Leistungsbilanz 2011

HANSA TREUHAND

ausgezeichnet

★★★★★★☆

* vorläufige Leistungsbilanz 2011 (Kurzfassung)

LEISTUNGSBILANZ-UPDATE 2011* D.F.I. LEISTUNGSBILANZ-ANALYSE

HANSA TREUHAND in Zahlen

		1983 - 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
SCHIFFE								
Finanzierte Schiffe, kumuliert		93	96	99	101	101	101	101
Schiffsverkäufe, kumuliert		23	25	27	28	28	31	34
Fahrende Flotte		68	69	70	73	73	70	67
Tragfähigkeit in tdw		2.423.709	2.538.257	2.675.624	2.697.994	2.697.994	2.648.714	2.610.224
davon Containerschiffe		61	60	60	63	63	61	58
Tragfähigkeit in tdw		2.249.109	2.266.939	2.298.312	2.214.688	2.214.688	2.059.414	2.020.924
Stellplatzkapazität in TEU		148.848	152.273	153.693	156.473	156.473	153.252	150.216
DAS KAPITAL (TEUR)								
Investitionsvolumen, kumuliert		3.391.084	3.542.050	3.679.979	3.772.783	3.772.783	3.824.841 *	3.824.841 *
Eigenkapitalvolumen, kumuliert		1.583.709	1.645.612	1.717.022	1.762.929	1.762.929	1.814.987 *	1.814.987 *
Anzahl der Zeichnungen, kumuliert (ohne BFK in 2010)		27.938	29.421	31.245	32.113	32.113	32.113	32.113
Durchschnittliche Zeichnungssumme in EUR		56.687	55.933	54.953	54.898	54.898	56.515	56.515

* inkl. Rückzahlung von Ausschüttungen bzw. Kapitalerhöhungen von 52,11 Mio. EUR aufgrund von Betriebsfortführungskonzepten

DIE ERGEBNISSE								
Brutto Chartererlöse p.a.	(in TEUR)	401.438	420.843	385.595	362.635	285.460	223.982	212.613
	(in TUSD)	499.790 [1]	528.831 [3]	528.496 [5]	533.364 [7]	398.160 [9]	296.933 [11]	295.957 [13]
Betriebsüberschüsse p.a.	(in TEUR)	228.575	234.514	182.780	149.476	98.184	38.864	40.239
	(in TUSD)	284.576 [1]	294.690 [3]	250.518 [5]	219.850 [7]	136.947 [9]	51.522 [11]	56.013 [13]
Tilgungen p.a.	(in TEUR)	133.566	90.893	68.431	65.445	39.884	49.235	56.754
	(in TUSD)	157.675 [2]	119.506 [4]	100.491 [6]	91.302 [8]	57.309 [10]	65.748 [12]	73.418 [14]
davon Sondertilgungen	(in TEUR)	59.849	32.858	12.209	5.601	-22.161	-19.022	-12.026
	(in TUSD)	70.652 [2]	43.202 [4]	17.929 [6]	7.814 [8]	-31.843 [10]	-25.402 [12]	-15.557 [14]
Ausschüttungen an Fonds-Zeichner (ohne Verkäufe)	(in TEUR)	108.598	131.793	121.985	104.131	21.108	30.361	21.476
	(Ø in %)	10,4	12,5	11,0	9,0	1,8	2,5	1,9

PRIVATE EQUITY (TEUR)							
Investitionsvolumen, kumuliert	Gesamt (Berenberg Private Capital u. HANSA TREUHAND FINANCE)	13.110	36.227	36.227	40.585	47.474	47.474
	davon HANSA TREUHAND FINANCE	6.453	16.974	16.974	18.410	19.273	19.273
Anzahl der Zeichnungen, kumuliert	Gesamt (Berenberg Private Capital u. HANSA TREUHAND FINANCE)	229	624	624	743	830	830
	davon HANSA TREUHAND FINANCE	119	343	343	381	413	413
Durchschnittliche Zeichnungssumme in EUR		57.250	58.056	58.056	54.623	57.198	57.198
Anzahl Zielfonds (IST)		7	16	22	24	25	26

FLUGZEUGE (TEUR)							
Investitionsvolumen, kumuliert					46.245	183.245	594.595
Eigenkapitalvolumen, kumuliert					20.171	77.763	214.352
Anzahl der Zeichnungen, kumuliert					884	3.045	7.469
Durchschnittliche Zeichnungssumme in EUR					22.817	25.538	28.686

Jahreskurs im Durchschnitt	EUR/USD:	1,2450 [1]	1,2566 [3]	1,3706 [5]	1,4708 [7]	1,3948 [9]	1,3257 [11]	1,3920 [13]
Jahresendkurs	EUR/USD:	1,1805 [2]	1,3148 [4]	1,4685 [6]	1,3951 [8]	1,4369 [10]	1,3354 [12]	1,2936 [14]

Inhalt

HANSA TREUHAND in Zahlen	2
Vorwort	5
Geschichte der HANSA TREUHAND	6
HANSA TREUHAND Holding AG	7
Flottenliste 2011	10
Geschäftsverlauf Flotte 2011	12
Zweitmarkt	16
Schiffsverkäufe	17
Schiffe ohne Soll-Daten	18
Gesamtdepot	19
Im Management befindliche Fonds	20
Testat	21
Schifffahrtsmarkt	22
Sicherheitskonzept	29
Private Equity-Markt	30
Flugzeugmarkt	33
Partner der HANSA TREUHAND	35
Ausblick 2012	36
Wirtschaftliche Darstellung der Fonds	38
Schiffsverkäufe	118
Glossar	129

Vorwort

Mit 2011 blicken wir auf ein außerordentlich ereignisreiches Jahr zurück. Der arabische Frühling, die Ereignisse von Fukushima und die daraus resultierende Energiewende sowie die alles überschattende prekäre Situation der Euro-Zone sorgen sicherlich dafür, dass uns 2011 als ein Jahr des Umbruchs und des Umdenkens in Erinnerung bleiben wird.

Vermeintlich sichere politische und wirtschaftliche Eckpfeiler sind im vergangenen Jahr ins Wanken geraten. Ungelöste Haushaltsprobleme und strukturelle Schwachstellen haben europäische Staaten an den Rand der Zahlungsunfähigkeit gebracht. Irrationale Reaktionen zwischen Euphorie und Panik an den weltweiten Finanzmärkten haben zum Teil absurde Mechanismen und Handelsgebaren offenbart. Die Ausweitung und Kumulation der Probleme führte bei einem Großteil der Bevölkerung zu erheblicher Verunsicherung und zu einem Vertrauensverlust in Politik und Wirtschaft.

Die Konjunktur von Weltwirtschaft, Handel und Schifffahrt ist untrennbar miteinander verbunden. Die Auswirkungen der rückläufigen wirtschaftlichen Entwicklung bekamen die Schifffahrtsmärkte daher in vollem Umfang zu spüren. Verlustreiche Marktanteilskämpfe der großen Linienreedereien verschärften die Situation im Containerbereich zusätzlich. Auch wenn die Schifffahrt bekanntermaßen ein zyklisches Geschäft ist und die HANSA TREUHAND schon einige Täler durchschritten hat, so ist die seit 2008 andauernde und in ihrer Intensität schwankende globale Wirtschafts- und Finanzkrise unvergleichbar.

Dank stets konservativer Kalkulation und solider Tilgungspolster, die wir in Zeiten stärkerer Konjunktur konsequent aufgebaut haben, kamen wir verhältnismäßig glimpflich durch das Jahr 2011. Als Konsequenz des Charterratenverfalls im Jahr 2010 wurde zur Sicherung der Liquidität bei 18 Fonds Betriebsfortführungskonzepte umgesetzt. Dies war im vergangenen Jahr nicht erforderlich. Da die Ratenerholung seit dem zweiten Halbjahr 2011 leider wieder stark rückläufig war, ist in 2012, wie Sie sicherlich der entsprechenden Fondskorrespondenz entnommen haben, die Sanierung einer Reihe von Schiffahrtsgesellschaften allerdings unerlässlich. In einigen Fällen könnte der Schiffsverkauf die ökonomisch vernünftigere Lösung sein. Wir werden – gemeinsam mit Ihnen – die notwendigen Weichen für einen Weg aus der Krise und den Fortbestand der Gesellschaften stellen.

Im Gegensatz zu Europa und Amerika zeigen die Schwellenländer, insbesondere China und Indien, bisher eine robuste Konjunktur mit immer noch hohen Wachstumsraten und dynamischem Konsum. Hiervon profitieren die Anlagesegmente Luftfahrt und Private Equity in diesen Regionen. Entsprechend entwickelte sich unser „Private Equity Partners 2“, der im asiatischen Raum investiert, in 2011 sehr erfreulich.

Gleiches gilt für die Flugzeuge der HANSA TREUHAND. Im vergangenen Jahr haben wir unser Engagement im Bereich Luftfahrt erfolgreich ausgebaut. Mittlerweile fliegen vier Flugzeuge des Typs A380 unter dem Fondsnamen „Sky Cloud“ für die Anleger der HANSA TREUHAND und den Leasingnehmer der „Sky Cloud-A380“-Reihe, die Fluggesellschaft Emirates aus Dubai, die sich dank ihrer umsichtigen Geschäftspolitik und strategischen Ausrichtung weiterhin auf Erfolgskurs befindet.

In der vorliegenden Leistungsbilanz haben wir für Sie alle wesentlichen Informationen zum Geschäftsverlauf und der Entwicklung der einzelnen Fonds zusammengestellt.

Die Geschäftsleitung, Juni 2012

Geschichte der HANSA TREUHAND

Die 1983 gegründete HANSA TREUHAND gehört zu den erfahrenen sowie renommierten Initiatoren mit Schwerpunkt in der Schiffsbeteiligungsbranche und disponierte per Ende 2011 eine Flotte mit 67 in Dienst befindlichen fondsfinanzierten Schiffen, die sich durch Kontinuität und Ertragsstärke auszeichnet. Darüber hinaus betreibt die Firmengruppe 15 weitere reedereieigene Schiffe. Seit Gründung hat das Unternehmen 101 Schiffe mit einem Investitionsvolumen von rd. 3,8 Mrd. EUR und einem Eigenkapitalvolumen von ca. 1,8 Mrd. EUR finanziert. Bis einschließlich 2011 wurden 34 Fonds durch Verkauf bzw. Versicherungsschaden der Schiffe erfolgreich aufgelöst. Zur Unternehmensflotte der HANSA TREUHAND-Gruppe gehören zudem vier Flugzeuge des Typs A380-800 mit einem Investitionsvolumen von rd. 600 Mio. EUR, die langfristig in Diensten der Fluglinie Emirates stehen.

Die HANSA TREUHAND-Gruppe, zunächst als Emissionshaus gegründet, vereinigt 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 39 Schiffe (30 Containerschiffe, 5 Tanker sowie 4 Kreuzfahrtschiffe), 8 Containerschiffe in den Größen 4.800 TEU bis 7.000 TEU werden bis 2014 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 -verkaufe sowie die Neubauaufträge 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«. 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 vier Flugzeugfonds der „Sky Cloud-A380“-Reihe.

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“. 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“. In 2011 wurde die HANSA TREUHAND gemeinsam mit dem Flugzeugmanager der „Sky Cloud-A380“-Reihe, Doric Asset Finance, von der Ratingagentur Feri EuroRating Services als „Bester Initiator Flugzeuge“ ausgezeichnet.

Die Leistungsbilanzen der HANSA TREUHAND erhalten regelmäßig Bestnoten. So bewertet das Deutsche Finanzdienstleistungs-Informationszentrum (DFI) den Informationswert und den in der vorliegenden Bilanz dokumentierten Erfolg mit „ausgezeichnet“. Dieses Prädikat wurde der HANSA TREUHAND bereits zum fünften Mal in Folge verliehen.

HANSA TREUHAND Holding AG Vorstand

Hermann Ebel

Hermann Ebel ist Vorstandsvorsitzender der 1983 von ihm mit gegründeten HANSA TREUHAND. Der Diplom-Betriebwirt 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.

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.

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 Neubauaufträge der HANSA TREUHAND-Gruppe.

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

HANSA TREUHAND Holding AG

geschäftsführende Holding der operativen Gesellschaften

Vorstand
Hermann Ebel (Vorsitz), Jan Bartels,
Sönke Fanslow (†23.05.2012), Klaus Gerken

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

HRB 93592, Haftkapital: 3 Mio. EUR

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

Emission

HANSA TREUHAND Schiffsbeteiligungs GmbH & Co. KG

GESCHÄFTSLEITUNG
H. Ebel *, S. Fanslow* (†23.05.2012),
T. Schlüter (ab 25.06.2012)

HRA 89174
Haftkapital: 1.533.875,64 EUR

HANSA TREUHAND FINANCE GmbH & Co. KG

GESCHÄFTSLEITUNG
H. Ebel *, S. Fanslow* (†23.05.2012),
T. Schlüter (ab 25.06.2012)

HRA 101341
Haftkapital: 100.000 EUR

HANSA MARITIME CONSULT GmbH & Co. KG

GESCHÄFTSLEITUNG
H. Ebel *, S. Fanslow (†23.05.2012),
T. Schlüter

HRA 93264
Haftkapital: 50.000 EUR

Reederei

HANSA SHIPPING GmbH & Co. KG

GESCHÄFTSLEITUNG
H. Ebel *, J. Bartels*,
K. Gerken *, P. Mackeprang*

HRA 93856
Haftkapital: 100.000 EUR

Unicrewing Hamburg GmbH & Co. KG

GESCHÄFTSLEITUNG
P. Mackeprang, J.D. Firth,
K. Gerken

HRA 98383
Haftkapital: 5.000 EUR

Unishipping Ltd. London

GESCHÄFTSLEITUNG
J.D. Firth, K. Gerken,
K. Read

Companies House
No. 1305537
Haftkapital: 40.000 GBP

Leonhardt & Blumberg Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG

GESCHÄFTSLEITUNG
F. Leonhardt *, S. Bade, H. Ebel *

GESELLSCHAFTER
Frank Leonhardt Holding
GmbH & Co. KG (50 %)
Harald Block Vermögensverwaltungs-
gesellschaft mbH & Co. KG (25 %)
Hermann Ebel Maritime Beteiligungs
GmbH & Co. KG (25 %)

HRA 94310
Haftkapital: 1.022.421,77 EUR

Touristik

SEA CLOUD CRUISES GmbH

GESCHÄFTSLEITUNG
H. Ebel *, K. Gerken

HRB 25803
Haftkapital: 500.000 DM

SEA CLOUD CRUISES Inc. New Jersey

GESCHÄFTSLEITUNG
K. Gerken, A. Ringel

Florida Business
Corporation Center
Section 607.0821
Haftkapital: 1.000 USD

RIVER CLOUD CRUISES GmbH

GESCHÄFTSLEITUNG
H. Ebel *, K. Gerken

HRB 60383
Haftkapital: 51.000 DM

Brokerage

HANSA CHARTERING GmbH & Co. KG

GESCHÄFTSLEITUNG
H. Ebel *, J. Bartels *

HRA 95093
Haftkapital: 100.000 EUR

UNITED MARITIME BROKERS GmbH & Co. KG

GESCHÄFTSLEITUNG
H. Ebel *, J. Bartels,
J. Hinrichsen

HRA 106123
Haftkapital: 50.000 EUR

HANSA SHIPBUILDING & ENGINEERING GmbH & Co. KG

GESCHÄFTSLEITUNG
H. Ebel *, T. Schlüter

HRA 91658
Haftkapital: 516.404,80 EUR

* 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 Neubauaufträge 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 Marktscreening 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 (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 Reisever anstalter, 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 Flussyacht »RIVER CLOUD II« seit 2001 die schönsten Wasserstraßen Europas befährt.

Flottenliste 2011

1.000 - 1.600 TEU

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

1.600 - 1.800 TEU

MS »HANSA CALEDONIA«	1.645	MS »RISSEN«	1.730
MS »HANSA CALYPSO«	1.645	MS »FLOTTBEK«	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«	2.764
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«*	3.421	MS »HS HAYDN«	3.535
MS »HS ROSSINI«*	3.421	MS »HS WAGNER«	3.535
MS »HANSA AFRICA«	3.424	MS »HS BACH«	3.586
MS »HANSA INDIA«	3.424	MS »HS BERLIOZ«	3.586
MS »LÜTJENBURG«	3.534	MS »HS BIZET«	3.586
MS »HS BRUCKNER«	3.535	MS »HS CHOPIN«	3.586
MS »HS DEBUSSY«	3.535		

4.200 - 4.800 TEU

MS »HS BAFFIN«**	4.250	MS »CARIBE«	4.389
MS »HS SHACKLETON«**	4.250	MS »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 2012
** im Bau

5.000 - 5.500 TEU

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

6.500 - 7.000 TEU

MS »HS PARIS«*	6.500
MS »HS ROME«**	6.500
MS »HS LISBON«**	7.000
MS »HS MADRID«**	7.000

TANKER

MS »HS ELEKTRA«	106.000 tdw	AFRAmax
MS »HS CARMEN«	113.000 tdw	AFRAmax
MS »HS MEDEA«	113.000 tdw	AFRAmax
MS »HS TOSCA«	113.000 tdw	AFRAmax
MS »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

HOCHSEESEGLER

S.Y. »SEA CLOUD«	64 Pass.
S.Y. »SEA CLOUD II«	94 Pass.

FLUSSYACHTEN

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

* Übernahme 2012
** im Bau

Geschäftsverlauf Flotte 2011

Geschäftsverlauf

Die bereits im Vorjahr geschilderte globale Wirtschafts- und Finanzkrise der Jahre 2008 und 2009 hat die gesamte Containerschifffahrt bis weit in das Jahr 2010 hinein hart getroffen. Mit Beginn des vierten Quartals 2010 setzte die wirtschaftliche Erholung ein, in deren Umfeld auch die Charterraten bis ca. zum Sommer 2011 anstiegen und sich auf ein fast wieder auskömmliches Niveau erholten. Das für die Containerschifffahrt wichtige Welthandelsvolumen ist in 2011 um rd. 5,9% (2010 = 12,8%) gestiegen und der weltweite Containerumschlag um 7,5%. Für viele Marktteilnehmer schien trotz einer weiter hohen Anzahl an Neubauablieferungen die Trendwende erreicht. Diese Erholungsphase hielt leider nur bis zur Jahresmitte 2011 an. Neuerliche, weltweite konjunkturelle Unsicherheiten, hervorgerufen u.a. durch die Natur- und Atomkatastrophe in Japan sowie den Nordafrikakonflikt, anhaltende Finanzturbulenzen und ein extrem harter – teilweise ruinöser – Preiswettbewerb unter den Linienreedereien prägten seitdem das Markt- und Branchenumfeld und ließen die Fracht- und Charterraten wieder sinken.

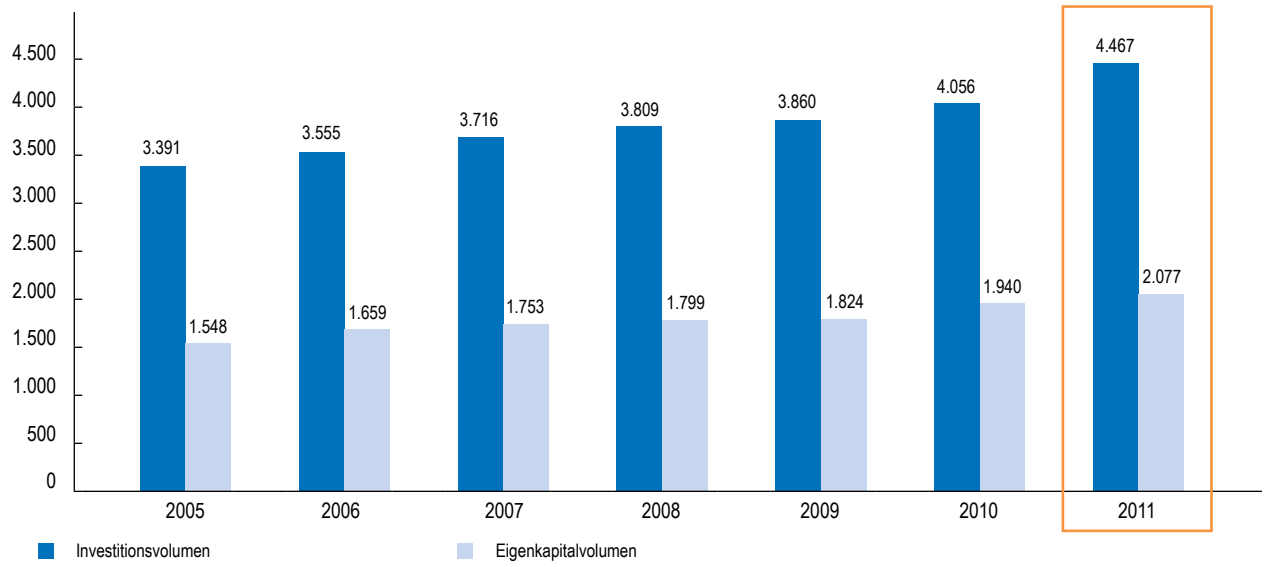
Für die Flotte der HANSA TREUHAND war das Geschäftsjahr 2011 (wie auch die Vorjahre seit 2009) bestimmt von der Vermeidung längerer Aufliegezeiten und damit der Sicherstellung der Liquidität der Schiffahrtsgesellschaften. Auch an der Situation der finanzierenden Banken hat sich wenig verändert. Mit der bekannten „Lehmann Pleite“ Ende 2008, den Basel II/III Regularien und der gesamtwirtschaftlichen depressiven Marktstimmung, die sich gerade erst langsam verbessert, ist nach wie vor nur sehr wenig bzw. nur in „Einzelfällen“ eine Bereitschaft für neues Kreditengagement in der Schiffsfinanzierung vorhanden. Nur unter Einbeziehung aller Beteiligten und eines Gesamtkonzeptes zur Betriebsfortführung waren und sind die Banken bereit, sich an der Restrukturierung von Gesellschaften zu beteiligen.

Zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes wurden in 2010 (mit teilweiser Einzahlung in 2011) bei 18 Fonds zusammen mit den Gesellschaftern entsprechende Betriebsfortführungskonzepte mit freiwilliger Teilnahme beschlossen und erfolgreich umgesetzt. Damit haben sich alle Beteiligten in der tiefsten Krise der (Container-) Schifffahrt äußerst umsichtig und verantwortungsbewusst verhalten. Nur so konnte der Wert der Beteiligungen erhalten und ein unkontrollierter Verkauf der Schiffe vermieden werden. In 2011 waren aufgrund der verbesserten Einnahmesituation der Schiffe keine Betriebsfortführungskonzepte notwendig.

Die im Vorjahr (2010) zurückgegangenen Poolergebnisse konnten sich im Jahr 2011 wieder leicht erholen, in einigen Teilbereichen, wie z.B. der Schiffsklasse der 2.700 TEU Schiffe, sogar bis auf ein Poolratenniveau von rd. 12.000 USD pro Tag deutlich ansteigen. Dies wirkte stabilisierend, reichte in aller Regel aber nur für die Deckung der Betriebskosten und zum Teil der Zinsen aus. Nur durch die Betriebsfortführungskonzepte war auch die volle Bedienung des Kapitaldienstes (Zins und Tilgung) möglich. 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. In Ausnahmefällen wurden auch kurzfristige, interne Darlehen in Anspruch genommen. Schuldenfreie Schiffe konnten häufig auf noch nicht ausgeschüttete Liquiditätsreserven zurückgreifen.

Laufende Ausschüttungen aus dem operativen Ergebnis konnten von 15 Schiffen/Fonds erwirtschaftet werden, die noch über auskömmliche, häufig längerfristige Charterverträge verfügten. Dies betraf mehrheitlich Schiffe über 3.000 TEU, die im Jahr 2011 zwischen 5% und 10% an die Gesellschafter auszahlten. Über die Gesamtflotte entspricht dies im Durchschnitt rd. 1,9% (Vorjahr 2,5%).

Investitions- und Eigenkapitalvolumen in Mio. EUR, kumuliert (Schiffe/ Private Equity/Flugzeuge)



Geschäftsentwicklung der Schiffsfonds

Emission Schiffe

Im Jahr 2011 erfolgte keine Neuemission von Schiffsbeteiligungen.

Verkäufe / Abgänge

Im Jahr 2011 wurden drei Containerschiffe der Größenklasse 1.012 TEU im Zeitraum März bis Juli verkauft. Die Verkaufspreise für diese 18- bis 19-jährigen Schiffe lagen zwischen 5,85 Mio. USD und 6,5 Mio. USD.

Investitionen

Insgesamt hat die HANSA TREUHAND bei den Schiffsfonds bis zum Jahresende 2011 ein kumuliertes Investitionsvolumen von rd. 3,82 Mrd. EUR realisiert. Dieses Investitionsvolumen wurde anteilig durch Hypothekenkredite von rd. 2,01 Mrd. EUR finanziert. Im Segment Schiff schenkten etwa 18.000 Anleger 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 Mio. USD (2010: rd. 297 Mio. USD) und verringerten sich – aufgrund der Schiffsverkäufe – leicht gegenüber dem Vorjahr. In Euro bewertet ergaben sich kursbedingt niedrigere Chartererlöse i.H.v. rd. 213 Mio. EUR (2010: rd. 224 Mio. EUR). Der Jahresdurchschnittskurs belief sich EUR/USD 1,39 (Vorjahr EUR/USD 1,32).

Betriebsüberschüsse

Die Betriebsüberschüsse erreichten rd. 56 Mio. USD (2010: rd. 52 Mio. USD). In Euro betrachtet beläuft sich der Gegenwert auf rd. 40 Mio. EUR (2010: rd. 39 Mio. EUR). Im Jahr 2011 konnten im Schiffsbetrieb echte Kostenersparnisse erzielt werden, die vereinzelt auch auf kostengünstige Wartepositionen einzelner Schiffe zurückzuführen sind. Dadurch fällt der Betriebsüberschuss über die Gesamtflotte gesehen leicht höher aus. Generell gehen wir allerdings davon aus, dass das höhere Kostenniveau der Vorjahre, insbesondere im Personalbereich, aber auch bei Ersatzteil- und Reparaturkosten, weiterhin Bestand haben wird.

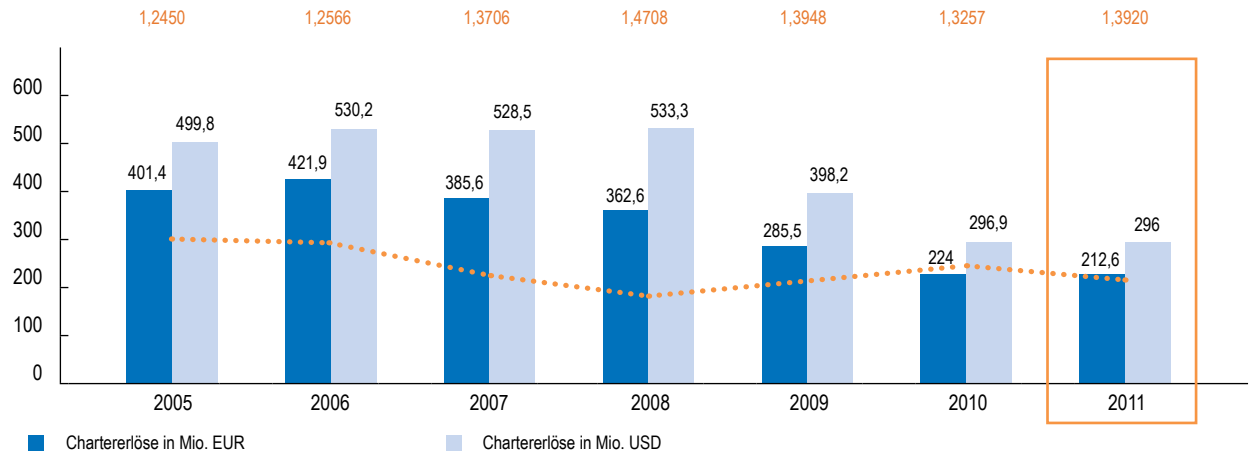
Tilgungen

Über die Summe aller Schiffe konnten die Plantilgungen von rd. 89 Mio. USD (rd. 69 Mio. EUR) marktbedingt auch im Jahr 2011 nicht vollständig erreicht werden. Tatsächlich wurden rd. 73 Mio. USD (rd. 57 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 wurden Tilgungsstundungen mit den finanzierenden Banken vereinbart. Die Voraustilgung der Flotte ist zum Jahresende mit durchschnittlich rd. einem halben Jahr auf dem Niveau des Vorjahres geblieben.

Ausschüttungen

Laufende Ausschüttungen an Gesellschafter i.H.v. rd. 21,5 Mio. EUR (Vorjahr rd. 30,4 Mio. EUR) wurden von 15 Schiffen/Fonds erwirtschaftet, die schuldenfrei waren oder über längerfristige, noch auskömmliche „Altverträge“ verfügten. Zusätzlich konnten im Einzelfall nicht mehr erforderliche Liquiditätsreserven des Vorjahres aufgelöst werden. Über die Gesamtflotte ergibt sich hieraus eine durchschnittliche Ausschüttung von 1,9% (Vorjahr durchschnittlich 2,5%). Prospektiert war eine durchschnittliche Auszahlung von ca. 5,6%. Durch die Tonnagesteuer bleibt die Ausschüttung nahezu steuerfrei.

Brutto-Chartererlöse und USD-Kurs



Geschäftsverlauf Flotte 2011

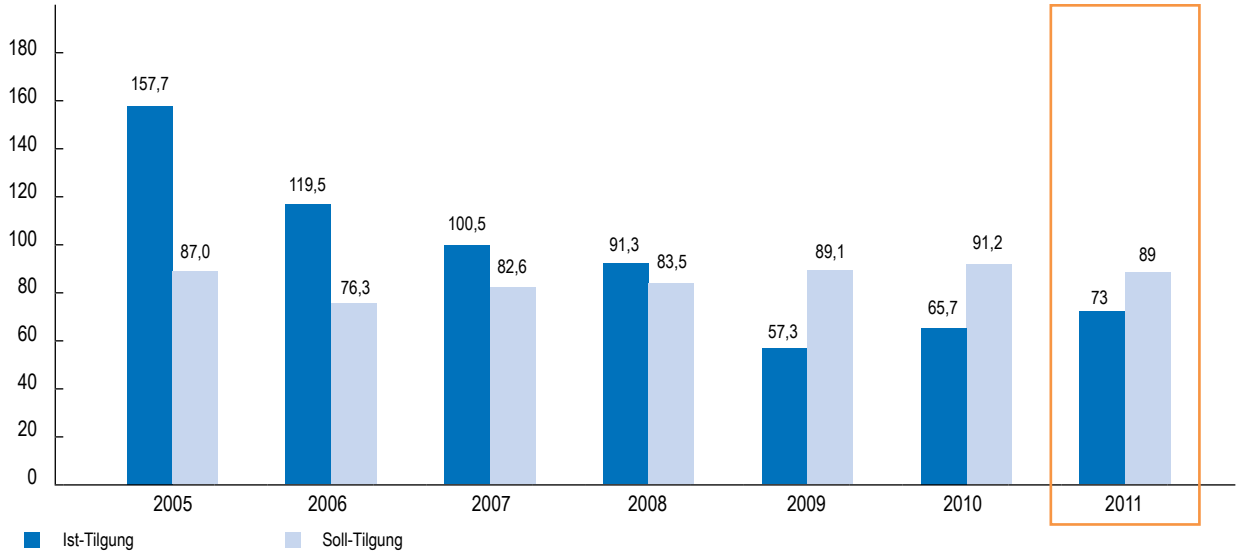
Ausblick

Die schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und der ruinöse Marktanteilskampf der großen Linienreedereien haben seit Jahresmitte 2011 bis zum Frühjahr 2012 für fallende Containerbox-Frachtraten und in der Folge für sinkende Containerschiff-Charterraten gesorgt. Mittlerweile scheint ein Boden gefunden zu sein, erste Frachtratenerhöhungen der Linien im März und April wurden umgesetzt und vom Markt akzeptiert. Gleichwohl wird das Jahr 2012 allgemein als schwierig betrachtet. Der Internationale Währungsfonds (IWF) schätzt das globale Wirtschaftswachstum auf 3,5% (2011 = 3,9%). Dem Welthandel prognostiziert der IWF ein verhältnismäßig schwaches Plus von ca. 4% (2011 = 5,8%), was entsprechende dämpfende Wirkungen auf die Transportnachfrage an den Schifffahrtsmärkten haben dürfte. Einem aus heutiger Sicht schnellen und starken Wachstum dürften auch die finanziellen Probleme einiger Staaten am Rande der Euro-Zone entgegenstehen.

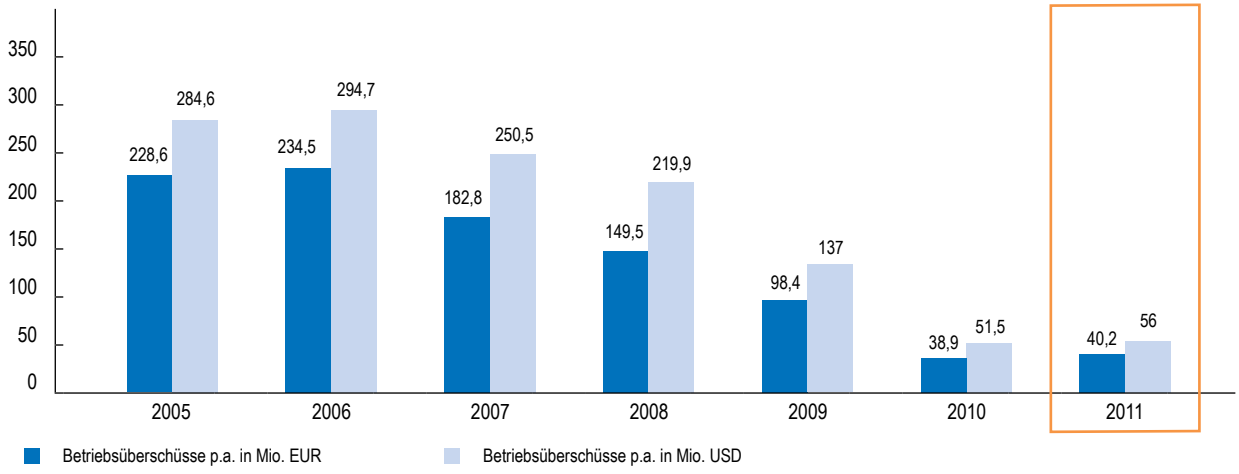
Die Schifffahrtsmärkte leiden auch in 2012 noch stark unter dem Ungleichgewicht von Angebot und Nachfrage, welches durch den Verdrängungswettbewerb der Branchenführer verstärkt wird. Die Kontrahenten bringen immer größere Schiffe auf den Markt, die hauptsächlich im Asien-Europa-Dienst verkehren und die dort bisher eingesetzten kleineren Einheiten verdrängen. Dadurch greift das Problem der Überkapazitäten auch auf andere Routen und andere Schiffsgrößenklassen über (Kaskadeneffekt).

Der BOX Index notierte vor einem Jahr bei ca. 102 Punkten und lag am Jahresanfang 2011 bei knapp 76 Punkten. Ende Mai 2012 wer-

Hypothekentilgung in Mio. USD



Entwicklung der Betriebsüberschüsse



den rd. 58 Punkte verzeichnet. Aufgrund der beschriebenen Marktentwicklung erhöhte sich die Anzahl der Schiffe ohne Beschäftigung bis zum Jahresende auf ca. 300 Schiffe. Aktuell ist dieser Wert vor dem Hintergrund der Wiederaufnahme verschiedener Dienste wieder auf 225 Schiffe zurückgegangen.

Aber es gibt berechtigte Hoffnung auf ein mittelfristiges Ende der Krisenzeit. Slow Steaming (langsam fahren), eine deutlich verringerte Ordertätigkeit, eine weiter steigende Transportnachfrage und die Verschrottung älterer Tonnage leisten einen wichtigen Beitrag für eine günstige Entwicklung in der Weltcontainerschifffahrt.

Laut Clarkson Research ist das Orderbuch aufgrund der wenigen Neubaubestellungen der letzten drei Jahre im Bereich der Containerschiffe geschrumpft und befindet sich auf dem niedrigsten Stand seit 2003. Von diesem niedrigen Niveau ist auch die nächste Zeit auszugehen, da sich z.B. die schiffsfinanzierenden Banken bei Neubaufinanzierungen unverändert sehr zurückhalten und eher bestrebt sind, ihre Kreditvolumen zurückzufahren. In Teilbereichen, wie z.B. in der Größenklasse zwischen 1.600 bis 3.000 TEU, wird damit in absehbarer Zeit eine Unterversorgung von Schiffen erwartet.

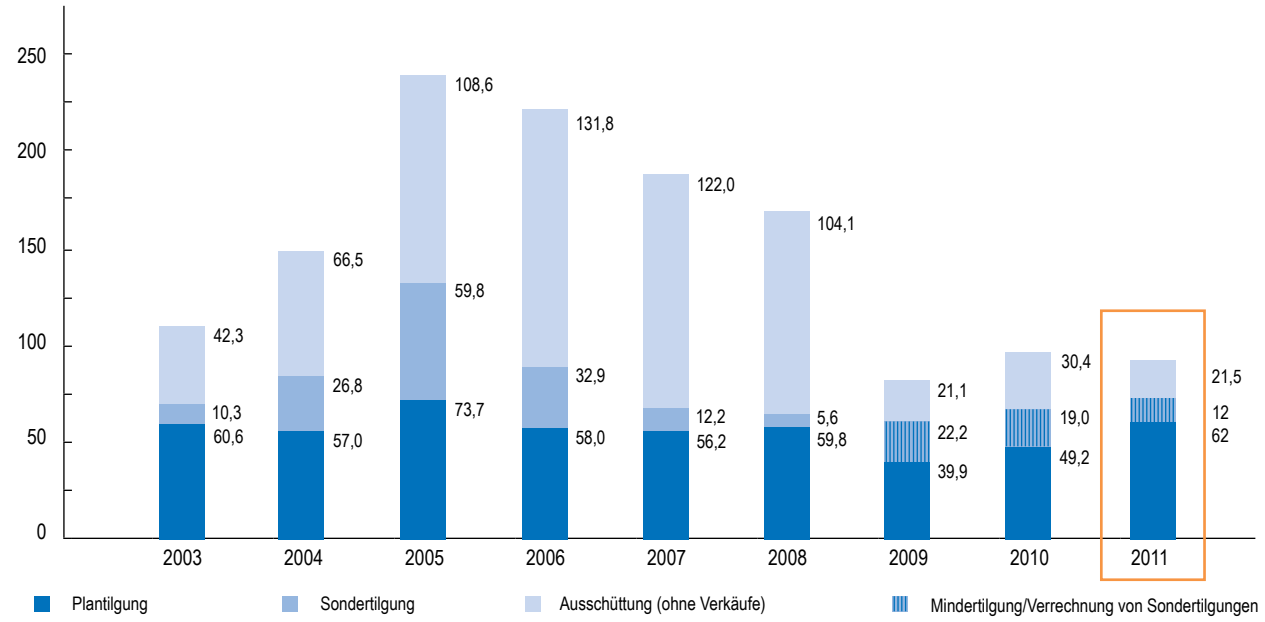
Weiterhin ist – wie im Jahr 2009 – ein deutlicher Anstieg der Verschrottungsaktivitäten festzustellen. In den ersten vier Monaten des Jahres 2012 sind bereits ca. 51 Schiffe zum Abwracken geschickt worden und damit mehr als im Gesamtjahr 2011 (49 Schiffe). Bis zum Jahresende wird mit einem Anstieg auf über 100 Schiffe gerechnet.

Weil darüber hinaus die Nachfrage für den Containerumschlag aufgrund der neuesten Wachstumsprognosen für den Welthandel in den kommenden Jahren als positiv anzusehen ist, lassen u.a. die zuvor genannten Faktoren in den nächsten zwei Jahren einen zügigen Marktausgleich erwarten und einen Aufwärtstrend mit anziehenden Charterraten in der Containerschifffahrt ab dem Jahr 2013 möglich erscheinen.

Gleichwohl wird das Jahr 2012 noch schwierig bleiben. Die in den ersten Monaten des Jahres 2011 zu erzielenden guten Charterabschlüsse konnten bisher nicht für eine höhere Reservebildung genutzt werden, da die Laufzeiten selten über zwölf Monate hinaus gingen. Andere Schiffe fielen mit ihrer Rücklieferung vielfach wieder in das schlechte Marktumfeld mit fehlender Beschäftigung und/oder sehr niedrigen Charterraten. Dies führte in der Flotte der HANSA TREUHAND-Gruppe dazu, dass bisher im Jahr 2012 bei neun weiteren Schiffen Betriebsfortführungskonzepte (analog 2010) zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes notwendig wurden. Im Jahresverlauf ist nicht ausgeschlossen, dass in Abhängigkeit der Markt- und damit Liquiditätsentwicklung weitere Konzepte folgen bzw. auch vereinzelt Schiffe verkauft werden.

Ausschüttungen an die Gesellschafter können, wie in den beiden Vorjahren auch, noch nicht über die Gesamtflotte, sondern nur in Einzelfällen geleistet werden, da sich das Ratenniveau erst wieder nachhaltig über alle Schiffsklassen erholen muss, womit allgemein spätestens für 2013 gerechnet wird.

HANSA TREUHAND-Flotte Verwendung des Cashflow in Mio. EUR



Zweitmarkt

Bild: Fondsbörse Deutschland

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.

Der Handelsumsatz am Zweitmarkt der Fondsbörse Deutschland sank im Jahr 2011 auf rd. 145 Mio. EUR. In 2010, dem umsatzstärksten Jahr der Fondsbörse, wurden Beteiligungen im Wert von ca. 162,5 Mio. EUR gehandelt. Allerdings stieg die Zahl der Vermittlungen von Fondsanteilen im Vergleichszeitraum um rd. 27% auf 3.800.

Insgesamt werden an der Fondsbörse mittlerweile rd. 5.000 Fonds zum Handel angeboten. In 2011 konnten 817 verschiedene Fondsgesellschaften von 111 Initiatoren erfolgreich vermittelt werden (in 2010 waren es 760 Fondsgesellschaften).

Über die verschiedenen Zweitmarktplattformen wechselten im Jahr 2011 HANSA TREUHAND-Fondsanteile mit einem Nominalkapital von knapp 11,9 Mio. EUR den Eigentümer. Davon wurden Beteiligungen i.H.v. gut 2 Mio. EUR über die Fondsbörse gehandelt. Der rechnerische Durchschnittskurs aller gehandelten HANSA TREUHAND-Schiffsbeteiligungen lag bei 67,4% (Vorjahr: 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.

Schiffsverkäufe

Rendite aller öffentlich platzierten und wieder verkauften Schiffe per 31.12.2011

Schiffsname	Indienst-stellung	Übergabe an den Käufer	Kommandit-kapital TEUR	Investitions-volumen TEUR	Mittelrückfluss nach Steuern je 100 TEUR Zeich-nungssumme	jährliche Rendite (IRR) nach Steuern in %
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	9/10	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
HANSA OSLO	12/91	3/11	10.277	21.270	128.518	3,97
NORDBURG	12/91	2/04	7.925	17.128	78.039	n.a.
HANSA STETTIN	10/92	3/11	10.073	20.514	126.642	4,08
HANSA HAMBURG	01/93	7/11	9.970	19.718	146.063	6,08
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					**162.521**	**18,59**

* inkl. Kapitalerhöhung

Auf Basis aller öffentlich platzierten und wieder verkauften Schiffe ergab sich für einen an allen abgewickelten Schiffen beteiligten Anleger, bei einer durchschnittlichen Haltedauer von knapp zwölf Jahren, ein durchschnittlicher Mittelrückfluss nach Steuern von ca. 162,5%.

Schiffe ohne Soll-Daten

Kapitalüberschuss der Schiffe, deren Prospektrechnung bereits beendet ist
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 in EUR

Emissions-jahr	Schiffsname	Kapitaleinsatz	Steuervorteile	Steuern auf lfd. Gewinne	Ausschüttungen	Kapital-überschuss
1989	HANSA BREMEN	-105.000	81.564	-10.351	76.152	42.365
1989	HANSA VISBY	-105.000	86.495	-16.307	67.056	32.244
1990	HANSA LÜBECK	-105.000	72.149	-1.530	65.972	31.591
1991	HANSA LONDON	-105.000	64.253	-5.522	85.000	38.731
1991	HANSA STOCKHOLM	-105.000	75.691	-1.175	59.040	28.556
1992	HANSA WISMAR	-105.000	63.003	-4.788	93.000	46.215
1992	MERKUR BRIDGE	-105.000	61.345	-885	51.000	6.460
1993	HANSA BERLIN	-105.000	61.580	-2.869	74.000	27.711
1993	HANSA RIGA	-105.000	61.866	-2.589	97.000	51.277
1994	HANSA ROSTOCK	-105.000	53.510	-1.188	70.000	17.322
1994	LÜTJENBURG	-105.000	58.280	-3.153	215.600	165.727
1995	HANSA PACIFIC	-105.000	62.422	-4.029	136.000	89.393
1996	HANSA INDIA	-105.000	56.985	-1.642	194.000	144.343
1995	GLORY	-105.000	67.225	-949	65.000	26.276
1995	HANSA ATLANTIC	-105.000	62.423	-3.493	124.000	77.930
1995	PRIMUS	-105.000	74.776	-1.303	60.000	28.473
1994	MERKUR BEACH					
	(ohne Kapitalerhöhung)	-105.000	64.103	-250	17.000	-24.148
	(mit Kapitalerhöhung)	-117.500	70.828	-282	40.250	-6.703
1996	CHAMPION	-105.000	69.038	-923	61.000	24.115
1996	HANSA AFRICA	-105.000	74.780	-1.965	135.130	102.945
1996	HANSA CATALINA	-105.000	74.573	-248	43.000	12.325
1996	MASTER	-105.000	73.413	-1.186	64.000	31.227
1997	HANSA CENTAUR	-105.000	72.995	-256	43.000	10.739
1997	HANSA CENTURY	-105.000	57.164	-868	118.000	69.296
1997	HANSA COMMODORE	-105.000	57.162	-417	49.000	745
1997	HANSA CONSTITUTION	-105.000	55.510	-936	113.000	62.574
1997	HANSA CALEDONIA	-105.000	73.794	-2.792	41.000	7.002
1998	HANSA CASTELLA	-105.000	71.481	-254	32.000	-1.773
1998	HANSA NARVIK	-105.000	65.146	-8.170	45.000	-3.024
1998	HANSA TRONDHEIM	-105.000	66.279	-8.330	47.000	-51

Gesamtdepot

In der nachfolgenden Tabelle „Gesamtdepot“ sind alle 28 Fonds (38 Schiffe) abgebildet, die zum Jahresende 2011 in die Bewertung des Gesamtdepots der HANSA TREUHAND einflossen, einschließlich eines reedereieigenen Investments. Zu diesen Schiffen sind Informationen in der ausführlichen Leistungsbilanz 2011 zu finden, die ab Herbst 2012 als Download auf unserer Internetseite bereitsteht.

Nicht enthalten sind weitere 29 in Fahrt befindliche Schiffe, deren Prospektrechnung 2010 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 2011 insgesamt 67 Schiffe unter dem Management der HANSA TREUHAND-Gruppe im Einsatz.

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 Schiffsverkauf 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 Zahlenmateriales 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. Im Zuge der Weltwirtschaftskrise 2009/2010 sind durch den Markteinbruch in der Containerschifffahrt sowie den erneuten Ratenrückgang im zweiten Halbjahr 2011 und der daraus resultierenden fehlenden Liquidität für Ausschüttungen und Tilgungen, deutliche Abweichungen im Soll/Ist-Vergleich festzustellen.

Im Management befindliche Fonds

Gesamtabweichung des 2005 emittierten USD-Fonds unter Tonnagesteuer

Emissionsjahr	Schiffsname	Differenz Steuervorteil USD 1)	Differenz Gewinnsteuer USD 2)	Differenz Ausschüttungen USD 3)	Differenz Tilgung USD 4)	Gesamtabweichung zum Prospekt USD	
2005	HS MEDEA (USD-Fonds)	0	89	-12.000	3.891	-8.020	
Summe:		**0**	**89**	**-12.000**	**3.891**	**-8.020**	**-8,02% 5)**

Gesamtabweichung der emittierten Fonds 2003-2008 unter Tonnagesteuer

Emissionsjahr	Schiffsname	Differenz Steuervorteil EUR 1)	Differenz Gewinnsteuer EUR 2)	Differenz Ausschüttungen EUR 3)	Differenz Tilgung EUR 4)	Gesamtabweichung zum Prospekt EUR	
2003	HT-FLOTTENFONDS II	0	123	-22.405	9.546	-12.736	
2004	HT-FLOTTENFONDS III	0	104	-19.500	5.053	-14.343	
2006	HT-FLOTTENFONDS IV	0	0	-21.000	11.450	-9.550	
2007	HT-FLOTTENFONDS V	0	2	-21.000	-2.384	-23.382	
2008	HT-TWINFONDS	0	7	-4.000	6.645	2.652	
2004	HS MOZART	0	23	-28.000	-4.523	-32.500	
2005	HS CARMEN	0	19	-12.000	8.200	-3.781	
Summe:		**0**	**278**	**-127.905**	**33.987**	**-93.640**	**-13,38% 5)**

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

Emissionsjahr	Schiffsname	Differenz Steuervorteil EUR 1)	Differenz Gewinnsteuer EUR 2)	Differenz Ausschüttungen EUR 3)	Differenz Tilgung EUR 4)	Gesamtabweichung zum Prospekt EUR	
2001	BELLA	1.585	-5.857	-60.000	-7.433	-71.705	
2001	BONNY	4.765	35.002	-55.000	-6.370	-21.603	
2001	BRAVO	8.960	-678	-62.000	-9.935	-63.653	
2001	CHIEF	8.101	-5.607	-64.000	-10.963	-72.469	
2001	HANSA ARENDAL	5.152	-11.586	-44.000	10.404	-40.030	
2001	HS COLON	-3.709	-9.430	-2.155	26.682	11.388	
2002	HT-FLOTTENFONDS I	-1.056	-6.520	-30.549	0	-38.125	
2002	HANSA BRANDENBURG	-2.005	-5.960	-18.000	13.139	-12.826	
2002	HANSA KRISTIANSAND	-1.539	-4.591	-37.000	-10.720	-53.850	
2002	HS CARIBE	-3.877	-9.153	4.000	29.059	20.029	
2002	MENTOR	3.998	-5.077	-53.000	-9.694	-63.773	
2003	HANSA OLDENBURG	-6.876	-4.104	-9.000	31.975	11.995	
2003	HS LIVINGSTONE	-19.168	-4.696	-34.000	-18.611	-76.475	
Summe:		**-5.669**	**-38.257**	**-464.704**	**37.533**	**-471.097**	**-36,24% 5)**

Gesamtabweichung der 1999/2000 emittierten Fonds mit einem Steuervorteil bis 100%

Emissionsjahr	Schiffsname	Differenz Steuervorteil EUR 1)	Differenz Gewinnsteuer EUR 2)	Differenz Ausschüttungen EUR 3)	Differenz Tilgung EUR 4)	Gesamtabweichung zum Prospekt EUR	
1999	FLOTTBEK	-11.683	34.011	-24.000	-16.488	-18.160	
1999	HANSA LIBERTY	-6.282	29.396	-21.100	21.144	23.158	
1999	HANSA VICTORY	-7.980	29.345	-19.000	21.618	23.983	
1999	RISSEN	-4.767	31.425	-14.090	-9.967	2.601	
2000	HS COLUMBIA	-7.664	-20.653	-21.000	43.058	-6.259	
Summe:		**-38.376**	**103.524**	**-99.190**	**59.365**	**25.323**	**5,06% 5)**

Gesamtabweichung der 1998 emittierten Fonds mit einem Steuervorteil von über 100%

Emissionsjahr	Schiffsname	Differenz Steuervorteil EUR 1)	Differenz Gewinnsteuer EUR 2)	Differenz Ausschüttungen EUR 3)	Differenz Tilgung EUR 4)	Gesamtabweichung zum Prospekt EUR	
1998	HANSA CALYPSO	-871	36.929	-41.000	-15.426	-20.368	
1998	HANSA CENTURION	1.802	37.395	-43.000	-7.607	-11.410	
Summe:		**931**	**74.324**	**-84.000**	**-23.033**	**-31.778**	**-15,89% 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 zum 31.12.2011

Gesamtdarstellung der tatsächlichen steuerlichen sowie wirtschaftlichen Entwicklung im Vergleich zu den Prospektdaten, 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.

Testat

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 testieren zu lassen. Hierbei ergaben sich gegenüber früheren Leistungsbilanzen Bewertungsunterschiede, auf die im Textteil des Gesamtdepots hingewiesen wird.

Um dem Anspruch auf Aktualität gerecht zu werden, setzen sich die testierten Zahlen für das Gesamtdepot der Leistungsbilanz 2011 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.

STEINBERG & PARTNER

BESCHEINIGUNG

Auftragsgemäß haben wir das auf den vorstehenden Seiten dargestellte "Gesamtdepot 2011" der Hansa Treuhand Schiffsbeteiligungs GmbH & Co. KG, Hamburg, geprüft. Aufgabe unserer Prüfung war es festzustellen, ob 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 2010 für alle Beteiligungen die geprüften Jahresabschlüsse zur Verfügung. Für 2011 standen uns teilweise die geprüften Jahresabschlüsse sowie teilweise die Vorabberichte über die Prüfungen der Jahresabschlüsse zur Verfügung.

Wir haben uns davon überzeugt, dass die Angaben in dem "Gesamtdepot 2011" 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, 30. Mai 2012
Hon/Schä-sch

Dr. Steinberg & Partner GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Dr. Steinberg & Partner GmbH
WIRTSCHAFTS-PRÜFUNGS-GESELLSCHAFT
SIEGEL
Hamburg

Matthias Wempe
Wirtschaftsprüfer

Matthias Hondt
Wirtschaftsprüfer

Schifffahrtsmarkt

Die globale Wirtschaftsleistung hat in 2011 im Vergleich zum Vorjahr weniger stark zugenommen. Nach Berechnungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) wurde in 2010 ein Wachstum von 5,3% erreicht, im Jahr 2011 hat die Weltwirtschaft um 3,9% zugenommen. Die Dynamik war regional unterschiedlich stark ausgeprägt. Während die asiatischen Wachstumsmärkte China und Indien mit einer Steigerung von 9,2% bzw. 7,1% in 2011 weiterhin starke Zahlen vorlegten, hat sich das Wachstum insbesondere in den USA, Europa und Japan deutlich verlangsamt. Die US-amerikanische Wirtschaftsleistung stieg nur um 1,7%, der Euro-Raum erzielte nicht zuletzt aufgrund der Verschärfung der europäischen Staatsschuldenkrise lediglich ein Plus von 1,5% und Japan hatte sogar einen Rückgang des Bruttoinlandsproduktes von 0,7% zu verkraften.

Das Wachstum des Welthandels blieb in 2011 deutlich hinter dem Ergebnis des Vorjahres zurück. Nach Angaben des IWF erhöhte sich der globale Handel lediglich um 5,9% und lag damit erheblich unter dem Anstieg von 12,8% in 2010. Dieser Wert ist allerdings als außerordentlich zu betrachten und beinhaltete einen erheblichen Teil an Kompensation des fast ebenso hohen Rückganges im Jahr 2009.

Auch das Jahr 2011 war von einer Reihe außerordentlicher Vorkommnisse geprägt, die Weltwirtschaft und Schifffahrt beeinflusst haben. Besonders der verheerende Tsunami in Japan und die daraus resultierenden Ereignisse um das Atomkraftwerk in Fukushima werden auf lange Sicht die globale Energiewirtschaft und somit auch die Schifffahrt verändern. Des Weiteren wirkten sich die politischen Veränderungen in den ölexportierenden Ländern Nordafrikas, die Überschwemmungen in Australien und die bereits erwähnte Schuldenkrise einiger Länder der Europäischen Union nachteilig auf die Entwicklung der Schifffahrtsmärkte aus.

Während die Containerschiffmärkte in der ersten Jahreshälfte 2011 von steigenden Charterraten profitierten, die jedoch in der zweiten Jahreshälfte wieder deutlich abnahmen, dominierte in den Tanker- und Massengutmärkten starke Volatilität, die sich insbesondere in den Tankermärkten in einer ähnlich negativen Entwicklung wie in 2010 niederschlug.

Der Containermarkt

Die gute Entwicklung des Containerschiffmarktes in 2010 dauerte auch in der ersten Hälfte des Jahres 2011 an. Ab Jahresmitte setzte eine Abkühlung der Charterraten ein, die sich bis Jahresende fortsetzte. Aufgrund der rückläufigen Nachfrage und der sich aufbauenden Überkapazitäten waren Reedereien und Linien teilweise wieder gezwungen, Schiffe aus dem Markt zu nehmen und aufzulegen.

Neben den fallenden Containerfrachtraten waren vor allen Dingen die Preise für Bunkeröl von durchschnittlich 600-700 USD pro Tonne dafür verantwortlich, dass alle Containerlinien nach den überraschenden Gewinnen in 2010 das Jahr 2011 mit Verlusten abschlossen.

Insgesamt stieg der globale Containertransport im Jahr 2011 um 7,5%; dem gegenüber stand ein Zuwachs der Containerkapazität von 6,9%.

Chartermarkt

Der Chartermarkt für Containerschiffe entwickelte sich im Jahr 2011 uneinheitlich. Während die Charterratenentwicklung in der ersten Jahreshälfte eine überraschend positive Entwicklung genommen hatte, war die zweite Jahreshälfte durch eine ebenso unerwartete negative Entwicklung geprägt. Getrieben von einer steigenden Anzahl unbeschäftigter Schiffe und sinkender Ladungsvolumina fielen auch die Charterraten auf breiter Front. Wie schon in den letzten Jahren

war eine hohe Korrelation zwischen der Anzahl unbeschäftigter Schiffe und der Entwicklung der Charterraten zu erkennen. So verdoppelte sich die Anzahl der unbeschäftigten Schiffe über das Jahr 2011 von 100 auf 200 Einheiten.

Ähnlich wie bereits im Jahr 2009 war in der zweiten Jahreshälfte 2011 eine starke Annäherung der Charterraten der liquiden Schiffsklassen zwischen 1.000-3.000 TEU zu beobachten. Teilweise bestand kaum ein Unterschied in den zu zahlenden Charterraten. Dies zeigte sich auch in der Höhe der Jahresendraten. So lag die Charterhöhe der Schiffe der 2.500 TEU Klasse mit ca. 7.000 USD pro Tag nur marginal über dem der Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 1.700 TEU, die 6.850 USD pro Tag erzielten. Zum Vergleich: In 2010 lag die Jahresdurchschnittsrate der 2.500 TEU Klasse bei knapp 9.000 USD pro Tag, Einheiten mit 1.700 TEU Kapazität erreichten rd. 6.800 USD pro Tag.

Insgesamt stellen sich die Jahresdurchschnitts- und endraten der verschiedenen Schiffstypen wie folgt dar:

	2010 USD/day	2011 USD/day	31.12.2011
4.400 TEU / gearless	18.875	19.854	9.000
3.500 TEU / gearless	13.250	14.871	6.500
2.500 TEU / geared	8.988	12.033	7.000
2.000 TEU / gearless	7.467	10.688	6.800
1.700 TEU / geared	6.800	10.143	6.850
1.000 TEU / geared	6.133	7.729	5.000

Die gegenüber dem Jahr 2010 höheren Durchschnittsraten sind in erster Linie auf den positiven Ratenverlauf der ersten Jahreshälfte 2011 zurückzuführen. Zum Ende 2011 war dagegen wieder ein völlig unbefriedigendes Ergebnis erreicht.

Neubauten

In der ersten Jahreshälfte zeigte sich eine sehr starke Aktivität auf dem Neubaumarkt für – überwiegend sehr große – Containerschiffe. Neuerungen in den Schiffsdesigns, besonders im Bereich des Treibstoffverbrauches, in Kombination mit vergleichsweise niedrigen Neubaupreisen führten zu einer starken Orderaktivität. Analog zur Entwicklung des Chartermarktes wurden in der zweiten Jahreshälfte spürbar weniger Neubauaufträge erteilt.

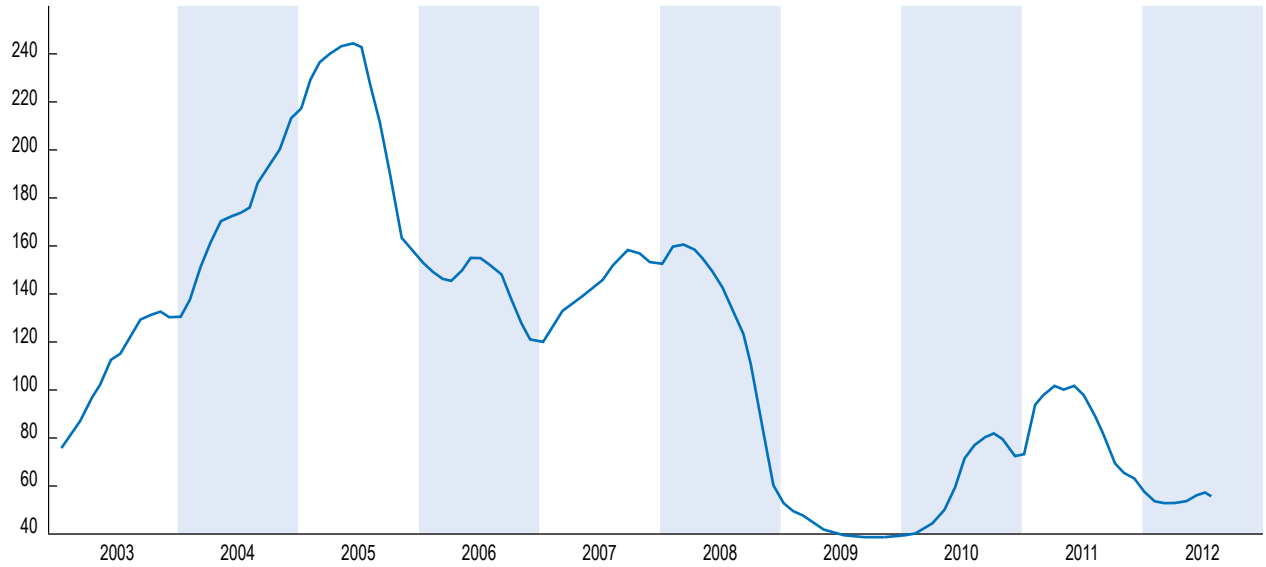
Nach 115 Containerschiffen mit 0,6 Mio. TEU Gesamtkapazität, die in 2010 bei den Werften in Auftrag gegeben wurden, bedeutete die Zahl von 230 in 2011 bestellten Schiffen mit einer Gesamtkapazität von ca. 1,8 Mio. TEU eine numerische Verdopplung und eine Verdreifachung der Kapazität. Dies zeigt, dass sich der Trend der letzten Jahre zu großen Schiffen weiter fortsetzte, so entfielen fast die Hälfte der bestellten Schiffe auf das Segment über 8.000 TEU.

Wie bereits im Jahr 2010 waren die Linienreedereien bei der Bestellung von Neubauten sehr rege. Besonders spektakulär war die Order der dänischen Maersk Line, der größten Linienreederei der Welt, die zehn Schiffe der sogenannten „Triple E Class“ bestellte, die bei ihrer Ablieferung durch die koreanische Werft Daewoo mit einer Tragfähigkeit von 18.000 TEU die größten Containerschiffe der Welt sein werden.

An- und Verkaufsmarkt Containerschiffe

Mit 104 verkauften Schiffen wurde in 2011 lediglich ca. die Hälfte der Schiffe verkauft, die in 2010 den Besitzer wechselten. Dies lag weniger an mangelnder Nachfrage nach Gebrauchttonnage, sondern eher daran, dass vergleichsweise wenige Einheiten zum Verkauf standen.

Charterratenentwicklung / BOX Index (BOXI) 250 - 4.250 TEU *



* nachgebildet nach Braemer Container/Shipping & Chartering Ltd.

Schifffahrtsmarkt

Zudem standen den Veräußerungen zum Teil deutliche Unterschiede in den Preisvorstelllungen der Käufer und Verkäufer entgegen. Häufig scheiterten verhandelte Verkäufe allerdings auch an der mangelnden Finanzierungsbereitschaft der Banken.

Eine Reihe von Linienreedereien nutzte den Markt für Gebrauchttonnage, um Schiffe zu verkaufen und selbige wieder zurückzuchartern. Besonders Maersk, Hamburg Süd, CMA CGM und MSC machten Gebrauch von dieser Art strukturierter Deals, um einerseits den Cash flow zu verbessern und andererseits die kommerzielle Kontrolle über die verkauften Schiffe nicht zu verlieren. Abnehmer von derartigen Kombinationsmodellen waren häufig griechische Reeder, die erneut sehr aktiv am Gebrauchtmarkt für Containerschiffe waren.

In den Segmenten unter 2.000 TEU war die Aktivität besonders stark. So wechselten in der Größenklasse zwischen 1.000 und 2.000 TEU Tragfähigkeit 31 Schiffe den Besitzer. Auffällig war, dass in diesem Segment hauptsächlich ältere Schiffe veräußert wurden, lediglich neun der verkauften Schiffe stammten aus den Baujahren nach 2000. Ähnlich stellte sich die Situation in der nächst kleineren Größenklasse unter 1.000 TEU dar. Hier wurde auf insgesamt 32 Schiffen eine neue Reedereiflagge gehisst. In den größeren Segmenten entfielen die Verkäufe mit 15 Schiffen hauptsächlich auf den Bereich der Schiffe zwischen 2.000 und 3.500 TEU. In dieser Klasse dominierten die schon zuvor erwähnten Verkäufe mit anschließender Rückcharter.

Die Preisentwicklung für Gebrauchttonnage im Containersegment orientierte sich stark an der Entwicklung des Chartermarktes, so dass in der ersten Jahreshälfte die Preise anzogen und in der zweiten Jahreshälfte dem Abwärtsdruck der Charterraten nachgeben mussten.

Nach Angaben des Analysehauses Clarkson lagen die durchschnittlichen Preise für Standard 1.700 TEU Schiffe mit einem Alter von zehn Jahren in 2010 bei 16,3 Mio. USD. Dieser Preis sank in 2011 im Durchschnitt auf 12,3 Mio. USD. Vergleichbar war die Lage bei fünf Jahre alten 3.500 TEU Schiffen. Für diesen Schiffstyp musste ein Käufer nach Angaben von Clarkson in 2010 im Durchschnitt noch ca. 43,5 Mio. USD bezahlen, wogegen ein vergleichbares Schiff in 2011 für nur 31,5 Mio. USD zu haben war.

Ausblick

Für das Jahr 2012 prognostiziert Clarkson ein Wachstum der Containerverkehre von knapp 7%. Dies bedeutet zwar eine robuste Zunahme, wird jedoch nicht ausreichend sein, um die Probleme des Marktes kurzfristig zu lösen.

Im ersten Quartal des Jahres 2012 setzte sich die Abwärtsbewegung der Charterraten weiter fort und auch die Anzahl der aufliegenden Schiffe stieg weiter. Dieser Trend scheint sich allerdings in der zweiten Jahreshälfte zu wenden, so hat sich die Zahl der aufliegenden Schiffe von ihrem bisherigen Jahreshöhepunkt von ca. 6% der Gesamttonnage ohne Beschäftigung auf 3% Anfang Juni verringert. Diese Entwicklung entspricht auch der Charterratenentwicklung. So scheint insbesondere bei den größeren Schiffen über 4.000 TEU die Wende eingeleitet. In den ersten vier Monaten des Jahres konnten Schiffe der 5.000 TEU Klasse einen Anstieg der Charterraten von 8.000 USD auf 14.000 USD pro Tag verzeichnen. Auch in anderen Größenklassen ist derzeit deutlicher Widerstand gegen das aktuelle Charteratenniveau und ein erhöhter Aufwärtsdruck zu spüren.

Nicht nur bei den Charterraten ist eine positive Tendenz zu erkennen. Auch die Linienreedereien sind in der Lage, Erhöhungen der Frachtraten durchzusetzen. So stiegen die Raten auf den Haupthandelsrouten im März 2012 um 24,4% gegenüber dem Vergleichsmonat in 2011.

Experten gehen von einer weiteren Bereinigung des Marktes aus, um die Überkapazitäten im Angebot von Tonnage abzubauen. Während im Gesamtjahr 2011 lediglich 49 Schiffe verschrottetet wurden, konnte bis April 2012 bereits eine ähnliche hohe Anzahl an Schiffen (51) auf die Strände der Recyclingwerften gefahren werden. Bis Jahresende wird mindestens eine Verdopplung dieser Zahl erwartet. In diesem Zusammenhang ist zudem bemerkenswert, dass auch jüngere Schiffe zwischen 15 und 20 Jahren abgebrochen werden.

Aufgrund der generellen Marktlage sowie fehlender Finanzierungsmöglichkeiten wird die Neubauaktivität im Jahresverlauf auch weiterhin eher verhalten ausfallen, so dass insgesamt mittelfristig von einer Harmonisierung von Angebot und Nachfrage und im Zuge dessen einer positiven Entwicklung des Containerchartermarktes ausgegangen werden kann. Kontinuierlich steigende Containerverkehre – Clarkson erwartet für das Jahr 2013 ein Wachstum von 9% –, anziehende Frachtraten und das ernsthafte Bemühen um Reduktion des Tonnageangebotes sprechen für eine Fortsetzung des derzeitigen Aufwärtstrends. Spätestens in 2013 sollten daher wieder auskömmliche Charterraten verdient werden können.

Tankermarkt

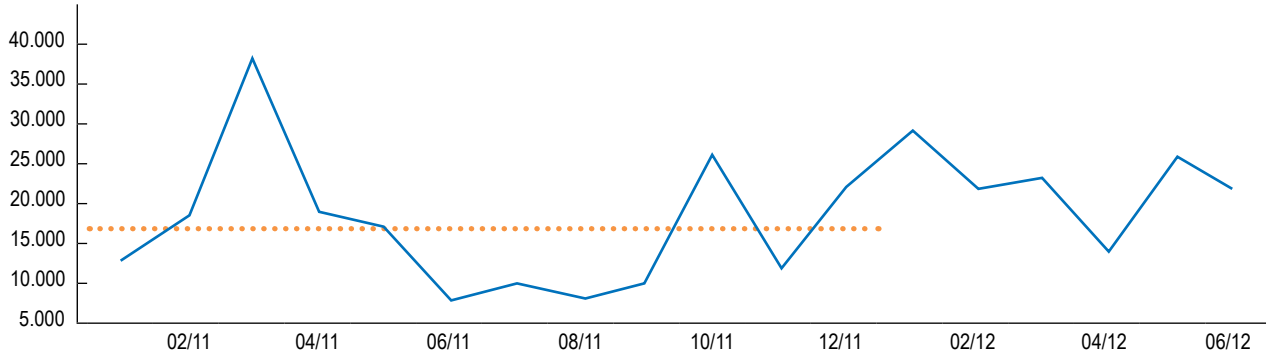
Der negative Trend in der Charterratenentwicklung der zweiten Hälfte des Jahres 2010 setzte sich auch im Jahr 2011 fort. Verantwortlich hierfür war ein unerwarteter Rückgang der Nachfrage nach Öl und Ölprodukten in Verbindung mit einer großen Anzahl an Neubauablieferungen. Auch der arabische Frühling hatte nachteilige Auswirkungen auf die Tankermärkte. So führten die Unruhen in Libyen zu einer Minderung der Rohölproduktion von ca. 1 Mio. Barrel per day (bpd), die von der OPEC kurzfristig nicht ausgeglichen wurde. Zudem war das Jahr geprägt von weiterhin sehr hohen Ölpreisen, die einer Entspannung der Situation an den Chartermärkten ebenfalls abträglich waren. Insgesamt stieg die weltweite Ölnachfrage in 2011 nach Angaben der International Energy Agency (IEA) um 0,7 Mio. bpd, ein Anstieg um 0,8% im Vergleich zum Jahr 2010.

Chartermarkt

Der Chartermarkt blieb das gesamte Jahr 2011 unter Druck, selbst im Vergleich zum sehr schlechten Jahr 2009 wurden in 2011 geringere Ergebnisse erzielt. Verantwortlich dafür waren neben der Überkapazität an Tonnage und einem niedrigen Wachstum der Ölnachfrage vor allem die stark steigenden Preise für Treibstoff.

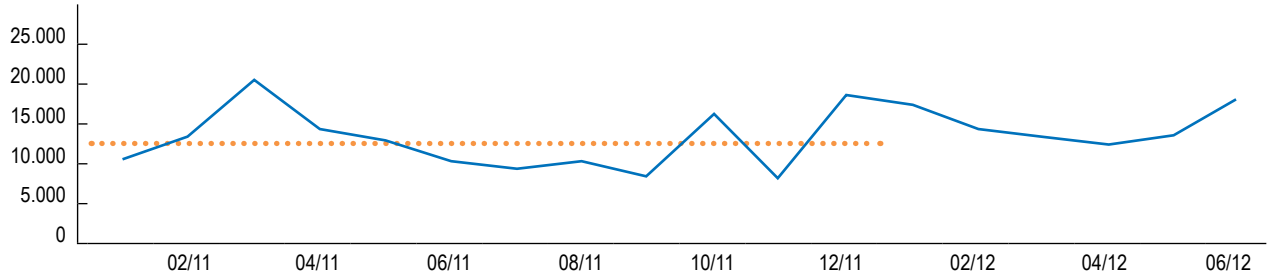
Die Großtanker der VLCC-Klasse, die in erster Linie auf den Hauptrouten der Rohölfahrt vom Persischen Golf Richtung Asien und in die USA eingesetzt werden, konnten im Jahr 2011 auf dem Spot-

Suezmax Average Earnings Modern in USD/Tag



Quelle: Clarkson Research Jahresdurchschnitt 2011 ca. 17.300 USD

Aframax Average Earnings Modern in USD/Tag



Quelle: Clarkson Research Jahresdurchschnitt 2011 ca. 12.700 USD

Schifffahrtsmarkt

markt durchschnittliche Chartereinahmen auf Basis des Zeitcharteräquivalents von ca. 17.000 USD pro Tag erzielen. Dies bedeutete gegenüber den Charterraten des Jahres 2010 einen Rückgang von ca. 45%. Bei den Zeitcharterraten zeigte sich eine ähnliche Situation. Konnten VLCC's im Jahr 2010 für eine Periode von einem Jahr eine durchschnittliche Rate von ca. 38.000 USD pro Tag erzielen, lag die vergleichbare Einnahme in 2011 bei lediglich ca. 25.000 USD pro Tag. Diese Tendenz war ebenfalls in anderen Größenklassen zu erkennen. So verdienten Suezmax-Tanker im Jahr 2011 im Spotmarkt durchschnittlich ca.19.000 USD pro Tag – ca. 40% weniger als in 2010. Bei den Charterraten für AFRAmax-Tanker im Spotbereich war der Ratenverfall zwar nicht ganz so deutlich aber dennoch spürbar. Lagen diese im Jahr 2010 durchschnittlich bei 19.800 USD pro Tag, fielen sie in 2011 im Mittel auf 13.500 USD pro Tag. Dies entspricht einem Rückgang von ca. 32%.

Neubauten

Anders als im Massengutschiffmarkt blieben die Neubaubestellungen im Tankerbereich erfreulicherweise sehr verhalten, insgesamt wurden lediglich Neubauten mit einer Tragfähigkeit von ca. 8 Mio. Tonnen bestellt. Diese verteilten sich auf neun Schiffe der VLCC-Klasse, neun Suezmax- und 16 AFRAmax-Tanker sowie 51 Schiffe im Bereich der Produktentanker. In 2010 wurden noch Neubauordern für Tanker mit 32,1 Mio. Tonnen Tragfähigkeit vergeben.

Nach Angabe von Clarkson befinden sich derzeit insgesamt 709 Tanker mit einer Gesamttragfähigkeit von 84,7 Mio. Tonnen bei den Werften im Bau. 127 Neubauten entfallen auf die VLCC-Klasse, deren Flotte in der Konsequenz in den nächsten Jahren um 22% wächst. 128 Suezmax-Tanker stehen in den Orderbüchern der Neubauwerften, für dieses Segment bedeutet diese Zahl ein Flottenwachstum von 29%. In der Klasse der AFRAmax-Tanker fällt der Anstieg der Flotte deutlich geringer aus. So werden in den nächsten Jahren 87 Schiffe von den Werften gebaut und erhöhen die aktuelle Flotte der AFRAmax-Tanker lediglich um 10%. Zudem stehen 367 Produktentanker im Orderbuch.

An- und Verkaufsmarkt Tanker

Die Aktivität auf dem An- und Verkaufsmarkt hielt in 2011 fast das Niveau des Vorjahres. Nach 262 Tankern, die in 2010 den Besitzer wechselten, waren es in 2011 230 Schiffe. Insgesamt wurde in 2011 jedoch eine geringere Zahl an Schiffen der VLCC-Klasse veräußert. Verglichen mit 52 VLCC's in 2010 waren es in 2011 lediglich 32 Schiffe.

Aufgrund der Entwicklung der Chartermärkte, wurden auch bei den Werten für Gebrauchtschiffe deutliche Abschläge für alle Altersklassen notiert. Während in der zweiten Jahreshälfte 2010 die Preise trotz fallender Raten konstant blieben, setzte sich dieser Trend in 2011 nicht fort. Fünf Jahre alte Schiffe verloren im Jahresverlauf durchschnittlich ca. 20% an Wert. Zehn Jahre alte Tanker büßten sogar zwischen 30% und 40% ihres Wertes ein.

Ausblick

Für das Jahr 2012 kann aufgrund des weiterhin hohen Orderbuchs – besonders im laufenden Jahr stehen noch viele Einheiten zur Ablieferung an – davon ausgegangen werden, dass die Überkapazität an Tonnage weiter bestehen bleibt und eine Erholung der Chartermärkte behindert. Zwar wird im Vergleich zu 2011 ein höheres Wachstum der Ölnachfrage erwartet, so geht die IEA derzeit von einer Zunahme der Ölnachfrage um ca. 1,3 Mio. bpd bzw. 1,4% aus, dies ist jedoch nicht ausreichend, um den Kapazitätsüberhang zu kompensieren.

Für die folgenden Jahre ab 2013 wird dennoch von einer stetigen Erholung der Chartermärkte ausgegangen. Gründe dafür sind die sich langsam regenerierende Weltwirtschaft sowie das schmaler werdende Orderbuch. Sowohl aufgrund steigender Verschrottungszahlen als auch weiterer Veränderungen auf den Handelsrouten für Tanker sollte die dann zufließende Neubaukapazität in kurzer Zeit vom Markt absorbiert werden können.

Massengutmarkt

Obwohl die Nachfrage nach Schiffsraum im Segment der Massengutschiffe im Jahr 2011 eine starke Zunahme erfuhr, entwickelten sich die Märkte in diesem Bereich vor allen Dingen aufgrund der Rekordablieferungen von Neubauten im Vergleich zum Vorjahr negativ.

Nach Angaben des Schiffsmaklerhauses R.S. Platou stieg die Nachfrage nach Transport von Massengütern in 2011 um 9%, in 2010 betrug der Zuwachs 6%. Die globale Stahlproduktion nahm in 2011 um 7% zu. Hoch blieb auch die Nachfrage nach den großen Massengutarten Eisenerz und Kohle. Die Nachfrage nach Transport von Eisenerz stieg um 9%, der Kohletransport verzeichnete im Vergleich zu 2011 ein Plus von 6%, lediglich der Transport von Getreide blieb in der Summe konstant. Bei den sogenannten „Minor Bulks", trockene Massengüter, die in kleineren Partien verladen werden, wurde eine Steigerung von 3% erreicht.

Auch in 2011 war die expandierende Wirtschaft Chinas die treibende Kraft hinter der Nachfrage nach Transport von Bulk Ladungen. Chinesische Importe von trockenen Massengütern wuchsen um 13%, allein die Importe von Kohle und Eisenerz erhöhten sich um jeweils 11%. Besonders in der zweiten Jahreshälfte stieg der chinesische Import deutlich an. Dies lag vor allen Dingen daran, dass China aufgrund schlechten Wetters und der Naturkatastrophen in Australien und Brasilien zu Beginn des Jahres gezwungen war, auf eigene Massengut-Lagerbestände zurückzugreifen und nun seine Vorräte wieder auffüllen wollte.

Die Flotte von Massengutschiffen weitete sich im Jahr 2011 gegenüber dem Vorjahr um 15% aus. Bereits im Januar 2011 wurden 28 Capesize-Neubauten (Tragfähigkeit: 100.000 Tonnen+) von den Bauwerften abgeliefert. Über das Jahr standen einem Zugang an Tonnage von Neubauten und Konversionen von insgesamt ca. 99 Mio. Tonnen deadweight Tragfähigkeit lediglich Verschrottungen von 22 Mio. Tonnen gegenüber.

Für die Chartermärkte bedeutete dies eine hohe Volatilität und im Jahresdurchschnitt in einigen Segmenten eine Halbierung der Raten. So verdienten Schiffe der Capesize-Klasse im Jahr 2010 durchschnittlich 32.800 USD pro Tag, in 2011 sank der Wert auf lediglich 16.200 USD pro Tag. Bei Schiffen der Panamax-Klasse stellte sich die Lage ähnlich dar: Jahresdurchschnittsraten von 14.600 USD pro Tag im Jahr 2011 fielen gegenüber den Raten von 25.800 USD pro Tag in 2010 deutlich ab. Auch die Schiffsklasse der Supramax-Bulker war von dieser Entwicklung nicht ausgenommen und musste Ratenrückgänge von 22.400 USD pro Tag in 2010 auf 14.400 USD in 2011 hinnehmen.

Der negative Marktverlauf machte sich auch bei den Schiffswerten bemerkbar. Capesize-Schiffe verloren über das Jahr 2011 durchschnittlich ca. 31,4% an Wert. Schiffe der Supramax-Klasse mit einem Alter von zehn Jahren verbuchten in 2011 Werteinbußen von ca. 39%.

Trotz dieser negativen Fundamentaldaten nutzten einige Reeder die niedrigen Preise der Werften sowie neu entwickelte effizientere Designs und bestellten Neubauten. In 2011 konnten die Werften insgesamt 43 Mio. Tonnen Tragfähigkeit an neuen Bestellungen in ihre Orderbücher aufnehmen. Diese Kapazität verteilt sich auf 87 Capesize-, 189 Panamax-, 108 Supramax- sowie 119 Handysize-Schiffe. Die Rahmendaten deuten darauf hin, dass die Nachfrage nach Transport von Massengütern in 2012 weniger zunehmen wird als in 2011. Da dieser Entwicklung weiterhin ein Flottenwachstum von ca. 11% gegenüber steht, muss davon ausgegangen werden, dass die Charterraten auch 2012 weiterhin unter Druck stehen und die Volatilität des Marktes anhalten wird.

Andere Schifffahrtsmärkte

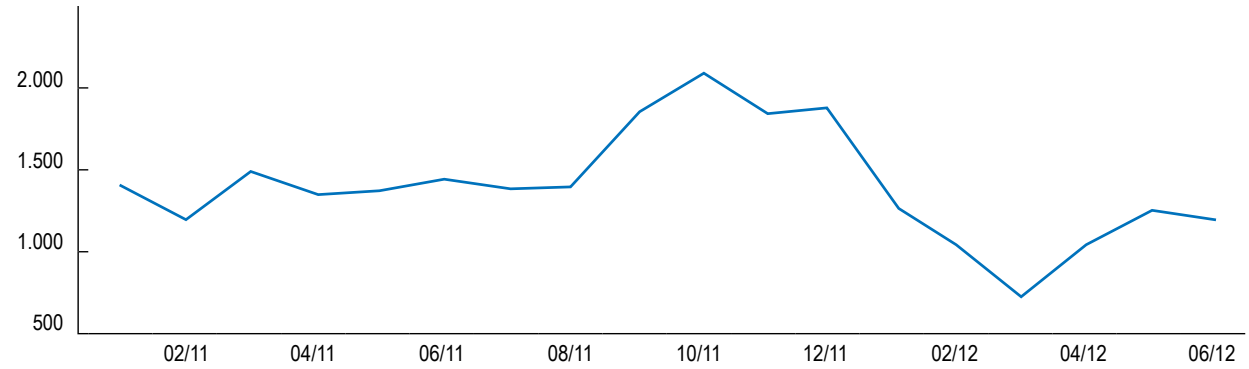
Der Kühlschiffsmarkt

Auch der Kühlschiffsmarkt befand sich in 2011 unter Druck. Aus den weiterhin steigenden Ladungsmengen (2011: 3,6%) konnte die konventionelle Kühlfahrt keinen Profit ziehen. Besonders die Konkurrenz durch die Containerschiffe erschwerte es den Kühlschiffen, positive Akzente zu setzten. So wurde das Mehrvolumen an Ladung hauptsächlich von Kühlcontainern der Containerschiffe aufgenommen.

In der Hochsaison im Frühjahr profitierten hauptsächlich größere Schiffe von steigenden Raten. Besonders hohe Ladungsvolumina an Früchten aus Chile und Argentinien belebten den Markt, diese positive Phase hielt jedoch nicht über die Hochsaison hinaus an. Zeitcharterraten sowie auch Spotcharterraten für Kühlschiffe gerieten insbesondere in der zweiten Jahreshälfte 2011 wieder unter Druck. Insgesamt lagen die durchschnittlichen Einnahmen abhängig von der Schiffsklasse ca. 30-40% unter dem Vorjahresniveau. Zusätzlich sorgten die hohen Bunkerölkosten dafür, dass viele Reeder sich entschlossen, Schiffe stillzulegen.

Das Durchschnittsalter der derzeit ca. 660 Schiffe umfassenden Reeferflotte beträgt bei den Schiffen über 100.000 cbft Tragfähigkeit ca. 22 Jahre. Dementsprechend ist sowohl in 2011 als auch im bisherigen Verlauf des Jahres 2012 eine hohe Zahl an Verschrottungen von Kühlschiffen zu verzeichnen. In 2011 wurden insgesamt 44 Schiffe verschrottet. Eine ähnliche Anzahl (46) wurde in 2010 zum Abbrechen geschickt. In den Auftragsbüchern der Werften finden sich derzeit keine Bestellungen konventioneller Kühlschiffe. Als Konsequenz gehen Experten davon aus, dass sich die Kühlschiffflotte in den nächsten Jahren weiter deutlich dezimieren wird.

Baltic Exchange Dry Index (1st Nov 1999=1.334)



Quelle: Baltic Exchange

Schifffahrtsmarkt

Der Kreuzfahrtmarkt

Nachdem das Jahr 2011 mit deutlichen Buchungszunahmen positiv begann, blieb auch die Kreuzfahrtindustrie im Jahresverlauf nicht von den Auswirkungen der negativen globalen Ereignisse verschont. Besonders der arabische Frühling und der Tsunami in Japan in Verbindung mit der daraus resultierenden Katastrophe im Kernkraftwerk Fukushima verlangsamten den positiven Buchungstrend. Dennoch stieg die Anzahl der transportierten Passagiere über das Jahr 2011 im europäischen Bereich um 10% und im amerikanischen Raum um 5%.

Die Flotte der Kreuzfahrtschiffe besteht derzeit aus insgesamt ca. 300 Schiffen mit mehr als 1.000 Brutto Tonnen und einer Gesamtbettenkapazität von ca. 420.000. Nach sieben neuen Kreuzfahrtschiffen in 2010 wurden im vergangenen Jahr insgesamt zehn neue Schiffe bestellt. Entgegen dem Trend der letzten Jahre zu großen Kreuzfahrtschiffen entfielen in 2011 nur sechs Ordern auf Schiffe über 100.000 Brutto Tonnen. Die restlichen vier Aufträge wurden für kleinere Spezialschiffe erteilt. Dies spiegelt sehr gut die generelle Entwicklung des Marktes wider. So tendiert das Interesse der Kunden entweder zu den großen Megaschiffen oder zu kleineren Spezialschiffen. Das Segment der mittelgroßen Schiffe hat zunehmend Schwierigkeiten, Passagiere für sich zu gewinnen.

Bei den Neubauablieferungen im Jahr 2011 war erneut der Marktführer Carnival tonangebend. Von den sechs abgelieferten Schiffen mit einer Gesamtkapazität von 12.000 Betten wurden vier von der Carnival-Gruppe in Betrieb genommen. Zum Vergleich wurden in 2010 insgesamt 13 Schiffe mit 31.000 Betten übergeben. Erfreulich ist, dass die Meyer Werft mit ca. einem Drittel der in 2011 abgelieferten Schiffe ihre Position weiter ausbauen konnte.

Ausblick

Die Weltwirtschaft steht zwar auch in 2012 vor großen Herausforderungen, dennoch sind die Fundamentaldaten insgesamt positiv. So geht der IWF derzeit von einem Wachstum der Weltwirtschaft in 2012 von ca. 3,5% aus und erwartet für den Welthandel ein Plus von 3,8%. Entsprechend dürfte die Erholung der Weltwirtschaft weiter langsam voranschreiten und sich positiv auf die Schifffahrt auswirken.

Die USA überraschen mit weiterhin relativ robusten Zahlen, so geht der IWF im Jahr 2012 von einem Wachstum von ca. 2% aus, das leicht über den 1,7% des Jahres 2011 liegt. Für Europa rechnet der IWF mit einem Rückgang der Wirtschaftsleistung um 0,3%. Zudem wird erwartet, dass sowohl von China als auch Indien mit Wachstumszahlen von 8% bzw. 6,1% weiterhin positive Impulse für die Entwicklung der Weltwirtschaft ausgehen werden. Erhebliche Risikofaktoren bestehen jedoch weiterhin vornehmlich in der europäischen Staatsschuldenkrise und ihren weitreichenden Konsequenzen.

Bis jetzt zeigten die Chartermärkte der verschiedenen Schifffahrtssegmente im Jahr 2012 ein uneinheitliches Bild. Während die Massengut- und Tankermärkte die negative Entwicklung des Jahres 2011 nicht stoppen konnten, ist auf den Containerchartermärkten insbesondere im Bereich der größeren Schiffe über 4.000 TEU eine deutliche Verbesserung festzustellen.

Die Zahl der verschrotteten Schiffe in den ersten Monaten des Jahres 2012 ist mit über 50 Schiffen bereits höher als im Gesamtjahr 2011. Dieser Trend wird sich auch in den anderen Schifffahrtssegmenten weiter fortsetzen und für Entlastung auf den Märkten sorgen. Während sich somit die Aufwärtsentwicklung der Containermärkte bereits im laufenden Jahr weiter fortsetzten sollte, kann von einer Erholung, besonders der Tankermärkte, voraussichtlich erst 2013 ausgegangen werden.

Da der IWF auch für das Jahr 2013 eine weitere Belebung der Weltwirtschaft, repräsentiert durch eine Steigerung des globalen Bruttosozialproduktes von 3,9% sowie einen Anstieg des Welthandels um 5,1%, erwartet, könnte dann mit einem generellen Erstarken der Schifffahrtsmärkte zu rechnen sein.

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). Kollsions-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 Schifffahrtsgesellschaften. 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. 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 Phasen seit 2008 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 derzeit insgesamt 112 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 in dieser Zeit 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-Markt

Marktentwicklung*

Seit den späten 90er Jahren haben die Finanzmärkte diverse Turbulenzen erlebt. Während die Aktienmärkte in den letzten 15 Jahren erheblichen Schwankungen unterlagen und im Ergebnis eher enttäuschten, sind Private Equity-Beteiligungen weniger spekulativ und haben im historischen Vergleich höhere Renditen erzielt. Viele Private Equity-Spezialsegmente und -Strategien sind zudem wenig von der aktuellen Finanzkrise betroffen, sie konnten sogar davon profitieren. Die Kapitalknappheit bei möglichen Investitionen, die z.B. aus einer restriktiveren Kreditvergabe der Banken resultiert, steigert das Renditepotenzial von Private Equity-Beteiligungen.

Verbesserte wirtschaftliche Rahmenbedingungen und stabilisierte Kapitalmärkte sorgten zu Beginn des Jahres 2011 zunächst für positive Aussichten auf dem Private Equity-Markt. Das globale Fundraising, also das Einwerben von Kapital, startete verhältnismäßig stark. Hinsichtlich der Unternehmensverkäufe war im ersten Quartal 2011 eine Steigerung der Veräußerungswerte um fast 50% gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum zu verzeichnen. Nachdem das erste Halbjahr Anlass zur Hoffnung auf eine Erholung des Private Equity-Marktes gab, geriet die Branche mit dem Umsichgreifen der Eurokrise im dritten Quartal 2011 ins Wanken. In der Summe lag das globale Fundraising laut dem auf alternative Investments spezialisierten Analysehaus Preqin in 2011 mit rd. 289 Mrd. USD geringfügig über dem Vorjahreswert von knapp 280 Mrd. USD.

Ungeachtet des industriellen Wachstums im asiatisch-pazifischen Raum bleibt Nordamerika der größte Markt für Private Equity-Transaktionen und beheimatet eine hohe Zahl an institutionellen Investoren und Fondsmanagern. Nach einem starken zweiten Quartal und einem deutlichen Rückgang im dritten Jahresviertel schlossen die auf Nordamerika ausgerichteten Fonds das Jahr 2011 auf verhältnismäßig niedrigem Niveau. Insgesamt sammelten ca. 330 Fonds Kapital i.H.v. ca. 154 Mrd. USD ein. Zum Vergleich: Im Rekordjahr 2008 schlossen 625 Fonds mit fast 400 Mrd. USD.

Trotz der ökonomischen Volatilität und der europäischen Schuldenkrise gilt Europa bei Investoren immer noch als attraktive Investitionsregion. Das Fundraisingniveau Europa-fokussierter Fonds in 2011 stieg von ca. 50 Mrd. USD in 2010 auf gut 62 Mrd. USD.

In den „Emerging Markets“, den Wirtschaftsräumen aufstrebender Volkswirtschaften wie z.B China und Indien, hat sich die Private Equity Industrie in der letzten Dekade parallel zur wirtschaftlichen Expansion erheblich ausgeweitet. Das Fundraising in diesen Ländern stieg in den letzten Jahren kontinuierlich und lag in 2011 bei rd. 39 Mrd. USD.

Nicht zuletzt aufgrund der Unsicherheiten auf den amerikanischen und europäischen Märkten stiegen insbesondere China, Südostasien, Südamerika und Indien in der Gunst der Private Equity-Investoren. Laut einer Befragung der Emerging Markets Private Equity Association (EMPEA) von über 100 Entscheidern in Banken, Versicherungen, Pensionsfonds etc. in 28 Ländern planen über drei Viertel in den nächsten zwei Jahren eine Verstärkung ihres Engagements in diesen Wirtschaftsäumen. Lediglich 26% wollen ihre Investitionen in den entwickelten Märkten ausbauen.

Der deutsche Private Equity-Markt blickt trotz der europäischen Schuldenkrise und abgeschwächter Konjunktur auf ein recht erfolgreiches Jahr 2011 zurück. Das Fundraising der deutschen Beteiligungsgesellschaften verzeichnete mit 2,8 Mrd. EUR mehr als eine Verdopplung im Vergleich zu 2010 (1,2 Mrd. EUR). Grund dafür waren einige öffentliche Fonds sowie Fonds privater Beteiligungsgesellschaften, die zum Teil dreistellige Millionenbeträge einwerben konnten. Damit nähert sich das deutsche Fundraising wieder dem Niveau vor der Finanz- und Wirtschaftskrise.

Die Investitionen in Deutschland stiegen gegenüber dem Vorjahr um über 20% auf ca. 5,9 Mrd. EUR (2010: rd. 4,9 Mrd. EUR). Die Zahl der Transaktionen blieb in 2011 stabil, was eine gestiegene Zahl größerer Transaktionen belegt. Die Investitionen des Jahres 2011 entfielen vor allem auf Buyouts, die über drei Viertel der Investitionen ausmachten. Die bevorzugten Branchen der Investoren waren Industrieerzeugnisse (27%), Handel und Konsumgüter (22%) sowie Kommunikationstechnologie (11%). Die Zahl der durch Beteiligungskapital finanzierten Unternehmen sank in 2011 auf 1.174 (2010: 1.368).

Hinsichtlich der Prognosen für das laufende Jahr sind die Experten verhalten optimistisch. Inwieweit sich die relativ positive Tendenz des erste Quartals 2012 festigt, wird maßgeblich von den politischen Erfolgen bei der Eindämmung der Staatsschuldenkrise bestimmt. Dies gilt auch für die Beteiligungsmärkte in Europa und Nordamerika. Lediglich die „Emerging Markets“ zeigen sich bisher gegenüber den globalen Turbulenzen weitgehend resistent und bieten insbesondere aufgrund ihres immer noch großen Wachstumspotenzials sowie der mittlerweile guten Zugänglichkeit attraktive Investitionsbedingungen.

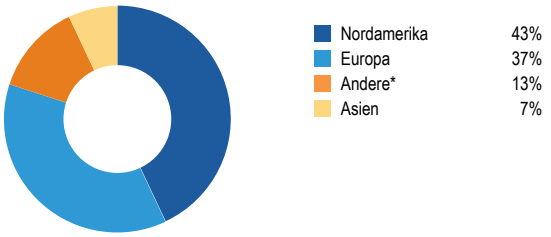
* In den nachfolgenden Ausführungen wird hauptsächlich auf Marktstudien von Preqin Ltd., des Bundesverbandes Deutscher Kapitalgesellschaften (BVK) sowie der Emerging Markets Private Equity Association (EMPEA) Bezug genommen.

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. Der Hauptteil des investierten Kapitals floss wie geplant in Buyout-Beteiligungen.

Die verbindlichen Investitionszusagen im „PEP1“ belaufen sich zurzeit auf rd. 33 Mio. EUR, dies entspricht ca. 96% des Fondsvolumens von 34,5 Mio. EUR. Damit wurde ein breit diversifiziertes Portfolio von 25 Zielfonds aufgebaut, über die der Anleger an 376 Unternehmen beteiligt ist. 29,28 Mio. EUR bzw. 85% plus 5% Agio wurden bei den Investoren abgerufen. Insgesamt wurden 48 Beteiligungen wieder veräußert, 10 Beteiligungen mussten aufgrund nicht mehr gegebener Werthaltigkeit vollständig abgeschrieben werden. Die aus den „Exits“ erzielten Rückflüsse werden gemäß Beteiligungskonzept zunächst für weitere Kapitaleinlageverpflichtungen gegenüber den Zielfonds verwendet. Nach Berücksichtigung von Wechselkurseffekten beträgt der Wert des Beteiligungsportfolios (inkl. der bisher geleisteten Ausschüttungen) zum Jahresende 2011 ca. 119%.

Private Equity Partners 1: Kapitalzusagen und Allokation zum 31.12.2011 nach Regionen



*Südamerika, Israel, Afrika, Ost-Europa und Australien

Fonds-Allokation „Private Equity Partners 1“

Zielfonds	Auflegungsjahr	Volumen	Fonds-Typ	Geographischer Fokus	Währung	Beteiligung
AUCTUS II B GmbH & Co. KG	2007	38,6 Mio. EUR	BO	Europa	EUR	1.250.000
Bowmark Capital Partners IV, LP.	2008	265 Mio. GBP	BO	Europa	GBP	700.000
Cape Natixis Due	2007	195 Mio. EUR	BO	Europa/Asien	EUR	1.250.000
CDH China Fund III, LP	2006	1,2 Mrd. USD	BO	Asien	USD	1.500.000
CDH SUPPLEMENTARY FUND IM, LP	2006	400 Mio. USD	BO	Asien	USD	500.000
CVC European Equity Partners Tandem Fund (B). LP	2008	4,123 Mrd. EUR	BO	Europa	EUR	2.500.000
CVC European Equity Partners V	2006	11 Mrd. EUR	BO	Europa	EUR	1.000.000
DW Healthcare Partners II, LP	2006	162 Mio. USD	BO	Nordamerika	USD	2.000.000
EOS Capital Partners IV, LP	2007	600 Mio. USD	BO	Nordamerika	USD	2.000.000
Harvest Partners V, LP	2006	792,5 Mio. USD	BO	Nordamerika	USD	2.000.000
Index Venture Growth I, LP	2007	406 Mio. EUR	VC	Nordam./Europa	EUR	1.000.000
Index Ventures IV (Jersey), LP	2006	355 Mio. EUR	VC	Europa	EUR	500.000
Mid Europa Fund III, LP	2007	1,53 Mrd. EUR	BO	Europa/Andere	EUR	3.000.000
Millenium Technology II	2010	280 Mio. USD	VC	Nordamerika	USD	2.000.000
New Venture Partners IV, LP	2005	264 Mio. USD	VC	Nordam./Europa	USD	500.000
Pátria - Brazilian Private Equity Fund III, LP	2007	510,5 Mio. USD	BO	Südamerika	USD	1.000.000
Pátria - Brazilian Private Equity Fund IV, LP	2011	1.250 Mio. USD	BO	Südamerika	USD	1.500.000
Platinum Equity Capital Partners II, LP	2007	2,75 Mrd. USD	BO	Nordam./Europa	USD	2.000.000
Prime Technology Ventures IIIb, CV	2007	157 Mio. EUR	VC	Europa	EUR	2.000.000
Riverside Capital Appreciation Fund V, LP	2007	1,17 Mio. USD	BO	Nordamerika	USD	2.000.000
Sterling Capital Partners III, LP	2007	1,032 Mrd. USD	BO	Nordamerika	USD	2.000.000
TCV VII	2007	3 Mrd. USD	VC	Nordamerika	USD	3.000.000
Waterland Private Equity Fund III B.V	2006	404 Mio. EUR	BO	Europa	EUR	500.000
Waterland Private Equity Fund IV CV	2008	816 Mio. EUR	BO	Europa/Andere	EUR	2.000.000
Xenon Private Equity V	2009	150 Mio. EUR	BO	Europa	EUR	1.000.000

BO=Buyout
VC=Venture Capital

Private Equity Markt

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 (zzgl. Agio) geschlossen. Der „PEP2“ hat 13,5 Mio. USD des eingeworbenen Kapitals in den Dachfonds Adveq Asia II CV. investiert, dessen Fondsvolumen insgesamt rd. 181,3 Mio. USD umfasst. Hiervon sollen ca. 50% in China, ca. 25% in Indien und ca. 25% in Japan und Australien investiert werden. Derzeit liegt der Schwerpunkt der Investitionen in China.

Der Adveq Asia II bestand zum 31.12.2011 aus insgesamt 16 Zielfonds mit einem Investitionsvolumen von gut 141,3 Mio. USD. Über diese Zielfonds sind die Anleger mittelbar an 182 Unternehmen beteiligt, die sich in unterschiedlichen Stadien ihrer Entwicklung befinden und damit eine ausgewogene Investitionsbalance gewährleisten. Ca. 30% sind Unternehmen der Handelsbranche, weitere Schwerpunkte bilden die Industriezweige Informationstechnologie sowie Konsumgüter und Dienstleistungen. Sechs Unternehmensbeteiligungen konnten bisher durch Börsengänge veräußert werden. Das eingesetzte Kapital wurde dabei mehr als verdoppelt, was eine positive Auswirkung auf die zu erwartenden Ausschüttungen des Adveq Asia II und somit des „PEP2“ haben wird.

Chinas Private Equity-Markt hat sich in den vergangenen fünf Jahren sehr schnell entwickelt. Zwischen 2007 und 2011 hat sich das verpflichtete Kapital um 150% auf rd. 50 Mrd. USD gesteigert. Das investierte Kapital wuchs im selben Zeitraum um 73% auf 22 Mrd. USD. Indiens Private Equity Markt ist ebenfalls gut entwickelt. Im Jahr 2011 wurden Private Equity-Transaktionen für rd. 10 Mrd. USD durchgeführt. Dies entspricht einer Steigerung von 25% gegenüber dem Vorjahr.

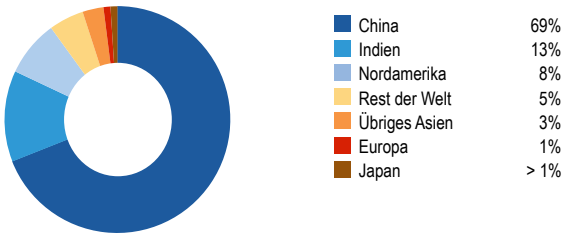
Die Prognosen für China sind weiterhin positiv und gehen von einer Steigerung des Bruttoinlandsproduktes von ca. 8% aus. Die angestoßenen geldpolitischen Maßnahmen der chinesischen Regierung tragen dazu bei, die Inflation zu begrenzen und helfen einer Überhitzung der Wirtschaft vorzubeugen. Das hohe Wachstum des Landes ist maßgeblich vom lokalen Konsum geprägt. Unterstützende Effekte gehen zudem von der wachsenden Mittelschicht und der fortlaufenden Urbanisierung aus. Für Indien wird mittelfristig ebenfalls mit einem deutlichen Wirtschaftswachstum von ca. 7% gerechnet. Auch hier wird der lokale Konsum mit einem Anteil von bis zu 70% der wichtigste Wachstumstreiber bleiben. Die hohe Inflationsrate und Engpässe bei der Infrastruktur, welche typisch für wachstumsstarke Märkte sind, können zu weiteren interessanten Investitionsmöglichkeiten führen.

Die Zielunternehmen des Adveq Asia II profitieren vom positiven Konsumklima. Die aggregierten Finanzkennzahlen der Portfolio-Unternehmen zeigen hohe Steigerungsraten in Umsatz und Ergebnis, niedrige Bewertungsniveaus gegenüber börsennotierten Unternehmen sowie geringe Verschuldungsgrade. **Im Ergebnis entwickelte sich der Dachfonds seit Auflage über den Erwartungen und zählt gemäß dem Analysehaus Preqin zu den besten Asienfonds seines Jahrgangs.**

Der Wert des Portfolios ist im Vergleich zum Vorjahr weiter gestiegen. Zum Jahresende 2011 weist der Adveq Asia II einen Wert von 88,9 Mio. USD auf. Nach Abzug aller Kosten auf Ziel- sowie Dachfondsebene entspricht dies einem Wert von 123%. Der aktuelle Net-to-IRR beträgt 14%. Dies ist ein, insbesondere im Hinblick auf das geringe Alter des Dachfonds, äußerst erfreulicher Stand.

Im Vergleich zu anderen Private Equity-Investitionen zeigt der Dachfonds somit bereits zu diesem Zeitpunkt eine stark verkürzte J-Kurve, wodurch der Wertzuwachs des Adveq Asia II-Portfolios den anfänglichen negativen Rendite- und Liquiditätsverlauf aufgrund von zu Beginn der Fondslaufzeit anfallenden Kosten und Managementgebühren sehr schnell überkompensiert hat. Trotz der nur kurzen Laufzeit spiegelt die positive Bewertung bereits jetzt die erfolgreiche Strategie des Fonds sowie das überdurchschnittliche Wachstum in Asien wider.

Adveq Asia II: Kapitalzusagen und Allokation zum 31.12.2011 nach Regionen



Flugzeugmarkt*

Marktentwicklung

Ungeachtet der relativ schwachen wirtschaftlichen Entwicklung in den westlichen Industrienationen, hat sich das Wachstum im Passagierverkehr im Jahr 2011 fortgesetzt. Nach Angaben der Dachorganisation der weltweiten Fluggesellschaften International Air Transport Association (IATA) sind die geflogenen Passagierkilometer um 5,9% gegenüber dem Vorjahr angestiegen, wobei im zweiten Halbjahr eine deutlich verringerte Dynamik zu verzeichnen war. Regional am stärksten ausgefallen ist das Wachstum in Lateinamerika und Europa mit 11,3% bzw. 9,1%. Die Sitzplatzauslastung lag im abgelaufenen Jahr mit durchschnittlich 78,1% in etwa auf dem Niveau des Vorjahres (2010: 78,3%). Demgegenüber verzeichneten die Frachtmärkte im Jahr 2011 einen Rückgang der geflogenen Tonnenkilometer um 0,7%. Die Auslastung des verfügbaren Frachtraumes betrug durchschnittlich 45,9% (2010: 53,8%).

Die IATA hat die Gewinnschätzung für 2011 für alle Fluggesellschaften weltweit im Jahresverlauf von ursprünglich 9,1 Mrd. USD auf zuletzt 7,9 Mrd. USD angepasst. Der Betrag liegt deutlich unter dem Vorjahreswert (15,8 Mrd. USD), was in erster Linie auf die gestiegenen Kerosinpreise zurückzuführen ist. Die hohen Treibstoffpreise sind nach Ansicht der IATA auch im laufenden Jahr der größte Risikofaktor für die Profitabilität der Fluggesellschaften.

In den ersten drei Monaten des laufenden Jahres hat sich das Passagieraufkommen weiterhin positiv entwickelt. Die geflogenen Passagierkilometer haben im Vergleich zum ersten Quartal 2011 um 7,4% zugenommen. Allerdings wurde der Vorjahreszeitraum durch besondere Ereignisse, insbesondere die politischen Unruhen in Nordafrika und im Nahen Osten sowie das Erdbeben in Japan, belastet. Im Monat März 2012 erreichte die Sitzplatzauslastung im internationalen Passagierverkehr erstmals wieder die Höchststände vor der Finanz- und Wirtschaftskrise.

Der langfristige Wachstumstrend im internationalen Luftverkehr hält weiterhin an. Airbus geht davon aus, dass die geflogenen Passagierkilometer bis zum Jahr 2030 durchschnittlich um 4,8% p.a. zunehmen werden. Boeing erwartet sogar einen Zuwachs von 5,1%.

Nachfrage nach Flugzeugen

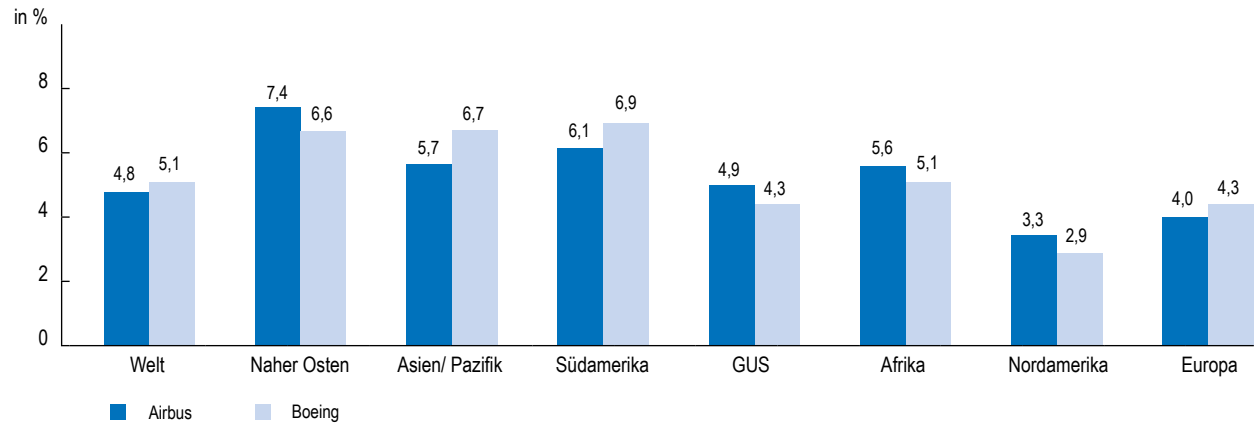
Die Flugzeughersteller Airbus und Boeing gehen von einer Fortsetzung des Aufschwungs in der Flugzeugindustrie aus. Nach Prognosen der Amerikaner werden bis 2030 weltweit 33.500 neue Flugzeuge benötigt. Airbus erwartet einen Bedarf an neuen Maschinen von knapp 27.000 Maschinen, berücksichtigt in den Berechnungen allerdings lediglich Flugzeuge mit einer Kapazität von mehr als 100 Passagieren. Der Anstieg resultiert vor allem aus der wachsenden Nachfrage aus Fernost. So wird rd. ein Drittel der Bestellungen von asiatischen Fluggesellschaften erwartet.

In 2011 haben Airbus und Boeing eine Reihe von Neubestellungen erhalten und den bestehenden Produktionsrückstand weiter ausgebaut. So lagen die Nettoneubestellungen beim europäischen Flugzeugbauer Airbus in 2011 mit mehr als 1.400 Flugzeugen deutlich über den Auslieferungszahlen von 530 Maschinen. Boeing konnte im vergangenen Jahr die Nettoneubestellungen auf 805 Flugzeuge steigern, was ein Plus gegenüber 2010 von mehr als 50% bedeutet. Gleichzeitig wurden in 2011 mehr als 470 neue Flugzeuge ausgeliefert. Somit ist es Airbus und Boeing erstmals gelungen, in einem Kalenderjahr gemeinsam mehr als 1.000 Flugzeuge auszuliefern.

Haarrisse an Rippenfüssen des Airbus A380

Bei einigen Flugzeugen des Typs Airbus A380 waren im zweiten Halbjahr 2011 Haarrisse an Bohrungen der Rippenfüße festgestellt worden. Es handelt sich dabei um winkelförmige Klammern in den Tragflächen, von denen es ca. 2.000 je Flügel gibt, welche die Außenhaut mit dem Gerüst im Inneren der Flügel verbinden und so für die Stabilisierung der Flügelform sorgen.

Prognostiziertes durchschnittliches jährliches Luftverkehrswachstum 2011 bis 2030 (in RPK)



* In den nachfolgenden Ausführungen wird hauptsächlich auf Marktstudien und Geschäftsberichte von Airbus, Boeing, IATA und Emirates Bezug genommen.

Flugzeugmarkt

Die europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) hat Anfang Februar 2012 die Überprüfung aller in Betrieb befindlichen A380 angeordnet bevor ein Flugzeug 1.300 Flugzyklen absolviert hat und die Betreiber zu regelmäßigen Inspektionen verpflichtet. Ende Juni 2012 folgte eine neue Lufttüchtigkeitsanweisung, die die ursprüngliche Anweisung ersetzt und die weiteren Prüfungsintervalle, je nach Art und Position der Risse an den Flügelrippenfüßen sowie der bereits erfolgten Reparaturen, zwischen 560 und 1.200 Flugzyklen festlegt. Airbus hat ein Programm zur Behebung der Risse entwickelt und stellt gemäß Herstellergarantie die Reparaturteile zur Verfügung.

Zwischenzeitlich hat der Flugzeugbauer ein Produktionsverfahren entwickelt, welches die Entstehung von Haarrissen in Zukunft verhindert. Dieses wird derzeit von EASA zertifiziert. Erste Flugzeuge mit dem geänderten Fertigungsprozess werden voraussichtlich Anfang 2014 ausgeliefert. Bei Flugzeugen, die sich in Betrieb befinden, wird ab Ende 2012/Anfang 2013 eine Nachrüstung vorgenommen. Hierfür wird eine weitere Anweisung erwartet. Zur Mitte des Jahres 2012 werden 73 Maschinen des Typs A380 von sieben Fluggesellschaften betrieben.

Unabhängig von derartigen Ereignissen ist der Leasingnehmer Emirates verpflichtet, den Vertragsverpflichtungen weiterhin vollständig nachzukommen und die vereinbarten Leasingraten zu leisten. Reparaturbedingte Standzeiten haben somit keine Auswirkungen auf die Fondsgesellschaft.

Die Sky Cloud-A380-Reihe

Nach der erfolgreichen Platzierung der Flugzeugfonds „Sky Cloud-A380“ und „Sky Cloud II-A380“ hat die HANSA TREUHAND im Mai bzw. November 2011 die Fonds „Sky Cloud III-A380“ und „Sky Cloud IV-A380“ (mit einem Eigenkapital von rd. 61 bzw. 62 Mio. EUR zzgl. Agio) zur Zeichnung angeboten. Der „Sky Cloud III-A380“ wurden Anfang 2012 geschlossen, sein Nachfolger beendete die Platzierungsphase im Mai 2012.

Aufgrund eines deutlich günstigeren Zwischenfinanzierungsdarlehens, das zur Übernahme des „Sky Cloud-A380“ in Anspruch genommen wurde, konnte in diesem Fonds eine höhere freie Liquidität als prospektiert aufgebaut werden. Hinsichtlich der Tilgung des Hypothekendarlehens ist der Fondsverlauf prospektgemäß. Die für 2012 geplanten Ausschüttungen der Fonds „Sky Cloud-A380“ und „Sky Cloud II-A380“ liegen mit jeweils 9% über den prospektierten Werten.

Der Leasingnehmer

Leasingnehmer der „Sky Cloud-A380“-Reihe 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.

Trotz des anspruchsvollen wirtschaftlichen Umfeldes konnte Emirates im Geschäftsjahr 2011/2012, das am 31. März 2012 endete, zum 24. Mal in Folge ein positives Jahresergebnis erwirtschaften. Der Gesamtumsatz kletterte um 14,9% auf knapp 17 Mrd. USD. Dabei konnte der Umsatz in Europa um 18,2% auf rd. 4,7 Mrd. USD gesteigert werden.

Der stark gestiegene Ölpreis drückte zwar auch bei der arabischen Fluggesellschaft den Ertrag, dennoch erwirtschaftete Emirates im vergangenen Geschäftsjahr einen Gewinn von rd. 409 Mio. USD. Sowohl bei der Zahl der Passagiere als auch bei der Kapazität verzeichnete die Linie ein starkes Wachstum. Weltweit beförderte Emirates rd. 34 Mio. Passagiere – ein Plus von 8%; die Kapazität, gemessen in verfügbaren Sitzkilometern, stieg um knapp 10%. Die Auslastung, die wie im Vorjahr 80% betrug, zeigt, dass das zusätzliche Angebot vollständig vom Markt absorbiert werden konnte und sich der A380 weiterhin besonderer Beliebtheit bei den Passagieren erfreut, so dass die Auslastung auf diesen Flügen deutlich über dem Flottendurchschnitt liegt.

Emirates hat im abgelaufenen Geschäftsjahr das Streckennetz um elf neue Ziele erweitert und die Frequenzen der Flüge auf 34 Flugrouten erhöht. Mit 22 neuen Flugzeugen, darunter sechs A380, wurde die Grundlage für künftiges Wachstum geschaffen. In den nächsten Jahren erwartet die Linie insgesamt 223 Flugzeuge von Airbus und Boeing zur Auslieferung.

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 SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT (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, Schiffshypotheken-Banken 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 Neubauaufträge 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 Schifffahrtslinien eweist die Attraktivität der HANSA TREUHAND-Flotte auf den internationalen Schifffahrtsmärkten. 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.

Ausblick 2012

AIFM-Richtlinie

Im Juli 2011 trat die **EU-Richtlinie zur Regulierung alternativer Investmentfonds (AIFM)** in Kraft. Die AIFM-Richtlinie ist eine Reaktion der EU auf die Finanzmarktkrise und verfolgt das Ziel, die Transparenz und Stabilität an den Märkten zu erhöhen. Sie betrifft auch die Anlageform Geschlossene Fonds und stellt erhebliche Anforderungen an ihre Anbieter.

Die Richtlinie sieht umfassende Zulassungs-, Verhaltens- und Transparenzanforderungen 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.

Für die Beteiligungsbranche besteht durch die Regulierung die Chance, dass unseriöse Anbieter aus dem Markt ausgeschlossen werden und geschlossene Fonds das negative Image des „grauen Kapitalmarktes“ ablegen können. Die zu erwartende Konsolidierung am Markt sollte darüber hinaus zu einer Steigerung der Qualität der Fonds-Angebote beitragen.

Bis Juli 2013 muss die Umsetzung in nationales Recht erfolgen. Wie die konkrete Ausgestaltung aussehen wird, ist derzeit noch in der Diskussion.

Gesetz zur Novellierung des Finanzanlagenvermittler- und Vermögensrechts

Am 06.12.2011 hat der Bundesrat dem **Gesetz zur Novellierung des Finanzanlagenvermittler- und Vermögensanlagenrechts** zugestimmt. Es ergänzt das bereits im Februar 2011 verabschiedete **Anlegerschutz- und Funktionsverbesserungsgesetz**.

Das Gesetz beinhaltet wichtige Neuerungen für Banken, Emissionshäuser sowie freie Vermittler geschlossener Fonds und legt den Akteuren eine Vielzahl von Pflichten auf. Explizites Ziel des neuen Gesetzes ist die Stärkung des Anlegerschutzes durch eine verbesserte Informationssituation. Das in den letzten Jahren stark beschädigte Vertrauen der Anleger in die Finanzmärkte soll auf diese Wiese zurück gewonnen und der Finanzplatz Deutschland gestärkt werden.

Das neue Gesetz beinhaltet eine schärfere Produktregulierung, erhöhte Vertriebsanforderungen und verbessert die Position des Anlegers bei der Prospekthaftung.

Bisher wurden die Fondsprospekte durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) lediglich auf Vollständigkeit geprüft, künftig umfasst die BaFin-Billigung auch eine Untersuchung der Informationen auf Schlüssigkeit und inhaltliche Widerspruchsfreiheit. Die Kostenstruktur der Fonds soll in den Prospekten an exponierter Stelle aufgeführt und die Vertriebsprovisionen deutlich ausgewiesen werden.

Neben dem Prospekt müssen Emittenten von Vermögensanlagen dem Anleger künftig ein maximal dreiseitiges Informationsblatt zur Verfügung stellen, das über alle wesentlichen Merkmale und Risiken informiert. Ferner fordert das Gesetz die Bereithaltung eines geprüften Jahresabschlusses der Fondsgesellschaft, um dem Anleger die laufende Überprüfung dessen wirtschaftlicher Situation zu erleichtern. Durch diese Vorgaben will der Gesetzgeber die Informationsbasis des Anlegers verbreitern und eine qualifizierte Investmentbeurteilung ermöglichen.

Für Finanzanlagenvermittler sieht das Gesetz eine Erlaubnis und Eintragung in das Vermittlerregister vor. Zur Erlangung der Erlaubnis muss eine Sachkundeprüfung abgelegt und eine Berufshaftpflichtversicherung nachgewiesen werden. Die Informations-, Beratungs- und Dokumentationspflichten, die derzeit für den Bankenvertrieb gelten, werden künftig auch auf freie Vermittler übertragen.

Bislang galten im Prospekthaftungsrecht Sonderverjährungsfristen. Haftungsansprüche wegen fehlerhafter oder fehlender Prospekte konnten demnach bereits nach einem Jahr verjähren. Künftig sollen die allgemeinen zivilrechtlichen Fristen Anwendung finden, d.h. es gilt eine regelmäßige Verjährungsfrist von drei Jahren ab Kenntnis von Verlust und Schaden bzw. zehn Jahren ab Entstehung des Anspruchs.

Einige Teile des Gesetzes gelten bereits seit der Verkündung am 12.12.2011, vollständig in Kraft trat das Gesetz im Juni 2012. Die Änderungen für den freien Vertrieb (Einführung des § 34f GewO) sind erst ab dem 01.01.2013 wirksam.

Projekte der HANSA TREUHAND 2012

Nachdem die HANSA TREUHAND im Jahr 2011 der platzierungsstärkste Anbieter der Fondsbranche im Anlagesegment Flugzeug gewesen ist, plant das Haus, sein Engagement in diesem Bereich auch im laufenden Jahr fortzusetzen. Die „Sky Cloud“-Reihe mit dem Leasingnehmer Emirates ist mit den vier Flugzeugen des Typs A380 abgeschlossen. Die weitere Fondsobjektrecherche und -entscheidung erfolgt daher unabhängig von einem bestimmten Flugzeugtyp und Leasingnehmer.

AIRBUS A380-800
AIRBUS A380-800

Wirtschaftliche Darstellung der platzierten Fonds (Stand: August 2012)

Flugzeugfonds

im laufenden Management der HANSA TREUHAND Finance GmbH & Co. KG

SKY CLOUD - A380	40	SKY CLOUD III - A380	42
SKY CLOUD II - A380	41	SKY CLOUD IV - A380	43

Schiffsfonds

im laufenden Management der HANSA TREUHAND Schiffsbeteiligungs GmbH & Co. KG

»HT-FLOTTENFONDS I« *	45	MS »HANSA CENTAUR«	68	MS »HS BERLIOZ«	92
»HT-FLOTTENFONDS II« *	45	MS »HANSA CENTURION« *	69	MS »HS BIZET«	93
»HT-FLOTTENFONDS III«	46	MS »HANSA CENTURY«	70	MS »HS CARIBE«	94
»HT-FLOTTENFONDS IV«	47	MS »HANSA COMMODORE«	71	MT »HS CARMEN«	95
»HT-FLOTTENFONDS V«	48	MS »HANSA CONSTITUTION«	72	MS »HS CHALLENGER«	96
»HT-TWINFONDS«	49	MS »HANSA INDIA«	73	MS »HS COLON«	97
MS »BELLA« *	50	MS »HANSA KRISTIANSAND« *	74	MS »HS DISCOVERER«	98
MS »BONNY« *	51	MS »HANSA LIBERTY«	75	MT »HS ELEKTRA«	99
MS »BRAVO« *	52	MS »HANSA LONDON« *	76	MS »HS HUMBOLDT«	100
MS »CHAMPION«	53	MS »HANSA LÜBECK«	77	MS »HS LIVINGSTONE«	101
MS »CHIEF« *	54	MS »HANSA NARVIK«	78	MT »HS MEDEA«	102
MS »FLOTTBEK«	55	MS »HANSA NORDBURG«	79	MS »HS MOZART«	103
MS »GLORY«	56	MS »HANSA OLDENBURG«	80	MS »HS OCEANO«	104
MS »HANSA AALESUND«	57	MS »HANSA PACIFIC«	81	MS »HS ONORE«	105
MS »HANSA AFRICA«	58	MS »HANSA RIGA«	82	MS »HS SCOTT«	106
MS »HANSA ARENDAL« *	59	MS »HANSA ROSTOCK« *	83	MT »HS TOSCA«	107
MS »HANSA ATLANTIC«	60	MS »HANSA STOCKHOLM«	84	MS »LÜTJENBURG«	108
MS »HANSA BERLIN« *	61	MS »HANSA TRONDHEIM«	85	MS »MASTER«	109
MS »HANSA BRANDENBURG« +	62	MS »HANSA VICTORY«	86	MS »MENTOR« *	110
MS »HANSA BREMEN«	63	MS »HANSA VISBY«	87	MS »MERKUR BAY«	111
MS »HANSA CALEDONIA«	64	MS »HANSA WISMAR« *	88	MS »MERKUR BEACH« *	112
MS »HANSA CALYPSO« *	65	MT »HS ALCINA«	89	MS »MERKUR BRIDGE« *	113
MS »HANSA CASTELLA«	66	MS »HS BACH«	90	MS »PRIMUS«	114
MS »HANSA CATALINA«	67	MS »HS BEETHOVEN«	91	MS »RISSEN«	115

Hinweis:
Die angegebenen Unterschiedsbeträge beziehen sich auf das Seeschiff, da mögliche Unterschiedsbeträge für das Darlehen jedes Jahr in Abhängigkeit der Tilgung ratierlich aufzulösen sind. Angegeben werden nur die durch die Betriebsprüfung bis 31.12.2011 bestätigten Unterschiedsbeträge

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

Leistungsbilanz 2011 Zusammenfassung 116

Betriebsfortführungskonzepte

Aufgrund der negativen Marktentwicklung in der Containerschifffahrt- seit dem vierten Quartal 2008 haben sich die Chartersituation und das Charterverhalten der Linienreedereien in den folgenden Jahren 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 (August 2012) sind von den im Management befindlichen 66 Schiffen 7 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. Während im Jahr 2011 keine weiteren Maßnahmen erforderlich waren, erfolgten bis August 2012 bei 7 Fonds Betriebsfortführungskonzepte, für weitere 8 Schiffe sind im vierten Quartal 2012 Konzepte geplant, in einem Fall ist die Rückführung von Ausschüttungen notwendig.

Betriebsfortführungskonzepte 2010

Schiffsfonds	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	15.289	1.768	15,00%	10,00%	5,00%
MS »HANSA KRISTIANSAND«	1.550	14.664	2.366	25,00%	10,00%	15,00%
MS »MERKUR BEACH«	1.600	14.684	2.293	25,00%	7,00%	18,00%
MS »HANSA CALYPSO«	1.600	10.400	3.666	17,00%	7,00%	10,00%
MS »HANSA CENTURION«	1.600	9.860	3.671	24,00%	12,00%	12,00%
MS »HANSA BRANDENBURG«	1.700	6.565*	919	14,00%	14,00%	0,00%
MS »BELLA« (1)	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			**52.111**			

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

Betriebsfortführungskonzepte 2012

Schiffsfonds	TEU/tdw	Altkapital in TEUR	Neu-Kapital in TEUR	Neu-Kapital in %	Einzahlung 2012	Einzahlung 2013
MS »FLOTTBEK«	1.750	16.873	4.218	25,00%	15,00%	10,00%
MS »RISSEN«	1.750	17.073	2.903	17,00%	10,00%	7,00%
MS »BELLA« (2)	2.700	16.305	1.485	9,10%	9,10%	0,00%
MS »HS CONSTITUTION«	2.800	17.307	1.385	8,00%	8,00%	0,00%
MS »HS CENTURY«	2.800	17.640	1.764	10,00%	10,00%	0,00%
MS »HS SCOTT« (»HT-FF V«)	2.800	21.413	4.283	6,20%	6,20%	0,00%
MT »HS ELEKTRA« (»HT-FF V«)	106.000	27.666	1.894*	2,73%	2,73%	0,00%
»HT-FLOTTENFONDS III«		60.750	4.860	8,00%	8,00%	0,00%
Summe			**22.792**			

* Rückführung von Ausschüttungen

Schiffsfonds		in USD	in USD			
MT »HS MEDEA«	113.000	10.430	2.086	18,00%	9,00%	9,00%

SKY CLOUD - A380

FLUGZEUG	
Flugzeugtyp	Airbus A380-800
Seriennummer	MSN 025
Flugzeugkennung	A6 - EDH
Auslieferung	15. Januar 2010
Beschäftigung	Leasingvertrag mit Emirates Airlines
Gesamtlänge	73 m
Flügelspannweite	79,8 m
Reisegeschwindigkeit	max. 0,89 Mach
Flughöhe	max. 13.100 km
Reichweite	max. 10.000 km
Passagierzahl	max. 853 bzw. max. 517 (Emirates 3-Klassen-Konfiguration)
Triebwerke	4 Engine Alliance GP7270

Das Flugzeug der Beteiligungsgesellschaft ist in den Vereinigten Arabischen Emiraten unter dem Kennzeichen A6-EDH registriert. Emirates setzt den Airbus A380 vornehmlich auf den Mittel- bis Langstrecken von Dubai nach Europa und Asien ein. Es werden vereinzelt auch Ziele im Nahen Osten angeflogen. Bis Ende Mai 2012 hatte das Flugzeug rd. 1.700 Flüge absolviert und dabei knapp 10.100 Flugstunden geleistet. Die durchschnittliche Flugdauer lag dabei bei etwa sechs Stunden pro Flug.

Anfang 2012 wurde der erste größere Wartungsvorgang am Flugzeug der Beteiligungsgesellschaft, ein sogenannter C-Check, vorgenommen. Laut Wartungsprogramm der Airline für A380-Flugzeuge müssen diese Checks alle 24 Monate oder 12.000 Flugstunden durchgeführt werden (je nachdem welches Limit zuerst erreicht wird). Im Zuge dessen erfolgte auch eine Inspektion des Flugzeuges sowie eine Überprüfung der technischen Unterlagen. Das Flugzeug zeigte sich dabei in einwandfreiem Zustand. Während des C-Checks wurden auch beim SKY CLOUD - A380 Haarrisse (vgl. S. 33f.) an einigen Klammern im Innern der Flügel festgestellt. Die entsprechenden Rippenfüße wurden unverzüglich ersetzt. Airbus hat dabei die erforderlichen Reparaturteile – gemäß Herstellergarantie – zur Verfügung gestellt.

Leasingraten sowie Zins und Tilgung des Darlehens sind langfristig fixiert. Entsprechend wird von einem mindestens planmäßigen Verlauf der Beteiligung ausgegangen. Die geplante Ausschüttung für 2012 liegt mit voraussichtlich 9% über dem prospektierten Wert von 7,25%.

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				
bis Ende 2010	TEUR	3.845	2.538 [1]	
Berichtsjahr 2011	TEUR	4.955	4.968	
Gesamt	**TEUR**	**8.800**	**7.506**	**1.294**
	Prozent	14,50	14,50 [1]	0,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**2.303**	**3.608**	**1.305**
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**7.165**	**7.165**	**0**
Stand Hypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**114.992**	**114.992**	**0**
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [2]				
Kapitaleinsatz	EUR			-105.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			0 [3]
Ausschüttungen	EUR			14.500 [1]
Kapitalbindung	**EUR**			**-90.500**

[1] Zeitanteilig, je nach Beitritts- und Einzahlungsdatum
[2] Bei einer Ausschüttungsberechtigung ab 1. Januar 2010
[3] Noch keine Vorlage steuerlicher Ergebnisse

SKY CLOUD II - A380

FLUGZEUG	
Flugzeugtyp	Airbus A380-800
Seriennummer	MSN 017
Flugzeugkennung	A6 - EDE
Auslieferung	24. April 2009
Übernahme	23. Dezember 2010
Beschäftigung	Leasingvertrag mit Emirates Airlines
Gesamtlänge	73 m
Flügelspannweite	79,8 m
Reisegeschwindigkeit	max. 0,89 Mach
Flughöhe	max. 13.100 km
Reichweite	max. 15.200 km
Passagierzahl	max. 853 max. 489 (Emirates 3-Klassen-Konfiguration)
Triebwerke	4 Engine Alliance GP7270

Das Flugzeug der Beteiligungsgesellschaft ist in den Vereinigten Arabischen Emiraten unter dem Kennzeichen A6-EDE registriert. Emirates setzt den Airbus A380 vornehmlich auf Mittel- bis Langstrecken von Dubai nach Europa, Asien und Australien ein. Es werden vereinzelt auch Ziele im Nahen Osten angeflogen. Bis Ende Mai 2012 hatte das Flugzeug knapp 1.700 Flüge absolviert und dabei gut 13.100 Flugstunden geleistet. Die durchschnittliche Flugdauer lag dabei bei etwa acht Stunden pro Flug.

Im April 2011 wurde der erste größere Wartungsvorgang am Flugzeug der Beteiligungsgesellschaft, ein sogenannter C-Check, vorgenommen. Laut Wartungsprogramm der Airline für A380-Flugzeuge müssen diese Checks alle 24 Monate oder 12.000 Flugstunden durchgeführt werden (je nachdem welches Limit zuerst erreicht wird). Im Zuge dessen erfolgte auch eine Inspektion des Flugzeuges sowie eine Überprüfung der technischen Unterlagen. Das Flugzeug zeigte sich dabei in einwandfreiem Zustand. Während einer Überprüfung durch technisches Personal im März 2012 wurden auch beim SKY CLOUD II - A380 Haarrisse (vgl. S. 33f.) an einigen Klammern im Innern der Flügel festgestellt. Die entsprechenden Rippenfüße wurden unverzüglich ersetzt. Airbus hat dabei die erforderlichen Reparaturteile – gemäß Herstellergarantie – zur Verfügung gestellt. Die Arbeiten konnten im April abgeschlossen werden. Der nächste C-Check findet voraussichtlich im März/April 2013 statt.

Leasingraten sowie Zins und Tilgung des Darlehens sind langfristig fixiert. Entsprechend wird von einem mindestens planmäßigen Verlauf der Beteiligung ausgegangen. Die geplante Ausschüttung für 2012 liegt mit voraussichtlich 9% sogar über dem prospektierten Wert von 8,25%.

Investition und Finanzierung		Prospektnachtrag	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	42.550	42.795	
Fremdkapital	TEUR	97.692	97.692	
Gesamtinvestitionsvolumen	**TEUR**	**140.242**	**140.487**	**245**
Ausschüttungen				
bis Ende 2010	TEUR	25	25 [1]	
Berichtsjahr 2011	TEUR	2.170	2.957 [1]	
Gesamt	**TEUR**	**2.195**	**2.982**	**-787**
	Prozent	16,50	16,50 [1]	0,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**1.371**	**2.164**	**793**
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**8.455**	**8.057**	**-398**
Stand Hypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**126.545**	**126.943**	**-398**

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [2]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	0 [3]
Ausschüttungen	EUR	8.938
Kapitalbindung	**EUR**	**-96.062**

[1] Zeitanteilig, je nach Beitritts- und Einzahlungsdatum
[2] Bei einer Ausschüttungsberechtigung ab 1. Dezember 2010
[3] Noch keine Vorlage steuerlicher Ergebnisse

SKY CLOUD III - A380

FLUGZEUG	
Flugzeugtyp	Airbus A380-800
Seriennummer	MSN 083
Flugzeugkennung	A6 - EDR
Auslieferung	25. November 2011
Beschäftigung	Leasingvertrag mit Emirates Airlines
Gesamtlänge	73 m
Flügelspannweite	79,8 m
Reisegeschwindigkeit	max. 0,89 Mach
Flughöhe	max. 13.100 km
Reichweite	max. 10.000 km
Passagierzahl	max. 853 bzw. max. 517 (Emirates 3-Klassen-Konfiguration)
Triebwerke	4 Engine Alliance GP7270

Das Flugzeug der Beteiligungsgesellschaft ist in den Vereinigten Arabischen Emiraten unter dem Kennzeichen A6-EDR registriert. Emirates setzt den Airbus A380 vornehmlich auf den Mittel- bis Langstrecken von Dubai nach Europa und Asien ein. Es werden vereinzelt auch Ziele im Nahen Osten angeflogen. Bis Ende Mai 2012 hatte das Flugzeug rd. 450 Flüge absolviert und dabei gut 2.400 Flugstunden geleistet. Die durchschnittliche Flugdauer lag dabei bei etwas über fünf Stunden pro Flug.

Laut Wartungsprogramm der Airline für A380-Flugzeuge wird der erste größere Wartungsvorgang – ein sogenannter C-Check – nach 24 Monaten oder 12.000 Flugstunden durchgeführt (je nachdem welches Limit zuerst erreicht wird). Der erste C-Check beim SKY CLOUD III - A380 findet voraussichtlich im November 2013 statt.

Beim SKY CLOUD III - A380 wurde die von der EASA in ihrer Lufttüchtigkeitsanweisung vom 8. Februar 2012 festgelegte Schwelle von 1.300 Flügen zur Inspektion in Bezug auf mögliche Haarrisse (vgl. S. 33f.) noch nicht erreicht. Dementsprechend fand bislang auch noch keine Inspektion zur Untersuchung der Flügelrippenfüße am SKY CLOUD III - A380 statt. Die erste Inspektion des Flugzeuges ist für den Winter 2012/2013 geplant.

Leasingraten sowie Zins und Tilgung des Darlehens sind langfristig fixiert. Entsprechend wird von einem planmäßigen Verlauf der Beteiligung ausgegangen.

Investition und Finanzierung		Prospektnachtrag	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	61.000	61.350	
Leasingsonderzahlung	TEUR	17.778	17.736	
Fremdkapital	TEUR	106.667	106.295	
Gesamtinvestitionsvolumen	**TEUR**	**185.445**	**185.381**	**-64**
Ausschüttungen				
Berichtsjahr 2011	TEUR	407	1.576 [1]	
	Prozent	8,00	8,00	0,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**461**	**3.238**	**2.777**
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**0**	**0**	**0**
Stand Hypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**144.000**	**143.839**	**161**
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [2]				
Kapitaleinsatz	EUR			-105.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			0 [3]
Ausschüttungen	EUR			667 [1]
Kapitalbindung	**EUR**			**-104.333**

[1] Zeitanteilig, je nach Beitritts- und Einzahlungsdatum, Ausschüttung voraussichtlich im Dezember 2012
[2] Bei einer Ausschüttungsberechtigung ab 1. Dezember 2011
[3] Noch keine Vorlage steuerlicher Ergebnisse

SKY CLOUD IV - A380

FLUGZEUG	
Flugzeugtyp	Airbus A380-800
Seriennummer	MSN 103
Flugzeugkennung	A6 - EDW
Auslieferung	29. August 2012
Beschäftigung	Leasingvertrag mit Emirates Airlines
Gesamtlänge	73 m
Flügelspannweite	79,8 m
Reisegeschwindigkeit	max. 0,89 Mach
Flughöhe	max. 13.100 km
Reichweite	max. 10.000 km
Passagierzahl	max. 853 max. 517 (Emirates 3-Klassen-Konfiguration)
Triebwerke	4 Engine Alliance GP7270

Der SKY CLOUD IV - A380 wurde von der Beteiligungsgesellschaft am 29. August 2012 auf dem Airbusgelände Finkenwerder in Empfang genommen und sogleich an den aktuellen Leasingnehmer Emirates übergeben. In den Vereinigten Arabischen Emiraten wird der SKY CLOUD IV - A380 unter dem Kennzeichen A6-EDW geführt. Ursprünglich war die Auslieferung im Juni 2012 geplant. Aufgrund nachträglich durchgeführter Modifikationen am Flugzeug, die durch die "Haarrissproblematik" (vgl. S. 33f.) erforderlich wurden, kam es zu einer Auslieferungsverzögerung.

Zwei Tage vor der Auslieferung des Flugzeuges wurde der EUR/USD-Wechselkurs mit 1,2540 festgelegt. Damit ist der zur Flugzeugauslieferung fixierte Wechselkurs niedriger, als in der Prospektprognose angenommen. Das EUR-Eigenkapital in Höhe von 62 Mio. EUR deckt somit einen Betrag von 63,3 Mio. USD des Flugzeugkaufpreises von 234 Mio. USD ab. Die Differenz in Höhe von rund 170,7 Mio. USD wurde durch ein Darlehen der Bank, die Leasingsonderzahlung von 24 Mio. USD und einer weiteren Zahlung von Emirates in Höhe von 3,8 Mio. USD geleistet.

Für die Beteiligungsgesellschaft und deren Investoren/Anleger hat dies keine wesentlichen Auswirkungen. Die prognostizierten Gesamtausschüttungen werden hierdurch in deren Höhe voraussichtlich nicht beeinflusst. Es wird aufgrund der späteren Auslieferung lediglich zu einer zeitlichen Verschiebung der Ausschüttungen kommen, so dass durch die kürzere Betriebslaufzeit im Jahr 2012 voraussichtlich weniger ausgeschüttet wird, im letzten Jahr der Fondslaufzeit entsprechend mehr.

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	62.000	62.025	
Leasingsonderzahlung	TEUR	18.045	22.197	
Fremdkapital	TEUR	109.023	109.023	
Gesamtinvestitionsvolumen	**TEUR**	**189.068**	**193.245**	**4.177**

HT-FLOTTENFONDS I

WKN: HATR0A

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) i.H.v. 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 [3]				
bis Ende 2010	TEUR	13.802	10.414	
Berichtsjahr 2011	TEUR	2.119	0	
Gesamt	**TEUR**	**15.921**	**10.414**	**-5.506**
	Prozent	88,30	57,76	-30,54
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**0**	**79**	**79**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [2]				
ausgleichsfähige Verluste		-49,78	-47,44	
zu versteuernde Gewinne		7,99	22,39	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [3]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuervorteile	EUR			24.275
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-10.061
Ausschüttungen	EUR			57.760
Kapitalbindung	**EUR**			**-31.026**

[1] Bezogen auf das Kommanditkapital
[2] Bezogen auf das Gesamtkapital
[3] Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

HT-FLOTTENFONDS II

WKN: HATR11

VOLLCONTAINERSCHIFF

MS »HS HUMBOLDT«
Containerkapazität: 4.994 TEU
MS »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 i.H.v. 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 steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis 2004. 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) i.H.v. 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 [3]				
bis Ende 2010	TEUR	36.845	29.494	
Berichtsjahr 2011	TEUR	5.943	0	
Gesamt	**TEUR**	**42.788**	**29.494**	**-13.294**
	Prozent	70,67	48,39	-22,28
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**0**	**371**	**371**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [2]				
zu versteuernde Gewinne		2,01	1,74	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [3]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuervorteile	EUR			0
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-777
Ausschüttungen	EUR			48.396
Kapitalbindung	**EUR**			**-55.381**

[1] Bezogen auf das Kommanditkapital
[2] Bezogen auf das Gesamtkapital
[3] Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

HT-FLOTTENFONDS III

WKN: HATR0B

VOLLCONTAINERSCHIFF/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 i.H.v. 60.680 TEUR an den o.g. drei Einzelschiffen übernommen hat. Hinsichtlich des wirtschaftlichen und steuerlichen Verlaufs der drei Ein-Schiffsgesellschaften verweisen wir auf die jeweiligen Einzeldarstellungen. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis 2004.

Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise seit 2009/2010 haben die Gesellschafter in 2012 zur Sicherstellung des Betriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) i.H.v. insgesamt 4,86 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

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 [3]				
bis Ende 2010	TEUR	28.800	22.148	
Berichtsjahr 2011	TEUR	4.800	0	
Gesamt	**TEUR**	**33.600**	**22.148**	**-11.452**
	Prozent	56,00	36,50	-19,50
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**0**	**105**	**105**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [2]				
zu versteuernde Gewinne		1,64	1,40	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [3]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-624
Ausschüttungen	EUR			36.500
Kapitalbindung	**EUR**			**-67.124**

[1] Bezogen auf das Kommanditkapital
[2] Bezogen auf das Gesamtkapital
[3] Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

HT-FLOTTENFONDS IV

WKN: HATR13

VOLLCONTAINERSCHIFF/SUEZMAX-ROHÖLTANKER

MS »HS ONORE«
Containerkapazität: 2.846 TEU
MS »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.

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 [3]				
bis Ende 2010	TEUR	14.827	6.445	
Berichtsjahr 2011	TEUR	4.207	0	
Gesamt	**TEUR**	**19.034**	**6.445**	**-12.589**
	Prozent	31,67	10,67	-21,00
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [2]				
zu versteuernde Gewinne		1,12	1,12	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [3]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-496
Ausschüttungen	EUR			10.674
Kapitalbindung	**EUR**			**-92.822**

[1] Bezogen auf das Kommanditkapital
[2] Bezogen auf das Gesamtkapital
[3] Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

HT-FLOTTENFONDS V

WKN: HATR15

VOLLCONTAINERSCHIFF/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-Schiffsgesellschaften verweisen wir auf die jeweiligen Einzeldarstellungen.

Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise seit 2009/2010 haben die Gesellschafter in 2012 zur Sicherstellung des Betriebes des MS »HS SCOTT« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) i.H.v. insgesamt 4,28 Mio. EUR zur Verfügung gestellt. Für den MT »HS ELEKTRA« mussten Ausschüttungen i.H.v. 1,89 Mio. EUR zurückgefordert werden. Das MS »HS BERLIOZ« benötigt derzeit keine zusätzliche Liquidität durch den Gesellschafterkreis.

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**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	14.269	4.630	
Berichtsjahr 2011	TEUR	4.832	0	
Gesamt	**TEUR**	**19.101**	**4.630**	**-14.471**
	Prozent	27,67	6,69	-20,98
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [2]				
zu versteuernde Gewinne		0,81	0,81	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [3]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-357
Ausschüttungen	EUR			6.690
Kapitalbindung	**EUR**			**-96.667**

[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.

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 [3]				
bis Ende 2010	TEUR	6.216	4.968	
Berichtsjahr 2011	TEUR	3.108	2.070	
Gesamt	**TEUR**	**9.324**	**7.038**	**-2.286**
	Prozent	21,00	17,00	-4,00
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [2]				
zu versteuernde Gewinne		0,69	0,72	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [3]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-321
Ausschüttungen	EUR			17.000
Kapitalbindung	**EUR**			**-86.321**

[1] Bezogen auf das Kommanditkapital
[2] Bezogen auf das Gesamtkapital
[3] Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag

MS »BELLA«

WKN: HATR0C

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Gdynia Shipyard S. A., Gdynia, Polen
Werftablieferung:	29.10.2001
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 »BELLA« fuhr von Januar bis Oktober des Berichtsjahres für den arabischen Feederdienst Simatech Marine S.A. im Liniendienst zwischen Fernost und Indien. Im Anschluss erfolgte planmäßig die zweite Klassedockung. Nach kurzer Wartezeit und einer rd. zweimonatigen Beschäftigung bei der französischen Reederei Delmas trat das Schiff im Januar 2012 eine Neubeschäftigung bei Pacific International Lines (Pte) Ltd. (PIL), Singapore, an. Das Schiff wird aus dieser Charter voraussichtlich spätestens im Mai 2013 zurückgeliefert. Für PIL bedient das Schiff Häfen in Fernost und Afrika. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei.

Das MS »BELLA« ist Mitglied im C-27 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Dieser besteht seit August 2011 aus 14 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 (BFK) mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) in zwei Raten (2010 und 2011) i.H.v. insgesamt 4,16 Mio. EUR zur Verfügung gestellt. Im Jahr 2012 wurde ein zweites Betriebsfortführungskonzept erforderlich, bei dem die Gesellschafter 1,49 Mio. EUR eingezahlt haben.

[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

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				
bis Ende 2010	Tage	3.270	3.265*	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	347	
Gesamt	**Tage**	**3.625**	**3.612**	**-13**
* erste Charteranlieferung um 11 Tage verzögert				
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	52.793	40.837	
Berichtsjahr 2011	TEUR	6.169	3.776	
Gesamt	**TEUR**	**58.962**	**44.613**	**-14.349**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	30.337	19.658	
Berichtsjahr 2011	TEUR	3.495	521	
Gesamt	**TEUR**	**33.832**	**20.179**	**-13.653**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	15.031	8.615	
Berichtsjahr 2011	TEUR	2.189	0	
Gesamt	**TEUR**	**17.220**	**8.615**	**-8.605**
	Prozent	118,00	58,00	-60,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**72**	**12**	**-60**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**1.536**	**3.040**	**1.504**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**6.524**	**8.116***	**-1.592**
* inkl. Keilkredit				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-58,48	-61,40	
zu versteuernde Gewinne		11,31	24,45	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-102.000
Steuervorteile	EUR			31.414
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-10.944
Ausschüttungen	EUR			58.000
Kapitalbindung	**EUR**			**-23.530**

MS »BONNY«

WKN: HATR0D

VOLLCONTAINERSCHIFF

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

Bis Ende April des Berichtsjahres fuhr das MS »BONNY« in einer knapp zwölfmonatigen Beschäftigung bei der französischen Reederei CMA CGM. Nach der Rücklieferung absolvierte das Schiff seine zweite Klassedockung. Im Anschluss daran konnten marktbedingt nur kurze, von Wartezeiten unterbrochene Chartern bei verschiedene Reedereien geschlossen werden. Seit Ende Februar 2012 steht das Schiff in Diensten der französischen Reederei Delmas, die das Schiff zwischen Fernost und Afrika einsetzt. Die Charter hat eine Dauer von bis zu zwölf Monaten. Zudem besteht eine Option für weitere sechs Monate. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr 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 2011 aus 14 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) i.H.v. 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				
bis Ende 2010	Tage	3.390	3.393	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	350	
Gesamt	**Tage**	**3.745**	**3.743**	**-2**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	56.750	44.186	
Berichtsjahr 2011	TEUR	6.275	3.630	
Gesamt	**TEUR**	**63.025**	**47.816**	**-15.209**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	32.049	22.320	
Berichtsjahr 2011	TEUR	3.571	864	
Gesamt	**TEUR**	**35.620**	**23.184**	**-12.436**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	15.265	9.336	
Berichtsjahr 2011	TEUR	2.223	0	
Gesamt	**TEUR**	**17.488**	**9.336**	**-8.152**
	Prozent	118,00	63,00	-55,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**124**	**617**	**493**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**1.536**	**2.304**	**768**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**5.756**	**7.100***	**-1.344**
* inkl. Keilkredit				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-48,58	-57,89	
zu versteuernde Gewinne		97,15	15,91	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-102.000
Steuervorteile	EUR	29.622
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-7.298
Ausschüttungen	EUR	63.000
Kapitalbindung	**EUR**	**-16.676**

[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 »BRAVO«

WKN: HATR0E

VOLLCONTAINERSCHIFF

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

Nach marktbedingter Wartezeit und zweiter planmäßiger Klassedockung zu Beginn des Berichtsjahres trat das MS »BRAVO« im März 2011 einen knapp zwölfmonatigen Dienst bei dem arabischen Feederdienst Simatech Marine S.A. an. Für Simatech verkehrte das Schiff zwischen Fernost und Indien. Nach einer marktbedingten Wartezeit von rd. 60 Tagen konnte für das Schiff Anfang Mai 2012 eine maximal achtmonatige Neubeschäftigung bei der Reederei Pacific International Lines (Pte) Ltd. (PIL), Singapore, geschlossen werden. 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 2011 aus 14 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. 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) i.H.v. insgesamt 4,16 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				
bis Ende 2010	Tage	3.436	3.380	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	343	
Gesamt	**Tage**	**3.791**	**3.723**	**-68**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	56.952	44.164	
Berichtsjahr 2011	TEUR	6.207	3.273	
Gesamt	**TEUR**	**63.159**	**47.437**	**-15.722**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	32.328	21.562	
Berichtsjahr 2011	TEUR	4.072	471	
Gesamt	**TEUR**	**36.400**	**22.033**	**-14.367**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	15.699	8.464	
Berichtsjahr 2011	TEUR	2.308	0	
Gesamt	**TEUR**	**18.007**	**8.464**	**-9.543**
	Prozent	117,00	55,00	-62,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**172**	**656**	**484**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**1.536**	**1.708**	**172**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**4.990**	**6.696***	**-1.706**
* inkl. Keilkredit				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-47,85	-65,36	
zu versteuernde Gewinne		14,12	15,14	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	33.443
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-6.917
Ausschüttungen	EUR	55.000
Kapitalbindung	**EUR**	**-21.474**

[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 »CHAMPION«

WKN: HATR1S

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Gdynia Shipyard S. A., Gdynia, Polen
Werftablieferung:	16.03.1998
Länge:	207 m
Breite:	32,24 m
Tiefgang:	11,5 m
Tragfähigkeit:	35.600 tdw
Containerkapazität:	2.672 TEU
Geschwindigkeit:	22,2 kn

Bis März des Berichtsjahres fuhr das MS »CHAMPION« in einer insgesamt gut 19-monatigen Beschäftigung bei der zur A.P. Möller/Maersk-Gruppe gehörenden Reederei Safmarine. Nach Beendigung dieses Dienstes und einer 45-tägigen marktbedingten Wartezeit lieferte das Schiff Ende April 2011 in eine Einjahrescharter bei der zur Evergreen-Gruppe gehörenden Reederei Greencompass Marine S. A an. Die Beschäftigung wurde bereits vor Ablauf verlängert und dauert nun voraussichtlich bis maximal Ende März 2013 an. Für Greencompass bedient das Schiff Häfen in Fernost. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr bis auf wenige Off-hire-Stunden 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 2007 und 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				
bis Prospektende 2009	Tage	4.285	4.636*	
ab 2010	Tage	0	365	
Gesamt	**Tage**	**4.285**	**5.001**	**716**

* Werftablieferung um 68 Tage verzögert

Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2009	TEUR	61.246	59.145	
ab 2010	TEUR	0	3.038	
Gesamt	**TEUR**	**61.246**	**62.183**	**937**

Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2009	TEUR	26.817	30.573	
ab 2010	TEUR	0	-712	
Gesamt	**TEUR**	**26.817**	**29.861**	**3.044**

Ausschüttungen [3]				
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				
per 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**-227**	

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Stand Schiffshypothek
schuldenfrei seit Juni 2007

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]		
ausgleichsfähige Verluste	-116,08	-121,25
zu versteuernde Gewinne	84,96	1,96

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	69.038
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-922
Ausschüttungen	EUR	61.000
Kapitalüberschuss	**EUR**	**24.116**

[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 »CHIEF«

WKN: HATR1T

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Gdynia Shipyard S. A., Gdynia, Polen
Werftablieferung:	26.11.2001
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 »CHIEF« fuhr im gesamten Berichtsjahr in einer Ende 2010 geschlossenen Beschäftigung bei der dänischen Reederei A.P. Möller/Maersk, die das Schiff zwischen Fernost und Ostafrika einsetzte. Nach der Rücklieferung des Schiffes erfolgte im März 2012 die zweite planmäßige Klassedockung. Seit Anfang April 2012 steht das Schiff für bis zu zwölf Monaten in Diensten der französischen Reederei Delmas, die das Schiff im gleichen Fahrtgebiet einsetzt. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Das Schiff ist Mitglied im C-27 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Dieser besteht seit August 2011 aus 14 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) i.H.v. 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				
bis Ende 2010	Tage	3.245	3.129	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	365	
Gesamt	**Tage**	**3.600**	**3.494**	**-106**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	52.720	39.672	
Berichtsjahr 2011	TEUR	6.156	5.158	
Gesamt	**TEUR**	**58.876**	**44.830**	**-14.046**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	30.135	17.886	
Berichtsjahr 2011	TEUR	3.486	2.724	
Gesamt	**TEUR**	**33.621**	**20.610**	**-13.011**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	14.833	7.505	
Berichtsjahr 2011	TEUR	2.119	0	
Gesamt	**TEUR**	**16.952**	**7.505**	**-9.447**
	Prozent	112,00	48,00	-64,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**130**	**2.095**	**1.965**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**1.536**	**3.072**	**1.536**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**6.524**	**8.996***	**-2.472**
*inkl. Keilkredit				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-50,94	-66,77	
zu versteuernde Gewinne		12,55	25,26	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuervorteile	EUR			34.167
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-11.313
Ausschüttungen	EUR			48.000
Kapitalbindung	**EUR**			**-32.146**

[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 »FLOTTBEK«

WKN: HATR1N

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 beinhaltete mehrere erklärte Optionen und dauert noch maximal bis Oktober 2012. Das Schiff bedient diverse Häfen in Mittel- und Südamerika. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

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 2007. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 40,42%.

Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise seit 2009/2010 haben die Gesellschafter in 2012 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei soll zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) in zwei Raten (2012 und 2013) i.H.v. insgesamt 4,22 Mio. EUR zur Verfügung gestellt werden.

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				
bis Ende 2010	Tage	4.108	4.189	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	365	
Gesamt	**Tage**	**4.463**	**4.554**	**91**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	52.124	45.504	
Berichtsjahr 2011	TEUR	5.075	1.723	
Gesamt	**TEUR**	**57.199**	**47.227**	**-9.972**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	24.424	22.124	
Berichtsjahr 2011	TEUR	2.906	-344	
Gesamt	**TEUR**	**27.330**	**21.780**	**-5.550**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	10.307	8.099	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.473	0	
Gesamt	**TEUR**	**11.780**	**8.099**	**-3.681**
	Prozent	72,00	48,00	-24,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**233**	**-376**	**-609**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**1.420**	**0**	**-1.420**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**315**	**3.660***	**-3.345**
* inkl. Kontokorrentkredit				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-104,98	-85,08	
zu versteuernde Gewinne		70,49	0,40	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	45.951
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-177
Ausschüttungen	EUR	48.000
Kapitalbindung	**EUR**	**-11.226**

[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 »GLORY«

WKN: HATR1N

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Gdynia Shipyard S. A., Gdynia, Polen
Werftablieferung:	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 September des Berichtsjahres beendete das MS »GLORY« eine ca. zwölfmonatige Charter bei der zur dänischen A.P. Möller/Maersk-Gruppe gehörenden Reederei Safmarine, die das Schiff im Pendeldienst zwischen den Häfen Salalah und Port Qasim einsetzte. Im Anschluss erfolgte innerhalb von drei Wochen die dritte planmäßige Klassedockung. Bis zum Antritt eines ca. zwölfmonatigen Dienst bei der zur Evergreen-Gruppe gehörenden Reederei Greencompass Marine S. A. stand das Schiff bis Mitte März 2012 marktbedingt in Warteposition. Im Rahmen der aktuellen Charter läuft das Schiff Häfen in Fernost an. Insgesamt entstanden im Berichtsjahr ca. 80 Warte- und Ballasttage sowie knapp 22 Off-hire-Tage.

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	1.075	
Gesamt	**Tage**	**4.305**	**5.412**	**1.107**
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2008	TEUR	59.448	60.083	
ab 2009	TEUR	0	6.312	
Gesamt	**TEUR**	**59.448**	**66.395**	**6.947**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2008	TEUR	25.719	30.027	
ab 2009	TEUR	0	-107	
Gesamt	**TEUR**	**25.719**	**29.920**	**4.201**
Ausschüttungen [3]				
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 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**198**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit Juni 2007				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-114,98	-118,00	
zu versteuernde Gewinne		81,27	2,01	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	67.225
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-948
Ausschüttungen	EUR	65.000
Kapitalüberschuss	**EUR**	**26.277**

[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 AALESUND«

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Wenchong Werft, Guangzhou, China
Werftablieferung:	26.09.2001
Übernahme:	06.02.2004
Länge:	170,16 m
Breite:	24,8 m
Tiefgang:	10,85 m
Tragfähigkeit:	20.500 tdw
Containerkapazität:	1.550 TEU
Geschwindigkeit:	20,5 kn

Bis August des Berichtsjahres stand das MS »HANSA AALESUND« in Diensten der französischen Reederei Delmas und wurde im Liniendienst zwischen Mosambik und Malaysia eingesetzt. Nach anschließender zweiter Klassedockung trat das Schiff im Oktober 2011 eine ca. zweimonatige Beschäftigung bei der chinesischen Reederei Hainan P O Shipping an, die das Schiff im asiatischen Raum einsetzte. Seit Beginn des Jahres 2012 befindet sich das Schiff marktbedingt in Warteposition. Im Berichtsjahr fielen insgesamt rd. 83 Off-hire- bzw. Wartetage an.

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 2010	Tage	2.465	2.496	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	322	
Gesamt	**Tage**	**2.820**	**2.818**	**-2**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	23.999	26.342	
Berichtsjahr 2011	TEUR	3.819	1.455	
Gesamt	**TEUR**	**27.818**	**27.797**	**-21**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	10.381	14.291	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.417	-647	
Gesamt	**TEUR**	**11.798**	**13.644**	**1.846**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	4.340	4.200	
Berichtsjahr 2011	TEUR	630	0	
Gesamt	**TEUR**	**4.970**	**4.200**	**-770**
	Prozent	71,00	60,00	-11,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**33**	**148**	**115**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**1.000**	**0**	**-1.000**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**6.250**	**3.650**	**2.600**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
zu versteuernde Gewinne		2,74	2,41	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.075
Ausschüttungen	EUR	60.000
Kapitalbindung	**EUR**	**-44.075**

[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 AFRICA«

WKN: HATR0F

VOLLCONTAINERSCHIFF

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

Bis August 2011 befand sich das MS »HANSA AFRICA« in einer knapp achtmonatigen Charter bei der Reederei Pacific International Lines (Pte) Ltd. (PIL), Singapore. Nach ca. einmonatiger marktbedingter Wartezeit absolvierte das Schiff einen gut sechswöchigen Dienst bei Emirates Shipping Line. Von Ende Oktober 2011 bis Mitte Mai 2012 befand sich das Schiff erneut in Warteposition. Währenddessen erfolgte bis Mitte April 2012 binnen drei Wochen die dritte Klassedockung des Schiffes. Für den Zeitraum von Mitte Mai bis Mitte September 2012 wurde erneut eine Charter mit der Reederei PIL geschlossen, für die das Schiff zwischen China, Malaysia und dem indischen Subkontinent verkehrte. Insgesamt fielen im Berichtsjahr 93 Warte- bzw. Ballasttage an. 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				
bis Prospektende 2009	Tage	4.475	4.523	
ab 2010	Tage	0	730	
Gesamt	**Tage**	**4.475**	**5.253**	**778**
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2009	TEUR	84.545	92.822	
ab 2010	TEUR	0	8.796	
Gesamt	**TEUR**	**84.545**	**101.618**	**17.073**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2009	TEUR	40.103	58.872	
ab 2010	TEUR	0	4.997	
Gesamt	**TEUR**	**40.103**	**63.869**	**23.766**
Ausschüttungen [3]				
bis Prospektende 2009	TEUR	16.980	24.900	
ab 2010	TEUR	0	4.326	
Gesamt	**TEUR**	**16.980**	**29.226**	**12.246**
	Prozent	81,00	135,10	54,10
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**3.514**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit Juni 2006				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-118,10	-131,25	
zu versteuernde Gewinne		100,53	3,94	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	74.780
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.965
Ausschüttungen	EUR	135.130
Kapitalüberschuss	**EUR**	**102.945**

[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 ARENDAL«

WKN: HATR0G

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Wenchong Werft, Guangzhou, China
Werftablieferung:	29.05.2001
Länge:	170,16 m
Breite:	24,8 m
Tiefgang:	10,85 m
Tragfähigkeit:	20.500 tdw
Containerkapazität:	1.550 TEU
Geschwindigkeit:	20,5 kn

Nach Ablauf einer für zwölf Monate geschlossenen Charter bei Hapag-Lloyd stand das MS »HANSA ARENDAL« ab Anfang Februar 2011 für fünf Monate in Diensten der Reederei CSAV und verkehrte auf der Route Mittelamerika-Westküste Nordamerika. Im Juli 2011 erfolgte die dritte Klassedockung. Ab Mitte September des Berichtsjahres absolvierte das Schiff eine dreimonatige Beschäftigung bei der israelischen Reederei ZISS. Im Anschluss trat das Schiff in einen Dienst bei der zur Evergreen-Gruppe gehörenden Reederei Greencompass Marine S. A., der spätestens im März 2013 endet. Für Greencompass läuft das Schiff Häfen an der südamerikanischen Ostküste an. Zwischen den Chartern fielen insgesamt 40 Wartetage an. Aufgrund der Dockung sowie einer Reparatur an der Hauptmaschine, die einen Tag beanspruchte, fielen im Berichtsjahr zudem 32 Off-hire-Tage an.

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) i.H.v. 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				
bis Ende 2010	Tage	3.420	3.458	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	333	
Gesamt	**Tage**	**3.775**	**3.791**	**16**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	39.944	37.869	
Berichtsjahr 2011	TEUR	4.313	1.578	
Gesamt	**TEUR**	**44.257**	**39.447**	**-4.810**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	19.949	19.522	
Berichtsjahr 2011	TEUR	2.011	-901	
Gesamt	**TEUR**	**21.960**	**18.621**	**-3.339**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	9.776	6.552	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.352	0	
Gesamt	**TEUR**	**11.128**	**6.552**	**-4.576**
	Prozent	107,00	63,00	-44,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**97**	**188**	**91**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**964**	**0**	**-964**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**3.378**	**2.460**	**918**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-57,74	-67,81	
zu versteuernde Gewinne		1,71	27,56	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-100.000
Steuervorteile	EUR	34.696
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-12.363
Ausschüttungen	EUR	63.000
Kapitalbindung	**EUR**	**-14.667**

[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 ATLANTIC«

WKN: HATR0H

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hyundai Heavy Industries, Ulsan, Südkorea
Werftablieferung:	02.05.1996
Länge:	292 m
Breite:	32,25 m
Tiefgang:	13,5 m
Tragfähigkeit:	61.600 tdw
Containerkapazität:	4.565 TEU
Geschwindigkeit:	24,2 kn

Mitte Januar 2011 trat das MS »HANSA ATLANTIC« eine Charter bei der Schweizer Reederei Mediterranean Shipping Company (MSC) an, die maximal noch eine Dauer bis Juni 2013 hat, und verkehrt unter dem Namen »MSC DRESDEN« zwischen der Dominikanischen Republik und der Ostküste Südamerikas. Bis zur Anlieferung bei MSC befand sich das Schiff für zwei Wochen in Warteposition, aufgrund von Reparatur- und Reinigungsarbeiten sind rd. neun Off-hire-Tage entstanden.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 1999. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 46,7%.

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	1.079	
Gesamt	**Tage**	**4.545**	**5.575**	**1.030**
* Werftablieferung um 31 Tage verzögert				
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2008	TEUR	111.284	108.558	
ab 2009	TEUR	0	15.250	
Gesamt	**TEUR**	**111.284**	**123.808**	**12.524**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2008	TEUR	56.803	66.470	
ab 2009	TEUR	0	7.308	
Gesamt	**TEUR**	**56.803**	**73.778**	**16.975**
Ausschüttungen [3]				
bis Prospektende 2008	TEUR	24.624	29.990	
ab 2009	TEUR	0	5.768	
Gesamt	**TEUR**	**24.624**	**35.758**	**11.134**
	Prozent	86,00	124,00	38,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**1.112**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit Mai 2004				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-113,21	-109,56	
zu versteuernde Gewinne		104,34	6,96	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	62.423
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-3.492
Ausschüttungen	EUR	124.000
Kapitalüberschuss	**EUR**	**77.931**

[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 BERLIN«

WKN: HATR0J

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Stettin, Polen
Werftablieferung:	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

Bis Juli des Berichtsjahres fuhr das MS »HANSA BERLIN« in einer Einjahrescharter bei der lateinamerikanischen Linienreederei CSAV auf der Route Mittelamerika-Westküste USA. Im Anschluss trat das Schiff in einen Dienst bei der Reederei Melfi Marine Corp. S.A., Kuba, und lief im Rahmen dessen Häfen in Mittelamerika und der Karibik an. Der Chartererwechsel verursachte im Berichtsjahr rd. zweieinhalb Warte- bzw. Ballasttage, aufgrund von Reparaturen an der Hauptmaschine fielen zudem ca. 20 Off-hire-Tage an.

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) i.H.v. insgesamt 1,09 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

Im August 2012 wurde auf der Gesellschafterversammlung der Beschluss gefasst, das Schiff zu verkaufen.

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				
bis Prospektende 2005	Tage	4.505	4.508	
ab 2006	Tage	0	2.092	
Gesamt	**Tage**	**4.505**	**6.600**	**2.095**
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2005	TEUR	42.657	33.566	
ab 2006	TEUR	0	12.703	
Gesamt	**TEUR**	**42.657**	**46.269**	**3.612**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2005	TEUR	19.654	14.999	
ab 2006	TEUR	0	2.477	
Gesamt	**TEUR**	**19.654**	**17.476**	**-2.178**
Ausschüttungen [3]				
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				
per 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**-236**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit Dezember 2006				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-118,24	-116,19	
zu versteuernde Gewinne		106,31	5,49	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	61.580
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-2.869
Ausschüttungen	EUR	74.000
Kapitalüberschuss	**EUR**	**27.711**

[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 BRANDENBURG«

WKN: HATR0K

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Wenchong Werft, Guangzhou, China
Werftablieferung:	30.12.2002
Länge:	165 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 bis Juni des Berichtsjahres in einer Beschäftigung bei der auf Feederdienste spezialisierten Bengal Tiger Lines Ltd. Im Anschluss trat das Schiff eine Beschäftigung bei der zur Evergreen-Gruppe gehörenden Reederei Greencompass Marine S. A. an, die im Juni 2012 endete. Greencompass setzte das Schiff zwischen Japan, China und den Philippinen ein. Voraussichtlich bis Oktober 2012 steht das Schiff in Diensten der im asiatischen Raum operierenden Reederei Wan Hai. Aufgrund des Chartererwechsels sowie kleinerer Reparaturen entstanden im Berichtsjahr rd. vier Warte- bzw. Off-hire-Tage. Die nächste Klassedockung des Schiffes ist planmäßig bis Dezember 2012 vorgesehen.

Das Schiff fährt gemeinsam mit 24 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 Unterschiedsbetrag 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) i.H.v. insgesamt 1,61 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

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 2010	Tage	2.835	2.899	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	364	
Gesamt	**Tage**	**3.190**	**3.263**	**73**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	34.270	32.329	
Berichtsjahr 2011	TEUR	4.579	2.171	
Gesamt	**TEUR**	**38.849**	**34.500**	**-4.349**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	17.022	18.271	
Berichtsjahr 2011	TEUR	2.513	541	
Gesamt	**TEUR**	**19.535**	**18.812**	**-723**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	7.800	6.568	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.200	0	
Gesamt	**TEUR**	**9.000**	**6.568**	**-2.432**
	Prozent	75,00	57,00	-18,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**429**	**624**	**195**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**1.072**	**800**	**-272**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**5.623**	**4.140**	**1.483**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-59,62	-55,28	
zu versteuernde Gewinne		7,65	20,86	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	28.286
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-9.354
Ausschüttungen	EUR	57.000
Kapitalbindung	**EUR**	**-27.068**

[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 BREMEN«

WKN: HATR1V

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Bremer Vulkan AG
Werftablieferung:	14.03.1989
Länge:	147,7 m
Breite:	23 m
Tiefgang:	8,5 m
Tragfähigkeit:	12.942 tdw
Containerkapazität:	589.615 cbft plus 290 TEU
Geschwindigkeit:	21 kn

Seit Ende 2006 ist das Kühlschiff MS »HANSA BREMEN« Mitglied im Seatrade Reefer Pool der belgischen Seatrade Group N.V. Die Poolmitgliedschaft wurde in 2012 auf unbestimmte Zeit verlängert. Der Pool beschäftigt aktuell knapp 130 Schiffe und ist der weltweit führende Operator von Kühlschifftonnage. Im Rahmen der Poolmitgliedschaft wird das Schiff zwischen Europa und Südamerika eingesetzt. Der technische Schiffsbetrieb verlief bis auf rd. einen Off-hire-Tag störungsfrei.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis 1999. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 58,02%.

Zur Dockung des Schiffes wurde in 2008 ein Darlehen aufgenommen, das zum 31. Dezember 2011 noch mit rund 1,94 Mio USD valutierte.

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	4.515	4.644	
ab 2002	Tage	0	3.557	
Gesamt	**Tage**	**4.515**	**8.201**	**3.686**
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2001	TEUR	61.640	48.342	
ab 2002	TEUR	0	34.058	
Gesamt	**TEUR**	**61.640**	**82.400**	**20.760**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2001	TEUR	34.226	22.375	
ab 2002	TEUR	0	10.908	
Gesamt	**TEUR**	**34.226**	**33.283**	**-943**
Ausschüttungen [3]				
bis Prospektende 2001	TEUR	12.242	4.928	
ab 2002	TEUR	0	8.972	
Gesamt	**TEUR**	**12.242**	**13.900**	**1.658**
	Prozent	69,00	76,20	7,20
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**450**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit Dezember 1999				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-135,08	-148,51	
zu versteuernde Gewinne		74,51	24,45	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	81.564
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-10.351
Ausschüttungen	EUR	76.152
Kapitalüberschuss	**EUR**	**42.365**

[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 CALEDONIA«

WKN: HATR0L

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Südkorea
Werftablieferung:	01.04.1998
Länge:	168 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 bis Ende Oktober des Berichtsjahres in einer seit September 2009 bestehenden Charter bei dem Feederoperator Sea Consortium Pte Ltd. (Seacon), Singapur, und wurde im Liniendienst Singapur-Bangladesch eingesetzt. Nach einem ca. dreiwöchigen Einsatz bei Pacific International Line (PIL), Singapur, lieferte das Schiff erneut in eine Charter bei Seacon an, die voraussichtlich noch eine maximale Laufzeit bis Ende März 2013 hat. Kranreparaturen verursachten im Berichtsjahr ca. 25 Offhire-Tage, zudem fielen zwischen den Diensten knapp vier Warte- bzw. Ballasttage an.

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 Prospektende 2010	Tage	4.500	4.605	
Berichtsjahr 2011	Tage	0	340	
Gesamt	**Tage**	**4.500**	**4.945**	**445**
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2010	TEUR	59.011	48.619	
Berichtsjahr 2011	TEUR	0	1.608	
Gesamt	**TEUR**	**59.011**	**50.227**	**-8.784**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2010	TEUR	29.754	22.896	
Berichtsjahr 2011	TEUR	0	-189	
Gesamt	**TEUR**	**29.754**	**22.707**	**-7.047**
Ausschüttungen [3]				
bis Prospektende 2010	TEUR	12.777	6.163	
Berichtsjahr 2011	TEUR	0	0	
Gesamt	**TEUR**	**12.777**	**6.163**	**-6.614**
	Prozent	85,00	41,00	-44,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**-112**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**0**	**0**	**0**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**0**	**750**	**-750**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-119,88	-132,57	
zu versteuernde Gewinne		104,46	5,24	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	73.794
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-2.791
Ausschüttungen	EUR	41.000
Kapitalüberschuss	**EUR**	**7.003**

[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 CALYPSO«

WKN: HATR0M

VOLLCONTAINERSCHIFF

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

Das MS »HANSA CALYPSO« fuhr im gesamten Berichtsjahr für den Feederoperator Seacon, Singapur. Nach Beendigung der Beschäftigung im März 2012 trat das Schiff in einen voraussichtlich bis August 2013 andauernden Dienst bei Far Shipping Line, Singapur. Für den Charterer ist das Schiff rund um den indischen Subkontinent im Einsatz. Aufgrund von kleineren Kran- und Hauptmaschinenreparaturen entstanden im Jahr 2011 ca. zwei Off-hire-Tage.

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) i.H.v. insgesamt 3,67 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

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				
bis Ende 2010	Tage	4.245	4.285	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	363	
Gesamt	**Tage**	**4.600**	**4.648**	**48**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	50.654	44.418	
Berichtsjahr 2011	TEUR	4.687	2.275	
Gesamt	**TEUR**	**55.341**	**46.693**	**-8.648**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	24.372	19.167	
Berichtsjahr 2011	TEUR	2.688	434	
Gesamt	**TEUR**	**27.060**	**19.601**	**-7.459**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	10.020	5.426	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.307	0	
Gesamt	**TEUR**	**11.327**	**5.426**	**-5.901**
	Prozent	78,00	37,00	-41,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**226**	**549**	**323**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**1.441**	**2.525**	**1.084**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**0**	**2.525**	**-2.525**

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]		
ausgleichsfähige Verluste	-119,16	-120,33
zu versteuernde Gewinne	88,64	12,77

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	65.765
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-6.062
Ausschüttungen	EUR	37.000
Kapitalbindung	**EUR**	**-8.297**

[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 »HANSA CASTELLA«

WKN: HATR0N

VOLLCONTAINERSCHIFF

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

Bis Anfang November des Berichtsjahres stand das MS »HANSA CASTELLA« in Diensten der Linienreederei Italia Marittima S.p.A. (Evergreen-Gruppe), die das Schiff insgesamt rd. 15 Monate beschäftigte. Im Anschluss absolvierte das Schiff einen ca. sechswöchigen Einsatz bei CMA CGM. Nach marktbedingter Wartezeit von rd. zehn Wochen, erledigte das Schiff eine sechswöchige Reisecharter für das deutsche Delta Schiffskontor und lieferte im April 2012 in eine bis zu sieben Monate andauernde Charter bei Orient Overseas Container Line (OOCL), Hong Kong, an. Für OOCL verkehrt das Schiff auf Rundreisen von Bangladesch über Malaysia nach Singapur. Im Berichtsjahr entstanden marktbedingt 17 Warte- bzw. Ballasttage, zudem kam es zu zwei Off-hire-Tagen.

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 Prospektende 2010	Tage	4.410	4.443	
Berichtsjahr 2011	Tage	0	363	
Gesamt	**Tage**	**4.410**	**4.806**	**396**
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2010	TEUR	57.893	47.651	
Berichtsjahr 2011	TEUR	0	1.722	
Gesamt	**TEUR**	**57.893**	**49.373**	**-8.520**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2010	TEUR	29.556	22.215	
Berichtsjahr 2011	TEUR	0	15	
Gesamt	**TEUR**	**29.556**	**22.230**	**-7.326**
Ausschüttungen [3]				
bis Prospektende 2010	TEUR	12.627	4.820	
Berichtsjahr 2011	TEUR	0	0	
Gesamt	**TEUR**	**12.627**	**4.820**	**-7.807**
	Prozent	84,00	32,00	-52,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**86**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit Februar 2009				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-115,45	-129,51	
zu versteuernde Gewinne		99,32	0,53	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-105.000
Steuervorteile	EUR			71.478
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-252
Ausschüttungen	EUR			32.000
Kapitalbindung	**EUR**			**-1.774**

[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 CATALINA«

WKN: HATR0G

VOLLCONTAINERSCHIFF

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

Nach Beendigung einer fast vier Jahre andauernden Beschäftigung bei der Reederei Safmarine trat das MS »HANSA CATALINA« Ende März 2011 eine Charter bei Melfi Marine Corp. S.A., Panama, an. Die Rücklieferung des Schiffes erfolgte im Februar 2012. Im Anschluss absolvierte das Schiff zwei kürzere Einsätze für Sea Consortium Pte Ltd. (Seacon), Singapur, zwischen denen eine marktbedingte Wartezeit von ca. fünf Wochen lag. Voraussichtlich bis Oktober 2012 steht das Schiff in Diensten des deutschen Delta Schiffskontors, welches das Schiff auf Rundreisen zwischen dem Mittelmeer, Nord- und Westafrika einsetzt. Aufgrund von Reparaturen an der Haupt- und Hilfsmaschine kam es im Berichtsjahr zu insgesamt 33 Off-hire-Tagen. Die nächste Klassedockung des Schiffes ist planmäßig in 2012 vorgesehen.

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				
bis Prospektende 2009	Tage	4.305	4.368	
ab 2010	Tage	0	690	
Gesamt	**Tage**	**4.305**	**5.058**	**753**
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2009	TEUR	52.267	47.410	
ab 2010	TEUR	0	2.751	
Gesamt	**TEUR**	**52.267**	**50.161**	**-2.106**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2009	TEUR	23.661	22.710	
ab 2010	TEUR	0	-941	
Gesamt	**TEUR**	**23.661**	**21.769**	**-1.892**
Ausschüttungen [3]				
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				
per 31.12.2011	**TEUR**	**n.at.**	**-143**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit Dezember 2008				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-115,87	-137,73	
zu versteuernde Gewinne		81,78	0,54	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	77.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-247
Ausschüttungen	EUR	43.000
Kapitalüberschuss	**EUR**	**14.753**

[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 CENTAUR«

WKN: HATR0P

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Südkorea
Werftablieferung:	13.10.1997
Länge:	168 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« beendetet im Oktober 2011 eine ca. 19-monatige Beschäftigung bei dem Feederoperator Seacon, Singapur. Im Anschluss trat das Schiff in eine Charter bei Orient Overseas Container Line (OOCL), Hong Kong, die das Schiff voraussichtlich bis März 2013 beschäftigt und auf Rundreisen von Bangladesch über Malaysia nach Singapur einsetzte. In 2011 kam es aufgrund von Reparaturen an den Rohrleitungen und dem Hilfsdiesel zu knapp sieben Off-hire-Tagen. Die nächste Klassedockung des Schiffes ist in 2013 vorgesehen.

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. 73,1%.

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	722	
Gesamt	**Tage**	**4.245**	**5.036**	**791**
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2009	TEUR	55.045	47.552	
ab 2010	TEUR	0	2.843	
Gesamt	**TEUR**	**55.045**	**50.395**	**-4.650**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2009	TEUR	27.708	23.285	
ab 2010	TEUR	0	-640	
Gesamt	**TEUR**	**27.708**	**22.645**	**-5.063**
Ausschüttungen [3]				
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 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**-377**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit Dezember 2008				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-117,73	-135,50	
zu versteuernde Gewinne		106,22	0,55	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	75.650
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-254
Ausschüttungen	EUR	43.000
Kapitalüberschuss	**EUR**	**13.396**

[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 CENTURION«

WKN: HATR0M

VOLLCONTAINERSCHIFF

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

Ende August des Berichtsjahres beendete das MS »HANSA CENTURION« einen 13-monatigen Dienst bei Far Shipping Line, Singapur. Im Rahmen der Beschäftigung pendelte das Schiff zwischen Häfen des indischen Subkontinents und Singapur. Im Anschluss konnte eine Beschäftigung bei Pacific International Line (PIL), Singapur, vereinbart werden, die voraussichtlich noch eine Dauer bis August 2013 hat. Bis zur Anlieferung bei PIL befand sich das Schiff 17 Tage in Warteposition. Reparaturen an der Ankerwinde verursachten zudem ca. eineinhalb Off-hire-Tage.

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) i.H.v. insgesamt 3,67 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

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 2010	Tage	4.323	4.331	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	364	
Gesamt	**Tage**	**4.678**	**4.695**	**17**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	51.618	45.420	
Berichtsjahr 2011	TEUR	4.703	2.306	
Gesamt	**TEUR**	**56.321**	**47.726**	**-8.595**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	24.985	19.039	
Berichtsjahr 2011	TEUR	2.715	612	
Gesamt	**TEUR**	**27.700**	**19.651**	**-8.049**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	10.474	5.580	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.309	0	
Gesamt	**TEUR**	**11.783**	**5.580**	**-6.203**
	Prozent	81,00	38,00	-43,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**221**	**1.137**	**916**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**1.461**	**2.700**	**1.239**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**1.467**	**2.700**	**1.233**

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]		
ausgleichsfähige Verluste	-119,69	-122,93
zu versteuernde Gewinne	91,91	14,95

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	68.729
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-7.181
Ausschüttungen	EUR	38.000
Kapitalbindung	**EUR**	**-5.452**

[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 CENTURY«

WKN: HATR0S

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

Ende Januar 2011 wurde das MS »HANSA CENTURY« aus einer rd. neunmonatigen Beschäftigung bei der taiwanesichen Reederei Wan Hai Lines zurückgeliefert. Nach ca. zweimonatiger Aufliegezeit stand das Schiff ab April 2011 für sechs Monate in Diensten von Hapag-Lloyd. Im Anschluss erfolgte innerhalb von drei Wochen die dritte Klassedockung. Nach erneuter, rd. dreimonatiger Wartezeit trat das Schiff Mitte Januar 2012 in eine ca. viermonatige Charter mit Goto Shipping International Ltd., Hong Kong. Im Anschluss lieferte das Schiff erneut in eine dreimonatige Charter bei Hapag Lloyd an. und bediente das Schiff das Fahrtgebiet zwischen Ostafrika, den Golfstaaten Oman, Dubai sowie den Vereinigten Arabischen Emiraten. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei. Seit Ende August steht das Schiff in Diensten von CMA CGM, die das Schiff bis maximal Februar 2013 einsetzt.

Gemeinsam mit dem Schwesterschiff »HANSA CONSTITUION« 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%.

Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise seit 2009/2010 haben die Gesellschafter in 2012 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei soll zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) i.H.v. 1,76 Mio. EUR zur Verfügung gestellt werden.

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	650	
Gesamt	**Tage**	**4.455**	**5.132**	**677**
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2009	TEUR	68.303	71.574	
ab 2010	TEUR	0	4.988	
Gesamt	**TEUR**	**68.303**	**76.562**	**8.259**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2009	TEUR	36.332	42.633	
ab 2010	TEUR	0	-565	
Gesamt	**TEUR**	**36.332**	**42.068**	**5.736**
Ausschüttungen [3]				
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 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**-1.090**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit April 2005				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-104,78	-100,77	
zu versteuernde Gewinne		112,83	1,90	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-105.000
Steuervorteile	EUR			57.164
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-868
Ausschüttungen	EUR			118.000
Kapitalüberschuss	**EUR**			**69.296**

[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

MS »HANSA COMMODORE«

WKN: HATR0T

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Südkorea
Werftablieferung:	24.09.1997
Länge:	168 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 bis Mitte September 2012 beschäftigt und auf Rundreisen von Bangladesch über Port Kelang nach Singapur einsetzte. In 2011 fielen aufgrund kleinerer Reparaturen an Kran und Bugstrahlruder knapp vier Off-hire-Tage an. Die nächste Klassedockung erfolgt nach Rücklieferung des Schiffes.

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 Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 14%.

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				
bis Prospektende 2009	Tage	4.335	4.408	
ab 2010	Tage	0	725	
Gesamt	**Tage**	**4.335**	**5.133**	**798**
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2009	TEUR	60.646	47.039	
ab 2010	TEUR	0	2.978	
Gesamt	**TEUR**	**60.646**	**50.017**	**-10.629**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2009	TEUR	32.178	23.647	
ab 2010	TEUR	0	-227	
Gesamt	**TEUR**	**32.178**	**23.420**	**-8.758**
Ausschüttungen [3]				
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				
per 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**-219**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**0**	**404**	**404**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**0**	**403**	**-403**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-105,00	-101,03	
zu versteuernde Gewinne		106,86	0,89	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	57.162
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-417
Ausschüttungen	EUR	49.000
Kapitalüberschuss	**EUR**	**745**

[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 CONSTITUTION«

WKN: HATR0U

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Bremer Vulkan AG
Werftablieferung:	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

Ende Dezember 2010 wurde das MS »HANSA CONSTITUTION« von der chinesischen Linienreederei China Shipping Container Lines (CSCL) für eine ca. fünfwöchige Reise von Fernost via Südost-Asien nach dem Persischen Golf und zurück eingechartert. Nach ca. zweimonatiger Aufliegezeit erfolgte Ende März 2011 die Anlieferung an Hapag-Lloyd, die das Schiff bis Ende maximal bis Februar 2013 beschäftigt und derzeit im Liniendienst zwischen dem Indischen Ozean, Südost-Asien und Fernost beschäftigt. Insgesamt kam es im Berichtsjahr zu 61 Wartetagen. Aufgrund einer Reparatur des Turboladers der Hauptmaschine und Boilerproblemen fielen zudem knapp zwei Off-hire-Tage an. Aktuell befindet sich das Schiff marktbedingt in Warteposition.

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%.

Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise seit 2009/2010 haben die Gesellschafter in 2012 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei soll zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) i.H.v. 1,39 Mio. EUR zur Verfügung gestellt werden.

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 2010	Tage	4.720	4.800	
Berichtsjahr 2011	Tage	0	308	
Gesamt	**Tage**	**4.720**	**5.108**	**388**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	69.864	75.517	
Berichtsjahr 2011	TEUR	0	2.587	
Gesamt	**TEUR**	**69.864**	**78.104**	**8.240**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	36.666	43.988	
Berichtsjahr 2011	TEUR	0	242	
Gesamt	**TEUR**	**36.666**	**44.230**	**7.564**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	17.885	16.515	
Berichtsjahr 2011	TEUR	0	3.129	
Gesamt	**TEUR**	**17.885**	**19.644**	**1.759**
	Prozent	106,00	113,00	7,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**468**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit März 2006				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-102,33	-98,65	
zu versteuernde Gewinne		112,42	2,03	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	55.801
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-936
Ausschüttungen	EUR	113.000
Kapitalüberschuss	**EUR**	**62.865**

[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 INDIA«

WKN: HATR0W

VOLLCONTAINERSCHIFF

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

Im gesamten Berichtsjahr befand sich das MS »HANSA INDIA« in einer seit Ende September 2010 bestehenden – und bis Ende September 2012 andauernden – Beschäftigung bei The Shipping Corporation of India (S.C.I.). Für SCI läuft das Schiff Häfen in China, Malaysia und dem indischen Subkontinent an. Abgesehen von einer Reparatur der Ruderanlage, die ca. einen Tag erforderte, verlief der technische Schiffsbetrieb im Berichtsjahr störungsfrei.

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	1.784	
Gesamt	**Tage**	**3.555**	**5.391**	**1.836**
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2006	TEUR	65.702	72.012	
ab 2007	TEUR	0	27.909	
Gesamt	**TEUR**	**65.702**	**99.921**	**34.219**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2006	TEUR	35.228	45.204	
ab 2007	TEUR	0	16.691	
Gesamt	**TEUR**	**35.228**	**61.895**	**26.667**
Ausschüttungen [3]				
bis Prospektende 2006	TEUR	15.504	21.965	
ab 2007	TEUR	0	13.844	
Gesamt	**TEUR**	**15.504**	**35.809**	**20.305**
	Prozent	84,00	194,00	110,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**1.982**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit Januar 2006				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-99,98	-100,00	
zu versteuernde Gewinne		85,73	3,24	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	56.985
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.642
Ausschüttungen	EUR	194.000
Kapitalüberschuss	**EUR**	**144.343**

[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 KRISTIANSAND«

WKN: HATR0X

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Wenchong Werft, Guangzhou, China
Werftablieferung:	13.12.2001
Länge:	170,16 m
Breite:	24,8 m
Tiefgang:	10,85 m
Tragfähigkeit:	20.500 tdw
Containerkapazität:	1.550 TEU
Geschwindigkeit:	20,5 kn

Bis September des Berichtsjahres fuhr das MS »HANSA KRISTIANSAND« in einer seit 2008 bestehenden Charter bei der israelischen Linienreederei Zim. Unter dem Namen »ZIM SANTOS« fuhr das Schiff auf Rundreisen zwischen Jamaika und der Ostküste Südamerikas. Im Anschluss absolvierte das Schiff eine knapp sechswöchige Reisecharter für das deutsche Delta Schiffskontor. Seit Anfang November 2011 befindet sich das Schiff marktbedingt in Warteposition. Aufgrund der Beschäftigungslosigkeit wurde von der für Dezember 2011 geplanten Dockung zunächst abgesehen. Diese wird nachgeholt, sobald eine Anschlussbeschäftigung gefunden ist. Neben 61 Warte- und Ballasttagen fielen im Berichtsjahr aufgrund eines Kesselschadens drei Off-hire-Tage an.

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) i.H.v. insgesamt 2,37 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

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				
bis Ende 2010	Tage	3.200	3.252	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	361	
Gesamt	**Tage**	**3.555**	**3.613**	**58**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	38.538	35.694	
Berichtsjahr 2011	TEUR	4.441	1.487	
Gesamt	**TEUR**	**42.979**	**37.181**	**-5.798**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	19.900	18.524	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.998	-264	
Gesamt	**TEUR**	**21.898**	**18.260**	**-3.638**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	10.002	7.552	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.327	0	
Gesamt	**TEUR**	**11.329**	**7.552**	**-3.777**
	Prozent	111,00	74,00	-37,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**106**	**1.281**	**1.175**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**972**	**0**	**-972**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**4.126**	**5.100**	**-974**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-55,44	-52,29	
zu versteuernde Gewinne		12,77	22,90	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	26.755
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-10.334
Ausschüttungen	EUR	74.000
Kapitalbindung	**EUR**	**-12.579**

[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 LIBERTY«

WKN: HATR0Y

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Aker MTW Werft, Wismar
Werftablieferung:	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 im gesamten Berichtsjahres in einer seit November 2010 bestehenden Charter bei A.P. Möller/Maersk, die das Schiff zwischen dem Persischen Golf, dem Golf von Oman und der Afrikanischen Ostküste einsetzt. Die Beschäftigung wurde mehrfach verlängert und hat noch eine maximale Restlaufzeit bis März 2013. Aufgrund einer Kranreparatur fielen im Berichtsjahr knapp zwei Off-hire-Tage an.

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 14 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 2010	Tage	3.580	3.659	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	363	
Gesamt	**Tage**	**3.935**	**4.022**	**87**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	49.829	51.009	
Berichtsjahr 2011	TEUR	5.398	2.757	
Gesamt	**TEUR**	**55.227**	**53.766**	**-1.461**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	25.083	29.432	
Berichtsjahr 2011	TEUR	3.400	764	
Gesamt	**TEUR**	**28.483**	**30.196**	**1.713**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	11.235	9.142	
Berichtsjahr 2011	TEUR	2.012	864	
Gesamt	**TEUR**	**13.247**	**10.006**	**-3.241**
	Prozent	79,00	58,00	-21,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**89**	**930**	**841**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**1.544**	**0**	**-1.544**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**3.856**	**0**	**3.856**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-105,00	-92,37	
zu versteuernde Gewinne		66,17	5,45	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	49.791
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-2.694
Ausschüttungen	EUR	57.900
Kapitalbindung	**EUR**	**-3**

[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 LONDON«

WKN: HATR0Z

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Stettin, Polen
Werftablieferung:	30.11.1992
Länge:	149,5 m
Breite:	22,3 m
Tiefgang:	8,3 m
Tragfähigkeit:	12.830 tdw
Containerkapazität:	1.015 TEU
Geschwindigkeit:	17,3 kn

Bis Juni des Berichtsjahres fuhr das MS »HANSA LONDON« in einer knapp sechsmonatigen Beschäftigung bei dem Feederoperator Seacon, Singapur. Der Charterer setzte das Schiff auf Rundreisen um den indischen Subkontinent ein. Im Anschluss lieferte das Schiff in eine Charter bei der französischen Reederei CMA CGM an, die im Januar 2012 endete. Nach einer gut zweimonatigen Wartezeit nahm das Schiff Ende März 2012 eine Beschäftigung bei dem Intra-Asien-Feederanbieter Heung-A auf, die eine Dauer bis Ende September 2012 hat. Der Chartererwechsel verursachte im Berichtsjahr rd. drei Warte- bzw. Ballsttage, der technische Schiffsbetrieb verlief bis auf kleinere Reparaturen, die einen halben Tag beanspruchten störungsfrei.

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) i.H.v. insgesamt 1,67 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

Im August 2012 wurde auf der Gesellschafterversammlung der Verkauf des Schiffes beschlossen.

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				
bis Prospektende 2004	Tage	4.240	4.337	
ab 2005	Tage	0	2.433	
Gesamt	**Tage**	**4.240**	**6.770**	**2.530**
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2004	TEUR	41.833	31.403	
ab 2005	TEUR	0	16.066	
Gesamt	**TEUR**	**41.833**	**47.469**	**5.636**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2004	TEUR	18.894	13.225	
ab 2005	TEUR	0	5.196	
Gesamt	**TEUR**	**18.894**	**18.421**	**-473**
Ausschüttungen [3]				
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				
per 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**218**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit November 2005				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-121,27	-116,95	
zu versteuernde Gewinne		105,64	10,13	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	64.253
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-5.522
Ausschüttungen	EUR	85.000
Kapitalüberschuss	**EUR**	**38.731**

[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 LÜBECK«

WKN: HATR00

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Bremer Vulkan AG
Werftablieferung:	07.12.1990
Länge:	147,7 m
Breite:	23 m
Tiefgang:	8,5 m
Tragfähigkeit:	12.942 tdw
Containerkapazität:	589.615 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. Die Poolbeschäftigung wurde in 2012 auf unbefristete Zeit verlängert. Der Pool beschäftigt knapp 130 Schiffe und ist der weltweit führende Operator von Kühlschiffstonnage. Im Rahmen der Poolmitgliedschaft wird das Schiff zwischen Europa und Südamerika eingesetzt. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 1999. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 36,54%.

Zur Dockung des Schiffes wurde in 2008 ein Darlehen aufgenommen, das zum 31. Dezember 2011 noch mit rund 1,94 Mio USD valutierte.

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 Ende 2010	Tage	4.655	4.684	
Berichtsjahr 2011	Tage	0	2.834	
Gesamt	**Tage**	**4.655**	**7.518**	**2.863**
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2002	TEUR	61.723	48.125	
ab 2003	TEUR	0	31.605	
Gesamt	**TEUR**	**61.723**	**79.730**	**18.007**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2002	TEUR	34.382	23.939	
ab 2003	TEUR	0	10.718	
Gesamt	**TEUR**	**34.382**	**34.657**	**275**
Ausschüttungen [3]				
bis Prospektende 2002	TEUR	13.547	4.801	
ab 2003	TEUR	0	8.455	
Gesamt	**TEUR**	**13.547**	**13.256**	**-291**
	Prozent	69,00	66,00	-3,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**757**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit Mai 2001				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-141,58	-135,00	
zu versteuernde Gewinne		76,22	2,83	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	72.149
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.530
Ausschüttungen	EUR	65.972
Kapitalüberschuss	**EUR**	**31.591**

[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 NARVIK«

WKN: HATR01

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Wenchong Werft, Guangzhou, China
Werftablieferung:	29.05.2001
Länge:	170,16 m
Breite:	24,8 m
Tiefgang:	10,85 m
Tragfähigkeit:	20.500 tdw
Containerkapazität:	1.550 TEU
Geschwindigkeit:	20,5 kn

Das MS »HANSA NARVIK« befand sich bis Ende Juli des Berichtsjahres in einer Beschäftigung bei dem Feederoperator Seacon, Singapur. Der Charterer setzte das Schiff auf Rundreisen um die italienische Halbinsel sowie in der kroatischen Adria ein. Im Anschluss trat das Schiff in einen Dienst bei der französischen Reederei Delmas, die das Schiff noch bis maximal Dezember 2012 beschäftigt und im Mittelmeer-Westafrika-Service einsetzt. Durch den Chartererwechsel entstanden drei Warte- bzw. Ballasttage. Der technische Schiffsverlauf verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

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 2003. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die steuerliche Betriebsprüfung für die Jahre bis 2007 statt. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 43%.

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 2010	Tage	4.357	4.340	
Berichtsjahr 2011	Tage	0	365	
Gesamt	**Tage**	**4.357**	**4.705**	**348**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	50.763	45.445	
Berichtsjahr 2011	TEUR	0	1.741	
Gesamt	**TEUR**	**50.763**	**47.186**	**-3.577**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	25.210	21.008	
Berichtsjahr 2011	TEUR	0	89	
Gesamt	**TEUR**	**25.210**	**21.097**	**-4.113**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	10.995	5.891	
Berichtsjahr 2011	TEUR	0	0	
Gesamt	**TEUR**	**10.995**	**5.891**	**-5.104**
	Prozent	84,00	45,00	-39,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**42**	**0**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**0**	**0**	**0**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**0**	**2.641**	**-2.641**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-116,00	-116,50	
zu versteuernde Gewinne		100,08	16,69	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-105.000
Steuervorteile	EUR			65.146
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-8.173
Ausschüttungen	EUR			45.000
Kapitalbindung	**EUR**			**-3.027**

[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 NORDBURG«

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Wenchong Werft, Guangzhou, China
Werftablieferung:	18.06.2002
Übernahme	25.02.2004
Länge:	165 m
Breite:	27,4 m
Tiefgang:	10,9 m
Tragfähigkeit:	23.400 tdw
Containerkapazität:	1.740 TEU
Geschwindigkeit:	21 kn

Im gesamten Berichtsjahr befand sich das MS »HANSA NORDBURG« in einer seit Mai 2010 bestehenden Charter bei Pacific International Line (PIL), Singapur, die im August 2012 endete. Für den Charterer war das Schiff zwischen China, Malaysia, Sri Lanka und der Ostküste Afrikas im Einsatz. Im Berichtsjahr fielen rd. 14 Off-hire-Tage an, die im Wesentlichen auf einen Schaden an der Hauptmaschine zurückzuführen waren. Aktuell befindet sich das Schiff marktbedingt in Warteposition. Die für 2012 vorgesehene Klassedockung erfolgt unmittelbar vor Antritt der nächsten Charter.

Das Schiff fährt gemeinsam mit 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.

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 2010	Tage	2.460	2.474*	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	356	
Gesamt	**Tage**	**2.815**	**2.830**	**15**
*Übernahme 25.02.2004				
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	26.021	26.312	
Berichtsjahr 2011	TEUR	4.123	1.910	
Gesamt	**TEUR**	**30.144**	**28.222**	**-1.922**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	11.352	13.423	
Berichtsjahr 2011	TEUR	2.093	313	
Gesamt	**TEUR**	**13.445**	**13.736**	**291**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	4.590	5.695	
Berichtsjahr 2011	TEUR	850	0	
Gesamt	**TEUR**	**5.440**	**5.695**	**255**
	Prozent	64,00	67,00	3,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**322**	**1.168**	**846**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**1.143**	**0**	**-1.143**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**7.138**	**6.900**	**238**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
zu versteuernde Gewinne		2,26	2,51	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.119
Ausschüttungen	EUR	67.000
Kapitalbindung	**EUR**	**-37.119**

[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: HATR02

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Wenchong Werft, Guangzhou, China
Werftablieferung:	05.12.2002
Übernahme	19.12.2003
Länge:	165 m
Breite:	27,4 m
Tiefgang:	10,9 m
Tragfähigkeit:	23.400 tdw
Containerkapazität:	1.740 TEU
Geschwindigkeit:	21 kn

Foto Schwesterschiff

Im gesamten Berichtsjahr befand sich das MS »HANSA OLDENBURG« in einer seit Mai 2010 bestehenden und bereist zwei Mal verlängerten Beschäftigung bei der französischen Reederei CMA CGM. Diese Charter endete im Juli 2012. Der Charterer setzte das Schiff im Berichtsjahr auf Rundreisen von China nach Westafrika ein. Im Anschluss trat das Schiff zunächst einen drei wöchigen Dienst bei der japanischen Reederei NYK an und wird voraussichtlch noch bis September 2012 von CMA CGM beschäftigt. Aufgrund von Kurbelwellenschäden an den Hilfsdieseln sind in 2011 rd. 15 Offhire-Tage entstanden. Die nächste Klassedockung des Schiffes ist noch in 2012 vorgesehen.

Das Schiff fährt gemeinsam mit 22 typgleichen Schiffen im C-17 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2007. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt 63,75%, gegen den die Gesellschaft jedoch Einspruch erhoben hat.

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				
bis Ende 2010	Tage	2.510	2.535	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	351	
Gesamt	**Tage**	**2.865**	**2.886**	**21**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	26.550	27.074	
Berichtsjahr 2011	TEUR	4.123	1.893	
Gesamt	**TEUR**	**30.673**	**28.967**	**-1.706**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	11.768	16.683	
Berichtsjahr 2011	TEUR	2.092	132	
Gesamt	**TEUR**	**13.860**	**16.815**	**2.955**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	5.040	4.428	
Berichtsjahr 2011	TEUR	720	0	
Gesamt	**TEUR**	**5.760**	**4.428**	**-1.332**
	Prozent	64,00	55,00	-9,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**366**	**28**	**-338**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**1.143**	**0**	**-1.143**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**7.142**	**3.956**	**3.186**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-34,84	-20,60	
zu versteuernde Gewinne		1,65	10,98	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	10.408
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-4.713
Ausschüttungen	EUR	55.000
Kapitalbindung	**EUR**	**-42.305**

[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 PACIFIC«

WKN: HATR04

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hyundai Heavy Industries, Ulsan, Südkorea
Werftablieferung:	29.12.1995
Länge:	292 m
Breite:	32,25 m
Tiefgang:	13,5 m
Tragfähigkeit:	61.600 tdw
Containerkapazität:	4.565 TEU
Geschwindigkeit:	24,2 kn

Im gesamten Berichtsjahr fuhr das MS »HANSA PACIFIC« in einer Beschäftigung bei dem chilenischen Charterer CSAV. Die Charter ist für drei Jahre geschlossen und hat voraussichtlich noch eine Dauer bis August 2013. Für CSAV läuft das Schiff Häfen im Mittelmeer, im arabischen Golf sowie an der Küste Chinas an. Aufgrund von Arbeiten an der Hauptmaschine fielen im Jahr 2011 knapp zwei Off-hire-Tage an.

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				
bis Prospektende 2007	Tage	4.285	4.321	
ab 2008	Tage	0	1.382	
Gesamt	**Tage**	**4.285**	**5.703**	**1.418**
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2007	TEUR	106.585	105.184	
ab 2008	TEUR	0	22.189	
Gesamt	**TEUR**	**106.585**	**127.373**	**20.788**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2007	TEUR	56.229	67.059	
ab 2008	TEUR	0	9.563	
Gesamt	**TEUR**	**56.229**	**76.622**	**20.393**
Ausschüttungen [3]				
bis Prospektende 2007	TEUR	25.710	32.066	
ab 2008	TEUR	0	7.222	
Gesamt	**TEUR**	**25.710**	**39.288**	**13.578**
	Prozent	89,00	136,00	47,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**2.066**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit März 2003				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-113,15	-109,54	
zu versteuernde Gewinne		103,59	8,57	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	62.422
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-4.029
Ausschüttungen	EUR	136.000
Kapitalüberschuss	**EUR**	**89.393**

[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 RIGA«

WKN: HATR05

VOLLCONTAINERSCHIFF

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

Das MS »HANSA RIGA« stand bis Anfang September 2011 in Diensten der Reederei A.P. Möller/Maersk, die das Schiff für knapp eineinhalb Jahre auf Rundreisen von Rotterdam über Bremerhaven nach Kaliningrad einsetzte. Im Anschluss trat das Schiff eine Charter bei der auf Transporte zwischen dem Mittelmeer und der Westküste Afrikas spezialisierten spanischen Reederei Marguisa Shipping Company an, die das Schiff maximal bis September 2013 beschäftigt. Im Berichtsjahr entstanden durch die Reparatur eines Risses an der Tankdecke ca. zwei Off-hire-Tage. Zudem kam es zu fünf Warte- bzw. Ballasttagen.

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	1.749	
Gesamt	**Tage**	**4.435**	**6.301**	**1.866**
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2006	TEUR	58.198	49.884	
ab 2007	TEUR	0	12.864	
Gesamt	**TEUR**	**58.198**	**62.748**	**4.550**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2006	TEUR	28.216	25.596	
ab 2007	TEUR	0	2.471	
Gesamt	**TEUR**	**28.216**	**28.067**	**-149**
Ausschüttungen [3]				
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 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**-590**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit März 2005				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-120,11	-116,72	
zu versteuernde Gewinne		116,25	5,02	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	61.866
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-2.587
Ausschüttungen	EUR	97.000
Kapitalüberschuss	**EUR**	**51.279**

[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 »HANSA ROSTOCK«

WKN: HATR1W

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Stettin, Polen
Werftablieferung:	30.11.1992
Länge:	149,5 m
Breite:	22,3 m
Tiefgang:	8,3 m
Tragfähigkeit:	12.830 tdw
Containerkapazität:	1.012 TEU
Geschwindigkeit:	17,3 kn

Bis Ende Mai des Berichtsjahres fuhr das MS »HANSA ROSTOCK« in einer Einjahrescharter bei der Reederei Hub Marine Pte. Ltd. (Hub Lines), Singapur, und wurde auf Rundreisen in Asien eingesetzt. Im direkten Anschluss konnte eine Charter bei der südkoreanischen Reederei Yanghai Shipping Co. Ltd. (YSC), die ebenfalls im Intra-Asien-Verkehr operiert, abgeschlossen werden. Im Anschluss folgten mehrere kurzfristige, von Wartezeiten unterbrochene, Einsätze von bis zu zwei Monaten. Aktuell ist das Schiff bis maximal Ende Oktober 2012 für CMA CGM tätig, bei Optionsausübung ggf. bis April 2013. Im Jahr 2011 fielen insgesamt rund 103 Warte und Ballasttage an. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei.

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) i.H.v. insgesamt 1,3 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

Im August 2012 wurde auf der Gesellschafterversammlung der Beschluss gefasst, das Schiff zu verkaufen.

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				
bis Prospektende 2007	Tage	4.695	4.788	
ab 2008	Tage	0	1.348	
Gesamt	**Tage**	**4.695**	**6.136**	**1.441**
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2007	TEUR	42.444	36.852	
ab 2008	TEUR	0	6.238	
Gesamt	**TEUR**	**42.444**	**43.090**	**646**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2007	TEUR	19.347	17.806	
ab 2008	TEUR	0	493	
Gesamt	**TEUR**	**19.347**	**18.299**	**-1.048**
Ausschüttungen [3]				
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				
per 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**516**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit April 2006				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-111,36	-100,93	
zu versteuernde Gewinne		100,24	2,33	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	53.510
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.188
Ausschüttungen	EUR	70.000
Kapitalüberschuss	**EUR**	**17.322**

[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 STOCKHOLM«

WKN: HATR1Y

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Bremer Vulkan AG
Werftablieferung:	21.02.1991
Länge:	147,7 m
Breite:	23 m
Tiefgang:	8,5 m
Tragfähigkeit:	12.942 tdw
Containerkapazität:	589.615 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. Die Poolmitgliedschaft wurde in 2012 auf unbestimmte Zeit verlängert. Der Pool beschäftigt aktuell knapp 130 Schiffe und ist der weltweit führende Operator von Kühlschifftonnage. Im Rahmen der Poolmitgliedschaft wird das Schiff zwischen Europa und Südamerika eingesetzt. Der technische Schiffsbetrieb verlief bis auf rd. einen Off-hire-Tag störungsfrei.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 1999. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 36,57%.

Zur Finanzierung der Klassedockung im Jahr 2007 wurde ein Darlehen aufgenommen, das zum Ende 2011 mit 1,93 Mio. USD valutierte.

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				
bis Prospektende 2003	Tage	4.585	4.616	
ab 2004	Tage	0	2.851	
Gesamt	**Tage**	**4.585**	**7.467**	**2.882**
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2003	TEUR	66.906	51.181	
ab 2004	TEUR	0	27.848	
Gesamt	**TEUR**	**66.906**	**79.029**	**12.123**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2003	TEUR	37.314	25.231	
ab 2004	TEUR	0	9.213	
Gesamt	**TEUR**	**37.314**	**34.444**	**-2.870**
Ausschüttungen [3]				
bis Prospektende 2003	TEUR	15.314	5.521	
ab 2004	TEUR	0	6.554	
Gesamt	**TEUR**	**15.314**	**12.075**	**-3.239**
	Prozent	78,00	59,00	-19,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**1.548**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit Mai 2002				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-142,16	-137,72	
zu versteuernde Gewinne		88,61	2,26	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-105.000
Steuervorteile	EUR			75.691
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-1.175
Ausschüttungen	EUR			59.040
Kapitalüberschusa	**EUR**			**28.556**

[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 TRONDHEIM«

WKN: HATR06

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Wenchong Werft, Guangzhou, China
Werftablieferung:	18.05.1998
Länge:	170,16 m
Breite:	24,8 m
Tiefgang:	10,85 m
Tragfähigkeit:	20.500 tdw
Containerkapazität:	1.550 TEU
Geschwindigkeit:	20 kn

Das seit Juni 2004 unter deutscher Flagge fahrende MS »HANSA TRONDHEIM« fuhr bis Oktober des Berichtsjahres in einer Einjahrescharter bei CMA CGM und wurde im Fahrtgebiet Malaysia-Indonesien eingesetzt. Seit Beendigung der Charter befindet sich das Schiff marktbedingt in Warteposition. Kesselreparaturen verursachten in 2011 drei 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. Der durch die Finanzverwaltung bereits mündlich bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 45,21%.

.

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 Prospektende 2010	Tage	4.455	4.494	
ab 2011	Tage	0	362	
Gesamt	**Tage**	**4.455**	**4.856**	**401**
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2010	TEUR	53.781	45.221	
ab 2011	TEUR	0	1.715	
Gesamt	**TEUR**	**53.781**	**46.936**	**-6.845**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2010	TEUR	26.796	19.966	
ab 2011	TEUR	0	-15	
Gesamt	**TEUR**	**26.796**	**19.951**	**-6.845**
Ausschüttungen [3]				
bis Prospektende 2010	TEUR	12.013	6.417	
ab 2011	TEUR	0	0	
Gesamt	**TEUR**	**12.013**	**6.417**	**-5.596**
	Prozent	88,00	47,00	-41,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**213**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**0**	**0**	**0**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**0**	**550***	**-550**
* Resttilgung erfolgte Ende März 2012				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-120,01	-118,54	
zu versteuernde Gewinne		108,62	21,54	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	66.279
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-10.605
Ausschüttungen	EUR	47.000
Kapitalbindung	**EUR**	**-2.326**

[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 VICTORY«

WKN: HATR1Z

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

Im Juni 2011 des Berichtsjahres beendete das MS »HANSA VICTORY« eine Zwölfmonatscharter bei der schweizerischen Reederei MSC. Nach rd. zweiwöchger Wartezeit trat das Schiff einen ca. sechsmonatigen Dienst bei der italienischen Reederei Messina Line an, im Rahmen dessen es zwischen dem Mittelmeer, Saudi Arabien und den Vereinigten Arabischen Emiraten verkehrte. Im direkten Anschluss nahm das Schiff Mitte Dezember 2011 eine Beschäftigung bei der französischen Reederei Delmas auf und wechselte in den Liniendienst zwischen Europa und der Westküste Afrikas. Diese Charter hat noch eine maximale Laufzeit bis Ende April 2013. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

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 14 Schiffen. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 37,44%.

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 2010	Tage	3.625	3.697	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	365	
Gesamt	**Tage**	**3.980**	**4.062**	**82**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	50.181	51.849	
Berichtsjahr 2011	TEUR	5.372	2.177	
Gesamt	**TEUR**	**55.553**	**54.026**	**-1.527**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	24.890	29.054	
Berichtsjahr 2011	TEUR	3.358	205	
Gesamt	**TEUR**	**28.248**	**29.259**	**1.011**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	11.068	9.159	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.845	864	
Gesamt	**TEUR**	**12.913**	**10.023**	**-2.890**
	Prozent	77,00	58,00	-19,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**114**	**63**	**-51**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**1.572**	**0**	**-1.572**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**3.925**	**0**	**3.925**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-105,00	-89,00	
zu versteuernde Gewinne		64,32	3,79	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	48.041
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.848
Ausschüttungen	EUR	58.000
Kapitalbindung	**EUR**	**-807**

[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 VISBY«

WKN: HATR10

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Bremer Vulkan AG
Werftablieferung:	30.05.1989
Länge:	147,7 m
Breite:	23 m
Tiefgang:	8,5 m
Tragfähigkeit:	12.942 tdw
Containerkapazität:	589.615 cbft plus 290 TEU
Geschwindigkeit:	21 kn

Das Kühlschiff MS »HANSA VISBY« ist seit Beginn 2006 Mitglied im Seatrade Reefer Pool der belgischen Seatrade Group N.V. Die Poolmitgliedschaft wurde in 2012 auf unbestimmte Zeit verlängert. Der Pool beschäftigt aktuell knapp 130 Schiffe und ist der weltweit führende Operator von Kühlschifftonnage. Im Rahmen der Poolmitgliedschaft wird das Schiff zwischen Europa und Südamerika eingesetzt. Im Berichtsjahr fielen drei Off-hire-Tag an.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis 1999. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 58,05%.

Zur Finanzierung der Klassedockung im Jahr 2008 wurde ein Darlehen aufgenommen, das zum Ende 2011 mit 1,88 Mio. USD valutierte.

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**	**8.049**	**3.604**
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2001	TEUR	60.728	48.574	
ab 2002	TEUR	0	31.241	
Gesamt	**TEUR**	**60.728**	**79.815**	**21.823**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2001	TEUR	34.178	22.039	
ab 2002	TEUR	0	10.833	
Gesamt	**TEUR**	**34.178**	**33.556**	**-622**
Ausschüttungen [3]				
bis Prospektende 2001	TEUR	12.240	4.015	
ab 2002	TEUR	0	8.225	
Gesamt	**TEUR**	**12.240**	**12.240**	**0**
	Prozent	69,00	67,10	-1,90
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**1.469**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit Februar 2001				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-136,00	-157,56	
zu versteuernde Gewinne		75,48	32,34	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	86.495
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-16.307
Ausschüttungen	EUR	67.057
Kapitalüberschuss	**EUR**	**32.245**

[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 WISMAR«

WKN: HATR07

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Stettin, Polen
Werftablieferung:	21.05.1993
Länge:	149,5 m
Breite:	22,3 m
Tiefgang:	8,3 m
Tragfähigkeit:	12.830 tdw
Containerkapazität:	1.015 TEU
Geschwindigkeit:	17,3 kn

Im gesamten Berichtsjahr befand sich das MS »HANSA WISMAR« in einer Beschäftigung bei der israelischen Linienreederei ZISS, die nach mehrfacher Verlängerung im April 2012 endete. Der Charterer setzte das Schiff in der Karibik zwischen Jamaika und Venezuela ein. Im Anschluss trat das Schiff in eine Beschäftigung bei X-Press Container Line, Panama, die bis Anfang September 2012 andauert. Für X-Press läuft das Schiff verschiedene Häfen in Mittelamerika an. Aufgrund einer Kesselreparatur sowie einer Crewerkrankung fielen im Berichtsjahr fünf Off-hire-Tage an.

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) i.H.v. insgesamt 1,59 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

Im August 2012 wurde auf der Gesellschafterversammlung der Beschluss gefasst, das Schiff zu verkaufen.

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				
bis Prospektende 2005	Tage	4.440	4.521	
ab 2006	Tage	0	2.103	
Gesamt	**Tage**	**4.440**	**6.624**	**2.184**
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2005	TEUR	40.369	34.007	
ab 2006	TEUR	0	12.806	
Gesamt	**TEUR**	**40.369**	**46.813**	**6.444**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2005	TEUR	17.157	16.166	
ab 2006	TEUR	0	2.357	
Gesamt	**TEUR**	**17.157**	**18.523**	**1.366**
Ausschüttungen [3]				
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				
per 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**-156**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit Mai 2005				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-112,16	-116,14	
zu versteuernde Gewinne		85,90	8,86	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	63.003
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-4.788
Ausschüttungen	EUR	93.000
Kapitalüberschuss	**EUR**	**46.215**

[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 ALCINA«

SUEZMAX-ROHÖLTRANKER

Bauwerft:	Daewoo Heavy Industries Ltd., Südkorea
Werftablieferung:	05.01.2001
Übernahme:	12.06.2006
Länge:	274 m
Breite:	48 m
Tiefgang:	16,2 m
Tragfähigkeit:	160.183 tdw
Geschwindigkeit:	15 kn

Im gesamten Berichtsjahr fuhr der Suezmaxtanker »HS ALCINA« im Blue Fin Pool der amerikanischen Heidmar Inc. Der Poolvertrag ist auf unbestimmt Zeit geschlossen. Im Rahmen der Poolbeschäftigung war das Schiff weltweit im Einsatz. Zuletzt wurde der Tanker zwischen Westafrika und Australien eingesetzt. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr 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				
bis Ende 2010	Tage	1.635	1.631	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	365	
Gesamt	**Tage**	**1.990**	**1.996**	**6**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	40.766	42.602	
Berichtsjahr 2011	TEUR	8.803	4.244	
Gesamt	**TEUR**	**49.569**	**46.846**	**-2.723**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	22.687	24.890	
Berichtsjahr 2011	TEUR	4.957	1.274	
Gesamt	**TEUR**	**27.644**	**26.164**	**-1.480**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	8.004	4.161	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.932	0	
Gesamt	**TEUR**	**9.936**	**4.161**	**-5.775**
	Prozent	36,00	15,00	-21,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**1.849**	**1.459**	**-390**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**3.309**	**0**	**-3.309**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**29.802**	**25.469**	**4.333**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
zu versteuernde Gewinne		1,43	1,43	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-634
Ausschüttungen	EUR			15.000
Kapitalbindung	**EUR**			**-88.634**

[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., Südkorea
Werftablieferung:	24.07.2007
Länge:	246,8 m
Breite:	32,2 m
Tiefgang:	10,75 m
Tragfähigkeit:	44.985 tdw
Containerkapazität:	3.586 TEU
Geschwindigkeit:	23,6 kn

Seit der Übernahme durch die Gesellschaft im September 2008 fuhr das MS »HS BACH« in einer vierjährigen Charter bei der französischen Linienreederei CMA CGM, die noch eine Dauer bis maximal Dezember 2012 hat. Seit Ende 2010 wurde das Schiff im Liniendienst zwischen der südamerikanischen Ostküste und Nordeuropa eingesetzt. Nach Rücklieferung des Schiffes erfolgte die erste Klassedockung. 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 2010	Tage	842	822*	
Berichtsjahr 2011	Tage	360	365	
Gesamt	**Tage**	**1.202**	**1.187**	**-15**
* Übernahme um 28 Tage verzögert				
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	13.713	13.523	
Berichtsjahr 2011	TEUR	5.863	6.008	
Gesamt	**TEUR**	**19.576**	**19.531**	**-45**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	7.614	7.359	
Berichtsjahr 2011	TEUR	3.303	3.524	
Gesamt	**TEUR**	**10.917**	**10.883**	**-34**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	3.108	2.484	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.554	1.035	
Gesamt	**TEUR**	**4.662**	**3.519**	**-1.143**
	Prozent	21,00	17,00	-4,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**1.339**	**1.006**	**-333**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**2.429**	**2.429**	**0**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**26.713**	**24.874**	**1.839**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
zu versteuernde Gewinne		0,69	0,72	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-321
Ausschüttungen	EUR			17.000
Kapitalbindung	**EUR**			**-86.321**

[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, Ulsan, Südkorea
Werftablieferung:	13.12.2002
Übernahme:	11.02.2005
Länge:	280,2 m
Breite:	32,2 m
Tiefgang:	12 m
Tragfähigkeit:	57.600 tdw
Containerkapazität:	4.389 TEU
Geschwindigkeit:	24,5 kn

Das MS »HS BEETHOVEN« beendete im September des Berichtsjahres eine knapp zehnmonatige Beschäftigung bei Hapag-Lloyd, die das Schiff im Fahrtgebiet zwischen Nordeuropa und Südamerika einsetzte. Nach der Rücklieferung befand sich das Schiff 26 Tage in Warteposition bevor es im Oktober 2011 einen voraussichtlich bis zu zwölf Monate andauernden Dienst bei der Schweizer Reederei MSC antrat. Für MSC fährt das Schiff im Liniendienst zwischen Nordeuropa und dem Mittelmeer. Im Anschluss an die MSC-Charter wird planmäßig die Zehn-Jahres-Klassedockung des Schiffes erfolgen. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr 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 2010	Tage	2.130	1.996*	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	365	
Gesamt	**Tage**	**2.485**	**2.361**	**-124**
* Werftablieferung um 22 Tage verzögert				
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	41.133	32.963	
Berichtsjahr 2011	TEUR	6.884	4.126	
Gesamt	**TEUR**	**48.017**	**37.089**	**-10.928**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	22.814	14.410	
Berichtsjahr 2011	TEUR	3.755	1.593	
Gesamt	**TEUR**	**26.569**	**16.003**	**-10.566**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	10.765	6.325	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.794	0	
Gesamt	**TEUR**	**12.559**	**6.325**	**-6.234**
	Prozent	57,70	28,75	-28,95
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**616**	**63**	**-553**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**2.322**	**2.320**	**-2**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**16.246**	**16.840**	**-594**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
zu versteuernde Gewinne		1,72	1,67	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-741
Ausschüttungen	EUR			28.750
Kapitalbindung	**EUR**			**-74.991**

[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., Südkorea
Werftablieferung:	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 fuhr das MS »HS BERLIOZ« in einer ca. vierjährigen Charter bei der Reederei COSCO Container Lines Co. Ltd., die Ende April Mai 2012 endete. Nach der Rücklieferung erfolgte die erste Klassedockung des Schiffes. Im Anschluss trat das Schiff Mitte Mai 2012 eine ca. zwölfmonatige Charter bei Hapag-Lloyd an. Im Berichtsjahr pendelte das Schiff zwischen China und der Westküste Südamerikas und wechselte im März 2012 in das Fahrtgebiet Fernost-Neuseeland. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr 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.

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				
bis Ende 2010	Tage	1.027	1.023*	
Berichtsjahr 2011	Tage	360	365	
Gesamt	**Tage**	**1.387**	**1.388**	**1**
* Übernahme um 14 Tage verzögert				
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	17.770	16.399	
Berichtsjahr 2011	TEUR	6.229	5.922	
Gesamt	**TEUR**	**23.999**	**22.321**	**-1.678**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	9.409	9.007	
Berichtsjahr 2011	TEUR	3.415	3.451	
Gesamt	**TEUR**	**12.824**	**12.458**	**-366**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	4.341	1.447	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.447	0	
Gesamt	**TEUR**	**5.788**	**1.447**	**-4.341**
	Prozent	28,00	7,00	-21,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**807**	**177**	**-630**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**2.456**	**2.456**	**0**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**25.801**	**24.832**	**969**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
zu versteuernde Gewinne		0,86	0,86	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-377
Ausschüttungen	EUR			7.000
Kapitalbindung	**EUR**			**-96.377**

[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., Südkorea
Werftablieferung:	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 fuhr das MS »HS BIZET« in einer ca. vierjährigen Charter bei der chinesischen Reederei COSCO Container Lines, die Anfang April 2012 endete. Bis zur Rücklieferung lief das Schiff Häfen in Fernost, Südost-Asien und an der Ostküste Südamerikas an. Im Anschluss wurde das Schiff in eine ca. zwölfmonatige Charter an die französische Reederei CMA CGM übergeben. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr 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 2010	Tage	842	824*	
Berichtsjahr 2011	Tage	360	365	
Gesamt	**Tage**	**1.202**	**1.189**	**-13**
* Übernahme um 28 Tage verzögert				
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	13.713	13.664	
Berichtsjahr 2011	TEUR	5.863	6.003	
Gesamt	**TEUR**	**19.576**	**19.667**	**91**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	7.614	7.578	
Berichtsjahr 2011	TEUR	3.303	3.271	
Gesamt	**TEUR**	**10.917**	**10.849**	**-68**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	3.108	2.484	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.554	1.035	
Gesamt	**TEUR**	**4.662**	**3.519**	**-1.143**
	Prozent	21,00	17,00	-4,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**1.341**	**791**	**-550**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**2.428**	**2.428**	**0**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**26.716**	**24.616**	**2.100**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
zu versteuernde Gewinne		0,69	0,72	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-321
Ausschüttungen	EUR			17.000
Kapitalbindung	**EUR**			**-86.321**

[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 CARIBE«

WKN: HATR09

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Ulsan, Südkorea
Werftablieferung:	25.04.2002
Länge:	280,2 m
Breite:	32,2 m
Tiefgang:	12 m
Tragfähigkeit:	57.600 tdw
Containerkapazität:	4.389 TEU
Geschwindigkeit:	24,5 kn

Wie das Schwesterschiff MS »HS COLON« befand sich auch das MS »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. Bis Mitte des Berichtsjahres wurde das Schiff zwischen Panama und Concepción an der Westküste Südamerikas eingesetzt und wechselte dann in einen Pendeldienst zwischen Südostasien und der Westküste Mittelamerikas. Die in 2011 angefallenen rd. drei Off-hire-Tage resultierten aus einer umfangreichen Reparatur am Stevenrohr.

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%.

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				
bis Ende 2010	Tage	3.100	3.160	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	362	
Gesamt	**Tage**	**3.455**	**3.522**	**67**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	75.203	78.942	
Berichtsjahr 2011	TEUR	8.988	6.267	
Gesamt	**TEUR**	**84.191**	**85.209**	**1.018**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	42.665	57.050	
Berichtsjahr 2011	TEUR	5.629	4.063	
Gesamt	**TEUR**	**48.294**	**61.113**	**12.819**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	21.924	23.690	
Berichtsjahr 2011	TEUR	3.132	2.632	
Gesamt	**TEUR**	**25.056**	**26.322**	**1.266**
	Prozent	96,00	100,00	4,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**452**	**576**	**124**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**2.159**	**1.000**	**-1.159**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**9.711**	**2.850**	**6.861**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-46,75	-39,07	
zu versteuernde Gewinne		9,13	29,21	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	19.993
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-13.213
Ausschüttungen	EUR	100.000
Kapitalüberschuss	**EUR**	**3.780**

[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 CARMEN«

WKN: HATR0W

AFRAMAX-ROHÖLTRANKER

Bauwerft:	Hyundai Samho Heavy Industries, Südkorea
Werftablieferung:	August.2003
Übernahme:	29.08.2006
Länge:	250 m
Breite:	44 m
Tiefgang:	13,6 m
Tragfähigkeit:	112.900 tdw
Geschwindigkeit:	15 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. Im Anschluss daran wurde das Schiff an den Sigma Tankers Inc. Pool übergeben. Die Mitgliedschaft ist auf unbestimmte Zeit geschlossen Das Hauptfahrtgebiet der »HS CARMEN« lag bis zum August 2011 an der Westküste Amerikas. Im Rahmen der Poolmitgliedschaft verkehrt der Tanker aktuell zwischen Südkorea, Japan, den USA und Mexiko. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr 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 2010	Tage	1.560	1.561*	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	365	
Gesamt	**Tage**	**1.915**	**1.926**	**11**
* Übernahme um 7 Tage verzögert				
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	27.563	27.981	
Berichtsjahr 2011	TEUR	6.272	5.126	
Gesamt	**TEUR**	**33.835**	**33.107**	**-728**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	14.456	14.486	
Berichtsjahr 2011	TEUR	3.403	2.414	
Gesamt	**TEUR**	**17.859**	**16.900**	**-959**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	6.290	5.700	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.480	0	
Gesamt	**TEUR**	**7.770**	**5.700**	**-2.070**
	Prozent	42,00	30,00	-12,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**1.061**	**932**	**-129**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**2.360**	**2.360**	**0**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**21.200**	**19.210**	**1.990**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
zu versteuernde Gewinne		1,71	1,66	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-737
Ausschüttungen	EUR			30.000
Kapitalbindung	**EUR**			**-73.737**

[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), Polen
Werftablieferung:	05.03.2004
Übernahme:	17.05.2004
Länge:	207 m
Breite:	32,24 m
Tiefgang:	11,5 m
Tragfähigkeit:	35.600 tdw
Containerkapazität:	2.672 TEU
Geschwindigkeit:	21,5 kn

Im Oktober 2011 beendete das MS »HS CHALLENGER« eine ca. 13-monatige Charter bei dem arabischen Feederdienst Simatech, der das Schiff zwischen Südost-Asien und dem Indischen Ozean einsetzte. Im Anschluss wurde eine Beschäftigung mit Pacific International Line (PIL), Singapur, vereinbart, die das Schiff zunächst für drei Monate beschäftigte. Nach einer zweimonatigen Wartezeit trat das Schiff im März 2012 eine neue, maximal zwölfmonatige Charter bei PIL an und verkehrt zwischen Fernost, Singapur, Süd- und Westafrika. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei, durch den Chartererwechsel kam es in Jahr 2011 jedoch zu rd. neun Wartetagen.

Die »HS CHALLENGER« fährt 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 2011 aus 14 Schiffen. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004.

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 2010	Tage	2.455	2.398*	
Berichtsjahr 2011	Tage	360	365	
Gesamt	**Tage**	**2.815**	**2.763**	**-52**
* Übernahme um 72 Tage verzögert				
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	37.534	32.897	
Berichtsjahr 2011	TEUR	5.007	2.962	
Gesamt	**TEUR**	**42.541**	**35.859**	**-6.682**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	20.692	18.626	
Berichtsjahr 2011	TEUR	2.724	855	
Gesamt	**TEUR**	**23.416**	**19.481**	**-3.935**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	9.660	7.500	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.400	0	
Gesamt	**TEUR**	**11.060**	**7.500**	**-3.560**
	Prozent	79,00	53,00	-26,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**1.009**	**1.247**	**238**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**1.643**	**1.500**	**-143**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**10.269**	**7.900**	**2.369**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
zu versteuernde Gewinne		1,70	1,64	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-731
Ausschüttungen	EUR			53.000
Kapitalbindung	**EUR**			**-50.731**

[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 COLON«

WKN: HATR1A

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Ulsan, Südkorea
Werftablieferung:	28.12.2001
Länge:	280,2 m
Breite:	32,2 m
Tiefgang:	12 m
Tragfähigkeit:	57.600 tdw
Containerkapazität:	4.389 TEU
Geschwindigkeit:	24,5 kn

Wie das Schwesterschiff MS »HS CARIBE« befand sich auch das MS »HS COLON« während des gesamten Berichtsjahres in einer Zeitcharter bei der dänischen A.P Möller/Maersk-Gruppe. Die für fünf Jahre geschlossene Charter wurde im Februar 2011 um weitere zwei Jahre verlängert. Das Schiff verkehrte im Berichtsjahr zwischen Nordeuropa und dem Indischen Ozean. Seit dem Jahresbeginn 2012 wird das Schiff zwischen Asien, Alaska und der Westküste der USA eingesetzt. Der Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei. Die zwölf Off-hire-Tage resultierten aus der Klassedockung des Schiffes, die im Dezember 2011 in Dubai erfolgte.

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. -20,95%.

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 2010	Tage	3.215	3.267	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	353	
Gesamt	**Tage**	**3.570**	**3.620**	**50**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	77.298	82.804	
Berichtsjahr 2011	TEUR	9.013	4.642	
Gesamt	**TEUR**	**86.311**	**87.446**	**1.135**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	44.811	58.343	
Berichtsjahr 2011	TEUR	5.807	1.555	
Gesamt	**TEUR**	**50.618**	**59.898**	**9.280**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	23.496	25.039	
Berichtsjahr 2011	TEUR	3.168	1.056	
Gesamt	**TEUR**	**26.664**	**26.095**	**-569**
	Prozent	101,00	98,80	-2,20
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**706**	**-857**	**-1.563**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**2.160**	**2.290**	**130**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**9.171**	**3.000**	**6.171**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-50,53	-43,21	
zu versteuernde Gewinne		9,80	30,58	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuervorteile	EUR			22.109
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-13.837
Ausschüttungen	EUR			98.845
Kapitalüberschuss	**EUR**			**4.117**

[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 DISCOVERER«

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Stocznia, Gdynia (Gdynia Shipyard), Polen
Werftablieferung:	15.01.2004
Übernahme:	27.02.2004
Länge:	207 m
Breite:	32,24 m
Tiefgang:	11,5 m
Tragfähigkeit:	35.600 tdw
Containerkapazität:	2.672 TEU
Geschwindigkeit:	21,5 kn

Bis Juli 2011 fuhr das MS »HS DISCOVERER« in einer gut 13-monatigen Charter bei der chilenischen Reederei CSAV, die das Schiff im Fahrtgebiet Fernost-Westküste Nordamerikas einsetzte. Im Anschluss absolvierte das Schiff kürzere Einsätze für die Reedereien MSC, A.P. Möller/Maersk sowie Hapag Lloyd. Seit März 2012 fährt das Schiff für die französische Reederei Delmas, die das Schiff maximal bis Januar 2013 beschäftigt und auf der Fahrtroute Nordeuropa - Westafrika einsetzt. Durch die Chartererwechsel kam es im Berichtsjahr zu rd. 15 Warte- bzw. Ballasttagen. Der technische Schiffsbetrieb verlief nahezu störungsfrei.

Die »HS DISCOVERER« fährt zusammen mit dem Schwesterschiff MS »HS CHALLENGER« im C-27 Chartereinnahmepool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Dieser besteht seit August 2011 aus 14 Schiffen. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004.

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 2010	Tage	2.455	2.371	
Berichtsjahr 2011	Tage	360	365	
Gesamt	**Tage**	**2.815**	**2.736**	**-79**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	37.534	34.120	
Berichtsjahr 2011	TEUR	5.007	2.821	
Gesamt	**TEUR**	**42.541**	**36.941**	**-5.600**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	20.692	19.860	
Berichtsjahr 2011	TEUR	2.724	592	
Gesamt	**TEUR**	**23.416**	**20.452**	**-2.964**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	9.660	7.217	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.400	0	
Gesamt	**TEUR**	**11.060**	**7.217**	**-3.843**
	Prozent	79,00	51,00	-28,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**1.009**	**2.274**	**1.265**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**1.643**	**400**	**-1.243**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**10.269**	**7.010**	**3.259**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
zu versteuernde Gewinne		1,70	1,69	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-754
Ausschüttungen	EUR			51.000
Kapitalbindung	**EUR**			**-52.754**

[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-ROHÖLTRANKER

Bauwerft:	Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Südkorea
Werftablieferung:	28.08.1998
Übernahme	11.06.2007
Länge:	244 m
Breite:	42 m
Tiefgang:	14,9 m
Tragfähigkeit:	106.000 tdw
Geschwindigkeit:	14 kn

Seit August 2010 ist der MT »HS ELEKTRA« Mitglied im AFRAmax-International-Pool. In diesem fährt es mit über 40 Schiffen der AFRAmax-Klasse, u.a. auch dem MT »HS TOSCA«. Der Poolvertrag ist auf unbestimmte Zeit geschlossen. Im Rahmen der Poolmitgliedschaft verkehrt das Schiff hauptsächlich zwischen dem Mittelmeer, dem Golf von Mexiko und Südamerika. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei.

Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher nicht stattgefunden.

Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise seit 2009/2010 haben die Gesellschafter in 2012 zur Sicherstellung des Betriebes Ausschüttungen i.H.v. 1,89 Mio. EUR zurückgeführt.

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 2010	Tage	1.264	1.097*	
Berichtsjahr 2011	Tage	360	365	
Gesamt	**Tage**	**1.624**	**1.462**	**-162**
* Übernahme um 2 Tage verzögert				
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	25.995	20.459	
Berichtsjahr 2011	TEUR	7.454	2.386	
Gesamt	**TEUR**	**33.449**	**22.845**	**-10.604**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	13.036	8.570	
Berichtsjahr 2011	TEUR	4.385	-552	
Gesamt	**TEUR**	**17.421**	**8.018**	**-9.403**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	5.670	1.895	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.890	0	
Gesamt	**TEUR**	**7.560**	**1.895**	**-5.665**
	Prozent	28,00	7,00	-21,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**2.086**	**257**	**-1.829**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**2.480**	**2.480**	**0**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**18.960**	**18.960**	**0**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
zu versteuernde Gewinne		0,98	0,98	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-432
Ausschüttungen	EUR			7.000
Kapitalbindung	**EUR**			**-96.432**

[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, Ulsan, Südkorea
Werftablieferung:	25.11.2004
Länge:	294,1 m
Breite:	32,2 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 seit 2009 bestehenden und mehrfach verlängerten Charter bei der Schweizer Reederei MSC, die spätestens Ende Dezember 2012 endet. MSC setzte das Schiff im Liniendienst zwischen dem Mittelmeer und dem Golf von Mexiko ein. Bis auf einen Off-hire-Tag verlief der technische Schiffsbetrieb störungsfrei.

Seit Juli 2009 fährt das MS »HS HUMBOLDT« im C-49 Chartereinnahmepool 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	18.300	
Fremdkapital	TEUR	30.273	30.273	
Gesamtinvestitionsvolumen	**TEUR**	**48.273**	**48.573**	**300**
Einsatztage				
bis Ende 2010	Tage	2.225	2.217*	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	364	
Gesamt	**Tage**	**2.580**	**2.581**	**1**
* Werftablieferung um 39 Tage verzögert				
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	44.479	33.908	
Berichtsjahr 2011	TEUR	7.612	2.566	
Gesamt	**TEUR**	**52.091**	**36.474**	**-15.617**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	22.022	16.435	
Berichtsjahr 2011	TEUR	4.264	-262	
Gesamt	**TEUR**	**26.286**	**16.173**	**-10.113**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	9.360	5.673	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.800	0	
Gesamt	**TEUR**	**11.160**	**5.673**	**-5.487**
	Prozent	62,00	31,00	-31,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**315**	**-750**	**-1.065**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**2.378**	**1.930**	**-448**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**16.654**	**18.140***	**-1.486**
* inkl. Betriebsmittelkredit				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
zu versteuernde Gewinne		2,10	2,22	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-984
Ausschüttungen	EUR			31.000
Kapitalbindung	**EUR**			**-72.984**

[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 LIVINGSTONE«

WKN: HATR1B

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Ulsan, Südkorea
Werftablieferung:	23.09.2004
Länge:	294,1 m
Breite:	32,2 m
Tiefgang:	12 m
Tragfähigkeit:	66.700 tdw
Containerkapazität:	4.994 TEU
Geschwindigkeit:	24,4 kn

Bis August des Berichtsjahr fuhr das MS »HS LIVINGSTONE« in einer Zweijahrescharter bei der Schweizer Reederei MSC. Nach einer 51-tägigen Wartezeit wurde das Schiff erneut von MSC beschäftigt. Diese Charter endet voraussichtlich im Oktober 2012. Für MSC bediente das Schiff das Fahrtgebiet Nordeuropa-Mittelmeer und wechselte im Oktober 2011 auf eine Route zwischen Südeuropa und der Ostküste der USA. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr 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 2010	Tage	2.325	2.280*	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	365	
Gesamt	**Tage**	**2.680**	**2.645**	**-35**
* Werftablieferung um 76 Tage verzögert				
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	46.603	34.819	
Berichtsjahr 2011	TEUR	7.612	2.625	
Gesamt	**TEUR**	**54.215**	**37.444**	**-16.771**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	23.546	17.135	
Berichtsjahr 2011	TEUR	4.319	-216	
Gesamt	**TEUR**	**27.865**	**16.919**	**-10.946**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	10.260	6.290	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.980	0	
Gesamt	**TEUR**	**12.240**	**6.290**	**-5.950**
	Prozent	68,00	34,00	-34,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**263**	**1**	**-262**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**2.378**	**380**	**-1.998**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**16.060**	**19.640***	**-3.580**
* inkl. Betriebsmittelkredit				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-42,71	-3,78	
zu versteuernde Gewinne		1,73	12,17	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuervorteile	EUR			1.936
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-5.465
Ausschüttungen	EUR			34.000
Kapitalbindung	**EUR**			**-72.529**

[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 MEDEA«

WKN: HATR1R

AFRAMAX-ROHÖLTRANKER

Bauwerft:	Hyundai Samho Heavy Industries, Südkorea
Werftablieferung:	Juni 2003
Übernahme:	03.07 2006
Länge:	250 m
Breite:	44 m
Tiefgang:	13,6 m
Tragfähigkeit:	112.90 tdw
Geschwindigkeit:	15 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 bei der Schweizer URSA Shipping SARL wurde das Schiff im August 2011 Mitglied im Sigma Tankers Inc. Pool. Die Poolmitgliedschaft ist auf unbestimmte Zeit geschlossen. Im Berichtsjahr wurde das Schiff überwiegend zwischen Südostasien und dem Roten Meer eingesetzt. Seit der Anlieferung in den Sigma Pool bedient das Schiff auch die europäischen Häfen Triest und Rotterdam. Aufgrund einer Reparatur an der Hauptmaschine sowie zur Behebung eines Schlechtwetterschadens kam es im Jahr 2011 zu rd. sieben Off-hire-Tagen.

Eine steuerliche Betriebsprüfung hat noch nicht stattgefunden.

Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise seit 2009/2010 haben die Gesellschafter in 2012 zur Sicherstellung des Betriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) i.H.v. 2,09 Mio. USD zur Verfügung gestellt.

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				
bis Ende 2010	Tage	1.630	1.618*	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	358	
Gesamt	**Tage**	**1.985**	**1.976**	**-9**
* Übernahme um 19 Tage verzögert				
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TUSD	37.440	39.104	
Berichtsjahr 2011	TUSD	8.154	5.486	
Gesamt	**TUSD**	**45.594**	**44.590**	**-1.004**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TUSD	19.801	19.195	
Berichtsjahr 2011	TUSD	4.448	1.475	
Gesamt	**TUSD**	**24.249**	**20.670**	**-3.579**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TUSD	8.712	7.896	
Berichtsjahr 2011	TUSD	1.936	0	
Gesamt	**TUSD**	**10.648**	**7.896**	**-2.752**
	Prozent	44,00	32,00	-12,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TUSD**	**1.437**	**666**	**-771**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**2.360**	**1.770**	**-590**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**20.610**	**19.650**	**960**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
zu versteuernde Gewinne		1,76	1,57	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	USD			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	USD			-694
Ausschüttungen	USD			32.000
Kapitalbindung	**USD**			**-71.694**

[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 MOZART«

WKN: HATR1C

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Ulsan, Südkorea
Werftablieferung:	07.10.2002
Übernahme:	17.11.2004
Länge:	280 m
Breite:	32,2 m
Tiefgang:	13 m
Tragfähigkeit:	57.600 tdw
Containerkapazität:	4.389 TEU
Geschwindigkeit:	24,5 kn

Im gesamten Berichtsjahr fuhr das MS »HS MOZART« in einer für zwei Jahre geschlossenen Charter bei Hapag-Lloyd. Die deutsche Linienreederei setzte das Schiff zwischen Nordeuropa und Südamerika ein. Nach Charterende und Rücklieferung des Schiffes Ende Januar 2012 befand sich das Schiff marktbedingt für zwei Monate in Warteposition. Anfang April 2012 trat das Schiff eine für ca. zwölf Monate geschlossene Beschäftigung bei der Schweizer Reederei MSC an. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei. Die nächste Klassedockung ist für 2012 geplant.

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				
bis Ende 2010	Tage	2.170	2.208	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	365	
Gesamt	**Tage**	**2.525**	**2.573**	**48**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	39.350	34.954	
Berichtsjahr 2011	TEUR	6.599	4.189	
Gesamt	**TEUR**	**45.949**	**39.143**	**-6.806**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	21.528	16.228	
Berichtsjahr 2011	TEUR	3.782	1.463	
Gesamt	**TEUR**	**25.310**	**17.691**	**-7.619**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	10.080	6.048	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.680	0	
Gesamt	**TEUR**	**11.760**	**6.048**	**-5.712**
	Prozent	56,00	28,00	-28,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**764**	**-34**	**-798**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**2.320**	**2.320**	**0**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**16.254**	**17.560***	**-1.306**
* inkl. Betriebsmittelkredit				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
zu versteuernde Gewinne		1,81	1,76	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-780
Ausschüttungen	EUR			28.000
Kapitalbindung	**EUR**			**-75.780**

[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., Südkorea
Werftablieferung:	04.07.2006
Übernahme	25.06.2007
Länge:	212,8 m
Breite:	32,24 m
Tiefgang:	10 m
Tragfähigkeit:	38.250 tdw
Containerkapazität:	2.794 TEU
Geschwindigkeit:	23 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. Im Juli 2011 erfolgte in Shanghai die erste Klassedockung des Schiffes. Aufgrund dessen kam es im Berichtsjahr zu rd. acht Off-hire-Tagen. Ansonsten verlief der technische Schiffsbetrieb störungsfrei.

Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher 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				
bis Ende 2010	Tage	1.265	1.286	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	357	
Gesamt	**Tage**	**1.620**	**1.643**	**23**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	20.753	17.896	
Berichtsjahr 2011	TEUR	5.824	4.911	
Gesamt	**TEUR**	**26.577**	**22.807**	**-3.770**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	10.467	8.391	
Berichtsjahr 2011	TEUR	2.478	2.229	
Gesamt	**TEUR**	**12.945**	**10.620**	**-2.325**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	3.414	1.143	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.138	0	
Gesamt	**TEUR**	**4.552**	**1.143**	**-3.409**
	Prozent	28,00	7,00	-21,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**672**	**821**	**149**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**2.358**	**2.356**	**-2**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**22.979**	**20.572**	**2.407**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
zu versteuernde Gewinne		0,86	0,86	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-382
Ausschüttungen	EUR			7.000
Kapitalbindung	**EUR**			**-96.382**

[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., Südkorea
Werftablieferung:	04.05.2006
Übernahme	25.06.2007
Länge:	212,8 m
Breite:	32,24 m
Tiefgang:	10 m
Tragfähigkeit:	38.250 tdw
Containerkapazität:	2.794 TEU
Geschwindigkeit:	23 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. Im Juni 2011 erfolgte in Shanghai die erste Klassedockung des Schiffes. Aufgrund dessen kam es im Berichtsjahr zu rd. elf Off-hire-Tagen. Ansonsten 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				
bis Ende 2010	Tage	1.265	1.284	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	354	
Gesamt	**Tage**	**1.620**	**1.638**	**18**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	20.754	17.839	
Berichtsjahr 2011	TEUR	5.824	4.827	
Gesamt	**TEUR**	**26.578**	**22.666**	**-3.912**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	10.468	8.246	
Berichtsjahr 2011	TEUR	2.478	1.826	
Gesamt	**TEUR**	**12.946**	**10.072**	**-2.874**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	3.414	1.138	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.138	0	
Gesamt	**TEUR**	**4.552**	**1.138**	**-3.414**
	Prozent	28,00	7,00	-21,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**672**	**388**	**-284**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**2.356**	**2.356**	**0**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**22.979**	**20.726**	**2.253**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
zu versteuernde Gewinne		0,86	0,86	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-382
Ausschüttungen	EUR			7.000
Kapitalbindung	**EUR**			**-96.382**

[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., Südkorea
Werftablieferung:	02.04.2007
Übernahme	29.02.2008
Länge:	212,8 m
Breite:	32,24 m
Tiefgang:	10 m
Tragfähigkeit:	38.250 tdw
Containerkapazität:	2.794 TEU
Geschwindigkeit:	23 kn

Bis März des Berichtsjahres 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 das Schiff im Mittelamerikadienst einsetzte. Seit seiner Rücklieferung im August 2012 befindet sich das Schiff marktbedingt in Warteposition. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher noch nicht stattgefunden.

Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise seit 2009/2010 haben die Gesellschafter in 2012 zur Sicherstellung des Betriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) i.H.v. 4,28 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

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				
bis Ende 2010	Tage	1.027	1.037*	
Berichtsjahr 2011	Tage	360	365	
Gesamt	**Tage**	**1.387**	**1.402**	**15**
* Übernahme am 29.02.2008				
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	14.785	5.972	
Berichtsjahr 2011	TEUR	5.353	3.181	
Gesamt	**TEUR**	**20.138**	**9.153**	**-10.985**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	7.763	-866	
Berichtsjahr 2011	TEUR	2.959	579	
Gesamt	**TEUR**	**10.722**	**-287**	**-11.009**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	4.272	1.285	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.495	0	
Gesamt	**TEUR**	**5.767**	**1.285**	**-4.482**
	Prozent	27,00	6,00	-21,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**350**	**152**	**-198**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**1.850**	**0**	**-1.850**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**19.425**	**22.872***	**-3.447**
*zzgl. internes Darlehen i.H.v. 4,12 Mio. EUR				

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-248
Ausschüttungen	EUR	6.000
Kapitalbindung	**EUR**	**-97.248**

[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 TOSCA«

WKN: HATR1B

AFRAMAX-ROHÖLTANKER

Bauwerft:	Samsung Heavy Industries, Südkorea
Werftablieferung:	27.10.2004
Länge:	250 m
Breite:	43,8 m
Tiefgang:	13,6 m
Tragfähigkeit:	115.000 tdw
Geschwindigkeit:	15 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 43 moderne Doppelhüllentanker. Die Mitgliedschaft ist auf unbestimmte Zeit geschlossen. 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 in 2011 hauptsächlich zwischen der Ost- und Südküste der Vereinigten Staaten, Texas und der Nordküste Südamerikas eingesetzt. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr 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				
bis Ende 2010	Tage	2.202	2.228	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	365	
Gesamt	**Tage**	**2.557**	**2.593**	**36**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	42.759	51.823	
Berichtsjahr 2011	TEUR	6.795	3.243	
Gesamt	**TEUR**	**49.554**	**55.066**	**5.512**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	23.208	35.276	
Berichtsjahr 2011	TEUR	3.746	846	
Gesamt	**TEUR**	**26.954**	**36.122**	**9.168**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	11.232	11.376	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.872	0	
Gesamt	**TEUR**	**13.104**	**11.376**	**-1.728**
	Prozent	56,00	48,00	-8,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**828**	**1.255**	**427**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**2.357**	**590**	**-1.767**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**17.090**	**11.604**	**5.486**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
zu versteuernde Gewinne		1,80	1,80	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-798
Ausschüttungen	EUR			48.000
Kapitalbindung	**EUR**			**-55.798**

[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 »LÜTJENBURG«

WKN: HATR1D

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Gdynia Shipyard S.A., Gdynia, Polen
Werftablieferung:	21.08.1995
Länge:	239 m
Breite:	32,26 m
Tiefgang:	12,4 m
Tragfähigkeit:	45.550 tdw
Containerkapazität:	3.534 TEU
Geschwindigkeit:	23,5 kn

Im Mai des Berichtsjahres endete eine für sechs Jahre geschlossene Charter des MS »LÜTJENBURG« bei der zur dänischen A.P. Möller/Maersk-Gruppe gehörenden Reederei P&O Nedlloyd. Im Anschluss erfolgten zwei neue, je zweimonatige Beschäftigungen bei Möller/Maersk. Seit der Rücklieferung im Oktober 2011 befindet sich das Schiff markbedingt in Warteposition. Da das Schiff bereits zwischen den Maersk-Chartern vier Wochen ohne Beschäftigung war, fielen im Berichtsjahr insgesamt 114 Warte- bzw. Ballasttage an. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

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 Unterschiedsbetrag 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				
bis Prospektende 2007	Tage	4.515	4.436	
ab 2008	Tage	0	1.459	
Gesamt	**Tage**	**4.515**	**5.895**	**1.380**
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2007	TEUR	89.400	93.443	
ab 2008	TEUR	0	20.883	
Gesamt	**TEUR**	**89.400**	**114.326**	**24.926**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2007	TEUR	43.231	62.604	
ab 2008	TEUR	0	11.735	
Gesamt	**TEUR**	**43.231**	**74.339**	**31.108**
Ausschüttungen [3]				
bis Prospektende 2007	TEUR	17.965	32.260	
ab 2008	TEUR	0	9.740	
Gesamt	**TEUR**	**17.965**	**42.000**	**24.035**
	Prozent	96,00	215,60	119,60
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**1.185**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit April 2003				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-122,81	-108,39	
zu versteuernde Gewinne		113,38	6,36	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	58.280
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-3.153
Ausschüttungen	EUR	215.600
Kapitalüberschuss	**EUR**	**165.727**

[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 »MASTER«

WKN: HATR1E

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

Von Mitte Januar des Berichtsjahres bis Ende März 2012 befand sich das MS »MASTER« in einer Beschäftigung bei der taiwanesischen Reederei Evergreen. Für den Charterer bediente das Schiff verschiedene Häfen in Fernost. Im Anschluss erfolgte innerhalb von gut drei Wochen die Klassedockung. Nach zehntägiger Wartezeit trat das Schiff einen Dienst bei der französischen Reederei Delmas an, die das Schiff zwischen Fernost und Afrika einsetzte und bis Ende September 2012 beschäftigt. Die marktbedingt beschäftigungslose Zeit belief sich in 2011 auf ca. 13 Warte- bzw. Ballasttage. Der technische Schiffsbetrieb verlief bis auf wenige Offhire-Stunden 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	730	
Gesamt	**Tage**	**4.360**	**5.094**	**734**
* Werftablieferung um 70 Tage verzögert				
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2009	TEUR	60.269	59.941	
ab 2010	TEUR	0	3.569	
Gesamt	**TEUR**	**60.269**	**63.510**	**3.241**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2009	TEUR	26.259	30.619	
ab 2010	TEUR	0	-184	
Gesamt	**TEUR**	**26.259**	**30.435**	**4.176**
Ausschüttungen [3]				
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 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**-364**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit April 2008				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-111,18	-128,85	
zu versteuernde Gewinne		80,95	3,19	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	73.413
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.259
Ausschüttungen	EUR	64.000
Kapitalüberschuss	**EUR**	**31.154**

[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 »MENTOR«

WKN: HATR1F

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Stocznia, Gdynia (Gdynia Shipyard), 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 bis Ende Januar des Berichtsjahres in einer für insgesamt acht Jahre geschlossenen Zeitcharter bei der chinesischen Linienreederei China Shipping Container Lines (CSCL). Nach einer kurzen Wartezeit trat das Schiff eine bis Mai 2011 vereinbarte Beschäftigung bei CMA CGM an. Im direkten Anschluss erfolgte die Anlieferung in eine Charter bei Grand China Shipping, die Mitte Januar 2012 endete. Nach gut zweimonatiger Wartezeit trat das Schiff einen maximal zwölfmonatigen Dienst bei der französischen Reederei Delmas an. Im Berichtsjahr wurde das Schiff zwischen Fernost und Nordamerika eingesetzt. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei.

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) i.H.v. insgesamt 4,2 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

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				
bis Ende 2010	Tage	2.925	2.894*	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	365	
Gesamt	**Tage**	**3.280**	**3.259**	**-21**
* Werftablieferung um 76 Tage verzögert				
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	46.486	32.071	
Berichtsjahr 2011	TEUR	6.145	3.924	
Gesamt	**TEUR**	**52.631**	**35.995**	**-16.636**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	25.645	13.715	
Berichtsjahr 2011	TEUR	3.863	1.823	
Gesamt	**TEUR**	**29.508**	**15.538**	**-13.970**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	12.119	5.907	
Berichtsjahr 2011	TEUR	2.020	0	
Gesamt	**TEUR**	**14.139**	**5.907**	**-8.232**
	Prozent	91,00	38,00	-53,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**364**	**1.499**	**1.135**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**1.536**	**2.688**	**1.152**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**7.676**	**9.652***	**-1.976**
* inkl. Keilkredit				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-54,41	-61,85	
zu versteuernde Gewinne		8,24	19,40	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuervorteile	EUR			31.645
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-8.728
Ausschüttungen	EUR			38.000
Kapitalbindung	**EUR**			**-42.083**

[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 »MERKUR BAY«

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Stocznia, Gdynia (Gdynia Shipyard), Polen
Werftablieferung:	15.07.2002
Übernahme:	10.01.2005
Länge:	207,95 m
Breite:	32,24 m
Tiefgang:	11,5 m
Tragfähigkeit:	35.770 tdw
Containerkapazität:	2.672 TEU
Geschwindigkeit:	23 kn

Im Juli des Berichtsjahres beendete das MS »MERKUR BAY« einen ca. elfmonatigen Einsatz bei der chilenischen Reederei CSAV, die das Schiff zwischen Asien, Südamerika und Westafrika einsetzte. Nach Rücklieferung befand sich das Schiff marktbedingt 26 Tage in Warteposition bevor es Anfang August 2011 für ca. acht Monate an die Reederei A.P. Möller/Maersk übergeben wurde. Im Mai 2012 absolvierte die »MERKUR BAY« die zweite Klassedockung in China. Nach kurzer Wartezeit hat das Schiff aktuell eine bis zu sechs Monate andauernde Beschäftigung bei Nile Dutch Africa Lines. Der technische Schiffsbetrieb verlief bis auf wenige Offhire-Stunden störungsfrei.

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 14 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 2010	Tage	2.141	2.170	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	365	
Gesamt	**Tage**	**2.496**	**2.535**	**39**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	31.841	27.479	
Berichtsjahr 2011	TEUR	4.927	2.755	
Gesamt	**TEUR**	**36.768**	**30.234**	**-6.534**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	17.858	12.942	
Berichtsjahr 2011	TEUR	2.609	546	
Gesamt	**TEUR**	**20.467**	**13.488**	**-6.979**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	7.872	5.312	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.312	0	
Gesamt	**TEUR**	**9.184**	**5.312**	**-3.872**
	Prozent	56,00	32,00	-24,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**1.556**	**-307**	**-1.863**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**1.696**	**968**	**-728**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**11.878**	**12.302**	**-424**
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
zu versteuernde Gewinne		1,27	1,28	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-567
Ausschüttungen	EUR			32.000
Kapitalbindung	**EUR**			**-71.567**

[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 »MERKUR BEACH«

WKN: HATR1G

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Szczecin, Polen
Werftablieferung:	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

Bis April des Berichtsjahres befand sich das MS »MERKUR BEACH« in einer seit Juli 2006 bestehenden Zeitcharter bei der französischen Linienreederei CMA CGM. Nach der Rücklieferung des Schiffes erfolgte die dritte Klassedockung. Von Mai bis Dezember 2011 stand das Schiff in Diensten der dänischen Reederei A.P. Möller/Maersk und lief im Rahmen dessen Häfen im Nahen Osten und in Russland an. Seit Ende März 2012 fährt das Schiff in einer für maximal sieben Monate geschlossenen Charter bei der chilenischen Reederei CCNI und verkehrt zwischen dem Mittelmeer und der Westküste Mittel-/Südamerikas. Im Berichtsjahr fielen insgesamt 65 Warte- bzw. durch die Dockung bedingte Off-hire-Tage an. 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 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) i.H.v. insgesamt 2,35 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

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**
Einsatztage				
bis Prospektende 2008	Tage	4.645	4.615*	
ab 2009	Tage	0	1.069	
Gesamt	**Tage**	**4.645**	**5.684**	**1.039**
*Werftablieferung um 49 Tage verzögert				
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2008	TEUR	58.184	47.882	
ab 2009	TEUR	0	4.937	
Gesamt	**TEUR**	**58.184**	**52.819**	**-5.365**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2008	TEUR	27.732	18.797	
ab 2009	TEUR	0	-1.220	
Gesamt	**TEUR**	**27.732**	**17.577**	**-10.155**
Ausschüttungen [3]				
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 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**734**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit Februar 2008				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-120,31	-132,24	
zu versteuernde Gewinne		99,64	0,62	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-117.500*
Steuervorteile	EUR	70.801
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-284
Ausschüttungen	EUR	39.500
Kapitalbindung	**EUR**	**-7.483**

* inkl. 1. Kapitalerhöhung (12,5%) aus dem Jahr 2000

[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 »MERKUR BRIDGE«

WKN: HATR1H

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Szczecin, Polen
Werftablieferung:	09.02.1996
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 bis März des Berichtsjahres in einer knapp 15-monatigen Charter bei United Arab Shipping Company (UASC). Im direkten Anschluss erfolgten mehrere kürzere Einsätze bei unterschiedlichen Reedereien, zuletzt bei der japanischen Reederei Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (MOL), die das Schiff maximal noch bis Oktober 2012 beschäftigt. Während das Schiff im Berichtsjahr ausschließlich zu Rundreisen innerhalb des Persischen Golfs eingesetzt wurde, verkehrt es für MOL in einem neu eröffneten Liniendienst zwischen Singapur und Yangon (Myanmar). Aufgrund der Charterwechsel kam es in 2011 zu insgesamt 42 Wartetagen. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei.

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) i.H.v. 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	2.117	
Gesamt	**Tage**	**4.440**	**6.633**	**2.193**
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2005	TEUR	44.346	33.432	
ab 2006	TEUR	0	13.752	
Gesamt	**TEUR**	**44.346**	**47.184**	**2.838**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2005	TEUR	19.495	11.667	
ab 2006	TEUR	0	4.097	
Gesamt	**TEUR**	**19.495**	**15.764**	**-3.731**
Ausschüttungen [3]				
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 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**1.029**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit März 2009				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-121,32	-112,96	
zu versteuernde Gewinne		106,50	1,83	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	61.345
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-885
Ausschüttungen	EUR	51.000
Kapitalüberschuss	**EUR**	**6.460**

[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 »PRIMUS«

WKN: HATR1K

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

Bis April des Berichtsjahres fuhr das MS »PRIMUS« in einer Beschäftigung bei der koreanischen Reederei Hanjin Shipping, die das Schiff überwiegend im Fahrtgebiet Mittelmeer-Westküste Afrikas einsetzte. Nach Beendigung der insgesamt ca. 27-monatigen Charter trat das unter deutscher Flagge fahrende Schiff für zwölf Monate in einen Dienst bei der portugiesischen Reederei Lin Lines Incorporation, die sich auf Dienste von Portugal/Spanien nach Angola und São Tomé im Golf von Guinea spezialisiert hat. Im Anschluss erfolgte innerhalb von gut zwei Wochen die Klassedockung. Seit Ende Mai 2012 steht das Schiff für voraussichtlich zwölf Monate in Diensten der französischen Reederei Delmas, die das Schiff zwischen der Westküste Afrikas und dem Mittelmeer einsetzt. Bevor das Schiff diese Beschäftigung aufnahm, stand es marktbedingt 25 Tage in Warteposition. Aufgrund des Chartererwechsel kam es in 2011 zu zwei Wartetagen. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

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				
bis Prospektende 2008	Tage	4.290	4.178*	
ab 2009	Tage	0	1.063	
Gesamt	**Tage**	**4.290**	**5.241**	**951**
* Werftablieferung um 121 Tage verzögert				
Nettochartererlöse [1]				
bis Prospektende 2008	TEUR	59.205	58.660	
ab 2009	TEUR	0	6.535	
Gesamt	**TEUR**	**59.205**	**65.195**	**5.990**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Prospektende 2008	TEUR	25.641	29.025	
ab 2009	TEUR	0	1.053	
Gesamt	**TEUR**	**25.641**	**30.078**	**4.437**
Ausschüttungen [3]				
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				
per 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**954**	
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Stand Schiffshypothek				
schuldenfrei seit August 2007				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-115,49	-131,24	
zu versteuernde Gewinne		81,69	3,31	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	74.776
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.302
Ausschüttungen	EUR	60.000
Kapitalüberschuss	**EUR**	**28.474**

[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 »RISSEN«

WKN: HATR1P

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska S.A., Szczecin, Polen
Werftablieferung:	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

Im gesamten Berichtsjahr befand sich das MS »RISSEN« in Diensten der Reederei Pacific International Line (PIL), Singapur, die das Schiff bis Mai 2012 beschäftigte. In diesem Dienst wurden verschiedene Häfen in Fernost angelaufen. Im Anschluss lieferte das Schiff in eine ca. viermonatige Charter bei Sea Consortium Pte Ltd. (Seacon), Singapur, an. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr 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 2007. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 40,69%.

Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise seit 2009/2010 haben die Gesellschafter in 2012 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei soll zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) in zwei Raten (2012 und 2013) i.H.v. insgesamt 2,9 Mio. EUR zur Verfügung gestellt werden.

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				
bis Ende 2010	Tage	4.077	4.155	
Berichtsjahr 2011	Tage	355	365	
Gesamt	**Tage**	**4.432**	**4.520**	**88**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	51.312	45.536	
Berichtsjahr 2011	TEUR	4.984	1.826	
Gesamt	**TEUR**	**56.296**	**47.362**	**-8.934**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	25.023	24.272	
Berichtsjahr 2011	TEUR	2.811	-76	
Gesamt	**TEUR**	**27.834**	**24.196**	**-3.638**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	10.106	9.547	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.491	0	
Gesamt	**TEUR**	**11.597**	**9.547**	**-2.050**
	Prozent	70,00	56,00	-14,00
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**44**	**-135**	**-179**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**1.420**	**0**	**-1.420**
Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	**TUSD**	**315**	**2.570***	**-2.255**
* inkl. Kontokorrentkredit				
Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme [4]				
ausgleichsfähige Verluste		-104,98	-97,27	
zu versteuernde Gewinne		65,63	0,90	
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2011 [5]				
Kapitaleinsatz	EUR			-105.000
Steuervorteile	EUR			52.386
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-408
Ausschüttungen	EUR			55.910
Kapitalüberschuss	**EUR**			**2.888**

[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

LEISTUNGSBILANZ 2011

Zusammenfassung der Daten der öffentlich platzierten Fonds

Wirtschaftliche Entwicklung EUR-Schiffsfonds (mit Prospekt-Daten)

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	620.726	624.088	
Fremdkapital	TEUR	809.020	809.020	
Gesamtinvestitionsvolumen	**TEUR**	**1.429.747**	**1.433.108**	**3.361**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	1.430.287	1.291.330	
Berichtsjahr 2011	TEUR	212.498	122.123	
Gesamt	**TEUR**	**1.642.785**	**1.413.453**	**-229.332**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	752.993	692.909	
Berichtsjahr 2011	TEUR	118.529	36.223	
Gesamt	**TEUR**	**871.522**	**729.132**	**-142.390**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	343.635	247.982	
Berichtsjahr 2011	TEUR	59.541	7.486	
Gesamt	**TEUR**	**403.176**	**255.468**	**-147.708**
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**20.788**	**20.490**	**-347**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**65.914**	**49.400**	**-16.514**
Hypothekenstand				
per 31.12.2011	**TUSD**	**423.182**	**397.198**	**25.984**

Wirtschaftliche Entwicklung USD-Schiffsfonds (»HS MEDEA«)

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	24.200	24.670	
Fremdkapital	TEUR	33.000	33.000	
Gesamtinvestitionsvolumen	**TEUR**	**57.200**	**57.670**	**470**
Nettochartererlöse [1]				
bis Ende 2010	TEUR	37.440	39.104	
Berichtsjahr 2011	TEUR	8.154	5.486	
Gesamt	**TEUR**	**45.594**	**44.590**	**-1.004**
Betriebsüberschuss [2]				
bis Ende 2010	TEUR	19.801	19.195	
Berichtsjahr 2011	TEUR	4.448	1.475	
Gesamt	**TEUR**	**24.249**	**20.670**	**-3.579**
Ausschüttungen [3]				
bis Ende 2010	TEUR	8.712	7.896	
Berichtsjahr 2011	TEUR	1.936	0	
Gesamt	**TEUR**	**10.648**	**7.896**	**-2.752**
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**1.284**	**268**	**-1.016**
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**2.360**	**2.360**	**0**
Hypothekenstand				
per 31.12.2011	**TUSD**	**20.610**	**19.650**	**960**

[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	490.844	500.168	
Fremdkapital	TEUR	490.513	490.513	
Gesamtinvestitionsvolumen	**TEUR**	**981.357**	**990.681**	**9.324**
Nettochartererlöse [2)]				
bis Ende 2010	TEUR	1.804.285	1.649.124	
Berichtsjahr 2011	TEUR	0	341.532	
Gesamt	**TEUR**	**1.804.285**	**1.990.656**	**186.371**
Betriebsüberschuss [3)]				
bis Ende 2010	TEUR	894.486	874.641	
Berichtsjahr 2011	TEUR	0	105.656	
Gesamt	**TEUR**	**894.486**	**980.297**	**85.811**
Ausschüttungen [4)]				
bis Ende 2010	TEUR	385.230	410.679	
Berichtsjahr 2011	TEUR	0	99.989	
Gesamt	**TEUR**	**385.230**	**510.668**	**125.438**
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**n.a.**	**15.027**	

(nach Ausschüttung + Tilung)

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	485.413	234.695	
Leasingsonderzahlungen	TEUR	35.823	39.933	
Fremdkapital	TEUR	402.016	401.644	
Gesamtinvestitionsvolumen	**TEUR**	**923.252**	**676.272**	**-246.980**
Ausschüttungen [1)]				
bis Ende 2010	TEUR	3.870	2.563	
Berichtsjahr 2011	TEUR	7.532	9.501	
Gesamt	**TEUR**	**11.402**	**12.064 [2)]**	**662**
Liquidität				
per 31.12.2011	**TEUR**	**4.135**	**9.010**	**4.875**
Jahrestilgung				
2011	**TUSD**	**15.620**	**15.222**	**-398**
Hypothekenstand				
per 31.12.2011	**TUSD**	**385.537**	**385.774**	**-237**

1) Bezogen auf das Kommanditkapital
2) Zeitanteilig je nach Beitritts- und Einzahlungsdatum, Auszahlung für SKY CLOUD III im Dezember 2012

Schiffsverkäufe

in alphabetischer Reihenfolge

Darstellung der Gesamtabrechnung

aller inzwischen vollständig abgewickelten bzw. in Liquidation befindlichen Fondsgesellschaften in alphabetischer Reihenfolge
(siehe auch Seite 17)

MS »BRAVE EAGLE«	118
MS »FINE EAGLE«	119
MS »HANSA AMERICA«	119
MS »HANSA ASIA«	119
MS »HANSA AUSTRALIA«	120
MS »HANSA CARRIER«	120
MS »HANSA CLIPPER«	120
MT »HANSA CONSTANCE«	121
MS »HANSA DANZIG«	121
MS »HANSA EUROPE«	121
MS »HANSA HAMBURG«	122
MS »HANSA OSLO«	122
MS »HANSA STETTIN«	122
MS »HARMONY«	123
MS »JOHN M«	123
MS »LUDWIGSBURG«	123
MS »MARCON«	124
MS »MERKUR DELTA«	124
MS »MERKUR SEA«	124
MS »NOBLE EAGLE«	125
MS »NORDBURG«	125
MS »SAN MARTIN«	125
MS »SANTA CATARINA«	126
MS »SANTA CLARA«	126
MS »TRIUMPH«	126
MS »TROPHY«	127
MS »VILLE DE MARS«	127
MS »VILLE DE SATURNE«	127
MS »WESTERN GALLANTRY«	128
TMS »EMSGAS«	128
TMS »LEDAGAS«	128

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:	18.04.1986
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 13 Jahren

[1] Ohne den Veräußerungsfreibetrag gem. § 16 (4) EStG ergibt sich eine Rendite von 11.25%

Schiffsverkäufe

in alphabetischer Reihenfolge

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	229.721
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 1997

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)		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)[1]		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%

Schiffsverkäufe

in alphabetischer Reihenfolge

MS »HANSA HAMBURG«

verkauft 2011

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Szczezin, Polen
Werftablieferung:	30.12.1992
Laufzeit der Beteiligung:	19 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	– 105.000
2.	Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	175.084
3.	Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-5.376
4.	Steuern Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a Abs. 4 EStG)	EUR	-23.645
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	146.063
6.	Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	41.063
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		6,08% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Prospektgemäß 12,8% bei einer Laufzeit von 12 Jahren
Es handelt sich um vorläufige Zahlen, die sich insbesondere vor dem Hintergrund steuerlicher Wertberichtigungen noch ändern können

MS »HANSA OSLO«

verkauft 2011

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Szczezin, Polen
Werftablieferung:	20.12.1991
Laufzeit der Beteiligung:	20 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	105.000
2.	Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	167.040
3.	Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-15.411
4.	Steuern Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a Abs. 4 EStG)	EUR	-23.110
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	128.518
6.	Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	23.518
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		3,97% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Prospektgemäß 16,5% bei einer Laufzeit von 12 Jahren
Es handelt sich um vorläufige Zahlen, die sich insbesondere vor dem Hintergrund steuerlicher Wertberichtigungen noch ändern können

MS »HANSA STETTIN«

verkauft 2011

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Szczezin, Polen
Werftablieferung:	28.09.1992
Laufzeit der Beteiligung:	19 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	105.000
2.	Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	152.739
3.	Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-3.455
4.	Steuern Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a Abs. 4 EStG)	EUR	-22.643
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	126.642
6.	Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	21.642
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)		4,08% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Prospektgemäß 12,2% bei einer Laufzeit von 12 Jahren
Es handelt sich um vorläufige Zahlen, die sich insbesondere vor dem Hintergrund steuerlicher Wertberichtigungen noch ändern können.

MS »HARMONY«

verkauft 2010

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hyundai Heavy Industries, 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

* Prospektgemäß 15,8% bei einer Laufzeit von 14 Jahren

MS »JOHN M«

verkauft 1997

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Lindenau, Kiel
Werftablieferung:	29.12.1983
Laufzeit der Beteiligung:	14 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	– 105.000
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 Prospekt 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 1994-1997)	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)		12,17% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Prospektgemäß 15,1% bei einer Laufzeit von 14 Jahren

[1] Ohne den Veräußerungsfreibetrag gem. § 16 (4) EStG ergibt sich eine Rendite von 8,44%

Schiffsverkäufe

in alphabetischer Reihenfolge

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, Szczezin, Polen
Werftablieferung:	15.11.1995
Laufzeit der Beteiligung:	11 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	– 105.000
2.	Steuerminderung Ausschüttung/Veräußerungserlös	EUR	280.666
3.	Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG in 1994-1997)	EUR	– 470
4.	Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG)	EUR	– 51.808
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	228.388
6.	Nettovermögenszuwachs	EUR	110.888
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)[1)]		11,8% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Prospektgemäß 13,5% bei einer Laufzeit von 14 Jahren
Es handelt sich um vorläufige Zahlen, die sich insbesondere vor dem Hintergrund steuerlicher Wertberichtigungen noch ändern können.

MS »MERKUR SEA«

verkauft 2002

VOLLCONTAINERSCHIFF

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 (§§ 16, 34 EStG)	EUR	– 48.888
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	232.232
6.	Nettovermögenszuwachs	EUR	118.482
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)[1)]		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.	Steuerminderung 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	– 13.885
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	13.885
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, A. Warskiego, Szczezin, Polen
Werftablieferung:	Juli 1985
Übernahme:	05.12.1991
Laufzeit der Beteiligung:	13 Jahre

1.	Gesamteinzahlung	EUR	– 105.000
2.	Steuerminderung 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:	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 (§ 34c, Abs. 4 EStG)	EUR	– 46.436
4.	Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	– 48.888
5.	Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	232.232
6.	Nettovermögenszuwachs	EUR	118.482
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)[1)]		20,3% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen

Schiffsverkäufe

in alphabetischer Reihenfolge

MS »SANTA CATARINA«

verkauft 1994

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Flender Werft AG
Werftablieferung:	10.01.1986
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 (VORLÄUFIG)	EUR	70.705
7.	Rendite nach Steuern* (Methode interner Zinsfuß)[1)]		40% 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

Foto: Schwesterschiff

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hyundai Heavy Industries, Ulsan, Südkorea
Werftablieferung:	26.02.1994
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 13,5% 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 2002

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Schichau Seebeck Werft AG
Werftablieferung:	19.05.1988
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)[1)]		25,09% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen.

MS »VILLE DE SATURNE«

verkauft 2002

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Bremer Vulkan AG
Werftablieferung:	20.03.1987
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)[1)]		40,64% p.a.

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen

Schiffsverkäufe

in alphabetischer Reihenfolge

MS »WESTERN GALLANTRY«

verkauft 1998

VOLLCONTAINERSCHIFF

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 (VORLÄUFIG)	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

Glossar

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

BRZ Bruttoraumzahl – Raummaß eines Schiffes

Cash flow Liquidität

Charter siehe Zeitcharter

Feederschiff engl. „to feed“ – füttern. Kleinere Schiffe, welche großen Schiffen Ladung zuführen bzw. regional verteilen.

FEU Fourty foot Equivalent Unit – Standardtransportbehälter von 40 Fuß Länge

Geared/gearless Schiffe mit (geared) bzw. ohne (gearless) Ladegeschirr (Kräne)

Klassifikationsgesellschaft Überwachungsorganisation auf dem Gebiet der Schiffs- und Meerestechnik (z.B. Germanischer Lloyd, Deutschland, oder Det Norske Veritas, Norwegen)

IWF Internationaler Währungsfonds

Klasse, Klasselauf, Klassezeichen 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 (Klasseerneuerung) durch geführt werden

KN Knoten – die Geschwindigkeit eines Schiffes in Seemeilen pro Stunde

Ladegeschirr Kräne

MS Motorschiff

MT Motortanker

NRZ Nettoraumzahl

OECD Organization for Economic Cooperation and Development (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung)

Off-hire Zustand der Beschäftigungslosigkeit des Schiffes, z.B. wegen technischer Mängel, das Schiff erhält für diese Zeit keine Chartererlöse

P & I Protection & Idemnity Club – Versicherung gegen Haftpflichtschäden auf Gegenseitigkeit

Postpanamax- Containerschiffe, die aufgrund ihrer Breite (über 32,25 m) den Panamakanal nicht mehr passieren können. Die Längenbeschränkung für Schiffe, die den Panamakanal passieren dürfen beträg 294,13 m bei 12,04 m Tiefgang

Reeder Rüstet Schiffe zu gewerbsmäßiger Güter- und Personenbeförderung aus

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

sm Seemeile(n) – 1 Seemeile = 1.852 m

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

t tons, Tonnen – Maßeinheit der Masse

tdw ton(s) deadweight – Tonnen Tragfähigkeit, Zuladung oder Nutzlast einer Schiffes (Ladung, Brennstoff, Ausrüstung, Passagiere, Besatzung etc.)

TEU Twenty foot Equivalent Unit – Standardtransportbehälter von 20 Fuß Länge

TEUR Tausend Euro

TUSD Tausend US-Dollar

VLCC Very Large Crude Carrier 200–320.000 tdw

Zeitcharter Entgeltliche Überlassung eines voll ausgerüsteten Schiffes inklusive Besatzung für einen bestimmten Zeitraum

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