüttung 7%
■ Kapitalbindung 96%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	16.250	16.331	
Fremdkapital	TEUR	25.781	25.781	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	42.031	42.112	81

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	Tage	905	921	
Berichtsjahr 2010	Tage	360	365	
Gesamt	Tage	1.265	1.286	21

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	14.847	13.458	
Berichtsjahr 2010	TEUR	5.906	4.438	
Gesamt	TEUR	20.753	17.896	-2.857

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	7.396	6.564	
Berichtsjahr 2010	TEUR	3.071	1.827	
Gesamt	TEUR	10.467	8.391	-2.076

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	2.276	1.143	
Berichtsjahr 2010	TEUR	1.138	0	
Gesamt	TEUR	3.414	1.143	-2.271
	Prozent	21,00	7,00	-14,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TEUR	1.174	352	-822

(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)

Jahrestilgung	Prospekt	Ist	Abweichung	
2010	TUSD	2.358	2.356	-2

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TUSD	25.337	22.928	2.409

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist
zu versteuernde Gewinne	0,67	0,67

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-297
Ausschüttungen	EUR	7.000
Kapitalbindung	EUR	-96.297

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

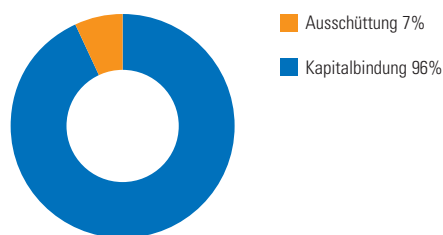
MS »HS ONORE«

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	STX Shipbuilding Co. Ltd., Korea
Wertablieferung:	04.05.2006
Übernahme:	25.06.2007
Länge:	212,80 m
Breite:	32,20 m
Tiefgang:	10,00 m
Tragfähigkeit:	38.250 tdw
Containerkapazität:	2.794 TEU
Geschwindigkeit:	23,0 kn



Das MS »HS ONORE« fährt seit Ablieferung im Juni 2007 in einer Charter bei der zur taiwanesischen Evergreen-Gruppe gehörenden Linienreederei Italia Marittima S.p.A. Die Beschäftigung hat noch eine Laufzeit bis ca. Mai 2014. Aktuell verkehrt das Schiff im Liniendienst zwischen Südost-Asien, dem Indischen Ozean und dem Mittelmeer. Die erste Klasedocking des Schiffes erfolgte im Juni 2011 in Shanghai. Bis auf einen Off-hire-Tag verlief der technische Schiffsbetrieb störungsfrei. Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher noch nicht stattgefunden.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 16.250	16.331	
Fremdkapital	TEUR 25.781	25.781	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 42.031	42.112	81

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	Tage 905	920	
Berichtsjahr 2010	Tage 360	364	
Gesamt	Tage 1.265	1.284	19

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR 14.848	13.431	
Berichtsjahr 2010	TEUR 5.906	4.408	
Gesamt	TEUR 20.754	17.839	-2.915

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR 7.397	6.428	
Berichtsjahr 2010	TEUR 3.071	1.818	
Gesamt	TEUR 10.468	8.246	-2.222

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR 2.276	1.138		
Berichtsjahr 2010	TEUR 1.138	0		
Gesamt	TEUR 3.414	1.138	-2.276	
	Prozent	21,00	7,00	-14,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TEUR 1.174	134	-1.040
<small>(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)</small>			

Jahrestilgung	Prospekt	Ist	Abweichung
2010	TUSD 2.356	2.356	0

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TUSD 25.337	23.082	2.255

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist
zu versteuernde Gewinne	0,67	0,67

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-298
Ausschüttungen	EUR	7.000
Kapitalbindung	EUR	-96.298

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

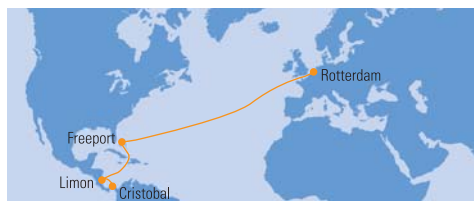
⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

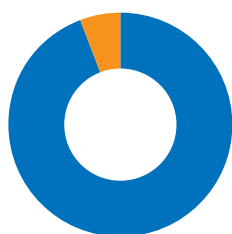
MS »HS SCOTT«

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	STX Shipbuilding Co. Ltd., Korea
Werttablieferung:	02.04.2007
Übernahme:	29.02.2008
Länge:	212,8 m
Breite:	32,24 m
Tiefgang:	10 m
Tragfähigkeit:	38.688 tdw
Containerkapazität:	2.846 TEU
Geschwindigkeit:	23 kn



Im Berichtsjahr und darüber hinaus bis März 2011 war das MS »HS SCOTT« bei der französischen Reederei CMA CGM beschäftigt. Im Anschluss daran trat das Schiff eine Charter bei der Schweizer MSC an, die noch bis Mai 2012 andauert. MSC setzt das Schiff im Fahrtgebiet zwischen Nordeuropa und Mittelamerika ein. Vor der Anlieferung an CMA CGM fielen im Berichtsjahr 13 Wartetage an. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher noch nicht stattgefunden.



■ Ausschüttung 6%
■ Kapitalbindung 97%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 21.360	21.413	
Fremdkapital	TEUR 19.185	19.185	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 40.545	40.598	53

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	Tage 667	672*	
Berichtsjahr 2010	Tage 360	365	
Gesamt	Tage 1.027	1.037	10

* Übernahme am 29.02.2008

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR 9.432	4.859	
Berichtsjahr 2010	TEUR 5.353	1.113	
Gesamt	TEUR 14.785	5.972	-8.813

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR 4.855	519	
Berichtsjahr 2010	TEUR 2.908	-1.385	
Gesamt	TEUR 7.763	-866	-8.629

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR 2.777	1.285	
Berichtsjahr 2010	TEUR 1.495	0	
Gesamt	TEUR 4.272	1.285	-2.987
	Prozent	20,00	6,00
			-14,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TEUR 255	177	-78

(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)

Jahrestilgung	Prospekt	Ist	Abweichung
2010	TUSD 1.850	0	-1.850

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TUSD 21.275	22.872	-1.597

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist
zu versteuernde Gewinne	0,41	0,42

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-184
Ausschüttungen	EUR	6.000
Kapitalbindung	EUR	-97.184

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

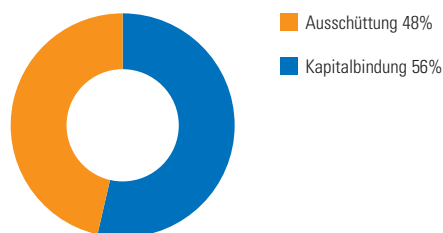
⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

AFRAMax-Rohöltanker

Bauwerft:	Samsung Heavy Industries, Südkorea
Werttablieferung:	27.10.2004
Länge:	250 m
Breite:	43,80 m
Tiefgang:	13,60 m
Tragfähigkeit:	115.000 tdw
Geschwindigkeit:	15,0 kn



Seit der Ablieferung ist der MT »HS TOSCA« Mitglied im AFRAMax International Pool der US-amerikanischen Overseas Shipholding Group Inc. (OSG), New York. Der Pool beschäftigt aktuell insgesamt 42 moderne Doppelhüllentanker. Mit einer Tragfähigkeit von 115.000 Tonnen ist die »HS TOSCA« eines der größten Poolschiffe und wird daher mit einem entsprechenden Bonus am Ergebnis beteiligt. Das Schiff wurde im Berichtsjahr hauptsächlich zwischen Nordeuropa, der Ostküste Kanadas sowie dem Golf von Mexiko eingesetzt. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 23.400	23.700	
Fremdkapital	TEUR 27.500	27.500	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 50.900	51.200	300

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	Tage 1.847	1.863	
Berichtsjahr 2010	Tage 355	365	
Gesamt	Tage 2.202	2.228	26

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR 35.964	47.136	
Berichtsjahr 2010	TEUR 6.795	4.687	
Gesamt	TEUR 42.759	51.823	9.064

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR 19.534	33.188	
Berichtsjahr 2010	TEUR 3.674	2.088	
Gesamt	TEUR 23.208	35.276	12.068

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR 9.360	11.376	
Berichtsjahr 2010	TEUR 1.872	0	
Gesamt	TEUR 11.232	11.376	144
	Prozent 48,00	48,00	0,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TEUR 919	743	-176
<small>(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)</small>			

Jahrestilgung	Prospekt	Ist	Abweichung
2010	TUSD 2.357	0	-2.357

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TUSD 19.447	12.194	7.253

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
zu versteuernde Gewinne	1,55	1,55	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-687	
Ausschüttungen	EUR	48.000	
Kapitalbindung	EUR	-55.687	

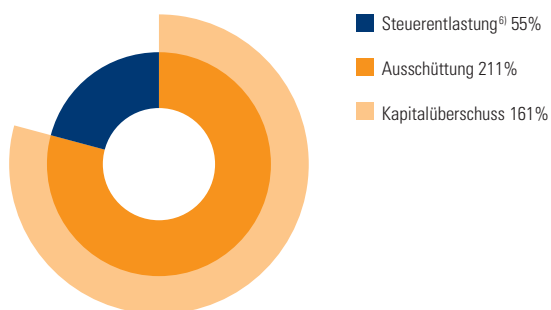
¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)
²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss
³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital
⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital
⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Gdynia Shipyard S.A., Gdynia, Polen
Werftablieferung:	21.08.1995
Länge:	239,0 m
Breite:	32,26 m
Tiefgang:	12,4 m
Tragfähigkeit:	45.550 tdw
Containerkapazität:	3.534 TEU
Geschwindigkeit:	23,5 kn



Das MS »LÜTJENBURG« fuhr im gesamten Berichtsjahr in einer Zeitcharter für die zur dänischen A.P. Möller/Maersk-Gruppe gehörenden Reederei P&O Nedlloyd. Die für sechs Jahre geschlossene Beschäftigung endete im Juli 2011. Das Fahrtgebiet des Schiffes war unverändert Fernost-Südafrika-Westafrika. Nach einer knapp einmonatigen Wartezeit erfolgte eine neuerliche Beschäftigung bei Möller/Maersk für maximal sieben Monate. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Allerdings kam es aufgrund der planmäßigen Klassedocking zu rund 30 Off-hire-Tagen. Die »LÜTJENBURG« fährt im C-35 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2000. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die Anschlussprüfung für die Jahre bis 2004 statt. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbeitrag Seeschiff beträgt ca. 59,29%.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 19.991	20.758	
Fremdkapital	TEUR 24.330	24.330	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 44.321	45.088	767

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2007	Tage 4.515	4.436	
ab 2008	Tage 0	1.094	
Gesamt	Tage 4.515	5.530	1.015

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2007	TEUR 89.400	93.443	
ab 2008	TEUR 0	17.640	
Gesamt	TEUR 89.400	111.083	21.683

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2007	TEUR 43.231	62.604	
ab 2008	TEUR 0	10.511	
Gesamt	TEUR 43.231	73.115	29.884

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2007	TEUR 17.965	32.259	
ab 2008	TEUR 0	8.766	
Gesamt	TEUR 17.965	41.025	23.060
	Prozent 96,00	210,60	114,60

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TEUR n.a.	1.068	
(nach Ausschüttung)			

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung
schuldenfrei seit April 2003			

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
ausgleichsfähige Verluste	-122,81	-108,39	
zu versteuernde Gewinne	113,38	6,12	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR -105.000		
Steuervorteile	EUR 58.280		
Steuern auf laufende Gewinne	EUR -3.046		
Ausschüttungen	EUR 210.600		
Kapitalüberschuss	EUR 160.834		

¹⁾ Chartererinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

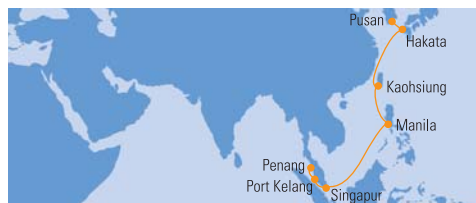
⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

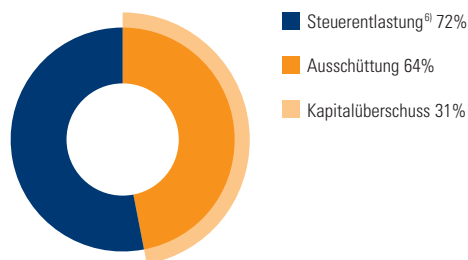
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Gdynia Shipyard S.A., Gdynia, Polen
Werftablieferung:	05.12.1997
Länge:	188,1 m
Breite:	30,32 m
Tiefgang:	11,5 m
Tragfähigkeit:	30.700 tdw
Containerkapazität:	2.078 TEU
Geschwindigkeit:	21 kn



Nach einer dreimonatigen Beschäftigung bei Nile Dutch Africa Line lieferte das MS »MASTER« im April des Berichtsjahres in eine bis Anfang Juli 2010 vereinbarte Beschäftigung bei der amerikanischen Westwood Shipping Line an. Im Anschluss daran trat das Schiff für zwei Monate in den Dienst der deutschen Reederei Hamburg Süd. Nach ca. dreimonatiger Wartezeit konnte für das Schiff ab Mitte Januar 2011 eine voraussichtlich gut zehnmontatige Charter bei der taiwanesischen Reederei Evergreen geschlossen werden. Für den aktuellen Charterer bedient das Schiff verschiedene Häfen in Fernost. Die marktbedingt beschäftigungslose Zeit belief sich in 2010 auf ca. 114 Warte- bzw. Ballasttage. Der technische Schiffsbetrieb verlief bis auf einen halben Off-hire-Tag störungsfrei. Das Schiff fährt zusammen mit acht weiteren Schiffen im C-20 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2006. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 68,97%.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 15.697	16.208	
Fremdkapital	TEUR 15.569	15.569	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 31.266	31.777	511

Einsatztage

bis Prospektende 2009	Tage 4.360	4.364*	
ab 2010	Tage 0	365	
Gesamt	Tage 4.360	4.729	369

* Werftablieferung um 70 Tage verzögert

Nettochartererlöse¹⁾

bis Prospektende 2009	TEUR 60.269	59.941	
ab 2010	TEUR 0	1.335	
Gesamt	TEUR 60.269	61.276	1.007

Betriebsüberschuss²⁾

bis Prospektende 2009	TEUR 26.259	30.619	
ab 2010	TEUR 0	-338	
Gesamt	TEUR 26.259	30.281	4.022

Ausschüttungen³⁾

bis Prospektende 2009	TEUR 10.674	10.373	
ab 2010	TEUR 0	0	
Gesamt	TEUR 10.674	10.373	-301
	Prozent 68,00	64,00	-111,00

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR	n.a.	16
(nach Ausschüttung)			

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit April 2008

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-111,18	-128,85
zu versteuernde Gewinne	80,95	3,02

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	73.413
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.186
Ausschüttungen	EUR	64.000
Kapitalüberschuss	EUR	31.227

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

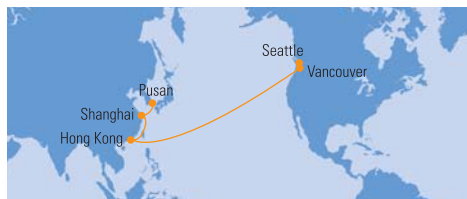
⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Gdynia Shipyard S.A., Gdynia, Polen
Werftablieferung:	30.12.2002
Länge:	207 m
Breite:	32,24 m
Tiefgang:	11,5 m
Tragfähigkeit:	35.600 tdw
Containerkapazität:	2.672 TEU
Geschwindigkeit:	22,2 kn



Das MS »MENTOR« fuhr während des gesamten Berichtsjahres in einer für insgesamt acht Jahre geschlossenen Zeitcharter bei der chinesischen Linienreederei China Shipping Container Lines (CSCL). Nach Beendigung der Beschäftigung wurde das Schiff Ende Januar 2011 zurückgeliefert und trat nach einer kurzen Wartezeit eine bis Mai 2011 dauernde Beschäftigung bei CMA CGM an, die das Schiff zwischen Fernost und Nordamerika einsetzte. Im direkten Anschluss erfolgte die Anlieferung in eine ca. zwölfmonatige Beschäftigung bei Grand China Shipping. Das MS »MENTOR« ist Mitglied im C-27 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die Anschlussprüfung für die Jahre bis 2008 statt. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 5,05%. Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise insbesondere der Jahre 2009 und 2010 haben die Gesellschafter in 2010 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) in zwei Raten (2010 und 2011) in Höhe von insgesamt 2,49 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.



- Steuerentlastung²⁾ 25%
- Ausschüttung 38%
- Kapitalbindung 40%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	15.535	15.545	
Fremdkapital	TEUR	23.634	23.634	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	39.169	39.179	10

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	Tage	2.570	2.529*	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	2.925	2.894	-31

* Werftablieferung um 76 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	40.341	29.804	
Berichtsjahr 2010	TEUR	6.145	2.267	
Gesamt	TEUR	46.486	32.071	-14.415

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	21.832	13.642	
Berichtsjahr 2010	TEUR	3.813	73	
Gesamt	TEUR	25.645	13.715	-11.930

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Ende 2009	TEUR	10.099	5.907	
Berichtsjahr 2010	TEUR	2.020	0	
Gesamt	TEUR	12.119	5.907	-6.212
	Prozent	78,00	38,00	-40,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TEUR	106	164	58

(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)

Jahrestilgung	Prospekt	Ist	Abweichung	
2010	TUSD	1.536	2.304*	768

* inkl. Tilgung Betriebsmittelkredit von TUSD 768 für die Kessedockung

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung	
per 31.12.2010	TUSD	9.212	10.748	-1.536

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist
ausgleichsfähige Verluste	-54,41	-61,85
zu versteuernde Gewinne	7,06	15,28

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	31.645
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-6.901
Ausschüttungen	EUR	38.000
Kapitalbindung	EUR	-40.256

¹⁾ Chartererinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

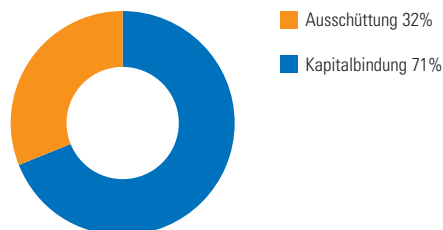
MS »MERKUR BAY«

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Gdynia Shipyard S.A., Gdynia, Polen
Werftablieferung:	15.07.2002
Übernahme:	10.01.2005
Länge:	207,95 m
Breite:	32,24 m
Tiefgang:	11,50 m
Tragfähigkeit:	35.770 tdw
Containerkapazität:	2.764 TEU
Geschwindigkeit:	23 kn



Ab Januar des Berichtsjahres absolvierte das MS »MERKUR BAY« einen 75-tägigen Einsatz für den iranischen Anbieter HDS Lines sowie eine bis August 2010 kontrahierte Beschäftigung für Pacific International Line (PIL), Singapur. Im Anschluss wurde das Schiff an die chilenische Reederei Compania Sud Americana de Vapores S.A. (CSAV) übergeben, die das Schiff noch bis Juni 2012 beschäftigt. Aktuell bedient es das Fahrtgebiet zwischen Asien und Südafrika. Vor und zwischen den Charterern fielen marktbedingt rund 40 Wartetage an. Aufgrund kleinerer Reparaturen kam es im Berichtsjahr lediglich zu knapp einem Off-hire-Tag. Seit dem 1. Januar 2010 fährt das Schiff im C-27 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Dieser besteht aus 15 Schiffen. Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher nicht stattgefunden.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung	
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	16.400	16.600	
Fremdkapital	TEUR	19.792	19.792	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	36.192	36.392	200

Einsatztage				
bis Ende 2009	Tage	1.786	1.806	
Berichtsjahr 2010	Tage	355	364	
Gesamt	Tage	2.141	2.170	29

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2009	TEUR	26.914	25.796	
Berichtsjahr 2010	TEUR	4.927	1.683	
Gesamt	TEUR	31.841	27.479	-4.362

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2009	TEUR	15.295	13.406	
Berichtsjahr 2010	TEUR	2.563	-464	
Gesamt	TEUR	17.858	12.942	-4.916

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2009	TEUR	6.560	5.312	
Berichtsjahr 2010	TEUR	1.312	0	
Gesamt	TEUR	7.872	5.312	-2.560
	Prozent	48,00	32,00	-16,00

Liquidität				
per 31.12.2010	TEUR	1.672	-113	-1.785
<small>(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)</small>				

Jahrestilgung				
2010	TUSD	1.696	0	-1.696

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2010	TUSD	13.574	13.270	304

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		1,09	1,10

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-485
Ausschüttungen	EUR	32.000
Kapitalbindung	EUR	-71.485

¹⁾ Chartererinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

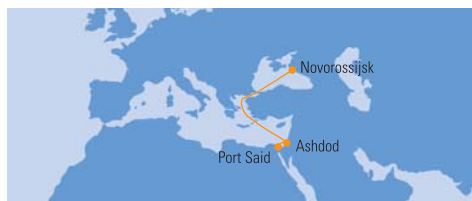
³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

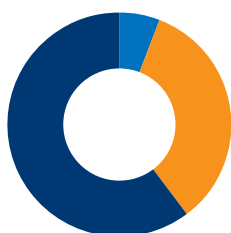
⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Szczecin, Polen
Werttablieferung:	09.02.1996
Länge:	184,7 m
Breite:	25,3 m
Tiefgang:	9,85 m
Tragfähigkeit:	22.900 tdw
Containerkapazität:	1.728 TEU
Geschwindigkeit:	19,6 kn



Im Berichtsjahr befand sich das MS »MERKUR BEACH« in einer seit Juli 2006 bestehenden und mehrfach verlängerten Zeitcharter bei der französischen Linienreederei CMA CGM, die im April 2011 endete. Seit Mai 2011 steht das Schiff für fünf Monate, zzgl. einer Option für weitere zwölf Monate, in Diensten der dänischen Reederei A.P. Möller/Maersk. Während der CMA CGM Charter verkehrte das Schiff sowohl im Mittelmeer-Karibikdienst, als auch von Mittelamerika nach Brasilien. In der aktuellen Charter werden die Häfen Port Said (Ägypten), Ashdod (Israel) sowie Noworossiysk (Russland) angelaufen. Das Schiff fährt zusammen mit 20 typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2002. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 106,74%. Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise insbesondere der Jahre 2009 und 2010 haben die Gesellschafter in 2010 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) in zwei Raten (2010 und 2011) in Höhe von insgesamt 2,29 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.



- Steuerentlastung⁴⁾ 71%
- Ausschüttung 40%
- Kapitalbindung 7%

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist*	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 14.419	14.511	
Fremdkapital	TEUR 15.543	15.543	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 29.962	30.054	92

* bezogen auf das Altkapital; Neukapital TEUR 1.737

Einsatztage

bis Prospektende 2008	Tage 4.645	4.615*	
ab 2009	Tage 0	729	
Gesamt	Tage 4.645	5.344	699

* Werftablieferung um 49 Tage verzögert

Nettochartererlöse¹⁾

bis Prospektende 2008	TEUR 58.184	47.882	
ab 2009	TEUR 0	3.474	
Gesamt	TEUR 58.184	51.356	-6.828

Betriebsüberschuss²⁾

bis Prospektende 2008	TEUR 27.732	18.797	
ab 2009	TEUR 0	-45	
Gesamt	TEUR 27.732	18.752	-8.980

Ausschüttungen (bezogen auf das Altkapital)

bis Prospektende 2008	TEUR 11.734	2.363	
ab 2009	TEUR 0	0	
Gesamt	TEUR 11.734	2.363	-9.371
	Prozent 85,00	17,00	-68,00

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR	n.a.	1.096
----------------	-------------	-------------	--------------

(nach Ausschüttung)

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit Februar 2008

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme (bezogen auf das Altkapital)

ausgleichsfähige Verluste	-120,31	-132,20
zu versteuernde Gewinne	99,64	0,46

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010³⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-117.500
Steuervorteile	EUR	70.819
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-214
Ausschüttungen	EUR	39.500
Kapitalbindung	EUR	-7.395

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

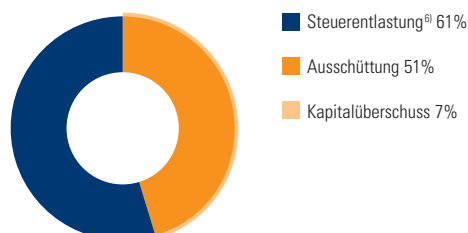
⁴⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Szczecin, Polen
Werftablieferung:	15.04.1993
Länge:	149,5 m
Breite:	22,3 m
Tiefgang:	8,3 m
Tragfähigkeit:	12.530 tdw
Containerkapazität:	1.012 TEU
Geschwindigkeit:	17,3 kn



Die »MERKUR BRIDGE« fuhr im Berichtsjahr in einer knapp 15-monatigen Charter bei United Arab Shipping Company (UASC). UASC setzte das Schiff zu Rundreisen innerhalb des Persischen Golfs ein. Im direkten Anschluss an die im Mai 2011 endende Beschäftigung erfolgten mehrere kurzfristige Einsätze bei unterschiedlichen Reedereien, zuletzt bei der arabischen Simatech bis August/September. Es fielen lediglich knapp einhalb Off-hire-Tage an. Aufgrund eines Ruderschadens musste das Schiff im Juni 2010 für 35 Tage in die Werft, wo gleichzeitig die geplante Zwischendockung durchgeführt wurde. Das MS »MERKUR BRIDGE« fährt gemeinsam mit neun typgleichen Schiffen im C-10 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2006. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 60,11%. Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise insbesondere der Jahre 2009 und 2010 haben die Gesellschafter in 2010 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) in zwei Raten (2010 und 2011) in Höhe von insgesamt 2,09 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 10.532	10.992	
Fremdkapital	TEUR 10.430	10.430	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 20.963	21.423	460

Einsatztage

bis Prospektende 2005	Tage 4.440	4.516	
ab 2006	Tage 0	1.752	
Gesamt	Tage 4.440	6.268	1.828

Nettochartererlöse¹⁾

bis Prospektende 2005	TEUR 44.346	33.432	
ab 2006	TEUR 0	12.376	
Gesamt	TEUR 44.346	45.808	1.462

Betriebsüberschuss²⁾

bis Prospektende 2005	TEUR 19.495	11.667	
ab 2006	TEUR 0	3.957	
Gesamt	TEUR 19.495	15.624	-3.871

Ausschüttungen³⁾

bis Prospektende 2005	TEUR 9.073	2.607	
ab 2006	TEUR 0	2.712	
Gesamt	TEUR 9.073	5.319	-3.754
	Prozent 91,00	51,00	-40,00

Liquidität

per 31.12.2010	TEUR	n.a.	578
<small>(nach Ausschüttung)</small>			

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit März 2009

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-121,32	-112,96
zu versteuernde Gewinne	106,50	1,71

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	61.345
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-830
Ausschüttungen	EUR	51.000
Kapitalüberschuss	EUR	6.515

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

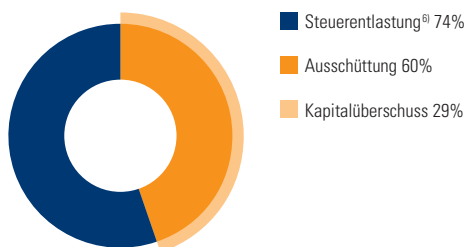
Bauwerft:	Gdynia Shipyard S.A., Gdynia, Polen
Werftablieferung:	23.04.1997
Länge:	188,1 m
Breite:	30,32 m
Tiefgang:	11,5 m
Tragfähigkeit:	30.700 tdw
Containerkapazität:	2.078 TEU
Geschwindigkeit:	21 kn



Foto: Schwesterschiff



Das MS »PRIMUS« fuhr im gesamten Berichtsjahr in einer Beschäftigung bei der koreanischen Reederei Hanjin Shipping. Hanjin setzte das Schiff in 2010 überwiegend im Fahrtgebiet Mittelmeer-Westküste Afrikas ein. Nach Beendigung der insgesamt ca. 27-monatigen Charter trat das unter deutscher Flagge fahrende Schiff im April 2011 für zwölf Monate in den Dienst der portugiesischen Reederei Lin Lines Incorporation. Der Anbieter hat sich auf Dienste von Portugal/Spanien nach Angola und São Tomé im Golf von Guinea spezialisiert. Aufgrund einer Kollision fielen in 2010 insgesamt 32 Off-hire-Tage an. Das MS »PRIMUS« fährt gemeinsam mit acht typgleichen Schiffen im C-20 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2006. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 77,42%.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR 15.492	15.850	
Fremdkapital	TEUR 15.569	15.569	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR 31.061	31.419	358

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2008	Tage 4.290	4.178*	
ab 2009	Tage 0	698	
Gesamt	Tage 4.290	4.876	586

* Werftablieferung um 121 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2008	TEUR 59.205	58.660	
ab 2009	TEUR 0	4.055	
Gesamt	TEUR 59.205	62.715	3.510

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2008	TEUR 25.641	29.025	
ab 2009	TEUR 0	315	
Gesamt	TEUR 25.641	29.340	3.699

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung	
bis Prospektende 2008	TEUR 10.224	9.510		
ab 2009	TEUR 0	0		
Gesamt	TEUR 10.224	9.510	-714	
	Prozent	66,00	60,00	-6,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TEUR n.a.	217	
(nach Ausschüttung)			

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung
schuldenfrei seit August 2007			

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
ausgleichsfähige Verluste	-115,49	-131,24	
zu versteuernde Gewinne	81,69	3,14	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000	
Steuervorteile	EUR	74.776	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.152	
Ausschüttungen	EUR	60.000	
Kapitalüberschuss	EUR	28.624	

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

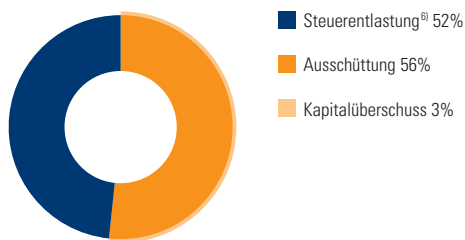
⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Vollcontainerschiff

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska S.A., Szczecin, Polen
Werttablieferung:	15.07.1999
Länge:	184,7 m
Breite:	25,3 m
Tiefgang:	9,85 m
Tragfähigkeit:	22.878 tdw
Containerkapazität:	1.730 TEU
Geschwindigkeit:	19,6 kn



Seit Anfang Januar des Berichtsjahres befand sich das MS »RISEN« in Diensten der Reederei Pacific International Line (PIL), Singapur, die das Schiff bis Ende September 2011 beschäftigt und mittlerweile um maximal neun Monate verlängert hat. In diesem Dienst wurden verschiedene Häfen in Fernost sowie Ostafrika angefahren. Vor der Anlieferung in die PIL-Charter kam es zu rund sechs Wartetagen. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Das Schiff fährt zusammen mit 20 typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2001. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die Anschlussprüfung für die Jahre bis 2004 statt. Ein Unterschiedsbetrag Seeschiff liegt noch nicht vor.



Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	17.333	17.844
Fremdkapital	TEUR	16.213	16.213
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	33.546	34.057
			511

Einsatztage	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	Tage	3.722	3.790
Berichtsjahr 2010	Tage	355	365
Gesamt	Tage	4.077	4.155
			78

Nettochartererlöse ¹⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR	46.401	44.199
Berichtsjahr 2010	TEUR	4.911	1.337
Gesamt	TEUR	51.312	45.536
			-5.776

Betriebsüberschuss ²⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR	22.229	24.872
Berichtsjahr 2010	TEUR	2.794	-600
Gesamt	TEUR	25.023	24.272
			-751

Ausschüttungen ³⁾	Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2009	TEUR	8.615	9.547
Berichtsjahr 2010	TEUR	1.491	0
Gesamt	TEUR	10.106	9.547
			-559
	Prozent	61,00	56,00
			-5,00

Liquidität	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TEUR	56	-161
(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)			-217

Jahrestilgung	Prospekt	Ist	Abweichung
2010	TUSD	1.420	0
			-1.420

Stand Schiffshypothek	Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2010	TUSD	1.735	2.560*
			-825

* inkl. Kontokorrentkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾	Prospekt	Ist
ausgleichsfähige Verluste	-104,98	-97,27
zu versteuernde Gewinne	50,77	0,76

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2010 ⁵⁾	Prospekt	Ist
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	52.386
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-349
Ausschüttungen	EUR	55.910
Kapitalüberschuss	EUR	2.947

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

⁶⁾ Saldo aus Steuervorteilen und Gewinnsteuern

Wirtschaftliche Entwicklung EUR-Schiffsfonds (mit Prospekt-Daten)

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	694.403	698.308	
Fremdkapital	TEUR	890.939	890.939	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	1.585.343	1.589.247	3.903
Nettochartererlöse¹⁾				
bis Ende 2009	TEUR	1.489.910	1.433.432	
Berichtsjahr 2010	TEUR	225.550	119.186	
Gesamt	TEUR	1.715.460	1.552.618	-162.842
Betriebsüberschuss²⁾				
bis Ende 2009	TEUR	770.403	792.456	
Berichtsjahr 2010	TEUR	130.572	29.789	
Gesamt	TEUR	900.975	822.245	-78.730
Liquidität				
per 31.12.2010	TEUR	21.630	15.235	-6.395
(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)				
Ausschüttungen³⁾				
bis Ende 2009	TEUR	343.387	278.926	
Berichtsjahr 2010	TEUR	66.547	11.991	
Gesamt	TEUR	409.934	290.917	-119.017
Jahrestilgung				
2010	TUSD	68.737	50.926	-17.811
Hypothekenstand				
per 31.12.2010	TUSD	489.102	442.588	46.514

Wirtschaftliche Entwicklung USD-Schiffsfonds (HS MEDEA)

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TUSD	24.200	24.670	
Fremdkapital	TUSD	33.000	33.000	
Gesamtinvestitionsvolumen	TUSD	57.200	57.670	470
Nettochartererlöse¹⁾				
bis Ende 2009	TUSD	29.286	30.252	
Berichtsjahr 2010	TUSD	8.154	8.852	
Gesamt	TUSD	37.440	39.104	1.664
Betriebsüberschuss²⁾				
bis Ende 2009	TUSD	15.435	14.333	
Berichtsjahr 2010	TUSD	4.366	4.862	
Gesamt	TUSD	19.801	19.195	-606
Ausschüttungen³⁾				
bis Ende 2009	TUSD	6.776	5.922	
Berichtsjahr 2010	TUSD	1.936	1.974	
Gesamt	TUSD	8.712	7.896	-816
Liquidität				
per 31.12.2010	TUSD	1.284	282	-1.002
(nach Ausschüttung + Tilgung Schiffshypothek)				
Jahrestilgung				
2010	TUSD	2.360	2.360	0
Hypothekenstand				
per 31.12.2010	TUSD	22.970	21.420	1.550

¹⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

²⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

Wirtschaftliche Entwicklung EUR-Schiffsfonds (ohne Soll-Daten)¹⁾

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	446.976	456.269	
Fremdkapital	TEUR	439.775	439.775	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	886.752	896.044	9.291
Nettochartererlöse²⁾				
bis Prospektende	TEUR	1.635.609	1.481.171	
ab Prospektende	TEUR	0	329.289	
Gesamt	TEUR	1.635.609	1.810.460	174.851
Betriebsüberschuss³⁾				
bis Prospektende	TEUR	800.480	782.234	
ab Prospektende	TEUR	0	115.545	
Gesamt	TEUR	800.480	897.779	97.299
Liquidität				
per 31.12.2010	TEUR	n.a.	20.880	
(nach Ausschüttung und Darlehen)				
Ausschüttungen⁴⁾				
bis Prospektende	TEUR	341.130	277.421	
ab Prospektende	TEUR	0	99.005	
Gesamt	TEUR	341.130	376.426	35.296

¹⁾ Betrifft Schiffe, die zum Stichtag die Prospektlaufzeit bereits beendet haben

²⁾ Chartereinnahmen ./ Befrachtungskommission ./ Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)

³⁾ Nettochartererlöse ./ Schiffsbetriebskosten ./ Gesellschaftskosten ./ Zinsen = Betriebsüberschuss

⁴⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital

Wirtschaftliche Entwicklung Flugzeugfonds (mit Prospekt-Daten)

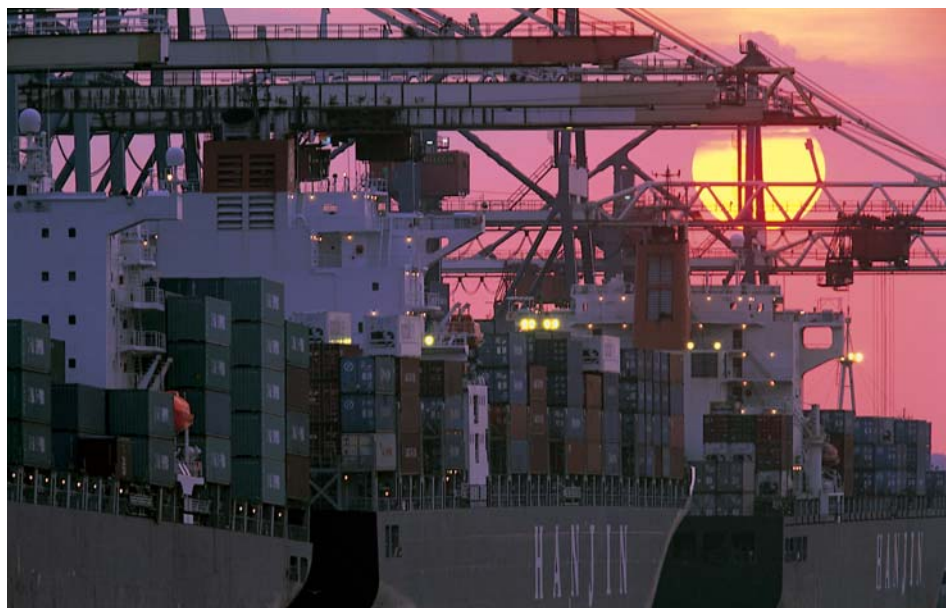
Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	110.900	111.320	
Fremdkapital	TEUR	186.326	186.326	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	297.226	297.646	420
Ausschüttungen				
bis Ende 2009	TEUR	0	0	
Berichtsjahr 2010	TEUR	3.870	2.563 ¹⁾	
Gesamt	TEUR	3.870	2.563	-1.307
Liquidität				
per 31.12.2010	TEUR	3.104	4.028	924
Jahrestilgung				
2010	TUSD	6.185	6.185	0
Hypothekenstand				
per 31.12.2010	TUSD	257.157	257.157	0

¹⁾ Zeitaufteil je nach Beitritts- und Einzugsdatum, Auszahlung für SkyCloud II vertragsgemäß Dezember 2011

Darstellung der Gesamtabrechnung

aller inzwischen vollständig abgewickelten bzw. in Liquidation befindlichen Fondsgesellschaften in alphabetischer Reihenfolge (siehe auch Seite 20).

MS »BRAVE EAGLE«	124
MS »FINE EAGLE«	125
MS »HANSA AMERICA«	125
MS »HANSA ASIA«	125
MS »HANSA AUSTRALIA«	126
MS »HANSA CARRIER«	126
MS »HANSA CLIPPER«	126
MT »HANSA CONSTANCE«	127
MS »HANSA DANZIG«	127
MS »HANSA EUROPE«	127
MS »HARMONY«	128
MS »JOHN M«	128
MS »LUDWIGSBURG«	128
MS »MARCON«	129
MS »MERKUR DELTA«	129
MS »MERKUR SEA«	129
MS »NOBLE EAGLE«	130
MS »NORDBURG«	130
MS »SAN MARTIN«	130
MS »SANTA CATARINA«	131
MS »SANTA CLARA«	131
MS »TRIUMPH«	131
MS »TROPHY«	132
MS »VILLE DE MARS«	132
MS »VILLE DE SATURNE«	132
MS »WESTERN GALLANTRY«	133
TMS »EMSGAS«	133
TMS »LEDAGAS«	133

**MS »BRAVE EAGLE« verkauft 1998****Vollcontainerschiff**

Bauwerft: Bremer Vulkan AG
 Werftablieferung: 11.10.1985
 Laufzeit der Beteiligung: 13 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2.	Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	188.188
3.	Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG)	EUR	-30.004
4.	Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-16.462
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	141.722
6.	Nettovermögenszuwachs	EUR	36.722
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		22,8% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen



MS »FINE EAGLE« verkauft 1997

Vollcontainerschiff

Bauwerft: Bremer Vulkan AG
 Werftablieferung: 18.4.1986
 Laufzeit der Beteiligung: 11 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2.	Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	209.553
3.	Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG)	EUR	-18.472
4.	Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-23.407
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	168.722
6.	Nettovermögenszuwachs	EUR	63.722
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		20,4 % p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen



MS »HANSA AMERICA« verkauft 2002

Vollcontainerschiff

Bauwerft: Samsung Heavy Industries, Seoul, Südkorea
 Werftablieferung: 14.12.1993
 Laufzeit der Beteiligung: 9 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2.	Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	229.389
3.	Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG in 1994–1997)	EUR	-52.852
4.	Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG)	EUR	-10.975
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	165.562
6.	Nettovermögenszuwachs	EUR	60.562
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß) ¹⁾		12,56% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Prospektgemäß 16% bei einer Laufzeit von 13 Jahren

¹⁾ Ohne den Veräußerungsfreibetrag gem. § 16 (4) EStG ergibt sich eine Rendite von 8,99%



MS »HANSA ASIA« verkauft 2002

Vollcontainerschiff

Bauwerft: Samsung Heavy Industries, Seoul, Südkorea
 Werftablieferung: 19.08.1993
 Laufzeit der Beteiligung: 9 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2.	Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	254.453
3.	Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG in 1994–1997)	EUR	-61.356
4.	Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG)	EUR	-15.627
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	177.470
6.	Nettovermögenszuwachs	EUR	72.470
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß) ¹⁾		14,31% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Prospektgemäß 16% bei einer Laufzeit von 14 Jahren

¹⁾ Ohne den Veräußerungsfreibetrag gem. § 16 (4) EStG ergibt sich eine Rendite von 11,25%



MS »HANSA AUSTRALIA« verkauft 2002**Vollcontainerschiff**

Bauwerft: Samsung Heavy Industries, Seoul, Südkorea
 Werftablieferung: 29.12.1993
 Laufzeit der Beteiligung: 9 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	222.721
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG in 1994–1996)	EUR	-51.249
4. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG)	EUR	-10.397
5. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	161.075
6. Nettovermögenszuwachs	EUR	56.075
7. Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß) ¹⁾		11,83% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Prospektgemäß 16% bei einer Laufzeit von 13 Jahren

¹⁾ Ohne den Veräußerungsfreibetrag gem. § 16 (4) EStG ergibt sich eine Rendite von 8,05%

**MS »HANSA CARRIER«** verkauft 1998**Vollcontainerschiff**

Bauwerft: Bremer Vulkan AG
 Werftablieferung: 23.02.1989
 Laufzeit der Beteiligung: 9 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	198.271
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG in 1994–1996)	EUR	-18.928
4. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG)	EUR	-20.727
5. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	158.617
6. Nettovermögenszuwachs	EUR	53.617
7. Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		18,11% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen

**MS »HANSA CLIPPER«** verkauft 1998**Vollcontainerschiff**

Bauwerft: Bremer Vulkan AG
 Werftablieferung: 20.03.1990
 Laufzeit der Beteiligung: 8 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	161.223
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG in 1994–1997)	EUR	-8.382
4. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG)	EUR	-15.800
5. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	137.041
6. Nettovermögenszuwachs	EUR	32.041
7. Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		7,7% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Prospektgemäß 11,28% bei einer Laufzeit von 13 Jahren



MT »HANSA CONSTANCE« verkauft 2006

VLCC Öltanker

Bauwerft: DAEWOO Shipbuilding, Südkorea
 Werftablieferung: 14.01.1994
 Übernahme: 13.11.1998
 Laufzeit der Beteiligung: 8 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	-103.000
2.	Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	206.915
3.	Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG in 1994–1997)	EUR	0
4.	Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG)	EUR	-34.438
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	172.477
6.	Nettovermögenszuwachs	EUR	69.477
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß) ¹⁾		17,27% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Prospektgemäß 9,7% bei einer Laufzeit von 11 Jahren

¹⁾ Ohne den Veräußerungsfreibetrag gem. § 16 (4) und ohne Anwendung § 34 (3) EStG ergibt sich eine Rendite von 11,85%

Es handelt sich um vorläufige Zahlen, die sich insbesondere vor dem Hintergrund steuerlicher Wertberichtigungen noch ändern können.



MS »HANSA DANZIG« Versicherungsschaden 1996

Vollcontainerschiff

Bauwerft: Hanjin Heavy Industries, Ulsan, Südkorea
 Werftablieferung: 28.10.1994
 Laufzeit der Beteiligung: 2 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2.	Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	173.289
3.	Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG in 1994–1997)	EUR	0
4.	Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG)	EUR	-28.996
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	144.293
6.	Nettovermögenszuwachs	EUR	39.293
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		37,8% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Prospektgemäß 13,5% bei einer Laufzeit von 14 Jahren



MS »HANSA EUROPE« verkauft 2002

Vollcontainerschiff

Bauwerft: Samsung Heavy Industries, Seoul, Südkorea
 Werftablieferung: 08.10.1993
 Laufzeit der Beteiligung: 9 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2.	Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	231.640
3.	Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG in 1994–1997)	EUR	-54.061
4.	Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG)	EUR	-11.221
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	166.358
6.	Nettovermögenszuwachs	EUR	61.358
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß) ¹⁾		13,71% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Prospektgemäß 16,3% bei einer Laufzeit von 13 Jahren

¹⁾ Ohne den Veräußerungsfreibetrag gem. § 16 (4) EStG ergibt sich eine Rendite von 9,94%



MS »HARMONY« verkauft 2010**Vollcontainerschiff**

Bauwerft: Hyundai Heavy Industries (HHI), Ulsan, Südkorea
 Werftablieferung: 15.06.1994
 Laufzeit der Beteiligung: 17 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	211.528
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-7.483
4. Steuern Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a Abs. 4 EStG)	EUR	-21.241
5. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	182.804
6. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	77.804
7. Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		9,49% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Propektgemäß 16,8% bei einer Laufzeit von 13 Jahren

**MS »JOHN M«** verkauft 1997**Container-Mehrzweckfrachter**

Bauwerft: Lindenau, Kiel
 Werftablieferung: 29.12.1983
 Laufzeit der Beteiligung: 14 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-130.000
2. Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	215.893
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG)	EUR	-33.926
4. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-34.474
5. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	147.493
6. Nettovermögenszuwachs	EUR	17.493
7. Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		24,6% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Keine Rendite im Propekt ausgewiesen

**MS »LUDWIGSBURG«** verkauft 2003**Vollcontainerschiff**

Bauwerft: Gdynia Shipyard, Polen
 Werftablieferung: 28.02.1995
 Laufzeit der Beteiligung: 8 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	227.462
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG in 1995)	EUR	-50.923
4. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG)	EUR	-12.804
5. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	163.735
6. Nettovermögenszuwachs	EUR	58.735
7. Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß) ¹⁾		12,17% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Propektgemäß 15,1% bei einer Laufzeit von 14 Jahren

¹⁾ Ohne den Veräußerungsfreibetrag gem. § 16 (4) EStG ergibt sich eine Rendite von 8,44%



MS »MARCON« verkauft 2000

Container-Mehrzweckfrachter

Bauwerft: Bremer Vulkan AG
 Werftablieferung: 22.10.1984
 Laufzeit der Beteiligung: 16 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2.	Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	181.550
3.	Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG)	EUR	-70.593
4.	Steuern auf Veräußerungsgewinn	EUR	-41.377
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	69.579
6.	Nettovermögenszuwachs	EUR	-35.421
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		5,87% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen



MS »MERKUR DELTA« Versicherungsschaden 2006

Vollcontainerschiff

Bauwerft: Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Szczecin, Polen
 Werftablieferung: 15.11.1995
 Laufzeit der Beteiligung: 11 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	-117.500
2.	Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	280.666
3.	Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-470
4.	Steuern auf Veräußerungsgewinn (§ 5a Abs. 4 EStG)	EUR	-51.808
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	228.388
6.	Nettovermögenszuwachs	EUR	110.888
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		11,8% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Prospektgemäß 13,3% bei einer Laufzeit von 15 Jahren
 Es handelt sich um vorläufige Zahlen, die sich insbesondere vor dem Hintergrund steuerlicher Wertberichtigungen noch ändern können.



MS »MERKUR SEA« verkauft 2007

Container-Mehrzweckfrachter

Bauwerft: Bremer Vulkan AG
 Werftablieferung: 20.12.1984
 Laufzeit der Beteiligung: 23 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	-113.750
2.	Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	327.556
3.	Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-46.436
4.	Steuern auf Veräußerungsgewinn (§ 5a Abs. 4 EStG)	EUR	-48.888
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	232.232
6.	Nettovermögenszuwachs	EUR	118.482
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		20,3% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen
 Es handelt sich um vorläufige Zahlen, die sich insbesondere vor dem Hintergrund steuerlicher Wertberichtigungen noch ändern können.



MS »NOBLE EAGLE« verkauft 1995**Vollcontainerschiff**

Bauwerft: Bremer Vulkan AG
 Werftablieferung: 28.6.1985
 Laufzeit der Beteiligung: 10 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuererminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	227.124
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG)	EUR	-13.885
4. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-33.643
5. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	179.596
6. Nettovermögenszuwachs	EUR	74.596
7. Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		31,06% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen

**MS »NORDBURG«** verkauft 2004**Vollcontainerschiff**

Bauwerft: Stocznia Szczecinska Werft
 Werftablieferung: Juli 1985
 Übernahme: 05.12.1991
 Laufzeit der Beteiligung: 13 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuererminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	110.262
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG)	EUR	- 977
4. Steuern auf Veräußerungsgewinn Unterschiedsbetrag Seeschiff	EUR	-31.246
5. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	78.039
6. Nettovermögenszuwachs	EUR	-26.961

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

**MS »SAN MARTIN«** verkauft 1994**Vollcontainerschiff**

Bauwerft: Flender Werft AG
 Werftablieferung: 23.8.1985
 Laufzeit der Beteiligung: 9 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuererminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	253.829
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG)	EUR	-14.773
4. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-39.780
5. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	199.275
6. Nettovermögenszuwachs	EUR	94.275
7. Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		47,26% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen



MS »SANTA CATARINA« verkauft 1994

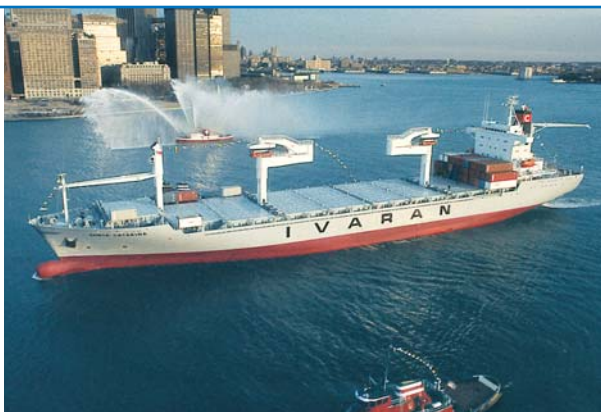
Vollcontainerschiff

Bauwerft: Flender Werft AG
 Werftablieferung: 10.1.1986
 Laufzeit der Beteiligung: 8 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2.	Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	220.364
3.	Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG)	EUR	-10.939
4.	Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-37.720
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	175.705
6.	Nettovermögenszuwachs	EUR	70.705
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		40,0% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen



MS »SANTA CLARA« verkauft 2010

Gastanker

Bauwerft: Lindenau, Kiel
 Werftablieferung: 31.10.1985
 Laufzeit der Beteiligung: 25 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2.	Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	235.557
3.	Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-27.767
4.	Steuern auf Veräußerungsgewinn (§ 5a Abs. 4 EStG)	EUR	-33.999
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	174.790
6.	Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	69.790
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		11,51% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen

Es handelt sich um vorläufige Zahlen, die sich insbesondere vor dem Hintergrund steuerlicher Wertberichtigungen noch ändern können.



MS »TRIUMPH« verkauft 2010

Vollcontainerschiff

Bauwerft: Hyundai Heavy Industries (HHI), Ulsan, Südkorea
 Werftablieferung: 15.06.1994
 Laufzeit der Beteiligung: 17 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2.	Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	189.960
3.	Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-2.938
4.	Steuern Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a Abs. 4 EStG)	EUR	-20.183
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	166.839
6.	Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	61.839
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		10,63% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Prospektgemäß 16,8% bei einer Laufzeit von 13 Jahren



MS »TROPHY« verkauft 2007**Vollcontainerschiff**

Bauwerft: Hanjin Heavy Industries (HHI), Ulsan, Südkorea
 Werftablieferung: 13.11.1990
 Laufzeit der Beteiligung: 17 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2.	Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	300.298
3.	Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG)	EUR	-24.891
4.	Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-25.033
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	250.374
6.	Nettovermögenszuwachs	EUR	145.374
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		12,14% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Prospektgemäß 16,8% bei einer Laufzeit von 13 Jahren
 Es handelt sich um vorläufige Zahlen, die sich insbesondere vor dem Hintergrund steuerlicher Wertberichtigungen noch ändern können.

**MS »VILLE DE MARS«** verkauft 1995**Vollcontainerschiff**

Bauwerft: Schichau Seebeck Werft AG
 Werftablieferung: 19.5.1988
 Laufzeit der Beteiligung: 7 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2.	Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	209.260
3.	Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG)	EUR	-5.958
4.	Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-30.000
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	173.302
6.	Nettovermögenszuwachs	EUR	68.302
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		25,09% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen

**MS »VILLE DE SATURNE«** verkauft 1991**Vollcontainerschiff**

Bauwerft: Bremer Vulkan AG
 Werftablieferung: 20.3.1987
 Laufzeit der Beteiligung: 4 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2.	Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	206.596
3.	Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG)	EUR	-2.500
4.	Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-25.574
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	178.522
6.	Nettovermögenszuwachs	EUR	73.522
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		45,64% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen



MS »WESTERN GALLANTRY« verkauft 1998

Multigrade OBO-Carrier

Bauwerft: Tsuneishi Shipbuilding Co., Japan Bremer Vulkan AG
 Werftablieferung: 16.9.1987
 Laufzeit der Beteiligung: 11 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2.	Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	163.027
3.	Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG)	EUR	-
4.	Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-26.800
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	136.227
6.	Nettovermögenszuwachs	EUR	31.227
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		12,57% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen



TMS »EMSGAS« verkauft 1992

LPG-Ammoniak-VC-M-Tanker

Bauwerft: Lindenau, Kiel
 Werftablieferung: 15.6.1984
 Laufzeit der Beteiligung: 8 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	-125.000
2.	Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	197.216
3.	Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG)	EUR	-5.876
4.	Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-36.702
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	154.638
6.	Nettovermögenszuwachs	EUR	29.638
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		31,8% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen



TMS »LEDAGAS« verkauft 1992

LPG-Ammoniak-VC-M-Tanker

Bauwerft: Lindenau, Kiel
 Werftablieferung: 28.9.1984
 Laufzeit der Beteiligung: 8 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	-125.000
2.	Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	194.298
3.	Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG)	EUR	-5.278
4.	Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-36.969
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	152.051
6.	Nettovermögenszuwachs	EUR	27.051
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		33,7% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen



AfA	Absetzung für Abnutzung	Off-hire	Zustand der Beschäftigungslosigkeit des Schiffes, z.B. wegen technischer Mängel, das Schiff erhält für diese Zeit keine Chartererlöse
AFRAmax	A merican F reight R ate A ssociation bzw. A verage F reight R ate A ssessment bezeichnet die Tankergröße mit einer Tragfähigkeit von 80-120.000 tdw	P & I	Protection & Indemnity Club – Versicherung gegen Haftpflichtschäden auf Gegenseitigkeit
BRZ	Bruttoraumzahl – Raummaß eines Schiffes	Postpanamax-	Containerschiffe, die aufgrund ihrer Breite (über 32,25m) den Panamakanal nicht mehr passieren können. Die Längenbeschränkung für Schiffe, die den Panamakanal passieren dürfen beträgt 294,13 m bei 12,04 m Tiefgang
Cash flow	Liquidität	Reeder	Rüstet Schiffe zu gewerbmäßiger Güter- und Personenbeförderung aus
Charter	siehe Zeitcharter	Seeschiffsregister	Schiffe werden in ein öffentliches Register eingetragen. Das Schiffsregister wird von den Amtsgerichten (Registergericht) geführt und entspricht dem Grundbuch im Liegenschaftsrecht. Aufgrund der Eintragung in das Seeschiffsregister fertigt das Registergericht das Schiffszertifikat: Dieses stellt einen Auszug des Registers dar und dient als Nachweis für die Berechtigung zum Führen der Flagge
ErbStG	Erbschaftssteuergesetz	sm	Seemeile(n) – 1 Seemeile = 1.852 m
EStG	Einkommensteuergesetz	Suezmax	Zu dieser Klasse gehören Tanker, die aufgrund ihrer Abmessungen (max. Breite: 48 m) den Suezkanal passieren können. Die Tragfähigkeit dieser Schiffe beträgt 120.000 – 200.000 tdw
EStR	Einkommensteuerrichtlinien	t	tons, Tonnen – Maßeinheit der Masse
Feederschiff	engl. „to feed“ – füttern. Kleinere Schiffe, welche großen Schiffen Ladung zuführen bzw. regional verteilen.	tdw	ton(s) deadweight – Tonnen Tragfähigkeit, Zuladung oder Nutzlast einer Schiffes (Ladung, Brennstoff, Ausrüstung, Passagiere, Besatzung etc.)
FEU	Fourty foot Equivalent Unit – Standardtransportbehälter von 40 Fuß Länge	TEU	Twenty foot Equivalent Unit – Standardtransportbehälter von 20 Fuß Länge
Gearred/gearless	Schiffe mit (geared) bzw. ohne (gearless) Ladegeschrir (Kräne)	TEUR	Tausend Euro
Klassifikationsgesellschaft	Überwachungsorganisation auf dem Gebiet der Schiffs- und Meerestechnik (Bsp. Germanischer Lloyd, Deutschland, oder Det Norske Veritas, Norwegen)	TUSD	Tausend US-Dollar
GewStG	Gewerbsteuergesetz	UStG	Umsatzsteuergesetz
IWF	Internationaler Währungsfonds	VLCC	Very Large Crude Carrier 200–320.000 tdw
Klasse, Klasselauf	Die Klasse definiert die Bauausführung und den Erhaltungszustand von Schiffskörper und Ausrüstung. Sie wird von Klassifikationsgesellschaften durch Buchstaben/ Ziffernkombinationen (Klassezeichen) ausgedrückt und in Register und Zertifikate eingetragen. Die Klasse hat eine beschränkte Gültigkeitsdauer (Klasselauf), in der definierte reguläre und außerplanmäßige Besichtigungen zur Neuerteilung der Klasse (Klasserneuerung) durchgeführt werden	Zeitcharter	Entgeltliche Überlassung eines voll ausgerüsteten Schiffes inklusive Besatzung für einen bestimmten Zeitraum
Klassezeichen			
kn	Knoten – die Geschwindigkeit eines Schiffes in Seemeilen pro Stunde		
kW	Kilowatt – Tausend Watt (Einheit für elektrische Leistung)		
Ladegeschrir	Kräne		
MS	Motorschiff		
MT	Motortanker		
NRZ	Nettoraumzahl		
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung)		



HANSA TREUHAND

HANSA TREUHAND Gruppe
An der Alster 9, 20099 Hamburg
Tel. + 49 (0) 40 - 30 95 91 - 0
Fax + 49 (0) 40 - 30 95 91 11
info@hansatreuhand.de
www.hansatreuhand.de

