

**HANSA
TREUHAND**



HANSA TREUHAND in Zahlen

SCHIFFE	1983 - 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Finanzierte Schiffe, kumuliert	96	99	101	101	101	101	101
Schiffsverkäufe, kumuliert	25	27	28	28	31	34	40
Fahrende Flotte	69	70	73	73	70	67	61
Tragfähigkeit in tdw	2.538.257	2.675.624	2.697.994	2.697.994	2.648.714	2.610.224	2.452.908
davon Containerschiffe	60	60	63	63	61	58	52
Tragfähigkeit in tdw	2.266.939	2.298.312	2.214.688	2.214.688	2.059.414	2.020.924	1.863.608
Stellplatzkapazität in TEU	152.273	153.693	156.473	156.473	153.252	150.216	137.941

DAS KAPITAL (TEUR)

Investitionsvolumen, kumuliert	3.542.050	3.679.979	3.772.783	3.772.783	3.824.894 *	3.824.894 *	3.854.240 **
Eigenkapitalvolumen, kumuliert	1.645.612	1.717.022	1.762.929	1.762.929	1.815.040 *	1.815.040 *	1.844.386 **
Anzahl der Zeichnungen, kumuliert (ohne BFK)	29.421	31.245	32.113	32.113	32.113	32.113	32.113
Durchschnittliche Zeichnungssumme (in EUR) (bezogen auf das bis einschl. 2008 platzierte Eigenkapital)	55.933	54.953	54.898	54.898	54.898	54.898	54.898

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

** inkl. Rückzahlung von Ausschüttungen bzw. Kapitalerhöhungen von ca. 29 Mio. EUR aufgrund von Betriebsfortführungskonzepten

DIE ERGEBNISSE

		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Brutto Chartererlöse p.a.	(in TEUR)	420.843	385.595	362.635	285.460	223.982	213.738	158.276
	(in TUSD)	528.831 ¹⁾	528.496 ³⁾	533.364 ⁵⁾	398.160 ⁷⁾	296.933 ⁹⁾	297.523 ¹¹⁾	203.953 ¹³⁾
Betriebsüberschüsse p.a.	(in TEUR)	234.514	182.780	149.476	98.184	38.864	40.135	-14.969
	(in TUSD)	294.690 ¹⁾	250.518 ³⁾	219.850 ⁵⁾	136.947 ⁷⁾	51.522 ⁹⁾	55.868 ¹¹⁾	-19.233 ¹³⁾
Tilgungen p.a.	(in TEUR)	90.893	68.431	65.445	39.884	49.235	56.755	45.986
	(in TUSD)	119.506 ²⁾	100.491 ⁴⁾	91.302 ⁶⁾	57.309 ⁸⁾	65.748 ¹⁰⁾	73.418 ¹²⁾	60.633 ¹⁴⁾
davon Sondertilgungen	(in TEUR)	32.858	12.209	5.601	-22.161	-19.022	-12.026	-19.217
	(in TUSD)	43.202 ²⁾	17.929 ⁴⁾	7.814 ⁶⁾	-31.843 ⁸⁾	-25.402 ¹⁰⁾	-15.557 ¹²⁾	-25.338 ¹⁴⁾
Ausschüttungen an Fonds-Zeichner (ohne Verkäufe)	(in TEUR)	131.793	121.985	104.131	21.108	30.361	21.476	8.074
	(Ø in %)	12,5	11,0	9,0	1,8	2,5	1,9	0,7

PRIVATE EQUITY (TEUR)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Investitionsvolumen, kumuliert, gesamt (Berenberg Private Capital und HANSA TREUHAND FINANCE)	13.110	36.227	36.227	40.585	47.474	47.474	47.474
davon HANSA TREUHAND FINANCE	6.453	16.974	16.974	18.410	19.273	19.273	19.273
Anzahl der Zeichnungen, kumuliert, gesamt (Berenberg Private Capital und HANSA TREUHAND FINANCE)	229	624	624	743	830	830	830
davon HANSA TREUHAND FINANCE	119	343	343	381	413	413	413
Durchschnittliche Zeichnungssumme in EUR	57.250	58.056	58.056	54.623	57.198	57.198	57.198
Anzahl Zielfonds (IST)	7	16	22	24	25	26	26

FLUGZEUGE (TEUR)

	2009	2010	2011	2012
Investitionsvolumen, kumuliert	46.245	183.245	594.595	682.879
Eigenkapitalvolumen, kumuliert	20.171	77.763	214.352	234.695
Anzahl der Zeichnungen, kumuliert	884	3.045	7.469	8.676
Durchschnittliche Zeichnungssumme (in EUR)	22.817	25.538	28.699	27.051
Ausschüttungen an Fonds-Zeichner (in TEUR)		2.538	7.925	17.763
(Ø in %)		7,75	7,83	7,25

Jahreskurs im Durchschnitt	EUR/USD:	1,2566 ¹⁾	1,3706 ³⁾	1,4708 ⁵⁾	1,3948 ⁷⁾	1,3257 ⁹⁾	1,3920 ¹¹⁾	1,2848 ¹³⁾
Jahresendkurs	EUR/USD:	1,3148 ²⁾	1,4685 ⁴⁾	1,3951 ⁶⁾	1,4369 ⁸⁾	1,3354 ¹⁰⁾	1,2936 ¹²⁾	1,3185 ¹⁴⁾

HANSA TREUHAND in Zahlen	2
Vorwort	5
Geschichte der HANSA TREUHAND	6
HANSA TREUHAND Holding AG	7
Flottenliste 2012	10
Geschäftsverlauf Flotte	12
Schiffsverkäufe	16
Gesamtdepot	18
Im Management befindliche Fonds	18
Schiffe ohne Soll-Daten	19
Schifffahrtsmarkt	20
Sicherheitskonzept	27
Zweitmarkt	28
Private Equity-Markt	29
Flugzeugmarkt	32
Ausblick 2013	35
Wirtschaftliche Darstellung der Fonds	36
Schiffsverkäufe	110
Glossar	122



Die Krise in der Schifffahrt hielt auch im vergangenen Jahr unvermindert an. Die zu Jahresbeginn 2012 vereinzelt aufkeimende Hoffnung auf Verbesserung erfüllte sich nicht. Neben der rückläufigen globalen Konjunktur und dem damit verbundenen Nachfragerückgang sorgten die nach wie vor bestehenden Überkapazitäten in den drei Hauptsegmenten der Schifffahrt, der Container-, Tank- und Bulkschifffahrt, für ein weiteres Absinken der Charterraten.

Die meisten Schiffe schafften es in 2012 nicht mehr, die Betriebskosten, geschweige denn den Kapitaldienst zu erwirtschaften. Die restriktivere Kreditvergabe der Banken erschwerte die Situation überdies beträchtlich. Im nunmehr fünften Jahr der Krise sehen sich viele Reedereien ernsthaft in ihrer Existenz bedroht.

Dank konservativer Kalkulation sowie beträchtlicher Voraustilgungen, die wir in Zeiten stärkerer Konjunktur für unsere Schiffe konsequent geleistet haben und aufgrund derer wir auch heute gegenüber den Banken eine gute Verhandlungsposition innehaben, konnten wir der Krise verhältnismäßig lange trotzen und als einer der wenigen Initiatoren überhaupt noch mit der Kooperation der Banken rechnen.

Nach Betriebsfortführungskonzepten mit freiwilliger Teilnahme, die im Jahr 2010 bei einigen Fonds erfolgreich umgesetzt wurden, kamen unsere Schiffonds in 2011 ohne zusätzliche finanzielle Unterstützung von Seiten der Gesellschafter aus. Angesichts des dauerhaft niedrigen Charterratenniveaus waren im vergangenen Jahr Sanierungsmaßnahmen zur Sicherung der Liquidität allerdings unumgänglich. In einigen Fällen haben sich die Gesellschafter aufgrund negativer Beschäftigungsaussichten für den Verkauf ihrer Schiffe entschieden. So haben wir in 2012 insgesamt sechs überwiegend ältere Schiffe der Flotte veräußert.

Unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Ablieferungszahlen neuer Schiffe, der erwarteten Verschrottungsquoten sowie der globalen wirtschaftlichen Konjunkturprognose ist frühestens in 2014 mit einer umfassenden Erholung der Märkte über alle Schiffsklassen zu rechnen. In den kleineren Segmenten, in denen seit geraumer Zeit kaum Neubestellungen getätigt wurden, sind auskömmliche Raten schon früher denkbar. Somit steht der Schifffahrt zwar noch eine schwierige Zeit bevor, die Stimmung in der Branche hat sich allerdings leicht aufgehellt. Im bisherigen Jahresverlauf waren auf einigen Strecken bereits steigende Transportmengen zu verzeichnen. Eine wieder regere Charteraktivität, insbesondere im Segment bis 3.500 TEU Tragfähigkeit, lässt zudem darauf schließen, dass die Marktteilnehmer allgemein mit steigenden Raten rechnen und sich längerfristig Schiffe zu günstigen Konditionen sichern wollen.



Ungeachtet der wirtschaftlichen Verwerfungen präsentiert sich der Luftverkehr weiterhin als Wachstumsmarkt. In seiner kurzen Geschichte hat der Luftverkehr bereits verschiedene gravierende Krisenzeiten erlebt und diese mit kaum verminderter Aufwärtsbewegung durchgestanden. Dies zeigt nicht nur die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Branche, sondern vor allem die Unverzichtbarkeit des Luftverkehrs für die Mobilität der Menschen in immer mehr Regionen der Welt.

Die mittlerweile aus vier Airbus A380 bestehende "Flugzeugflotte" der HANSA TREUHAND-Gruppe ist langfristig an die arabische Linie Emirates verleast und profitiert sowohl von der Prosperität des Marktes als auch der zukunftsgerichteten Geschäftsstrategie des Leasingnehmers, der sich weiterhin auf Erfolgskurs befindet – wie die kürzlich veröffentlichten Zahlen eindrucksvoll belegen.

Zwar konnten sich auch die Schwellenländer der Abschwächung der Weltwirtschaft nicht entziehen und haben zum Teil schlechtere Konjunkturdaten als in den letzten Jahren vorgelegt, im internationalen Vergleich zeigen insbesondere China und Indien aber immer noch einen dynamischen Konsum und vielversprechende Investitionschancen. Entsprechend entwickelten sich unser "Private Equity Partners 2", der im asiatischen Raum investiert, und auch der international engagierte "Private Equity Partners 1", in 2012 weiterhin positiv.

In dieser, auf der Kurzfassung (Stand Juni 2013) basierenden, Leistungsbilanz haben wir für Sie alle wesentlichen Informationen zum Geschäftsverlauf und den Ergebnissen der Beteiligungen zusammengestellt. Die Fondseinzeldarstellungen (ab S. 37) erfassen alle Entwicklungen bis September 2013.

Die Geschäftsleitung

Die 1983 gegründete HANSA TREUHAND gehört zu den erfahrenen sowie renommierten Initiatoren mit Schwerpunkt in der Schiffsbeteiligungsbranche und disponierte per Ende 2012 eine Flotte mit 61 in Dienst befindlichen fondsfinanzierten Schiffen. Darüber hinaus betreibt die Firmengruppe 15 weitere reedereieigene Schiffe. Seit Gründung hat das Unternehmen 101 Schiffe mit einem Investitionsvolumen von rd. 3,85 Mrd. EUR und einem Eigenkapitalvolumen von ca. 1,84 Mrd. EUR finanziert. Bis einschließlich 2012 wurden 40 Fonds durch Verkauf bzw. Versicherungsschaden der Schiffe erfolgreich aufgelöst. Zur Unternehmensflotte der HANSA TREUHAND-Gruppe gehören zudem vier Flugzeuge des Typs Airbus A380-800 mit einem Investitionsvolumen von rd. 680 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 Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG (L&BS), an der er seitdem mit 25% beteiligt ist. L&BS bereedert aktuell 19 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. Im April 2013 übernahm HANSA SHIPPING 13 Schiffe der Reederei Projex und bereedert somit aktuell 51 Schiffe (43 Containerschiffe, 4 Tanker sowie 4 Kreuzfahrtschiffe), 7 Containerschiffe in den Größen 4.800 TEU bis 7.000 TEU werden bis 2014 von Werften in China übernommen. Diese Schiffe wurden überwiegend bereits im Jahr 2007 bestellt. Seit dem Jahr 2000 zeichnet HANSA CHARTERING für die effiziente Befrachtung und Auslastung der HANSA SHIPPING-Flotte verantwortlich und verhandelt zudem die Schiffsankäufe und -verkäufe sowie die Neubaufträge der HANSA TREUHAND-Gruppe.

Mit dem Kauf der legendären Viermastbark »SEA CLOUD« stieg die Firmengruppe 1994 in den Kreuzfahrtbereich ein. Die Flussyacht »RIVER CLOUD« folgte 1996. Ergänzt wurde die Fünf-Sterne-Kreuzfahrtschiff-Flotte 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



"PREM CONTOR" – Firmensitz der HANSA TREUHAND-Gruppe in Hamburg, An der Alster 9

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, von der Ratingagentur Feri EuroRating Services als "Bester Initiator Flugzeuge" ausgezeichnet.

Die Leistungsbilanzen der HANSA TREUHAND erhalten regelmäßig Bestnoten. Die dokumentierten Ergebnisse und der Informationswert der Berichte wurden durch das Deutsche Finanzdienstleistungs-Informationszentrum (DFI) bereits fünf Mal in Folge mit "ausgezeichnet" bewertet.

Hermann Ebel

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

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 Neubaufträge der HANSA TREUHAND-Gruppe.



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

Vorstand

Hermann Ebel (Vorsitz), Jan Bartels, Klaus Gerken

Aktionäre

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

Aufsichtsrat

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

HRB 93592, Haftkapital: 3 Mio. EUR

Emission	Reederei	Touristik	Brokerage
 HANSA TREUHAND <small>SCHIFFSBETEILIGUNGS GMBH & CO. KG</small> HANSA TREUHAND Schiffsbeteiligungs GmbH & Co. KG GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, T. Schlüter HRA 89174 Haftkapital: 1.533.875,64 EUR	 HANSA SHIPPING <small>GMBH & CO. KG</small> HANSA SHIPPING GmbH & Co. KG GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, J. Bartels*, K. Gerken *, P. Mackeprang* HRA 93856 Haftkapital: 100.000 EUR	 SEA CLOUD CRUISES SEA CLOUD CRUISES GmbH GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, K. Gerken HRB 25803 Haftkapital: 500.000 DM	 HANSA CHARTERING <small>GMBH & CO. KG</small> HANSA CHARTERING GmbH & Co. KG GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, J. Bartels * HRA 95093 Haftkapital: 100.000 EUR
 HANSA TREUHAND <small>FINANCE GMBH & CO. KG</small> HANSA TREUHAND FINANCE GmbH & Co. KG GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, T. Schlüter HRA 101341 Haftkapital: 100.000 EUR	 UNICREWING Hamburg GmbH & Co. KG GESCHÄFTSLEITUNG P. Mackeprang, J.D. Firth, K. Gerken HRA 98383 Haftkapital: 5.000 EUR	 SEA CLOUD CRUISES SEA CLOUD CRUISES Inc. New Jersey GESCHÄFTSLEITUNG K. Gerken, A. Ringel Florida Business Corporation Center Section 607.0821 Haftkapital: 1.000 USD	 UMB UNITED MARITIME BROKERS GmbH & Co. KG GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, J. Bartels, J. Hinrichsen HRA 106123 Haftkapital: 50.000 EUR
 HANSA MARITIME CONSULT <small>GMBH & CO. KG</small> HANSA MARITIME CONSULT GmbH & Co. KG GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, T. Schlüter HRA 93264 Haftkapital: 50.000 EUR	 UNISHIPPING Ltd. LONDON GESCHÄFTSLEITUNG J.D. Firth, K. Gerken, K. Read Companies House No. 1305537 Haftkapital: 40.000 GBP	 RIVER CLOUD CRUISES RIVER CLOUD CRUISES GmbH GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, K. Gerken HRB 60383 Haftkapital: 51.000 DM	 HANSA SHIPBUILDING & ENGINEERING <small>GMBH & CO. KG</small> HANSA SHIPBUILDING & ENGINEERING GmbH & Co. KG GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, T. Schlüter HRA 91658 Haftkapital: 516.404,80 EUR
	 LEONHARDT & BLUMBERG <small>Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG</small> 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		

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

HANSA SHIPBUILDING & ENGINEERING GmbH & Co. KG

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

HANSA CHARTERING GmbH & Co. KG

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

HANSA TREUHAND FINANCE GmbH & Co. KG

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

HANSA SHIPPING GmbH & Co. KG

Als Vertragsreeder sorgt HANSA SHIPPING für die permanente Einsatzbereitschaft der HANSA TREUHAND-Flotte zu optimalen Kosten. Die Reederei übernimmt zudem die Bauaufsicht der Neuprojekte. Mit einem Team von hoch qualifizierten Technikern und Nautikern ist HANSA SHIPPING für unterschiedlichste Schiffstypen verantwortlich und verfügt deshalb über ein sehr breit gefächertes Know-how. Mit den im Bau befindlichen und zur Übernahme anstehenden Schiffen umfasst die Flotte aktuell insgesamt 51 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 19 Hochseeschiffen, die in Zusammenarbeit mit der HANSA TREUHAND entwickelt, bestellt und finanziert worden sind.

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

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





1.000 - 1.600 TEU

MS »MERKUR BRIDGE«	1.012	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 »HS LISZT«	1.338	MS »HANSA TRONDHEIM«	1.550
MS »HS PUCCINI«	1.338	MS »HANSA RIGA«	1.576
MS »HANSA AALESUND«	1.550		



1.600 - 1.800 TEU

MS »HANSA CALEDONIA«	1.645	MS »FLOTTBEK«	1.730
MS »HANSA CALYPSO«	1.645	MS »HS SCHUBERT«	1.732
MS »HANSA CASTELLA«	1.645	MS »HANSA BRANDENBURG«	1.740
MS »HANSA CENTAUR«	1.645	MS »HANSA OLDENBURG«	1.740
MS »HANSA CENTURION«	1.645	MS »HANSA NORDBURG«	1.740
MS »MERKUR BEACH«	1.728	MS »HS SMETANA«	1.740
MS »RISSSEN«	1.730		



2.000 - 2.500 TEU

MS »CHAMPION«	2.078	MS »PRIMUS«	2.078
MS »GLORY«	2.078	MS »HANSA LIBERTY«	2.478
MS »MASTER«	2.078	MS »HANSA VICTORY«	2.478



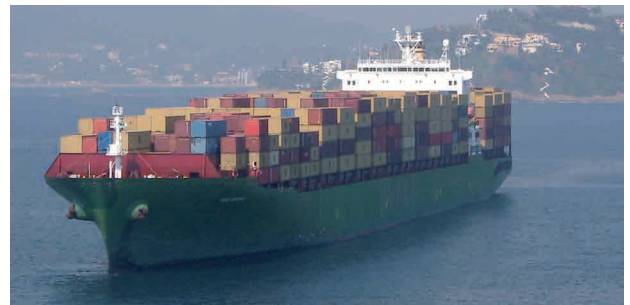
2.600 - 2.900 TEU

MS »BELLA«	2.672	MS »MERKUR BAY«	2.764
MS »BONNY«	2.672	MS »HANSA CENTURY«	2.810
MS »BRAVO«	2.672	MS »HANSA CONSTITUTION«	2.810
MS »CHIEF«	2.672	MS »HS OCEANO«	2.867
MS »MENTOR«	2.672	MS »HS ONORE«	2.867
MS »HS CHALLENGER«	2.755	MS »HS SCOTT«	2.867
MS »HS DISCOVERER«	2.755		



3.400 - 3.800 TEU

MS »HS ROSSINI«	3.421	MS »HS WAGNER«	3.534
MS »HANSA AFRICA«	3.424	MS »HS BACH«	3.768
MS »HS BRUCKNER«	3.534	MS »HS BERLIOZ«	3.768
MS »HS DEBUSSY«	3.534	MS »HS BIZET«	3.768
MS »HS HAYDN«	3.534	MS »HS CHOPIN«	3.768



4.200 - 4.800 TEU

MS »HANSA ATLANTIC«	4.322	MS »HS MOZART«	4.389
MS »HANSA PACIFIC«	4.322	MS »HS BAFFIN« ¹⁾	4.771
MS »HS BEETHOVEN«	4.389	MS »HS SHACKLETON« ¹⁾	4.771
MS »CARIBE«	4.389	MS »HS EVEREST« ¹⁾	4.771
MS »COLON«	4.389	MS »HS MARCO POLO« ¹⁾	4.771

¹⁾ Übernahme 2013

²⁾ im Bau



5.000 - 5.600 TEU

MS »HS HUMBOLDT«	4.992
MS »HS LIVINGSTONE«	4.992
MS »HS COLUMBIA«	5.551



6.500 - 7.000 TEU

MS »HS PARIS«	6.552
MS »HS LISBON« ²⁾	6.552
MS »HS MADRID« ²⁾	7.000
MS »HS ROME« ¹⁾	7.000



TANKER

MS »HS ELEKTRA«	105.994 tdw	AFRMax
MS »HS CARMEN«	113.033 tdw	AFRMax
MS »HS MEDEA«	113.033 tdw	AFRMax
MS »HS TOSCA«	115.635 tdw	AFRMax
MS »HS ALCINA«	160.183 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.

¹⁾ Übernahme 2013

²⁾ im Bau

Geschäftsverlauf

Die Marktentwicklung der Containerschifffahrt verlief in 2012 enttäuschend. Die Anfang 2012 einsetzende verhaltene Aufwärtsbewegung bei den Charraten entpuppte sich als vorwiegend saisonal bedingt und fand nach der Sommerpause 2012 keine Fortsetzung, obwohl sich das Transportvolumen in der Containerschifffahrt insgesamt positiv entwickelt. Speziell im inner-asiatischen Bereich gibt es ein deutliches Nachfrageplus. Ebenso ist eine verstärkte Nachfrage auf den Südamerika-Routen festzustellen und auch Afrika spielt eine immer größere Rolle im Warenaustausch.

Der Welthandel, die für die Schifffahrt maßgebliche Größe, wuchs in 2012 lediglich um 2,5% (2011: 6%). Der weltweite Containerumschlag nahm um 3,4% zu. Für 2013 wird nach derzeitiger Prognose von einer schwachen konjunkturellen Erholung und einem Anstieg des globalen Handels um 3,6% ausgegangen, der Anstieg des Containervolumens wird auf 6,1% geschätzt.

Dem Nachfragewachstum stand in 2012 allerdings ein über alle Größenklassen insgesamt noch höherer Zufluss an neuen Containerschiffen auf der Angebotsseite gegenüber. So bestehen weiterhin Überkapazitäten, die den Anstieg der Raten bremsen. Allerdings zeichnet sich eine langsame Belebung des Marktes ab. Die Charteraktivitäten nehmen seit dem Jahreswechsel zu und führen seit dem Ende des ersten Quartals in einzelnen Größenklassen bereits zu leicht verbesserten Raten.

Im vergangenen Jahr stand für die HANSA TREUHAND die Vermeidung längerer Aufliegezeiten und die Sicherstellung der Liquidität der Schifffahrtsgesellschaften im Vordergrund. Auf Seiten der finanzierenden Banken besteht nach wie vor nur in Einzelfällen die Bereitschaft für neues Kreditengagement in der Schiffsfinanzierung. Lediglich un-

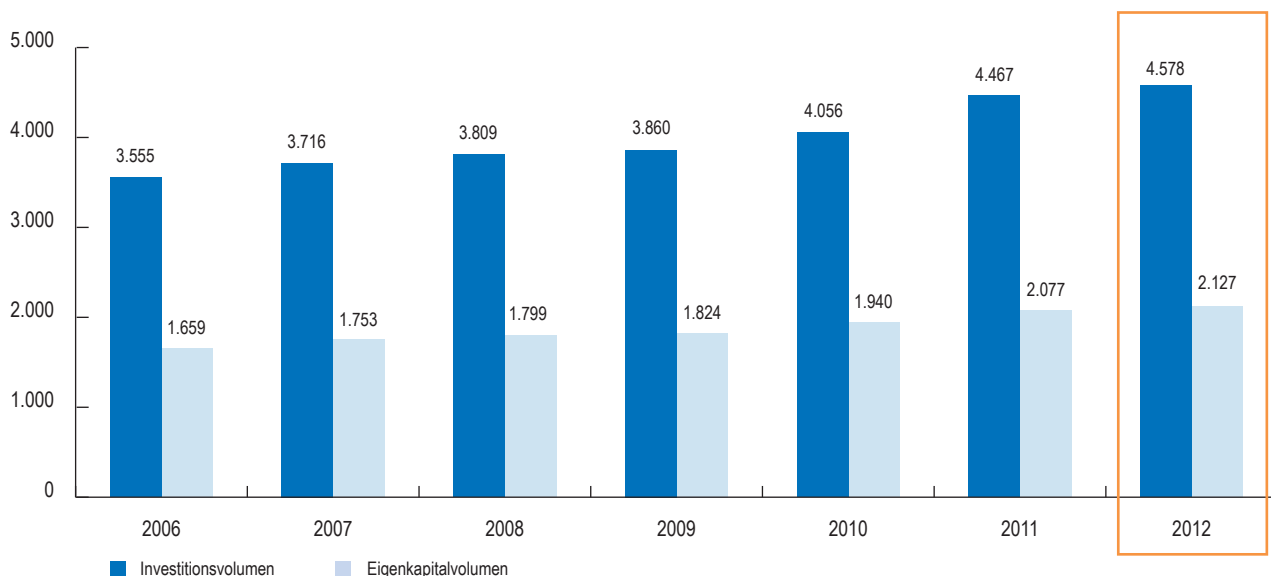
ter Einbeziehung aller Beteiligten und eines Gesamtkonzeptes zur Betriebsfortführung waren und sind die Banken bereit, sich an der Restrukturierung von Gesellschaften zu beteiligen.

In Folge der angespannten Marktsituation wurden in 2012 bei sechs Fonds der HANSA TREUHAND Betriebsfortführungskonzepte zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes beschlossen, bei 19 Schiffen mussten Ausschüttungen zurückgefordert werden. Bei sechs Schiffen entschlossen sich die Gesellschafter für den Verkauf. Dabei handelte es sich vorwiegend um kleinere und ältere Schiffe, die durch anstehende Klassedockungen bzw. Reparaturanfälligkeit sehr kostenintensiv würden und deren Chancen auf attraktive Überschüsse als gering einzustufen sind.

Die Poolergebnisse sind im Jahr 2012 gegenüber dem Vorjahr spürbar zurückgegangen. Das marktbedingt niedrigere Charratenniveau sowie ein gestiegener Anteil beschäftigungsloser Schiffe wirkten sich negativ auf den Ratendurchschnitt aus, so dass dieser in der Regel nur für die Deckung der Betriebskosten ausreichte. Allein durch Betriebsfortführungskonzepte bzw. die Rückzahlung von Ausschüttungen war auch die 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 vereinbart werden. Zum Teil wurden auch Kontokorrentkredite bzw. interne Darlehen in Anspruch genommen.

Laufende Ausschüttungen aus dem operativen Ergebnis wurden von lediglich 3 Schiffen bzw. 2 Fonds erwirtschaftet, die noch über auskömmliche, längerfristige Charterverträge verfügten. Über die Gesamtflotte entspricht dies im Durchschnitt rd. 0,7% (Vorjahr 1,9%).

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



Geschäftsentwicklung der Schiffsfonds

Emission Schiffe

Im Jahr 2012 erfolgte keine Neuemission von Schiffsbeteiligungen.

Verkäufe / Abgänge 2012

Schiffsname	TEU	Baujahr	Verkaufspreis in Mio. USD
MS »HANSA BERLIN« *	1.012	1992	8,25
MS »HANSA WISMAR«	1.015	1993	3,00
MS »HANSA CATALINA«	1.645	1997	2,80
MS »HANSA COMMODORE«	1.645	1997	3,75
MS »HANSA INDIA«	3.420	1994	5,40
MS »LÜTJENBURG«	3.540	1995	6,33

* Versicherungsschaden

Investitionen

Insgesamt hat die HANSA TREUHAND bei den Schiffsfonds bis zum Jahresende 2012 ein kumuliertes Investitionsvolumen von rd. 3,85 Mrd. EUR realisiert; dieses wurde anteilig durch Hypothekenkredite von rd. 2,01 Mrd. EUR finanziert. Im Segment Schiff schenken etwa 18.000 Anleger (mit 32.000 Einzelbeteiligungen) unserem Unternehmen das Vertrauen und investierten bisher insgesamt rd. 1,84 Mrd. EUR Eigenkapital. Die durchschnittliche Eigenkapitalquote befindet sich mit rd. 48% in etwa auf dem Stand der Vorjahre.

Chartererlöse

Die Chartererlöse erreichten einen Wert von rd. 203 Mio. USD (2011: rd. 298 Mio. USD) und verringerten sich aufgrund der schlechten Carteratensituation gegenüber dem Vorjahr um rund ein Drittel. In Euro bewertet ergeben sich Chartererlöse i.H.v. rd. 158 Mio. EUR (2011: rd. 214 Mio. EUR). Der Jahresdurchschnittskurs belief sich auf EUR/USD 1,28 (Vorjahr EUR/USD 1,39).

Betriebsüberschüsse

Aufgrund des im vierten Jahr der Krise weiterhin niedrigen Einnahmenniveaus und zum Teil längerer beschäftigungsloser Zeiten vieler Schiffe konnte über die Gesamtflotte in 2012 kein positives Betriebsergebnis erwirtschaftet werden. Insgesamt ergab sich eine Unterdeckung von rd. 19 Mio. USD (Betriebsüberschuss 2011: rd. 56 Mio. USD). In Euro betrachtet beläuft sich der Gegenwert auf rd. -15 Mio. EUR (Betriebsüberschuss 2011: rd. 40 Mio. EUR). Dieser wurde durch Kontokorrentlinien bzw. zusätzliche Gesellschaftermittel finanziert.

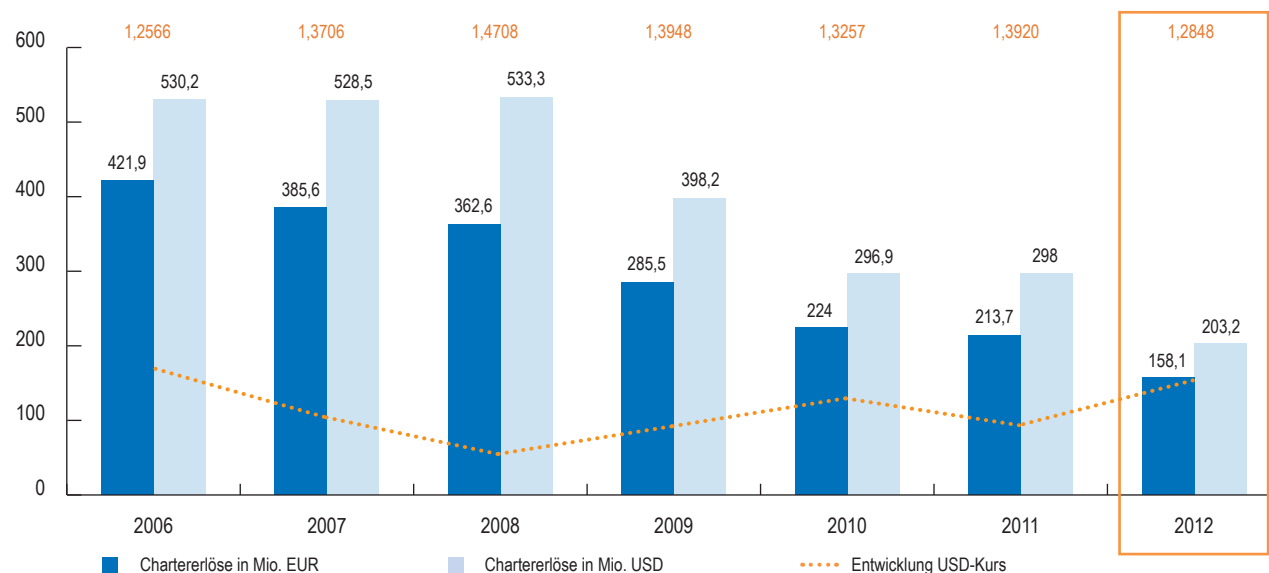
Tilgungen

Für die Flotte konnten die Plantilgungen von rd. 86 Mio. USD (rd. 65 Mio. EUR) auch im Jahr 2012 marktbedingt nicht erreicht werden. Tatsächlich wurden rd. 61 Mio. USD (rd. 46 Mio. EUR) an die Kreditinstitute geleistet. Aufgrund der in den Vorjahren durch Sondertilgungen gelegten Reserven, konnte allerdings für einen Teil der Schiffe die Jahrestilgung hiergegen verrechnet werden. Vereinzelt wurden Tilgungsstundungen mit den finanzierenden Banken vereinbart. Die Voraustilgung der Flotte ist zum Jahresende mit durchschnittlich gut einem halben Jahr auf dem Niveau des Vorjahres geblieben.

Ausschüttungen

Laufende Ausschüttungen an Gesellschafter i.H.v. rd. 8 Mio. EUR (Vorjahr rd. 21 Mio. EUR) wurden von 3 Schiffen erwirtschaftet, die schuldenfrei sind oder über längerfristige, noch gut auskömmliche "Altverträge" verfügten. Über die Gesamtflotte ergibt sich hieraus eine durchschnittliche Ausschüttung von 0,7% (Vorjahr durchschnittlich 1,9%). Prospektiert war eine durchschnittliche Auszahlung von ca. 5,5%. Durch die Tonnagesteuer bleibt diese Ausschüttung nahezu steuerfrei.

Brutto-Chartererlöse und USD-Kurs



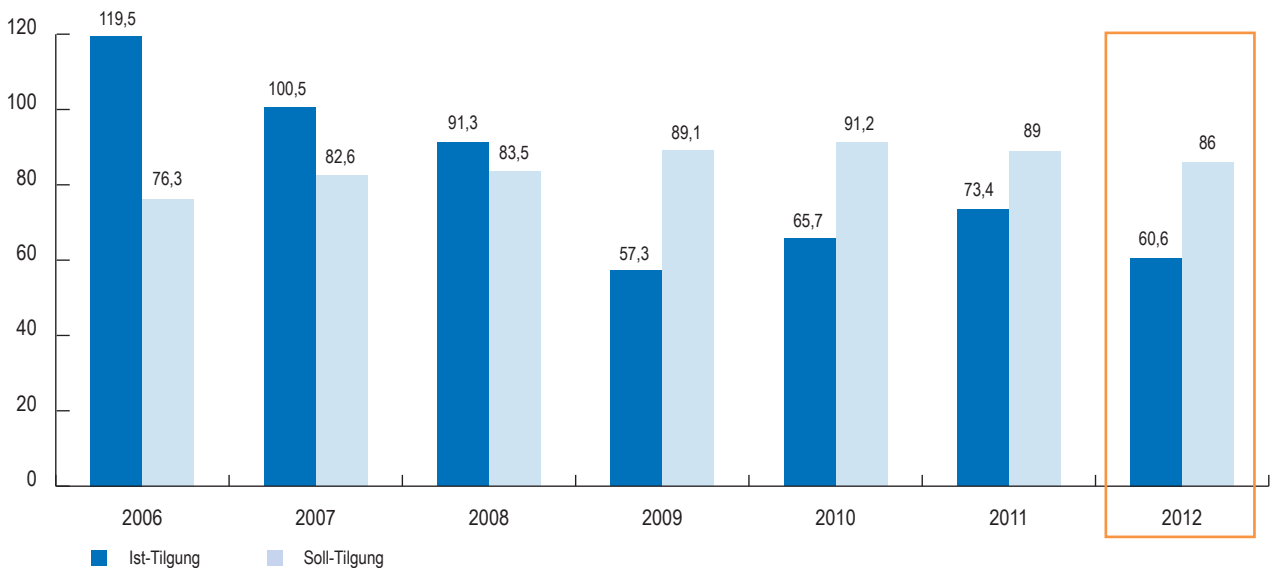
Ausblick

Nachdem die globale Wirtschaftsleistung in 2012 nach aktuellen Angaben des Internationalen Währungsfonds (IWF) nur um 3,2% stieg, werden auch für das laufende Jahr lediglich 3,3% prognostiziert. Dem Welthandel wird für 2013 eine ebenfalls nur leicht verbesserte Quote in Höhe von ca. 3,6% (2012: 2,5%) vorausgesagt, sodass von den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nur wenig belebende Impulse auf die Transportnachfrage an den Schiffahrtsmärkten ausgehen dürften.

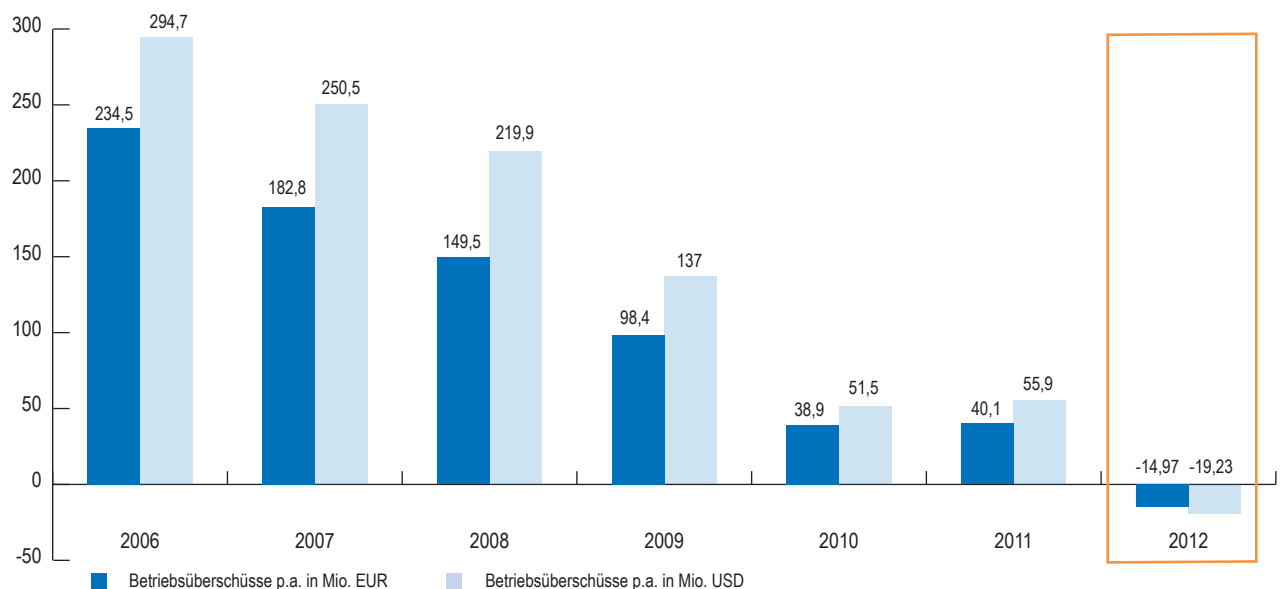
Die schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und das Ungleichgewicht von Angebot und Nachfrage haben in 2012 für eine

weitgehende Stagnation des Marktes auf sehr niedrigem Niveau geführt. Positiv ist dabei, dass die großen Linienreedereien ihren ruinösen Wettbewerb um Marktanteile, der den Fracht- und Charratenverfall insbesondere in 2011 forciert hat, beendet und durch einhelliges Verhalten wieder eine Aufwärtsbewegung der Frachtraten eingeleitet haben. Die Bestellung und der Einsatz immer größerer Schiffe, hauptsächlich im Asien-Europa-Dienst, macht die Durchsetzung höherer Raten insbesondere in diesem Fahrtgebiet jedoch schwierig und hat zudem zur Verdrängung der dort bisher eingesetzten kleineren Einheiten geführt. Dadurch hat sich das Problem der Überkapazitäten auch auf anderen Routen und in andere Schiffsklassen verschärft (Kaskadeneffekt).

Hypothekentilgung in Mio. USD



Entwicklung der Betriebsüberschüsse



Der BOX Index bewegte sich über das Jahr 2012 wenig, verlor aber von den bereits sehr niedrigen rund 58 Punkten, die zu Jahresbeginn verzeichnet wurden, über das Jahr weitere 5 Punkte und stand Ende Mai 2013 bei ca. 57 Punkten. Hinsichtlich des durchschnittlichen Charterratenniveaus, das nahe am 20-Jahres-Tief lag, war 2012 nach 2009 das zweitschlechteste Jahr seit Beginn der Containerisierung.

Die Zahl der Auflieger stieg seit Beginn 2012 von 246 Schiffen (über 500 TEU) mit 595.000 TEU auf 297 Schiffe mit 809.000 TEU bzw. 5% der Flotte. Bis Ende Juni 2013 reduzierte sich diese Zahl wieder auf 177 Schiffe mit einer Kapazität von rd. 427.000 TEU. Experten rechnen im Verlauf des Jahres allerdings mit einer erneut steigenden Zahl an Schiffen ohne Beschäftigung und gehen von einer Verdopplung der derzeitigen Aufliegerzahl gegen Jahresende aus.

Laut Clarkson Research ist das Orderbuch aufgrund der wenigen Neubaubestellungen der letzten 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 vor allem die schiffsfinanzierenden Banken bei Neubaufinanzierungen unverändert stark zurückhalten und eher bestrebt sind, ihre Kreditvolumina zurückzufahren. In Teilbereichen, wie z.B. der Größenklasse zwischen 1.600 bis 3.000 TEU, wird damit in absehbarer Zeit eine Unterversorgung von Schiffen mit dem positiven Effekt steigender Raten erwartet.

Nachdem im Laufe des Jahres 2012 bereits etwa 200 Containerschiffe mit über 350.000 TEU aus dem Markt genommen wurden, ist bisher in 2013 eine noch höhere Verschrottungsaktivität festzustellen. So sind in den ersten vier Monaten des Jahres 2013 nach Angaben des Analysehauses Alphaliner bereits 93 Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von 320.000 TEU zum Abwracken gegeben wor-

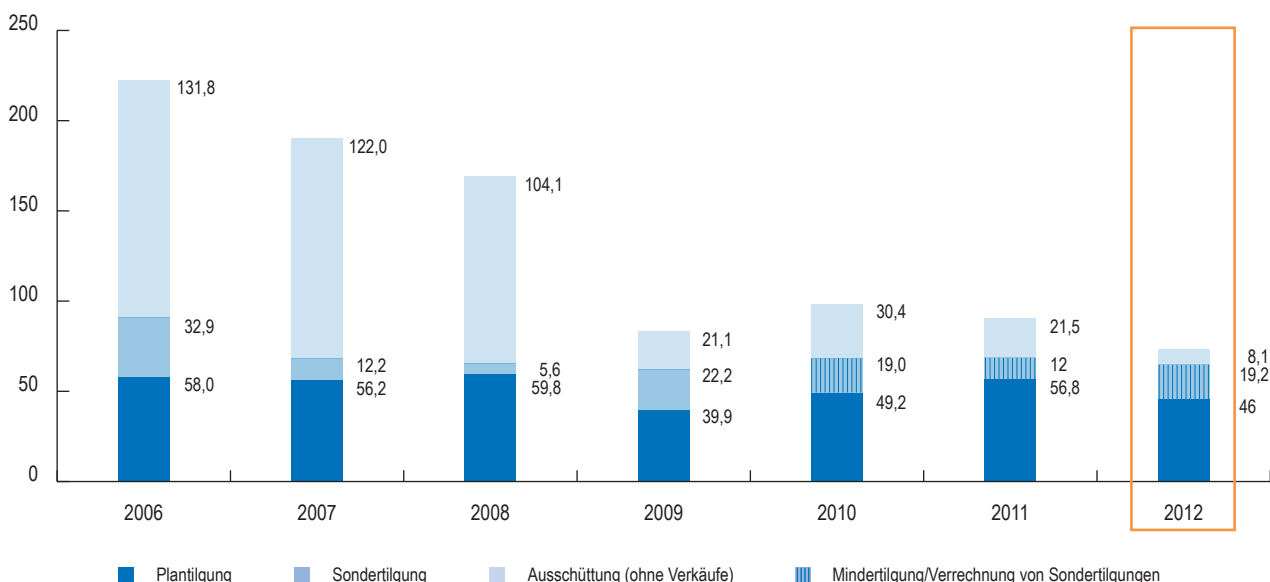
den. Aufgrund der immer noch angespannten Marktsituation rechnen die Experten damit, dass im laufenden Jahr Schiffe mit rund 450.000 TEU außer Dienst gestellt werden.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das Jahr 2013 schwierig bleiben wird. Die in den ersten Monaten des Jahres erzielbaren leicht verbesserten Charterabschlüsse sind ein Silberstreif am Horizont und ein weiterer Schritt in Richtung Krisenende, aber bei Weitem noch nicht auskömmlich. Nicht zuletzt aus diesem Grund hat die HANSA TREUHAND-Gruppe im Jahr 2013 bereits vier weitere Containerschiffe und einen Tanker veräußert. Zudem haben die Gesellschafter von bisher sieben Schiffen den Verkauf ihrer Fondsobjekte beschlossen. Aber auch der An- und Verkaufsmarkt für Containerschiffe ist problematisch. Seit Mitte 2012 ist ein Wertverlust der Schiffspreise von etwa 50% festzustellen. Dieser Preisverfall ist im Wesentlichen auf die mangelnde Bereitschaft der Banken zurückzuführen, neue Kredite für Schiffskäufe bereitzustellen. Potenzielle Käufer verfügen dadurch oftmals nicht über ausreichende Mittel ein Schiff zu erwerben.

Dennoch zeichnet sich allmählich ein Ende der Krise ab: Das Verhältnis von Angebot und Nachfrage gleicht sich in diesem Jahr – insbesondere im Sub-Panamax-Segment – wieder an. In 2014 wird nach aktuellen Prognosen mit einem Nachfrageüberhang von rund 2%-Punkten gerechnet, so dass dann ein über alle Klassen höheres Rateniveau erwartet werden kann. Angesichts der zahlreichen Mega-Carrier über 7.000 TEU, die in den nächsten Jahren zur Ablieferung stehen, könnte sich die Beschäftigungssituation in den kleineren Klassen bereits früher verbessern.

Ausschüttungen an die Gesellschafter der HANSA TREUHAND können in 2013, wie in den Vorjahren auch, voraussichtlich nur in Einzelfällen geleistet werden.

HANSA TREUHAND-Flotte Verwendung des Cashflow in Mio. EUR



Rendite aller öffentlich platzierten und wieder verkauften Schiffe per 31.12.2012 (Ergebnisse sind z.Tl. vorläufig)

Schiffsname	Indienststellung	Übergabe an den Käufer	Kommanditkapital TEUR	Investitionsvolumen TEUR	Mittelrückfluss nach Steuern je 100 TEUR Zeichnungssumme	jährliche Rendite (IRR) nach Steuern in %
JOHN M	12/83	12/97	3.980	18.343	147.493	24,61
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	69.580	5,87
MERKUR SEA	12/84	11/07	13.690	32.608	218.671	20,13
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	62.674	20,40
VILLE DE SATURNE	3/87	11/91	11.709	30.470	177.591	42,29
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	159.635	18,21
HANSA CLIPPER	3/90	9/98	14.827	33.464	137.696	7,73
TROPHY	11/90	12/07	15.748	31.087	250.030	11,96
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	126.651	4,08
HANSA HAMBURG	01/93	7/11	9.970	19.718	146.063	6,08
HANSA BERLIN ¹⁾	3/93	1/13	9.408	20.291	125.608	4,38
HANSA BERLIN ^{1), 2)}	3/93	1/13	10.497 ³⁾	21.380	146.241	5,18
HANSA WISMAR	5/93	11/12	10.533	20.963	23.269	4,44
HANSA WISMAR ²⁾	5/93	11/12	12.118 ³⁾	22.548	6.415	1,96
HANSA AMERICA	12/93	5/02	22.709	48.018	165.562	12,56
HANSA ASIA	8/93	5/02	19.838	43.613	177.475	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
HANSA INDIA	2/94	12/12	18.458	38.245	253.255	22,10
HARMONY	2/94	11/10	13.907	29.031	182.829	9,50
TRIUMPH	6/94	12/10	14.470	30.039	168.303	10,65
HANSA DANZIG ¹⁾	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
LÜTJENBURG	8/95	12/12	19.991	44.321	278.080	16,22
MERKUR DELTA ¹⁾	11/95	7/06	15.363 ³⁾	31.521	118.005	13,43
HANSA COMMODORE	9/97	12/12	10.686	52.975	117.733	2,26
HANSA CATALINA	10/97	1/13	14.316	28.581	97.642	n.a.
HANSA CONSTANCE	11/98	11/06	10.686	52.975	142.865	12,57
Gesamtdurchschnitt					150.568	16,27

¹⁾ Versicherungsschaden.

²⁾ inkl. Kapitalerhöhung

³⁾ Altkapital + Vorzugskapital aus BFK 2010.

Auf Basis aller öffentlich platzierten und bis einschließlich 2012 wieder verkauften 37 Schiffe, ergab sich für einen an allen abgewickelten Schiffen beteiligten Anleger, bei einer durchschnittlichen Haltedauer von knapp dreizehn Jahren, ein durchschnittlicher Mittelrückfluss nach Steuern von ca. 150,6%.

Zum Jahresende 2012 befanden sich insgesamt 61 Schiffe unter dem Management der HANSA TREUHAND-Gruppe im Einsatz. In der Tabelle „Gesamtdepot“ auf Seite 18 sind 24 Fonds (34 Schiffe) abgebildet, die zum Jahresende 2012 in die Bewertung des Gesamtdepots der HANSA TREUHAND einfließen, einschließlich eines reedereieigenen Investments. Nicht enthalten sind weitere 27 in Fahrt befindliche Schiffe, deren Prospektrechnung 2011 oder früher endete, so dass keine Soll-Daten mehr vorhanden sind. Die bisherige wirtschaftliche Entwicklung und die Kapitalüberschüsse dieser Schiffe sind tabellarisch auf der Seite 19 dargestellt. Untenstehend sind zudem jene Fonds aufgelistet, bei denen in der aktuellen Schifffahrtskrise eine Rückforderung von Ausschüttungen erforderlich wurde.

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. Sondertilgungen 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 geprüft.

Für die Bewertung der Ist-Hypothekenstände werden die Anschaffungskurse zum Zeitpunkt der Darlehensaufnahme berücksichtigt. Zudem wurden alle Soll-Tilgungsstände exakt den Prospekten entnommen, wogegen in früheren Darstellungen die Werte aus den Darlehensverträgen zugrunde gelegt wurden. Faktisch fallen die Ergebnisse hierdurch ungünstiger aus, da anfänglich tatsächlich geringere Darlehensaufnahmen nicht berücksichtigt wurden. Die Soll-Ausschüttungen entsprechen jeweils jahresgenau den prospektierten Ergebnisvorschauen und wurden nicht erst im Folgejahr nach dem notwendigen Gesellschafterbeschluss (gemäß Prospekt) berücksichtigt. Weiterhin wurde bezüglich der Bewertung des USD-Hypothekendarlehens in Euro die aktuelle Rechtsauffassung aufgrund des hierzu ergangenen BFH-Urteils vom 23. April 2009 (IV R 62/06) berücksichtigt. Danach sind Kursverluste steuerlich nicht mehr anzuerkennen.

Aus den zuvor genannten Änderungen zur Erhebung des Zahlenmaterials ergeben sich teilweise negative Abweichungen gegenüber früheren Jahren bis Ende 2001. Trotz dieser Effekte hat sich die HANSA TREUHAND 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 ab dem zweiten Halbjahr 2011 und der daraus resultierenden fehlenden Liquidität für Ausschüttungen und Tilgungen, deutliche Abweichungen im Soll/Ist-Vergleich festzustellen.

Rückforderung von Ausschüttungen laufender Fonds

Emissions-jahr	Größe in TEU/dtw	Schiffsfonds	bisher geleistete Ausschüttungen	Rückforderung in 2012	Rückforderung in 2013 (geplant)	Rückforderung in 2014 (geplant)	verbleibende Ausschüttungen
2001	1.550	HANSA ARENDAL	63,00%		15,00%		48,00%
1994	1.576	HANSA RIGA	97,00%	20,00%			77,00%
1998	1.645	HANSA CALEDONIA ¹⁾	41,00%	10,00%			31,00%
1998	1.645	HANSA CASTELLA	32,00%	10,00%			22,00%
1999	1.730	FLOTTBEK ¹⁾	48,00%	10,00%			38,00%
1999	1.730	RISSEN«	56,00%	9,00%			47,00%
1996	2.078	GLORY	65,00%	4,00%			61,00%
1997	2.078	MASTER	64,00%	16,00%			48,00%
1997	2.078	PRIMUS	60,00%	7,00%			53,00%
1998	2.078	CHAMPION	61,00%	13,00%			48,00%
2007	2.867	HS SCOTT ³⁾	6,00%		6,00%		0,00%
2007	3.768	HS BERLIOZ	7,00%		7,00%		0,00%
2008	3.768	HS BACH ²⁾	17,00%		6,00%	11,00%	0,00%
2008	3.768	HS BIZET	17,00%		7,00%		10,00%
2004	4.389	HS MOZART	28,00%		20,00%		8,00%
2004	4.992	HS HUMBOLDT ²⁾	31,00%		25,00%	6,00%	0,00%
2004	4.992	HS LIVINGSTONE ²⁾	34,00%		27,00%	7,00%	0,00%
2007	105.994	HS ELEKTRA	7,00%	7,00%			0,00%
2006	113.033	HS CARMEN	30,00%		18,00%		12,00%

¹⁾ verkauft in 2013

²⁾ ratierliche Einzahlung

³⁾ Quote gilt nur für jene Gesellschafter, die sich nicht am freiwilligen Betriebsfortführungskonzept 2012 beteiligt haben.

Im Management befindliche Fonds

Gesamtabweichung des 2005 emittierten USD-Fonds unter Tonnagesteuer

Emis-sions-jahr	Schiffsname	Differenz Steuervorteil USD ¹⁾	Differenz Gewinnsteuer USD ²⁾	Differenz Ausschüttungen USD ³⁾	Differenz Tilgung USD ⁴⁾	Gesamt-abweichung zum Prospekt USD
2005	HS MEDEA (USD-Fonds)	0	104	-20.000	-2.392	-22.288
Summe:		0	104	-20.000	-2.392	-22.288
Durchschnittliche Abweichung		0,00%	0,10%	-20,00%	-2,39%	-22,29% ⁵⁾

Gesamtabweichung der emittierten Fonds 2003-2008 unter Tonnagesteuer

Emis-sions-jahr	Schiffsname	Differenz Steuervorteil EUR ¹⁾	Differenz Gewinnsteuer EUR ²⁾	Differenz Ausschüttungen EUR ³⁾	Differenz Tilgung EUR ⁴⁾	Gesamt-abweichung zum Prospekt EUR
2003	HT-FLOTTENFONDS II	0	143	-33.045	-615	-33.517
2004	HT-FLOTTENFONDS III	0	141	-27.500	2.474	-24.885
2006	HT-FLOTTENFONDS IV	0	1	-21.790	11.116	-10.673
2007	HT-FLOTTENFONDS V	0	1	-30.711	-5.980	-36.690
2008	HT-TWINFONDS	0	7	-11.000	5.621	-5.372
2004	HS MOZART	0	27	-37.000	-10.394	-47.367
2005	HS CARMEN	0	22	-20.000	905	-19.073
Summe:		0	342	-181.046	3.127	-177.577
Durchschnittliche Abweichung		0,00%	0,05%	-25,86%	0,45%	-25,36% ⁵⁾

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

Emis-sions-jahr	Schiffsname	Differenz Steuervorteil EUR ¹⁾	Differenz Gewinnsteuer EUR ²⁾	Differenz Ausschüttungen EUR ³⁾	Differenz Tilgung EUR ⁴⁾	Gesamt-abweichung zum Prospekt EUR
2001	BELLA	1.585	-5.895	-75.000	-15.889	-95.199
2001	BONNY	4.765	40.164	-71.000	-14.205	-40.276
2001	BRAVO	8.960	-559	-77.003	-18.233	-86.835
2001	CHIEF	8.101	-5.610	-79.000	-19.188	-95.697
2001	HANSA ARENDAL	5.113	-11.881	-57.000	2.250	-61.518
2001	HS COLON	-3.709	-9.115	-14.155	18.561	-8.418
2002	HT-FLOTTENFONDS I	-1.056	-6.333	-42.243	0	-49.632
2002	HANSA BRANDENBURG	-2.005	-5.567	-28.000	3.645	-31.927
2002	HANSA KRISTIANSAND	-1.539	-4.340	-50.003	-18.756	-74.638
2002	HS CARIBE	-3.877	-8.979	-7.958	21.822	1.008
2002	MENTOR	3.998	-5.238	-66.000	-16.488	-83.728
2003	HANSA OLDENBURG	-6.876	-4.160	-17.000	20.509	-7.527
2003	HS LIVINGSTONE	-19.168	-5.126	-45.000	-36.205	-105.499
Summe:		-5.708	-32.639	-629.362	-72.177	-739.886
Durchschnittliche Abweichung		-0,44%	-2,51%	-48,41%	-5,55%	-56,91% ⁵⁾

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

Emis-sions-jahr	Schiffsname	Differenz Steuervorteil EUR ¹⁾	Differenz Gewinnsteuer EUR ²⁾	Differenz Ausschüttungen EUR ³⁾	Differenz Tilgung EUR ⁴⁾	Gesamt-abweichung zum Prospekt EUR
1999	HANSA LIBERTY	-6.282	38.531	-34.100	0	-1.851
1999	HANSA VICTORY	-7.980	38.366	-31.000	0	-614
2000	HS COLUMBIA	-7.664	-22.348	-38.000	42.936	-25.076
Summe:		-21.926	54.549	-103.100	42.936	-27.541
Durchschnittliche Abweichung		-7,31%	18,18%	-34,37%	14,31%	-9,18% 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 31.12.2012

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

Schiffe ohne Soll-Daten

Kapitalüberschuss (+) bzw. Kapitalbindung (-) der Schiffe, deren Prospektrechnung bereits beendet ist
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 in EUR

Emissions-jahr	Schiffsname	Kapitaleinsatz	Steuervorteile	Steuern auf lfd. Gewinne	Ausschüttungen	Kapital-überschuss/-bindung
1989	HANSA BREMEN	-105.000	81.564	-10.392	76.152	42.324
1989	HANSA VISBY	-105.000	86.495	-16.349	67.056	32.202
1990	HANSA LÜBECK	-105.000	72.149	-1.568	65.972	31.553
1991	HANSA LONDON	-105.000	64.253	-5.577	85.000	38.676
1991	HANSA STOCKHOLM	-105.000	75.691	-1.212	59.040	28.519
1992	MERKUR BRIDGE	-105.000	61.345	-940	51.000	6.405
1993	HANSA RIGA	-105.000	61.866	-2.653	77.000	31.213
1994	HANSA ROSTOCK	-105.000	53.510	-1.241	70.000	17.269
1995	HANSA PACIFIC	-105.000	62.422	-4.111	151.000	104.311
1995	GLORY	-105.000	67.228	-1.031	61.000	22.197
1995	HANSA ATLANTIC	-105.000	62.423	-3.576	124.000	77.847
1995	PRIMUS	-105.000	74.776	-1.381	53.000	21.395
1994	MERKUR BEACH (ohne Kapitalerhöhung)	-105.000	64.103	-250	17.000	-24.147
	(mit Kapitalerhöhung)	-117.500	70.828	-315	40.250	-6.737
1996	CHAMPION	-105.000	69.035	-996	48.000	11.039
1996	HANSA AFRICA	-105.000	74.780	-2.053	135.130	102.857
1996	MASTER	-105.000	73.413	-1.325	48.000	15.088
1997	HANSA CENTAUR	-105.000	75.650	-32.697	28.000	-34.047
1997	HANSA CENTURY	-105.000	57.164	-976	118.000	69.188
1997	HANSA CONSTITUTION	-105.000	55.801	-1.046	113.000	62.755
1997	HANSA CALEDONIA	-105.000	74.071	-2.792	31.000	-2.721
1998	HANSA CASTELLA	-105.000	71.478	-312	22.000	-11.834
1998	HANSA NARVIK	-105.000	65.146	-8.244	45.000	-3.098
1998	HANSA TRONDHEIM	-105.000	66.282	-10.912	47.000	-2.630
1998	HANSA CALYPSO	-105.000	65.765	-6.133	37.000	-8.368
1998	HANSA CENTURION	-105.000	68.678	-7.422	38.000	-5.744
1999	FLOTTBEK	-105.000	45.951	-235	38.000	-21.284
1999	RISSEN	-105.000	52.386	-462	46.910	-6.166
Durchschnittlicher Kapitalüberschuss je 100.000 EUR Beteiligung						21,04%



Nach 2011 blieb auch im vergangenen Jahr das Wachstum der globalen Wirtschaft gegenüber dem Vorjahr zurück. Nach einem Anstieg von 5,1% in 2010 und 4% in 2011 legte die weltweite Konjunktur nach Angaben des Internationalen Währungsfonds (IWF) in 2012 nur um 3,2% zu. Die rückläufige Entwicklung in der Eurozone von 0,6% und eine deutliche Abschwächung der chinesischen und besonders der indischen Volkswirtschaft wirkten sich insgesamt negativ auf das Weltwirtschaftswachstum aus. China, das im Jahr 2011 noch ein Plus der Wirtschaftsleistung in Höhe von 9,3% verzeichnete, baute seine Wirtschaft in 2012 „nur“ um 7,3% aus. Das indische Bruttoinlandsprodukt fiel im Jahresvergleich 2011/2012 von 7,7% auf lediglich 4%. Die USA zeigten sich in 2012 erfreulicherweise wieder erstartet und konnten mit 2,2% einen um 0,4 Prozentpunkte höheren Zuwachs als in 2011 vorweisen.

Der insgesamt unbefriedigende Verlauf wirkte sich überproportional auf das Volumen des Welthandels aus. Nach einem robusten Plus von 6% in 2011, fiel das Wachstum im Berichtsjahr 2012 mit 2,5% deutlich geringer aus. Dies blieb für die Schifffahrt nicht ohne Folgen und bereitete den meisten Schifffahrtsmärkten ein schwieriges Jahr.

Neben der Entwicklung der Märkte, der Finanzierung und den Gefahren durch Piraterie, waren vor allem die hohen Treibstoffkosten im vergangenen Jahr ein vielfach diskutiertes Thema. In Folge der hohen Rohölpreise stiegen auch die Preise für Bunkeröl kontinuierlich und sorgten in dem derzeit ohnehin angespannten Marktumfeld auf Seiten der Reeder und Charterer für erhebliche Probleme. Treibstoffeffiziente Schiffe haben daher grundsätzlich bessere Marktchancen. Für die Werften beinhaltet dieser Trend ein neues Vertriebsargument, so dass beständig neue effiziente Designs vermarktet werden. Bei

der bestehenden Flotte, insbesondere den Containerschiffen, werden Modifikationen an Schiff und Maschinen vorgenommen, um – wenn finanziell möglich – den neuen Anforderungen des Marktes gerecht zu werden. Da nicht zu erwarten ist, dass sich der Treibstoff wieder wesentlich verbilligen wird, werden Bemühungen auf diesem Gebiet in den nächsten Jahren weiter anhalten.

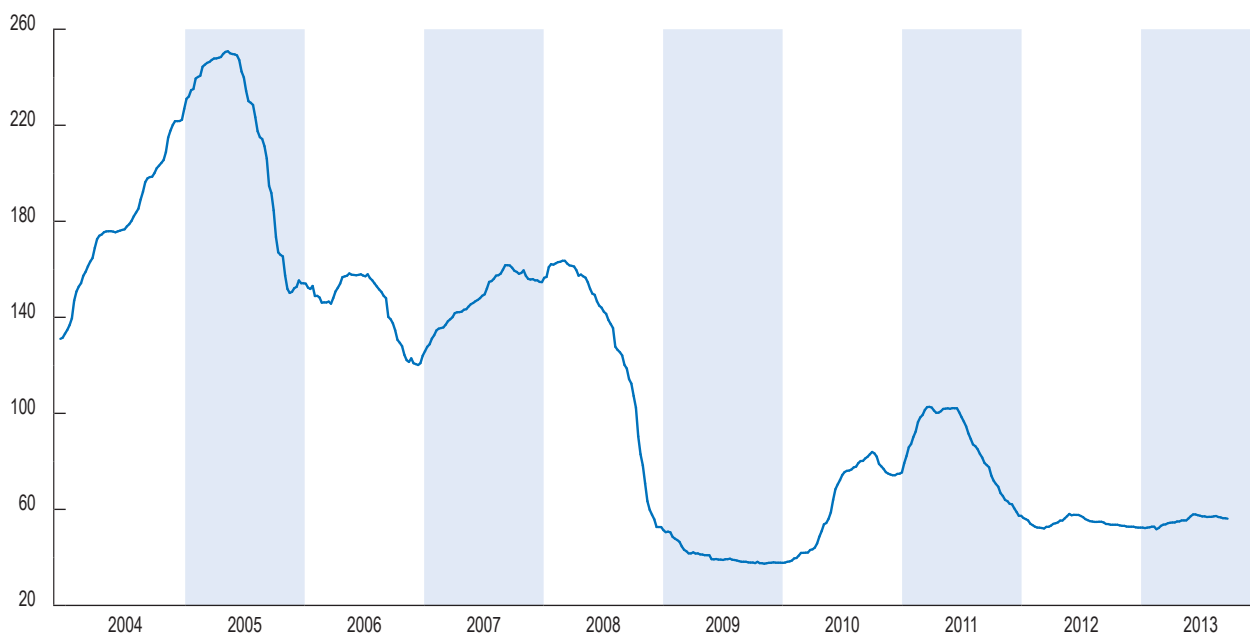
Containermarkt

Das Wachstum der weltweiten Containerverkehre lag in 2012 mit 3,3% deutlich unter den Zuwächsen des Jahres 2011 (7,2%). Besonders auf den Ost-West-Hauptverkehrsrouten war ein Rückgang der transportierten Containervolumina zu erkennen. Nach einem Wachstum von 4% in 2011 nahmen die dortigen Frachtmengen in 2012 um einen Prozentpunkt weniger zu. Hauptverantwortlich dafür ist die Route Asien-Europa, auf der die Anzahl der transportierten Container um ca. 5% gegenüber dem Vorjahr zurückging.

Zuwächse konnten im vergangenen Jahr auf den Nebenstrecken des maritimen Containertransports realisiert werden. So wurden beispielsweise im Fahrtgebiet Asien-Ozeanien über 12% mehr containerisierte Ladung transportiert als im Vorjahr.

Die gute wirtschaftliche Entwicklung vieler Schwellenländer hatte ebenfalls positive Effekte auf die Containerschifffahrt, von denen besonders die Nord-Süd-Verkehre profitierten. So wuchsen beispielsweise die Volumina, die aus Europa in die afrikanischen Länder unterhalb der Sahara verschifft wurden, in 2012 um ca. 9%. Auch die interasiatischen Verkehre trugen mit einem Zuwachs von ca. 6,7% zum insgesamt positiven Ergebnis der weltweiten Containerverkehre bei.

Charterratenentwicklung / BOX Index (BOXI) 700 - 8.500 TEU *



* nachgebildet nach Braemer Seascope Containers

Chartermarkt

Die schwache Entwicklung der Weltwirtschaft wirkte sich insgesamt dämpfend auf die Entwicklung der Containercharterraten aus. Während insbesondere die erste Jahreshälfte 2011 noch von der positiven Entwicklung des Jahres 2010 geprägt war, zeigte sich die Entwicklung der Chartermärkte im Jahr 2012 durchgehend negativ, so dass die durchschnittlichen Charterraten des Jahres 2012 deutlich unter denen des Jahres 2011 lagen.

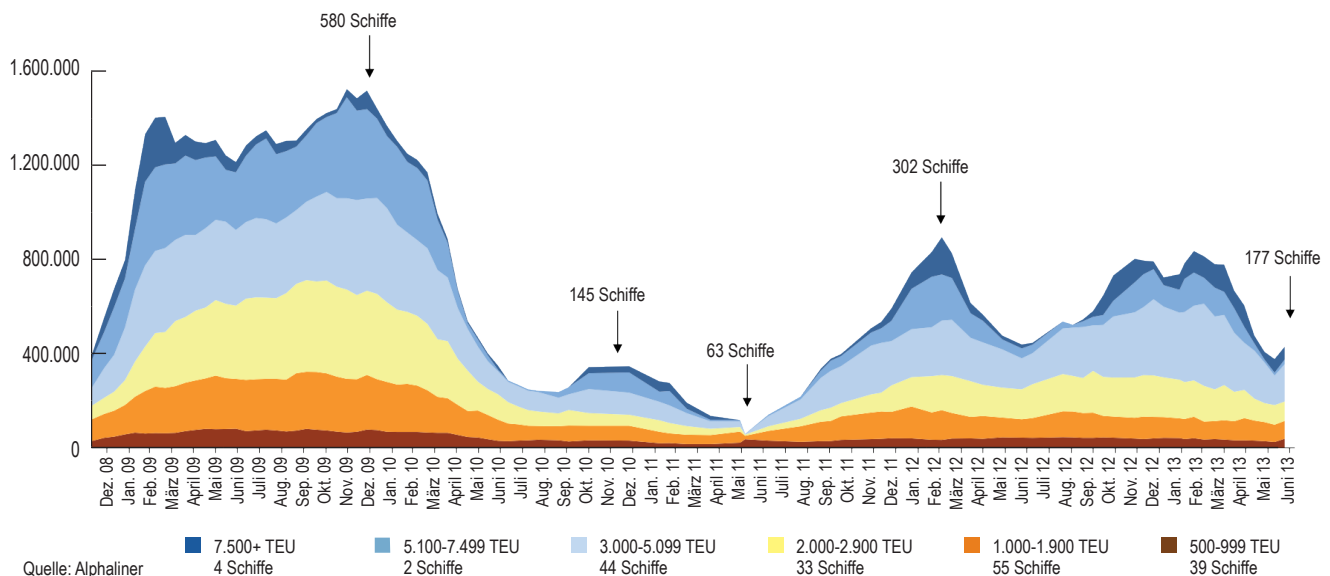
Während im Segment der größeren Containercharterfahrzeuge beispielsweise Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 4.400 TEU im Jahr 2011 mit ca. 19.800 USD pro Tag bewertet wurden (basierend auf einer 6-12 Monatscharter), lagen diese Raten in 2012 lediglich bei ca. 9.950 USD. Eine ähnliche Entwicklung war bei den Schiffen der 3.500 TEU-Klasse zu erkennen, die mit 7.200 USD pro Tag im Vergleich zum Vorjahr durchschnittlich weniger als die Hälfte verdienten. Lediglich die neue Klasse der 3.500 TEU-Schiffe mit Kränen konnte sich am Markt verhältnismäßig gut behaupten und wurde durchgehend mit ca. 2.000 USD pro Tag höher bewertet als ein vergleichbares Schiff ohne Ladegeschirr.

Bei den kleineren Schiffen konnte wieder einmal beobachtet werden, dass sich in Zeiten schwächerer Märkte die Charterraten für unterschiedliche Schiffsgrößen deutlich annähern, was die folgende Tabelle verdeutlicht:

Schiffsgröße	2011 USD/day	2012 USD/day	31.12.2012
4.400 TEU / gearless	19.850	9.950	8.500
3.500 TEU / gearless	14.900	7.200	6.500
2.500 TEU / geared	12.050	6.900	6.400
2.000 TEU / gearless	10.700	6.400	6.100
1.700 TEU / geared	10.150	6.300	6.100
1.000 TEU / geared	7.750	5.350	5.200

Quelle: Clarkson Research

Aufliebertonnage Dezember 2008 bis Juni 2013 (Kapazität in TEU)



Zum Teil wurden Schiffe verschiedener Größenklassen zum gleichen Zeitpunkt sogar für die gleiche Charterrate geschlossen. Des Weiteren war die Höhe eines Charterabschlusses stark von der Position des Schiffes abhängig. So wurden Schiffe der 1.700 TEU-Klasse, die in der Karibik einen neuen Charterer suchten, aufgrund des hier knapperen Tonnageangebotes besser bewertet als zum Beispiel ein vergleichbares Schiff in Asien oder im Mittelmeer.

Eine unverändert wichtige Rolle spielte auch die Aufliebertonnage. Während am Anfang des Jahres 2012 insgesamt 246 Schiffe mit einer Kapazität von 605.000 TEU unbeschäftigt waren, stieg diese Zahl bis Ende des Jahres auf 297 Schiffe mit 808.000 TEU. Dieser Anstieg verlief jedoch nicht linear. Abhängig von der saisonalen Situation des Containermarktes, verringerte sich die Anzahl der Auflieger zeitweilig deutlich unter den Anfangswert des Jahres. Positiv sei hier vermerkt, dass seit Beginn des Jahres 2013 die Zahl der unbeschäftigten Schiffe kontinuierlich sinkt und Anfang Juni bei 177 Einheiten stand.

Neubauten

Ende des Jahres 2012 bestand die Flotte der Vollcontainerschiffe aus 4.961 Schiffen mit einer gesamten Containertragfähigkeit von über 16 Mio. TEU. Etwa die Hälfte der Tragfähigkeit, gemessen in TEU, wird von Trampreedern eingesetzt, die ihre Schiffe an die Linienreedereien verchartern.

Neubaubestellungen von Containerschiffen blieben in 2012 auf einem niedrigem Niveau. Insgesamt wurden ca. 70 neue Schiffe bestellt. Das Orderbuch für Containerschiffe repräsentiert aktuell ca. 21,5% der fahrenden Flotte. Insgesamt standen Ende des Jahres 2012 ca. 493 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von rd. 3,5 Mio. TEU in den Orderbüchern der Werften. Ein Großteil des Orderbuchs entfällt auf die größeren Schiffe. So werden in der Klasse der Schiffe über 8.000 TEU derzeit 222 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von rd. 2,5 Mio. TEU auf

den Werften gebaut. Für das Jahr 2013 wird erwartet, dass die Flotte der Containerschiffe um ca. 5,8% wachsen wird.

An- und Verkaufsmarkt Containerschiffe

Auch im Jahr 2012 wurde eine große Anzahl an gebrauchten Containerschiffen verkauft. Insgesamt wechselten 159 Schiffe den Besitzer. Besonders in den kleineren Segmenten unter 2.000 TEU war sehr viel Aktivität zu verzeichnen. Insgesamt wurden 55 Schiffe unter 900 TEU veräußert, in der Klasse zwischen 900 TEU bis 2.000 TEU waren es 76 Schiffe. 15 Schiffe der Größenklasse zwischen 2.000 bis 3.000 TEU sowie 13 Schiffe mit einer Tragfähigkeit über 3.000 TEU fanden ebenfalls Käufer.

Schiffsverkäufe	2010	2011	2012
unter 900 TEU	33	33	55
900 bis 2.000 TEU	92	33	76
2.000 bis 3.000 TEU	25	9	15
über 3.000 TEU	6	54	13
Gesamt	156	129	159

Quelle: Alphaliner



Insgesamt wurden in 2012 deutlich mehr ältere Schiffe als moderne Schiffe verkauft. So hatte 64% der im Berichtsjahr verkauften Gebrauchschiße ein Alter von mindestens 15 Jahren. Lediglich 17% der veräußerten Schiffe waren 10 bis 15 Jahre alt.

Der konstante Druck auf die Charraten wirkte sich auch auf die Preise von Secondhandtonnage aus. Durchschnittlich fielen die Schiffswerte im Jahr 2012 um ca. 30%. Während die überwiegende Zahl der verkauften Schiffe von deutschen Reedereien stammte, waren auf der Käuferseite besonders Griechen, Chinesen und Indonesier engagiert.

Aktivität zeigte sich nicht nur auf dem Secondhand-, sondern auch auf dem Verschrottungsmarkt. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 335.000 TEU Tragfähigkeit verschrottet. Beachtenswert war hierbei, dass sich das durchschnittliche Alter im Vergleich zu den Vorjahren der verschrotteten Schiffe deutlich verringert hat. Eine große Anzahl der Schiffe verzeichnete ein Alter von 15 bis 20 Jahren. Dadurch ging die durchschnittliche Einsatzdauer im Jahr 2012 gegenüber dem langfristigen Mittel weiter von 27 auf 24 Jahre zurück.

Ausblick

Sowohl ein steigendes Ladungsaufkommen, als auch leicht verbesserte Rahmendaten der Weltwirtschaft deuten darauf hin, dass die Containerschiffsmärkte die Talsohle durchschritten haben. Dies wird auch durch die Entwicklungen in den ersten Monaten des Jahres 2013 auf den Charrtermärkten untermauert. So konnte besonders die Klasse der Postpanamax-Schiffe deutliche Zuwächse verbuchen. Anfang des Jahres 2013 wurde für ein Postpanamax-Schiff mit 5.500 TEU Tragfähigkeit für eine Sechs- bis Zwölfmonatscharter eine tägliche Rate von ca. 12.000 USD bezahlt. Bis Mai 2013 ist diese Rate auf bis zu 20.000 USD angestiegen. Während in den kleineren Größenklassen die Ratenverbesserung zwar nicht in ähnlicher Deutlichkeit ausfiel, ist auch hier ein ebenfalls positiver Trend zu erkennen.

Analysten prognostizieren für das Jahr 2013 derzeit ein Wachstum des Containervolumens in Höhe von ca. 5,4%. Dies ist ein spürbarer Anstieg gegenüber dem Plus von 3,3%, das in 2012 erzielt wurde. In Verbindung mit einem Flottenwachstum von 5,8% und dem weiter anhaltenden Trend zur Verschrottung von Containerschiffen, gehen Experten davon aus, dass sich über das Gesamtjahr 2013 Angebot und Nachfrage in Balance halten werden.

Für das Jahr 2014 kann eine Fortsetzung der positiven Entwicklung erwartet werden, da sich das Verhältnis von Angebot/Nachfrage zu Gunsten der Tonnageseite entwickelt. So wird für 2014 mit einem gesamten Flottenwachstum von nur noch 4,7% gerechnet, dem ein Anstieg der Containerverkehre von 6,5% gegenübersteht.

Tankermarkt

Die weltweite Ölproduktion verzeichnete im Jahr 2012 mit 2,9% den höchsten Anstieg seit 2004 und überstieg damit deutlich das Wachstum der Ölnachfrage, die aufgrund der schwachen Weltwirtschaft nur um 1,1% zunahm. Dieser Unterschied machte sich jedoch kaum in den Rohölpreisen bemerkbar, die fast das ganze Jahr über auf einem hohen Niveau blieben. So verzeichnete zum Beispiel die Sorte Brent im Jahresdurchschnitt mit 113 USD pro Barrel einen Rekordpreis. Der Anstieg in der Ausbringungsmenge war neben der anziehenden Produktion in den USA hauptsächlich auf die Rückkehr der libyschen Ölförderung zurückzuführen.

Chartermarkt

Nach den außergewöhnlich schlechten Ergebnissen im Jahr 2011 erlebten die Frachtraten für Tanker in einigen Segmenten eine leichte Erholung.

Die durchschnittlichen Frachtraten in USD pro Tag stellen sich wie folgt dar:

Schiffsklasse	2010	2011	2012
VLCC	34.800	14.900	20.900
Suezmax	28.000	16.700	14.700
AFRAMax	21.400	12.900	15.000
LR2 Product	16.200	12.500	14.300
MR Product	8.900	11.300	13.000

Quelle: R.S. Platou

Lediglich die Klasse der Suezmax-Tanker konnte sich über das Jahr gesehen nicht verbessern. Dies ist verwunderlich, da sich einige strukturelle Veränderungen in den Tankerverkehren durchaus zum Vorteil für die Suezmax-Tanker entwickelt haben.

Insgesamt war besonders der Markt für die Großtanker der VLCC-Klasse von starker Volatilität der Frachtraten geprägt. Im Bereich der AFRAMax-Tanker ist zu erkennen, dass immer mehr Schiffe, deren Tanks auch für den Transport von Produkten geeignet sind, den Rohöltransportmarkt verlassen. Diese Schiffe werden gereinigt und im Transport von sauberen Ölprodukten, der ebenfalls von den strukturellen Veränderungen des Tankermarkts profitiert, eingesetzt. So sind besonders die neuen Raffinerien in Indien eine Quelle für Verschiffungen größerer Ladungspartien Richtung Fernost, woraus das LR2-Segment (AFRAMax-Tanker für den Transport von sauberen Ölprodukten) Nutzen zieht.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Chartermärkte weiterhin mit dem Überangebot an Tonnage zu kämpfen haben. Die leicht verbesserten Charraten müssen insbesondere vor dem Hintergrund etwas günstigerer Treibstoffkosten im Jahr 2012 relativiert werden.

Neubauten

Im Jahr 2012 konnte das Orderbuch für Tanker deutlich abgebaut werden. Während Ende 2011 noch insgesamt 78 Mio. Tonnen Tragfähigkeit in den Auftragsbüchern der Werften standen, reduzierte sich diese Zahl bis Ende 2012 auf 58 Mio. Tonnen. Somit fiel das Orderbuch im Verhältnis zur fahrenden Flotte von 16% in 2011 auf 11% in 2012.

Mit Neubestellungen von ca. 10 Mio. Tonnen Tragfähigkeit blieb auch die Orderaktivität auf einem eher moderaten Niveau. Die verhältnismäßig größte Aktivität herrschte bei den mittelgroßen Produktentankern mit einer Tragfähigkeit zwischen 40.000 und 55.000 Tonnen (MR Tanker). Insgesamt wurde hier mit 97 Schiffen die absolute Mehrheit der Neubestellungen abgegeben. Insgesamt wurden Verträge für 187 neue Tanker zwischen Reedern und Werften geschlossen.



Aufgrund der begrenzten Nachfrage mussten die Werften deutliche Abschläge bei den Neubaupreisen hinnehmen. So fielen die Neubaupreise von AFRAMax-Tankern beispielsweise in Korea von 53 Mio. USD Ende 2011 auf 46 Mio. USD Ende 2012. Die Preise für den Neubau eines Suezmax-Tankers gingen im gleichen Zeitraum von 63 Mio. USD auf 57 Mio. USD zurück. Bei den VLCC-Großtankern fiel der Preisverfall geringer aus. Für diese Tanker mussten Ende 2011 90 Mio. USD bezahlt werden, ein Jahr später lediglich 5 Mio. USD weniger.

Das Orderbuch für die drei größten Tankerklassen stellt sich, gemessen an der fahrenden Flotte, derzeit wie folgt dar:

Schiffsklasse	Orderbuch, Stand Mai 2013
VLCC	11,44%
Suezmax	13,8%
AFRAMax	7,4%

Quelle: Clarkson Research

An- und Verkaufsmarkt Tanker

Die Aktivität auf dem An- und Verkaufsmarkt für Tanker nahm in 2012 nur leicht zu. Im Bereich der Panamax- bis VLCC-Tanker wurden insgesamt 170 Einheiten veräußert, zwölf Schiffe mehr als in 2011. Diese Zahl beinhaltet auch die verschrotteten Schiffe. Besonders bei den VLCC-Tankern war im Secondhandmarkt eine große Aktivität zu erkennen. In diesem Segment wechselten 26 Schiffe zum weiteren Einsatz den Besitzer. Auch 33 AFRAMax-Tanker wurden an neue Eigentümer übergeben. Bemerkenswert ist, dass von diesen 33 Schiffen 15 weniger als zehn Jahre alt waren. In der Suezmax-Klasse wurden nur neun Tanker von ihren Reedern veräußert.

Die Verschrottungen im Bereich der Rohöltanker haben im Vergleich zum Vorjahr deutlich zugenommen. In 2011 wurden insgesamt 50 Schiffe zur Verwertung geschickt, in 2012 waren es 83 Schiffe. Während in 2011 lediglich acht VLCC-Tanker verschrottet wurden, entschieden sich in 2012 die Reeder von 18 Schiffen für die letzte Reise. Auch 21 Suezmax-Tanker, zehn mehr als in 2011, wurden auf die Strände vornehmlich Indiens, Pakistans und Bangladeschs geschickt. Mit 27 Schiffen blieb die Zahl der verschrotteten AFRAMax-Tanker vergleichsweise konstant (2011: 25 Schiffe).

Die eher schlechte Entwicklung der Charraten wirkte sich auch negativ auf die Preisentwicklung der Tanker aus. Über alle Tankerklassen, inklusive der Produktentanker, fielen die Preise im Schnitt um 8%. Ein fünf Jahre alter AFRAMax-Tanker, der Ende des Jahres 2011 noch einen Preis von 35 Mio. USD erzielt hätte, konnte Ende 2012 für nur 27,5 Mio. USD veräußert werden. Bei den Suezmax-Tankern entwickelten sich die Preise besonders bei den modernen

Schiffen ebenfalls negativ. Im Endjahresvergleich 2011/2012 fiel der Wert eines fünf Jahre alten Schiffes von 40 Mio. USD auf 33 Mio. USD. Im Segment der VLCC-Tanker war diese Entwicklung nicht ganz so drastisch: Für ein fünf Jahre altes Schiff wurde Ende des Jahres 2012 ein Preis von ca. 57 Mio. angegeben – 1 Mio. USD weniger als zum Jahresende 2011.

Ausblick

Analysten erwarten für das Jahr 2013 bestenfalls ein eher moderates Wachstum der Frachtraten. Der Anstieg der Produktion von Rohöl wird auf vergleichsweise geringe 1,4% geschätzt. Bemerkenswert ist dabei, dass ein großer Teil dieses Zuwachses von der US-amerikanischen Produktion beigetragen wird. Besonders die im Vergleich zu den Vorjahren schwächere Entwicklung der chinesischen Wirtschaft, dämpfen das Wachstum der Ölnachfrage. So geht der Energiemarktanalyst US Energy Information Administration (EIA) für das Jahr 2013 lediglich von einem Wachstum der Nachfrage um 0,89 Mio. Barrel pro Tag aus. Damit hat die EIA ihre letzte Vorhersage um 0,07 Mio. Barrel pro Tag nach unten korrigiert. Allerdings erwartet die EIA für das Jahr 2014 bereits wieder einen Anstieg der Nachfrage um 1,21 Mio. Barrel pro Tag.



Massengutmarkt

Auch im Jahr 2012 waren die zahlreichen Neubauablieferungen die beeinflussende Größe im Markt für Massengutschiffe (Bulkler). Allein in der Capesize-Klasse wurden 280 Schiffe mit jeweils über 120.000 Tonnen Tragfähigkeit von den Werften abgeliefert, was einen deutlich abschwächenden Einfluss auf die Raten hatte. So lagen die Charraten für Capesize-Schiffe mit durchschnittlich ca. 7.400 USD mehr als 50% unter den Vorjahresraten. Dies machte 2012 für diese Schiffsklasse zum schlechtesten Jahr der letzten 25 Jahre.

Auch für die Schiffe der Panamax-Klasse (60.000-85.000 Tonnen Tragfähigkeit) entwickelte sich der Chartermarkt im Jahr 2012 im Vergleich zum Vorjahr negativ. Lagen die durchschnittlichen Charraten in 2011 noch bei ca. 10.200 USD, konnten im Folgejahr nur durchschnittliche Tagesraten in Höhe von ca. 5.300 USD erzielt werden.

Bei den flexiblen Schiffen der Supramax-Klasse fiel der Ratenrückgang nicht ganz so deutlich aus. So verdiente diese Schiffsklasse, zu der Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 50.000-60.000 Tonnen zählen, im Jahr 2012 ca. 11.100 USD. Im Vergleich zu dem Verdienst in Höhe von 14.850 USD, der in 2011 erzielt werden konnte, ist dies allerdings dennoch ein erheblicher Rückgang.

Die Nachfrage nach Transport von trockenen Massengütern entwickelte sich grundsätzlich positiv. Insgesamt ist im Jahr 2012 bei den drei Hauptgütern Getreide, Kohle und Eisenerz ein Nachfrageplus von 7% gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen, das Nachfragewachstum nach Transport von Getreide enttäuschte dagegen. Während Eisenerz und Kohle ein Wachstum von 6% bzw. 5% vorweisen konnten, wuchs der Bedarf an Getreidetransport um bescheidene 1%.

Für das Jahr 2013 wird über alle Güterarten ein Wachstum von 6% prognostiziert. Aufgrund des weiterhin hohen Neubauvolumens in diesem Marktsegment ist allerdings auch für das Jahr 2013 keine positive Entwicklung der Charraten zu erwarten.

Andere Schiffahrtsmärkte

Der Kühlschiffmarkt

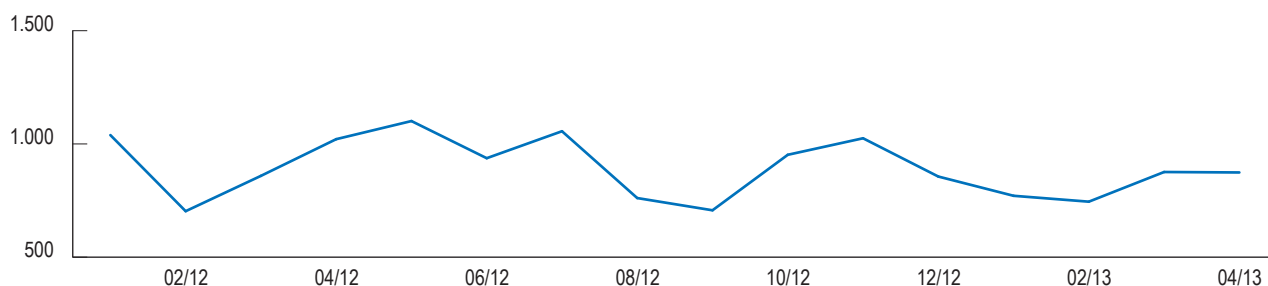
Der seit 2009 anhaltende Negativtrend setzte sich insbesondere in den ersten sechs Monaten des Jahres 2012 fort und sorgte für anhaltend schwierige Rahmenbedingungen im Kühlschiffmarkt.

Die Spotraten lagen in 2012 in etwa ein Drittel unter denen des Vorjahres und auch die üblicherweise im Frühjahr einsetzende Hochsaison blieb in 2012 nahezu aus. Erst in der zweiten Jahreshälfte konnte sich der Markt erholen. Über das Gesamtjahr 2012 verbesserten sich die durchschnittlichen Raten gegenüber dem Vorjahr dadurch insgesamt leicht, was einen positiveren Ausblick auf 2013 zulässt. Im Bereich der langfristigen Zeitcharterabschlüsse war sehr wenig Aktivität zu verzeichnen. Die Raten lagen ca. 5-10% unter dem Vorjahresniveau. Nur sehr moderne und ökonomische Schiffe erzielten Raten von knapp 80 US-Cent/Kubikfuß und konnten sich damit von älterer Tonnage absetzen.

Trotz weiterhin steigender Ladungsmengen (2012: über 3%) reduzierte sich die Kühlschiffsflotte in 2012 und hat durch über 70 verschrottete Einheiten bereits im vierten Jahr in Folge an Kapazität verloren. Gründe dafür sind die hohen Bunker- und Betriebskosten, steigende Versicherungsprämien, Konkurrenz durch Kühlcontainer und ein nicht auskömmliches Rateniveau. Dem gegenüber steht ein zu vernachlässigendes Orderbuch für Neubauten. Insgesamt fiel die Zahl der Kühlschiffeinheiten über 100.000 cbft bis Ende 2012 auf ca. 630 Schiffe mit einem Durchschnittsalter von 23 Jahren. In Hinblick auf dieses hohe Alter und die nach wie vor hohen Bunkerpreise kann von einer weiteren Dezimierung der Kühlschiffsflotte in den nächsten Jahren sicher ausgegangen werden.

Auf Seiten der Reeder/Operator gab es einige Veränderungen: Das erst 2011 ins Leben gerufene Joint Venture zwischen unserem Poolmanager SEATRADE und Laskaridis (HRT) wurde aufgelöst, ein neuer Pool, ebenfalls für kleinere Schiffgrößen, namens „GreenSea“ wurde von Green Reefers und SEATRADE gegründet. Auch neu geschlossen wurde im Herbst 2012 ein Joint Venture zwischen dem aufstrebenden russischen Operator Baltic Shipping und SEATRADE. Die sechs größten Kühlschiffsoperator kontrollierten in 2012 ca. 52% der Kühlschiffsflotte über 100.000 cbft.

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



Quelle: Baltic Exchange

Der Kreuzfahrtmarkt

Die Entwicklung auf den Kreuzfahrtmärkten wurde in 2012 von der vermeidbaren Havarie der Costa Concordia überschattet. Trotz der ansonsten exzellenten Sicherheitsstatistik der Kreuzfahrtindustrie, erforderte dies für viele der Kreuzfahrtlinien eine Anpassung ihrer Marketing- und Preisstrategie an die neuen Gegebenheiten.

Dennoch erzielte die Branche insgesamt ein Wachstum von ca. 3%. Die Linien erreichten im Durchschnitt eine stärkere Auslastung und konnten höhere Preise durchsetzen. Dieses Nachfragewachstum bedeutet auch, dass sich der Trend zu immer größeren Schiffen, die auf den Massenmärkten eingesetzt werden, weiter fortsetzt, und die kleineren Schiffe zunehmend in Nischenmärkten zu finden sind.

Insgesamt wurden in 2012 sieben Neubauten mit ca. 16.000 Betten abgeliefert. Mit drei in 2012 abgelieferten Schiffen setzte die Carnival Gruppe die meisten Neubauten in Fahrt, die unter den Marken Aida, Costa und Carnival eingesetzt werden. Für 2013 stehen sechs Schiffe zur Ablieferung an. Auch die Neubaufträge befinden sich auf einem niedrigen Niveau. Insgesamt belief sich diese Zahl auf fünf Schiffe, die von NCL, Carnival, RCCL sowie von TUI bestellt wurden.

Die Konsolidierung auf der Tonnageseite durch limitierte Orderaktivität und das stabile Wachstum deuten darauf hin, dass sich die Kreuzfahrtindustrie in den nächsten Jahren auf eine positive Entwicklung einstellen kann.

Ausblick

Nach der enttäuschenden Entwicklung der Weltwirtschaft in 2012 geht der IWF für 2013 mit einem Plus von 3,3%, weiterhin von einem eher moderaten Wachstum aus. Für den Welthandel fällt die Prognose

des IWF jedoch positiver aus. Nach einem Wachstum von 2,5% in 2012 wird für 2013 ein Anstieg von 3,6% vorhergesagt.

Diese Entwicklung bedeutet für die meisten Bereiche der Schiffahrtsmärkte, dass auch in 2013 nicht mit einer grundsätzlichen Verbesserung zu rechnen ist. Während sich in einigen Segmenten, wie zum Beispiel der Containerschiffahrt und der Kreuzfahrt, eine Aufwärtsbewegung schon andeutet, werden sowohl die Massengut-, als auch die Tankschiffahrt auf solche Anzeichen bis 2014 warten müssen.

Die Erholung der Weltwirtschaft ist jedoch nur einer der Faktoren, die eine Verbesserung der Schiffahrtsmärkte vorantreiben können. Auch die Überkapazitäten auf der Tonnageseite müssen abgebaut werden. Dafür ist sowohl Zurückhaltung bei Neubestellungen sowie eine weiterhin starke Verschrottungsaktivität geboten. Tatsächlich hält sich Neubauaktivität trotz der derzeit sehr niedrigen Neubaupreise weiterhin in Grenzen. Hierfür sind unter anderem die oft fehlenden Finanzierungsmöglichkeiten verantwortlich, da die meisten schiffsfinanzierenden Banken mit der Konsolidierung ihres Schiffahrtsportfolios beschäftigt sind oder sich komplett aus dem Segment zurückziehen wollen. Die ersten Monate des Jahres 2013 haben zudem gezeigt, dass die hohe Verschrottungsaktivität des Vorjahres anhält, was sich positiv auf die Entwicklung des Tonnageangebotes auswirken sollte.

Während das Jahr 2013 noch im Zeichen der Krise steht, erwarten die meisten Analysten für 2014, dass sich eine nachhaltige Erholung in den meisten Schiffahrtssegmenten durchsetzen wird. Die Vorhersagen des IWF, der für 2014 von einem Weltwirtschaftswachstum in Höhe von 4% und einem Zuwachs des Welthandels von 5,3% ausgeht, unterstützen diese Annahmen. Nach einem sehr langen Tunnel ist nunmehr ein ganz deutliches Licht zu erkennen.



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

Versicherungen

Für den Fall, dass ein Schiff vor Übernahme in Totalverlust gerät, sind die Gründungs-, Anlauf- und Platzierungskosten im Rahmen einer so genannten Interessenversicherung abgedeckt. An die Bauwerft geleistete Anzahlungen sind durch Bankgarantien gesichert und werden im Falle der Nichtlieferung eines Schiffes einschließlich Zinsen zurückgezahlt. Ab Infahrtsetzung besteht für alle Schiffsgesellschaften ein umfangreicher Versicherungsschutz für Seeschiffe. Mit der Kaskoversicherung (Hull & Machinery) sind das Schiff selbst, seine maschinellen Einrichtungen, Zubehör und Ausrüstung versichert. Sie umfasst grundsätzlich auch Risiken wie Totalverlust oder Teilschäden (z.B. Maschinenschäden). Kollisions-Haftpflichtansprüche Dritter werden ebenfalls abgegolten. Darüber hinaus wird eine Haftpflichtversicherung (Protection & Indemnity) abgeschlossen, mit der sich der Reeder gegen weitere aus dem Betrieb des Schiffes resultierende Haftpflichtschäden schützt. Die P&I-Versicherung deckt u.a. Ladungsschäden ab, übernimmt Krankheitskosten und Rückführungen erkrankter Crewmitglieder oder auch Verschmutzungsschäden durch Öl oder Chemikalien.

Schiffe der HANSA TREUHAND sind zusätzlich auch gegen allgemeine Kriegsrisiken versichert. Sollte es zu regional begrenzten kriegerischen Auseinandersetzungen kommen, werden die Versicherungsgesellschaften die betroffenen Gebiete zu Kriegsgebieten erklären. Das bedeutet, dass Schiffe, die in diesen Gebieten verkehren, einen zusätzlichen Kriegsversicherungsschutz benötigen. Auch bei Passagen durch Pirateriegebiete ist das Schiff versichert. Die Kosten hierfür tragen aufgrund der Charterverträge in aller Regel die Charterer und nicht die Schifffahrtsgesellschaften.

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.

Derzeit hat die HANSA TREUHAND, teilweise zusammen mit befreundeten Reedern, die über baugleiche Containerschiffe verfügen, elf 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 Solidaritätspool für Schiffe der Größenklassen von 1.000 TEU bis 2.100 TEU, dem derzeit insgesamt ca. 100 Schiffe von 20 Reedereien angehören. Auch diese Einrichtung zeigte bis Sommer 2012 in der Krise stabilisierende Wirkung und unterstützte zahlreiche Schiffe. Aktuell sind die Unterstützungszahlungen eingestellt, da seit dem letzten Jahr die Frage geklärt wird, ob es sich hierbei um versicherungspflichtige Beiträge handelt.

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.

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.

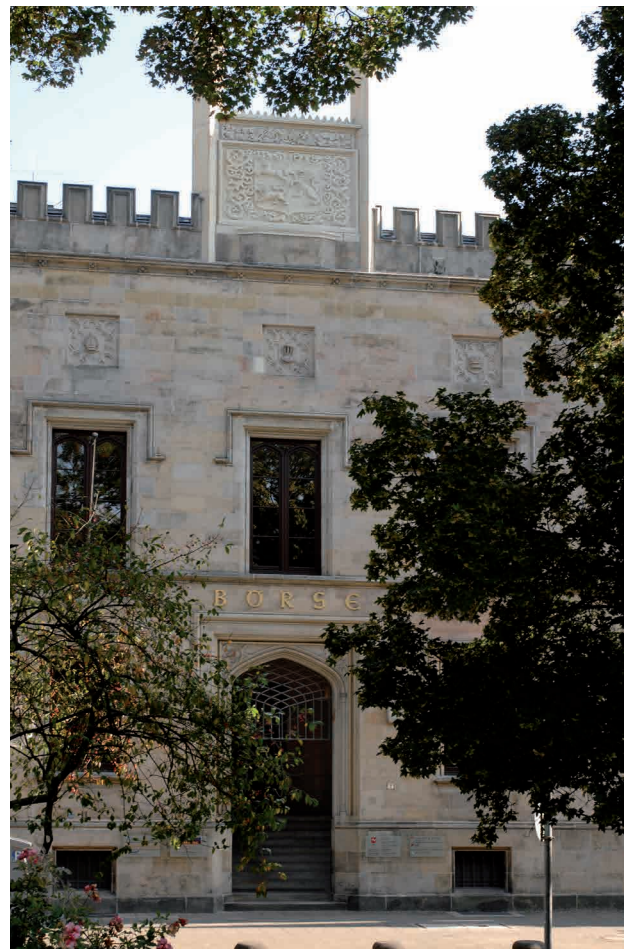
Der Handelsumsatz am Zweitmarkt der Fondsbörse Deutschland erreichte im Jahr 2012 die Summe von nominal 146 Mio. EUR und ist damit im Vergleich zum Vorjahr (2011: 145 Mio. EUR) leicht gestiegen. Die Anzahl der Vermittlungen erhöhte sich deutlich um rd. 11% auf 4.300.

Den größten Teil des Handelsumsatzes an der Fondsbörse Deutschland bilden nach wie vor Immobilienfonds. Mit ca. 98 Mio. EUR machten diese in 2012 etwa 68% des gesamten Handelsvolumens aus. Immobilienfonds stellen unverändert den Handelsschwerpunkt dar und verzeichnen die höchsten Kurse.

Der Umsatz im Bereich Schiffsbeteiligungen erreichte 2012 mit rd. 22 Mio. EUR ca. 15% des Gesamtvolumens. In den übrigen Fondsgattungen (wie etwa Flugzeug-, Lebensversicherungs-, Private Equity Fonds) wurde 2012 zusammen ein Handelsvolumen von rd. 25 Mio. EUR und damit 17% des Gesamtumsatzes erzielt.

Über die verschiedenen Zweitmarktplattformen wechselten im Jahr 2012 HANSA TREUHAND-Fondsanteile mit einem Nominalkapital von ca. 5,23 EUR den Eigentümer. Davon wurden Beteiligungen i.H.v. knapp 1,54 Mio. EUR über die Fondsbörse gehandelt. Der rechnerische Durchschnittskurs aller gehandelten HANSA TREUHAND-Beteiligungen betrug 46,3% (Vorjahr: 67,4%).

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.



Marktentwicklung *

Das Anlagensegment Private Equity ist vergleichsweise gut durch die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise gekommen und hat in den vergangenen fünf Jahren eine Rendite von durchschnittlich 4,7% erzielt. Damit liegt es über den Ergebnissen vieler anderer Anlageklassen, Aktien verzeichneten beispielsweise im selben Zeitraum ein Minus von 2,35% (Quelle: MSCI World Total Return Index).

Wesentliche Gründe dafür sind spezielle Charakteristika, die Private Equity verhältnismäßig robust gegenüber Risiken machen, die aus der Volatilität des Marktes resultieren, und es gleichzeitig in die Lage versetzen, von denselben Risiken zu profitieren. Private Equity ist die einzige aktienähnliche Assetklasse, die in Zeiten turbulenter Märkte kaum unter Abflüssen oder Rücknahmen leidet. Die mehrjährige Anlagedauer von Private-Equity-Fonds, die sich in der Regel über fünf Jahre erstreckt, erlaubt es Fondsmanagern, einen günstigen Zeitpunkt zur Investition abzuwarten. Die Laufzeit eines Private-Equity-Fonds von zehn Jahren und mehr versetzt erfahrene Fondsmanager in die Lage, einen möglichst geeigneten Zeitpunkt abzuwarten, um an die Öffentlichkeit zu gehen oder ein lukratives Übernahmeangebot anzunehmen.

Das weltweite Fundraising, also das Einwerben von Kapital, lag laut dem auf alternative Investments spezialisierten Analysehaus Preqin in 2012 mit rd. 315 Mrd. USD leicht über dem Wert des Vorjahres von 312 Mrd. USD. Dabei fiel die Zahl der geschlossenen Fonds von ca. 910 in 2011 auf ca. 700 im vergangenen Jahr, dies zeigt die Tendenz, dass eine geringere Zahl an Fondsmanagern größere Summen platziert hat.

Die Investitionstätigkeit der Anleger im Jahr 2012 fiel uneinheitlich aus. Einige Investoren, vor allem Banken und Versicherungen, in Nordamerika und Europa haben ihre Investitionen aufgrund strengerer Vorschriften zunehmend eingeschränkt. Im Gegensatz zu der strikteren Regulierung in den entwickelten Märkten haben Fondsmanager in Asien und dem „Rest der Welt“ in den letzten Jahren Erleichterungen in den regulatorischen Rahmenbedingungen gesehen.

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 Vermögensverwalter. Nach einem schwächeren ersten Quartal steigerten sich die auf Nordamerika ausgerichteten Fonds über das Jahr 2012 und schlossen gegenüber 2011 leicht verbessert. Insgesamt sammelten ca. 330 Fonds Kapital i.H.v. ca. 175 Mrd. USD ein. (2011: 330 Fonds, 154 Mrd. USD).

Trotz der ökonomischen Volatilität und der europäischen Schuldenkrise gilt Europa bei Investoren weiterhin als attraktive Investitionsregion. Aufgrund der Langfristigkeit des Investment wird das gegenwärtige Klima nicht unbedingt als aussagekräftiger Indikator für den potenziellen Wert des Investments betrachtet. Nach dem Motto "Risiken bieten immer auch Chancen" spekulieren manche Investoren zudem darauf, dass in Ländern wie Spanien oder Italien die Bodenbildung erreicht ist und die Unternehmen niedrig bewertet werden. Das Fundraisingniveau Europa-fokussierter Fonds in 2012 stieg von ca. 62 Mrd. USD in 2011 auf gut 74 Mrd. USD.

In den „Emerging Markets“, den Wirtschaftsräumen aufstrebender Volkswirtschaften hat sich die Private Equity Industrie in der letzten Dekade parallel zur wirtschaftlichen Expansion erheblich ausgeweitet. Der Fundraising-Anteil der Private Equity-Fonds ist über die vergangenen Jahre kontinuierlich gewachsen und macht mittlerweile 20% des globalen Umfangs aus. In 2007 lag diese Zahl bei 12%, in 2003 bei 5%. Nach Angaben der Emerging Markets Private Equity Association (EMPEA) sammelten im vergangenen Jahr 161 Private Equity-Fonds 40,3 Mrd. USD ein (2011: 148 Fonds/38,5 Mrd. USD). Das in den „Emerging Markets“ investierte Kapital ist von knapp 27 Mrd. USD in 2011, die durch 876 Transaktionen realisiert wurden, auf 23,7 Mrd. USD und 819 Deals in 2012 zurückgegangen.

Aufgrund der makroökonomischen Turbulenzen in Europa und der politischen Unsicherheiten in Nordamerika erwiesen sich die „Emerging Markets“ in 2012 zwar weiterhin als robuste und verlässliche Wachstumsregion. Allerdings verlangsamte sich das Investitionstempo parallel zum geringeren Wirtschaftswachstum in einigen Ländern. Investoren agieren in den Emerging Markets mittlerweile vorsichtiger und selektiver. Zudem verringerte sich das Interesse der Kapitalgeber an Fonds mit China- und Indienorientierung zu Gunsten von Regionen wie Zentral- und Osteuropa/GUS oder auch Südostasien. Auch wenn die Marktteilnehmer von einem langfristigen Wachstum ausgehen, so besteht hinsichtlich der Entwicklung in den nächsten fünf Jahren ein gewisses Maß an Unsicherheit.

Das Fundraising in Deutschland belief sich 2012 auf 1,82 Mrd. EUR, was einen Rückgang um 45% gegenüber den 3,3 Mrd. EUR des Vorjahres bedeutet. Grund für dieses deutliche Minus war die geringere Zahl neu geschlossener Fonds und vor allem der großen Fonds im dreistelligen Millionenbereich. Trotzdem konnten zumindest die Fundraising-Ergebnisse der Jahre 2009 und 2010 übertroffen werden. Der Löwenanteil (84%) der neuen Mittel floss mit 1,53 Mrd. EUR in Buyout-Fonds. Damit konnten Buyout-Fonds als einziges Segment mehr Kapital einwerben als im Vorjahr.

* 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.

Nachdem die Investitionen 2010 und 2011 noch deutlich gesteigert werden konnten, war das Jahr 2012 eher von einer Stabilisierung gekennzeichnet. Die Private Equity-Investitionen in Deutschland erreichten 5,84 Mrd. EUR und lagen damit 6% unter dem Vorjahresergebnis (6,22 Mrd. EUR). Wie im Vorjahr entfielen mehr als drei Viertel der Investitionen in Deutschland auf Buyouts, wobei das Investitionsvolumen leicht um 5% auf 4,54 Mrd. EUR sank – ebenso wie die Zahl der erfassten Transaktionen (2012: 104, 2011: 116).

Die bevorzugten Branchen der Investoren waren Handel und Konsumgüter (28%), Unternehmens-/ Industrieerzeugnisse (25%), Life Sciences (18%) sowie Kommunikationstechnologie (14%). Betrachtet man die Kennzahlen und die Struktur der durch Beteiligungskapital finanzierten Unternehmen, zeigt sich, dass diese Finanzierungsform insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen geeignet ist.

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.

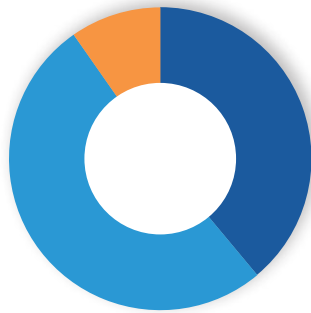
Die verbindlichen Investitionszusagen im "PEP1" beliefen sich zum 31.12.2012 auf rd. 33,8 Mio. EUR, dies entspricht ca. 98% des Fondsvolumens von 34,4 Mio. EUR. Damit wurde ein breit diversifiziertes Portfolio von 25 Zielfonds aufgebaut, über die der Anleger an 420 Unternehmen beteiligt ist. 29,29 Mio. EUR bzw. 85% plus 5% Agio wurden bei den Investoren abgerufen. Insgesamt wurden 62 Beteiligungen wieder veräußert, 13 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 betrug der Wert des Beteiligungsportfolios (inkl. der bisher geleisteten Ausschüttungen) zum 31.12.2012 ca. 126,8% bezogen auf das eingezahlte Kapital.

Private Equity Partners 1: Fonds-Allokation

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 Natix Due	2007	195 Mio. EUR	BO	Europa	EUR	1.250.000
CDH China Fund III, LP	2007	1,2 Mrd. USD	BO	Asien	USD	1.500.000
CDH SUPPLEMENTARY FUND III, LP	2007	400 Mio. USD	BO	Asien	USD	500.000
CVC European Equity Partners Tandem Fund (B). LP	2007	4,123 Mrd. EUR	BO	Europa	EUR	2.500.000
CVC European Equity Partners V	2008	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	2007	792,5 Mio. USD	BO	Nordamerika	USD	2.000.000
Index Venture Growth I, LP	2008	406 Mio. EUR	VC	Europa	EUR	1.000.000
Index Ventures IV (Jersey), LP	2007	355 Mio. EUR	VC	Europa	EUR	500.000
Mid Europa Fund III, LP	2007	1,53 Mrd. EUR	BO	Osteuropa	EUR	3.000.000
Millenium Technology II	2010	280 Mio. USD	VC	Nordamerika	USD	2.000.000
New Venture Partners IV, LP	2006	264 Mio. USD	VC	Nordamerika	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	1,25 Mrd. 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	2008	1,17 Mrd. 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	2008	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	2009	816 Mio. EUR	BO	Europa	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 Partners 1: Kapitalzusagen und Allokation zum 31.12.2012 nach Regionen



Nordamerika	39%
Europa	51%
Rest der Welt	10%

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.

Derzeit liegt der Schwerpunkt der Investitionen mit ca. zwei Dritteln des aktuellen Marktwertes in China. Dies ist ein Resultat einer Kombination verschiedener Faktoren wie der Fokussierung auf die Region China, einer schnelleren Investitionstätigkeit in China und einer signifikanten Aufwertung im chinesischen Portfolio. Die unterliegenden Portfolios in China und Indien weisen beide deutliche Aufwertungen auf.

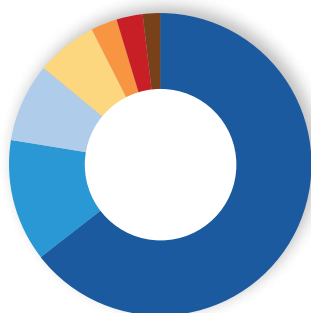
Der Adveq Asia II bestand zum 31.12.2012 aus insgesamt 19 Zielfonds mit einem Investitionsvolumen von rund 177,6 Mio. USD. Über diese Zielfonds sind die Anleger mittelbar an ca. 250 Unternehmen beteiligt, die sich in unterschiedlichen Stadien ihrer Entwicklung befinden und damit eine ausgewogene Investitionsbalance gewähr-

leisten. Schwerpunkte bilden Unternehmen der Handelsbranche, die Industriezweige Informationstechnologie sowie Konsumgüter und Dienstleistungen. Elf Unternehmensbeteiligungen konnten bisher durch Börsengänge veräußert werden.

Der Wert des Portfolios ist im Vergleich zum Vorjahr weiter gestiegen. Zum Jahresende 2012 wies der Adveq Asia II einen Wert von 112,3 Mio. USD auf. Nach Abzug aller Kosten entspricht dies einem Wert von 103%. Der aktuelle Netto-IRR beträgt 2,3%. Dies ist ein, insbesondere im Hinblick auf das geringe Alter des Dachfonds, positiver 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.

Private Equity Partners 2 (Adveq Asia II): Kapitalzusagen und Allokation zum 31.12.2012 nach Regionen



China	62%
Indien	14%
Nordamerika	9%
Rest der Welt	7%
Übriges Asien	3%
Japan	3%
Europa	2%

Marktentwicklung

Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist es für die weltweite Luftfahrtbranche in 2012 erneut aufwärts gegangen. Die Verkehrsleistung (RPK), die neben der Zahl der Passagiere auch die geflogenen Kilometer berücksichtigt, wuchs nach Angaben der Dachorganisation der weltweiten Fluggesellschaften International Air Transport Association (IATA) im Vergleich zum Vorjahr um 5,3%. Nach hohen Wachstumsraten zu Beginn des Jahres 2012 verlangsamte sich die Nachfrage über das Jahr, zeigte aber zum Jahresende wieder eine positive Tendenz. Insgesamt liegt der Wert nur geringfügig unter dem Vorjahr als ein Plus von 5,9% erreicht wurde und über dem 20-Jahres-Mittelwert von +5%. Für das Jahr 2013 erwartet die IATA einen Anstieg der geflogenen Passagierkilometer um 4,5%.

Getrieben durch die Nachfrage aus den Schwellenländern expandierte der internationale Passagierverkehr mit 6% stärker als der nationale Verkehr, der mit +4% angegeben wird. Allein die Fluggesellschaften des Mittleren Ostens wuchsen um 15,2%. Die krisengeschüttelten europäischen Fluglinien legten mit 5,1% leicht unterdurchschnittlich zu und blieben deutlich hinter dem Jahreswachstum von 9,1% zurück. Der asiatisch-pazifische Passagierverkehr nahm in 2012 um 6% zu (2011: +5,4%). Mit 1,1% fiel das Wachstum in Nordamerika am geringsten aus. Der Marktanteil der afrikanischen Fluglinien ist mit 2,5% zwar recht gering, ihre Bilanz ist aber bemerkenswert. So wuchs der Passagierverkehr dieser Region in 2012 um 7,2% und steigerte sich damit gegenüber dem Vorjahreswert von lediglich +0,5% erheblich.

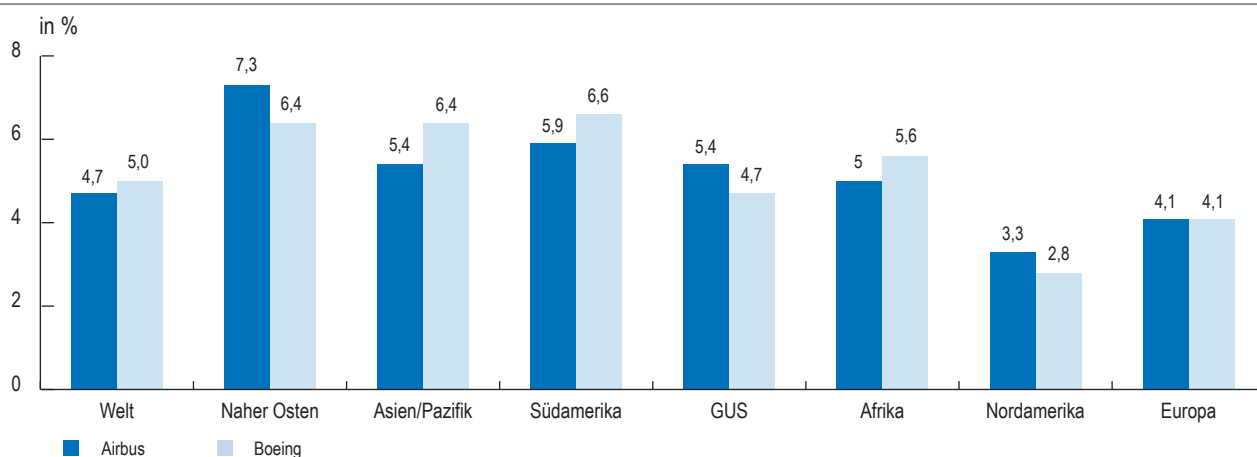
Als Folge konsequenten Kapazitätsmanagements bewegte sich die Sitzplatzauslastung weltweit durchschnittlich mit 79,1% weiter auf hohem Niveau (2011: 78,1) und sorgte für eine positive Bilanz der Linien.

Demgegenüber verzeichneten die Frachtmärkte im Zuge des abgeschwächten Welthandels im Jahr 2012 einen Rückgang der geflogenen Tonnenkilometer um 1,5% (2011: -0,6%). Insbesondere Europa und die Region Asien/Pazifik litten unter rückläufigen Handelsvolumina und mussten Einbußen von 2,9% bzw. 5,5% hinnehmen. Aufgrund der angespannten weltwirtschaftlichen Situation favorisieren Transporteure zunehmend den kostengünstigeren Seeweg gegenüber dem Lufttransport. Die Auslastung des verfügbaren Frachtraumes betrug durchschnittlich 45,2% (2011: 45,9%).

Wirtschaftlich gesehen ist das Jahr 2012 für die Fluggesellschaften deutlich erfolgreicher verlaufen als erwartet. Insgesamt schätzt die IATA den Gewinn der Branche für das abgelaufene Jahr trotz konstant hoher Treibstoffkosten auf 6,7 Mrd. USD (2011: 7,9 Mrd. USD). Für das Jahr 2013 wird laut aktueller Prognose ein Profit von 12,7 Mrd. USD prognostiziert. Dabei werden die Fluggesellschaften aus den Regionen Asien/Pazifik und Nordamerika den größten Gewinnanteil auf sich vereinen können. Die europäischen Gesellschaften haben zwar noch mit der Schuldenkrise in Europa zu kämpfen, sollen das Jahr aber voraussichtlich mit einem Gewinn in Höhe von 1,6 Mrd. abschließen. Noch zum Jahresende 2012 sagte die IATA-Prognose nur ein ausgeglichenes Ergebnis voraus. Konsequente Sparprogramme hiesiger Linien scheinen somit bereits Wirkung zu zeigen. Insgesamt stellen anhaltend hohe Kerosinpreise und ein schwaches Wirtschaftswachstum weiterhin die größten Risiken für die Luftfahrtindustrie dar.

Mittel- bis langfristig wird von einem Anhalten des Wachstumstrends im internationalen Luftverkehr ausgegangen. So erwartet Airbus in einer im September 2012 veröffentlichten Marktstudie, dass die geflogenen Passagierkilometer bis zum Jahr 2031 durchschnittlich um 4,7% p.a. zunehmen werden, der Konkurrent Boeing erwartet sogar ein Wachstum von jährlich 5%.

Prognostiziertes durchschnittliches jährliches Luftverkehrswachstum 2012 bis 2031 (in RPK)



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

Nachfrage nach Flugzeugen

Nach Prognosen von Boeing werden bis 2031 weltweit 34.000 neue Flugzeuge benötigt. Airbus erwartet einen Bedarf an neuen Maschinen von 27.350 Maschinen, berücksichtigt in den Berechnungen allerdings lediglich Flugzeuge mit einer Kapazität von mehr als 100 Passagieren. Der Anstieg resultiert vor allem aus der steigenden Nachfrage Asiens, Südamerikas und Afrikas. Aber auch die reiferen Märkte in Europa und Nordamerika wachsen und profitieren von der starken Luftverkehrsentwicklung der aufstrebenden Regionen. Nach aktuellen Berechnungen werden sich im Jahr 2031 doppelt so viele Flugzeuge im Einsatz befinden wie heute.

Ungeachtet der technischen Probleme, die die großen Flugzeugbauer im vergangenen Jahr mit ihren neuen Modellen hatten – Airbus mit Haarrissen an den Flügeln des Airbus A380, Boeing mit Lithium-Ionen-Akkus des "Dreamliners" –, erzielten beide in 2012 Rekordergebnisse. So lieferte Airbus 588 Flugzeuge an 89 Kunden (davon 17 Neukunden) aus und feiert damit das elfte Jahr in Serie, in welchem ein Produktionsanstieg zu verzeichnen war. Mit über 900 eingegangenen Bruttoaufträgen übertraf das Unternehmen sein Jahresziel von 650 Aufträgen zudem deutlich. Boeing nahm im vergangenen Jahr über 1.200 Bestellungen für neue Verkehrsmaschinen entgegen, was ein Plus von ca. 50% gegenüber 2011 bedeutet. Insgesamt stieg die Zahl der offenen Aufträge der Amerikaner zum Jahresende auf 4.373. Das Unternehmen lieferte mit mehr als 600 die meisten Flugzeuge seit 1999 aus.

Haarrisse an Rippenfüßen des Airbus A380

Pro Flügel des A380 sind ca. 2.000 L-förmige Metallklammern (Rippenfüße) verbaut, welche die Tragflächenrippen mit der Innenseite der Tragflächenaußenhaut verbinden und die Flügelform stabilisieren. Ende 2011 beginnend wurden bei Inspektionen einiger A380 Haarrisse an einer kleinen Anzahl von Rippenfüßen entdeckt. Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) und Airbus haben erklärt, dass die Flugzeuge ungeachtet dessen weiterhin voll lufttüchtig sind und die Flugsicherheit davon nicht beeinträchtigt wird.

Für die im Dienst stehende A380-Flotte hat Airbus inzwischen ein Reparaturprogramm entwickelt, das den Austausch von Flügelrippenfüßen vorsieht. Die von Airbus entwickelte Reparaturlösung umfasst Änderungen am Rippenanschluss sowie die Installation neuer Rippenfüße aus einer anderen Aluminiumlegierung an den Verbundwerkstoffrippen. Die EASA hat den Einbau dieser neu entwickelten Bauteile genehmigt. Die dauerhafte Reparaturlösung wird bei rund 120 Maschinen implementiert und nimmt nach Herstellerangaben pro Flugzeug ca. acht Wochen in Anspruch, sofern diese in einem Arbeitsgang durchgeführt wird. Alternativ kann die Umrüstung in Teilabschnitten während der regulären größeren Wartungsarbeiten nach zwei, vier bzw. sechs Jahren vorgenommen werden. Das Nachrüstprogramm muss an allen in Betrieb befindlichen A380-Flugzeugen ausgeführt werden bevor die jeweilige Maschine ein Alter von sechs Jahren erreicht.



Nach erfolgter Modifikation der Flugzeuge wird die voraussichtliche Lebensdauer ohne weitere Inspektion der Rippenflügelrüße der ursprünglichen Planung entsprechen.

Für noch nicht im Bau befindliche Flugzeuge hat der Hersteller ein Produktionsverfahren entwickelt, welches die Entstehung von Haarrissen in Zukunft verhindert. Erste Flugzeuge mit modifizierten Flügelrüßen werden voraussichtlich Anfang 2014 ausgeliefert.

Das erste Flugzeug der SKY CLOUD-A380-Reihe wurde bereits im Rahmen seines C-Checks zu Beginn des Jahres 2012, der SKY CLOUD II im Frühjahr 2012, auf Haarrisse hin inspiziert. Dabei wurden einige Rippenrüße ausgetauscht. Seitdem werden die Flugzeuge wieder im regulären Liniendienst eingesetzt. Die EASA sieht in ihrer Lufttüchtigkeitsanweisung vor, dass eine Erstinspektion der Flügelrippenrüße spätestens nach 1.300 Flügen durchzuführen ist. Sowohl der SKY CLOUD III als auch der SKY CLOUD IV haben diesen Wert noch nicht erreicht.

Alle Reparaturarbeiten sind von der Airbus-Herstellergarantie gedeckt. Unabhängig von derartigen Ereignissen ist der Leasingnehmer Emirates zudem verpflichtet, den Vertragsverpflichtungen weiterhin vollständig nachzukommen und die vereinbarten Leasingraten zu leisten. Reparaturbedingte Standzeiten haben somit keine finanziellen Auswirkungen auf die Fondsgesellschaft.

Mitte März 2013 lieferte Airbus die 100. Maschine des Typs A380 aus. Die Maschinen werden von neun Fluggesellschaften betrieben.

Die SKY CLOUD-A380-Reihe

Nach der erfolgreichen Platzierung der Flugzeugfonds SKY CLOUD-A380 und SKY CLOUD II-A380 hat die HANSA TREUHAND die Nachfolgefonds SKY CLOUD III-A380 und SKY CLOUD IV-A380 Anfang 2012 bzw. im Mai 2012 geschlossen.

Die Ausschüttungen des Jahres 2012 lagen bei den Fonds SKY CLOUD-A380 und SKY CLOUD II-A380 jeweils bei 9% und damit 1,75- bzw. 0,75%-Punkte über den prospektierten Werten. Die Ausschüttungsquote des SKY CLOUD III-A380 blieb aufgrund geleisteter Mehrausschüttungen im Jahr 2011 sowie der notwendigen Bereithaltung einer angemessenen Liquiditätsreserve zur Erfüllung gesetzlicher, vertraglicher und budgetierter Verpflichtungen mit 7% einen Prozentpunkt unter dem angestrebten Wert. Der SKY CLOUD IV-A380 schüttete im vergangenen Jahr ab Beginn des Leasingvertrages mit Emirates Airlines anteilig 3% (sowie zzgl. 1% Bonus für "Frühanleger") aus.

Für das Jahr 2013 werden bei allen Flugzeugfonds der HANSA TREUHAND prospektgemäße Ausschüttungen erwartet.

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.

Die Emirates Group hat im Geschäftsjahr 2012/2013 (1. April 2012 bis 31. März 2013) zum 25. Mal in Folge einen Gewinn erwirtschaftet und konnte trotz der anhaltend hohen Treibstoffpreise und eines weltweit schwachen konjunkturellen Umfeldes ihr Wachstum weiter ausbauen.

Der Umsatz der Fluglinie Emirates erreichte mit 19,9 Mrd. USD ein neues Rekordhoch und wuchs gegenüber dem Geschäftsjahr 2011/12 um 17%. Mit einem Gewinn von 622 Mio. USD steigerte die Airline das Ergebnis sogar um 52% gegenüber dem Vorjahr.

Als eine der weltweit am stärksten expandierenden Airlines baute Emirates seine Kapazitäten weiter aus und vergrößerte seine Flotte im Berichtszeitraum um 34 Großraumflugzeuge. Neben zehn Maschinen des Typs Airbus A380 wurden 20 Boeing 777-300ER sowie vier Boeing 777F-Frachtmaschinen übernommen. Damit ist Emirates weltgrößter Betreiber der Langstreckenflugzeuge Airbus A380 sowie Boeing 777-300ER und verfügt insgesamt derzeit über eine Flotte von 198 Fracht- und Passagierflugzeugen. Weitere 198 Flugzeuge im Wert von 71 Mrd. USD stehen im Orderbuch der arabischen Fluggesellschaft.

Mit einem Rekordwert von 39,4 Mio. beförderten Passagieren – ein Anstieg von 16% gegenüber 2011/2012 – verzeichnete Emirates eine auf dem Niveau des Vorjahres liegenden Auslastung von 80%. Die angebotenen Sitzplatzkilometer stiegen um 18% und zeigen die Attraktivität der Emirates-Flotte in der Bewertung der Kunden. Der Passagierertrag lag mit 8,3 US-Cent pro Passagierkilometer (Revenue Passenger Kilometres; RPKM) ebenfalls auf dem Wert des Vorjahres.

Das Streckennetz der Fluggesellschaft umfasst aktuell 133 Destinationen in über 77 Ländern auf sechs Kontinenten.

EU-Richtlinie über die Verwalter alternativer Investmentfonds (AIFM-Umsetzungsgesetz)

Im Juli 2011 trat die EU-Richtlinie zur Regulierung alternativer Investmentfonds Manager (AIFM) in Kraft. Die AIFM-Richtlinie ist eine Reaktion der EU auf die Finanzmarktkrise und verfolgt das Ziel, Transparenz und Stabilität an den Märkten zu erhöhen und den Anlegerschutz zu stärken. Sie betrifft auch die Anlageform geschlossene Fonds und muss innerhalb von zwei Jahren nach in Kraft treten der EU-Richtlinie, d.h. bis zum 22.07.2013, in deutsches Recht umgesetzt werden.

Nach langwieriger, kontroverser Diskussion hat der Deutsche Bundestag am 16.05.2013 das entsprechende – 600 Seiten umfassende – Gesetz zur Regulierung Alternativer Investmentfonds Manager verabschiedet. Am 07.06.2013 hat der Bundesrat dem Beschluss zugestimmt. Es ist somit davon auszugehen, dass das Gesetz fristgemäß am 22.07.2013 in Kraft tritt. Damit wird ein in sich geschlossenes Regelwerk für alle Investmentfonds und ihre Manager und insbesondere ein einheitlicher Aufsichts- und Regelungsrahmen für geschlossene Fonds geschaffen.

Mit dem Gesetz herrscht für die Anbieter geschlossener Fonds Gewissheit, welche Anforderungen und Regelungen, z.B. hinsichtlich der Mindestbeteiligung an geschlossenen Fonds, der Fremdkapitalquote oder der Risikostreuung, auf sie zukommen.

Die neue Gesetzgebung ist von enormer Bedeutung für den Markt der geschlossenen Fonds und die gesamte Fondslandschaft in Deutschland. Neben der Einführung der ohnehin schon umfangreichen Regeln, die die AIFM-Richtlinie beinhaltet, hat die Bundesregierung weitere Regeln in das Gesetz eingebracht, die auf Seiten der geschlossenen Publikumsprodukte über die europäischen Vorgaben hinausgehen.

Mit der Umsetzung zum 22.07.2013 fallen geschlossene Fonds nicht mehr unter das Vermögensanlagegesetz, sondern sind als Investmentvermögen einzustufen. Investmentvermögen im Sinne des Kapitalanlagegesetzbuch (KAGB), das durch die AIFM-Umsetzung geschaffen und mit dem das bisherige Investmentgesetz aufgehoben wird, ist laut Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) "jeder Organismus für gemeinsame Anlagen, der von einer Anzahl von Anlegern Kapital einsammelt, um es gemäß einer festgelegten Anlagestrategie zum Nutzen dieser Anleger zu investieren und der kein operativ tätiges Unternehmen außerhalb des Finanzsektors ist."

Die Anbieter geschlossener Fonds und die Produkte werden mit Umsetzung der Richtlinie dem voll regulierten Kapitalmarkt angehören. Das grundsätzliche Erfordernis einer Zulassung der Finanz-

aufsicht für Fondsgeschäftstätigkeit ist eine gerechtfertigte Markteintrittshürde. Die Ausgestaltung und die Anforderungen an die Unternehmen sind hoch. Die Einführung eines Mehraugenprinzips z.B. mit der verpflichtenden Verwahrstelle sowie die weitergehende und laufende Berichterstattung sind geeignete Einzelmaßnahmen, um die Wahrscheinlichkeit des Eintritts von Schadensfällen für Anleger zu minimieren.

Für die Beteiligungsbranche besteht durch die Regulierung die Chance, dass unseriöse Anbieter aus dem Markt ausgeschlossen werden. Die zu erwartende Konsolidierung am Markt könnte darüber hinaus zu einer Steigerung der Qualität der Fondsangebote beitragen.

Projekte der HANSA TREUHAND 2013

Aufgrund der geschilderten, umfangreichen Regulierungen, die zur Jahresmitte in Kraft treten, und der langen Unsicherheit hinsichtlich der genauen Inhalte der Gesetzgebung, bestand auf Seiten der Fondsanbieter seit geraumer Zeit allgemeine Zurückhaltung bei der Platzierung neuer Beteiligungsangebote. Dies zeigten insbesondere die stark rückläufigen Platzierungsergebnisse der Branche. Nun, da die regulatorischen Rahmenbedingungen und in Folge dessen die konkreten Konzeptionsmöglichkeiten weitgehend feststehen, können sich die Emissionshäuser auf die Implementierung der neuen Anforderungen konzentrieren und die Sondierung potenzieller Investitionsobjekte für künftige Publikumsfonds zielgerichtet angehen.

Dessen ungeachtet haben wir die Marktsegmente – insbesondere den Flugzeugmarkt und seine Teilnehmer – weiterhin sehr aufmerksam beobachtet und analysiert, um unseren Anlegern in absehbarer Zeit wieder ein interessantes Investitionsobjekt anbieten zu können. Bei der Auflegung eines Flugzeugfonds sind vor allem die Kriterien Modernität und Zukunftsfähigkeit des Flugzeugtyps, Finanzstärke und Zuverlässigkeit des Leasingnehmers sowie Attraktivität der Finanzierungs- und Leasingbedingungen zu prüfen.

Betriebsfortführungskonzepte

Flugzeugfonds

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

SKY CLOUD - A380	38	SKY CLOUD III - A380	40
SKY CLOUD II - A380	39	SKY CLOUD IV - A380	41

Schiffsfonds

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

»HT-FLOTTENFONDS I«	42	MS »HANSA CENTAUR«	64	MS »HS BIZET«	86
»HT-FLOTTENFONDS II«	43	MS »HANSA CENTURION«	65	MS »HS CARIBE«	87
»HT-FLOTTENFONDS III«	44	MS »HANSA CENTURY«	66	MT »HS CARMEN«	88
»HT-FLOTTENFONDS IV«	45	MS »HANSA CONSTITUTION«	67	MS »HS CHALLENGER«	89
»HT-FLOTTENFONDS V«	46	MS »HANSA KRISTIANSAND«	68	MS »HS COLON«	90
»HT-TWINFONDS«	47	MS »HANSA LIBERTY«	69	MS »HS DISCOVERER«	91
MS »BELLA«	48	MS »HANSA LONDON«	70	MT »HS ELEKTRA«	92
MS »BONNY«	49	MS »HANSA LÜBECK«	71	MS »HS HUMBOLDT«	93
MS »BRAVO«	50	MS »HANSA NARVIK«	72	MS »HS LIVINGSTONE«	94
MS »CHAMPION«	51	MS »HANSA NORDBURG«	73	MT »HS MEDEA«	95
MS »CHIEF«	52	MS »HANSA OLDENBURG«	74	MS »HS MOZART«	96
MS »FLOTTBEK«	53	MS »HANSA PACIFIC«	75	MS »HS OCEANO«	97
MS »GLORY«	54	MS »HANSA RIGA«	76	MS »HS ONORE«	98
MS »HANSA AALESUND«	55	MS »HANSA ROSTOCK«	77	MS »HS SCOTT«	99
MS »HANSA AFRICA«	56	MS »HANSA STOCKHOLM«	78	MT »HS TOSCA«	100
MS »HANSA ARENDAL«	57	MS »HANSA TRONDHEIM«	79	MS »MASTER«	101
MS »HANSA ATLANTIC«	58	MS »HANSA VICTORY«	80	MS »MENTOR«	102
MS »HANSA BRANDENBURG«	59	MS »HANSA VISBY«	81	MS »MERKUR BAY«	103
MS »HANSA BREMEN«	60	MT »HS ALCINA«	82	MS »MERKUR BEACH«	104
MS »HANSA CALEDONIA«	61	MS »HS BACH«	83	MS »MERKUR BRIDGE«	105
MS »HANSA CALYPSO«	62	MS »HS BEETHOVEN«	84	MS »PRIMUS«	106
MS »HANSA CASTELLA«	63	MS »HS BERLIOZ«	85	MS »RISEN«	107

Hinweise:

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 31.12.2012 bestätigten Unterschiedsbeträge.

Bei den Ausschüttungspositionen in den Einzeldarstellungen kann es sich um Liquiditätsausschüttungen handeln, die ggf. noch nicht durch handelsrechtliche Überschüsse gedeckt sind. Diese können bei wirtschaftlicher Notwendigkeit zurückgefordert werden.

Zusammenfassung

Schiffsverkäufe bis 31.12.2012

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.

Durch die Auswirkungen der kritischen Marktentwicklung mussten seit 2010 bis heute zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes bei insgesamt 26 Fonds zusammen mit den Gesellschaftern Betriebsfortführungskonzepte mit freiwilliger Teilnahme beschlossen werden, welche auch erfolgreich umgesetzt wurden. Während im Jahr 2011 keine weiteren Maßnahmen erforderlich waren, erfolgten seit dem vierten Quartal 2012 darüber hinaus bei einer Reihe von Gesellschaften Ausschüttungsrückforderungen, nachdem sich die Gesellschafter gegen den Schiffsverkauf entschieden haben.

Betriebsfortführungskonzepte 2010

Schiffs-/Fondsname	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%	-
MS »HANSA LONDON«	1.000	10.405	1.665	16,00%	16,00%	-
MS »HANSA ROSTOCK«	1.000	10.839	1.301	12,00%	12,00%	-
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	17,00%	7,00%	10,00%
MS »HANSA KRISTIANSAND«	1.550	14.664	2.366	24,00%	12,00%	12,00%
MS »MERKUR BEACH«	1.600	14.684	2.293	15,00%	10,00%	5,00%
MS »HANSA CALYPSO«	1.600	10.400	3.666	25,00%	10,00%	15,00%
MS »HANSA CENTURION«	1.600	9.860	3.671	25,00%	7,00%	18,00%
MS »HANSA BRANDENBURG«	1.700	6.565*	919	14,00%	14,00%	-
MS »BELLA« (1. BFK)	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%	-
»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 / 2013

Schiffs-/Fondsname	TEU	Altkapital in TEUR	Neu-Kapital in TEUR	Neu-Kapital in %	Einzahlung 2012	Einzahlung 2013
MS »HANSA OLDENBURG«	1.700	9.100	1.456	16,00%	-	16,00%
MS »BELLA« (2. BFK)	2.700	16.305	1.095	7,00%	7,00%	-
MS »BRAVO«	2.700	18.380	2.206	12,00%	-	12,00%
MS »HS CONSTITUTION«	2.800	17.307	1.385	8,00%	8,00%	-
MS »HS CENTURY«	2.800	17.640	1.764	10,00%	10,00%	-
MS »HS SCOTT« (»HT-FF V«)	2.800	21.413	3.212	15,00%	15,00%	-
»HT-FLOTTENFONDS III«		60.750	4.860	8,00%	8,00%	-
Summe			17.999			
	tdw	in USD	in USD			
MT »HS MEDEA«	113.000	10.430	3.552	14,40%	7,20%	7,20%

FLUGZEUG

Flugzeugtyp	Airbus A380-800
Seriennummer	MSN 025
Flugzeugkennung	A6 - EDH
Auslieferung	15. Januar 2010
Beschäftigung	Leasingvertrag mit Emirates Airlines
Gesamtlänge	73 m
Flügelspanweite	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



Der SKY CLOUD – A380 mit der Registrierung A6-EDH wurde am 15. Januar 2010 an den Leasingnehmer Emirates ausgeliefert. Das Flugzeug wird im Wesentlichen auf den Mittel- bis Langstrecken von Dubai aus nach Europa und Asien eingesetzt. Vereinzelt werden auch Ziele im Nahen Osten angefliegen. Bis Ende April 2013 hatte das Flugzeug 2.333 Flüge absolviert und dabei 13.597 Flugstunden geleistet. Die durchschnittliche Flugdauer lag bisher bei knapp sechs Stunden.

Zu Jahresbeginn 2012 absolvierte das Flugzeug der Beteiligungsgesellschaft seinen ersten C-Check. Der Asset Manager Doric GmbH hat die Maschine bei dieser Gelegenheit inspiziert und sich von deren tadellosen Zustand überzeugt.

Nach Maßgabe der von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) erlassenen Lufttüchtigkeitsanweisung wurde die Maschine der Beteiligungsgesellschaft zu Jahresbeginn 2012 auf mögliche Haarrisse untersucht (vgl. S. 33) und einzelne Flügelrippenfüße ausgetauscht. Seitdem wird das Flugzeug wieder im Liniendienst eingesetzt. Inzwischen hat der Hersteller Airbus eine dauerhafte Reparaturlösung für alle bereits in Dienst befindlichen Flugzeuge entwickelt. Nach aktuellen Planungen soll das Flugzeug der Beteiligungsgesellschaft im Winter 2013/2014 mit neuen modifizierten Flügelrippenfüßen versehen werden.

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	68.350	68.525	
Fremdkapital	TEUR	88.634	88.634	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	156.984	157.159	175

Ausschüttungen

bis Ende 2011	TEUR	8.800	7.506 ¹⁾	
Berichtsjahr 2012	TEUR	4.955	6.167	
Gesamt	TEUR	13.755	13.673	-82
	Prozent	21,75	23,50	1,75 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	2.620	2.672	52
-----------------------	-------------	--------------	--------------	-----------

Jahrestilgung

2012	TUSD	5.239	5.240	1
-------------	-------------	--------------	--------------	----------

Stand Hypothek

per 31.12.2012	TUSD	107.406	107.406	0
-----------------------	-------------	----------------	----------------	----------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ²⁾

Kapitaleinsatz	EUR			-105.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			0 ³⁾
Ausschüttungen	EUR			23.500 ¹⁾
Kapitalbindung	EUR			-81.500

¹⁾ Zeitanteilig, je nach Beitritts- und Einzahlungsdatum.

²⁾ Bei einer Ausschüttungsberechtigung ab 1. Januar 2010.

³⁾ Noch keine Vorlage steuerlicher Ergebnisse.

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



Der SKY CLOUD II – A380 mit der Registrierung A6-EDE wurde im April 2009 an den Leasingnehmer Emirates ausgeliefert und von der Beteiligungsgesellschaft im Dezember 2010 übernommen. Das Flugzeug wird im Wesentlichen auf den Mittel- bis Langstrecken von Dubai aus nach Europa, Asien und Australien eingesetzt. Vereinzelt werden auch Ziele im Nahen Osten angefliegen. Bis Ende April 2013 hatte das Flugzeug 2.131 Flüge absolviert und dabei 17.477 Flugstunden geleistet. Die durchschnittliche Flugdauer lag bisher bei etwas mehr als acht Stunden.

Im März 2013 absolvierte das Flugzeug der Beteiligungsgesellschaft seinen zweiten C-Check. Der Asset Manager Doric GmbH führte bei dieser Gelegenheit eine Inspektion der Maschine durch. Unter Berücksichtigung seines Alters befindet sich der SKY CLOUD II – A380 in einem guten Zustand.

Nach Maßgabe der von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) erlassenen Lufttüchtigkeitsanweisung wurde die Maschine der Beteiligungsgesellschaft im März 2012 auf mögliche Haarrisse untersucht (vgl. S. 33) und einzelne Flügelrippenfüße ausgetauscht. Seitdem wird das Flugzeug wieder im Liniendienst eingesetzt. Inzwischen hat der Hersteller Airbus eine dauerhafte Reparaturlösung für alle bereits in Dienst befindlichen Flugzeuge entwickelt. Nach aktuellen Planungen soll das Flugzeug der Beteiligungsgesellschaft im Spätsommer 2014 mit neuen modifizierten Flügelrippenfüßen versehen werden.

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

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 2011	TEUR	2.195	2.957 ¹⁾	
Berichtsjahr 2012	TEUR	3.510	3.860	
Gesamt	TEUR	5.705	6.817	1.112
	Prozent	24,75	25,50	0,75 [*]

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	1.523	1.923	400
-----------------------	-------------	--------------	--------------	------------

Jahrestilgung

2012	TUSD	6.415	6.143	-272
-------------	-------------	--------------	--------------	-------------

Stand Hypothek

per 31.12.2012	TUSD	117.681	118.454	-773
-----------------------	-------------	----------------	----------------	-------------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ²⁾

Kapitaleinsatz	EUR		-105.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		0 ³⁾
Ausschüttungen	EUR		25.500 ¹⁾
Kapitalbindung	EUR		-79.500

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



Der SKY CLOUD III – A380 mit der Registrierung A6-EDR wurde am 25. November 2011 planmäßig ausgeliefert und an den Leasingnehmer Emirates übergeben. Das Flugzeug wird im Wesentlichen auf den Mittel- bis Langstrecken von Dubai aus nach Europa, Asien und Australien eingesetzt. Vereinzelt werden auch Ziele im Nahen Osten angefliegen. Bis Ende April 2013 hatte das Flugzeug 1.151 Flüge absolviert und dabei 6.707 Flugstunden geleistet. Die durchschnittliche Flugdauer lag bisher bei knapp sechs Stunden.

Der SKY CLOUD III - A380 hat im Sommer dieses Jahres als erster A380 durch die zur EADS/Airbus Gruppe gehörenden Elbe Flugzeugwerke GmbH in Dresden neue Flügelrippenfüßen erhalten (vgl. S. 33). Die Nachrüstung ist eine dauerhafte Lösung, die die ursprüngliche Lebensdauer der Flügelrippenfüße wiederherstellt.

Der erste C-Check beim SKY CLOUD III - A380 findet voraussichtlich im November 2013 statt.

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

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	61.000	61.350	
Leasingsonderzahlung	TEUR	17.778	17.736	
Fremdkapital	TEUR	106.667	106.295	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	185.445	185.381	-64

Ausschüttungen

bis Ende 2011	TEUR	407	0 ¹⁾	
Berichtsjahr 2012	TEUR	4.880	5.682	
Gesamt	TEUR	5.287	5.682	395
	Prozent	16,00%	15,00%	-1,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	2.938	2.966	28
-----------------------	-------------	--------------	--------------	-----------

Jahrestilgung

2012	TUSD	8.320	8.544	224
-------------	-------------	--------------	--------------	------------

Stand Hypothek

per 31.12.2012	TUSD	132.768	132.277	491
-----------------------	-------------	----------------	----------------	------------

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		15.000 ¹⁾
Kapitalbindung	EUR		-90.000

¹⁾ Zeitanteilig, je nach Beitritts- und Einzahlungsdatum.

²⁾ Bei einer Ausschüttungsberechtigung ab 1. Dezember 2011.

³⁾ Noch keine Vorlage steuerlicher Ergebnisse.

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 ausgeliefert und an den Leasingnehmer Emirates übergeben. Das Flugzeug wird im Wesentlichen auf den Mittel- bis Langstrecken von Dubai aus nach Europa, Asien und Australien eingesetzt. Es werden vereinzelt auch Ziele im Nahen Osten angefliegen. Bis Ende April 2013 hatte das Flugzeug 513 Flüge absolviert und dabei 3.227 Flugstunden geleistet. Die durchschnittliche Flugdauer lag bisher bei rund secheinhalb Stunden.

Nach einer von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) herausgegebenen Lufttüchtigkeitsanweisung sind A380-Flugzeuge spätestens nach 1.300 Flügen erstmals auf mögliche Haarrisse (vgl. S. 33) zu überprüfen. Der SKY CLOUD IV – A380 hat diese Marke bisher nicht erreicht. Inzwischen hat der Hersteller Airbus eine dauerhafte Reparaturlösung für alle bereits in Dienst befindlichen Flugzeuge entwickelt. Nach aktuellen Planungen soll das Flugzeug der Beteiligungsgesellschaft im Frühjahr 2014 mit neuen Flügelrippenfüßen versehen werden.

Die ursprüngliche Auslieferung des Flugzeuges war im Juni 2012 geplant. Aufgrund nachträglich durchgeführter Modifikationen, die durch die "Haarrissproblematik" 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

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	62.000	62.025	
Leasingsonderzahlung	TEUR	18.045	22.197	
Fremdkapital	TEUR	109.023	115.630	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	189.068	199.852	10.784

Ausschüttungen

Berichtsjahr 2012	TEUR	3.100	2.054 ¹⁾	-1.046
	Prozent	5,00	4,00	-1,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	1.822	2.267	445
-----------------------	-------------	--------------	--------------	------------

Jahrestilgung

2012	TUSD	4.195	2.334	-1.861
-------------	-------------	--------------	--------------	---------------

Stand Hypothek

per 31.12.2012	TUSD	139.420	142.073	-2.653
-----------------------	-------------	----------------	----------------	---------------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	0 ³⁾
Ausschüttungen	EUR	4.000 ¹⁾
Kapitalbindung	EUR	-101.000

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: Durch die kürzere Betriebslaufzeit wurde im Jahr 2012 weniger ausgeschüttet, im letzten Jahr der Fondslaufzeit wird die Ausschüttung voraussichtlich entsprechend höher ausfallen.

¹⁾ Zeitanteilig je Beitritts- und Einzahlungsdatum, inkl Bonusausschüttung i.H.v. 1% für Anleger, die bis zum 31.12.2011 beigetreten sind und ihre Kapitaleinlage zzgl. Agio geleistet haben.

²⁾ Bei einer Ausschüttungsberechtigung ab 1. Dezember 2011.

³⁾ Noch keine Vorlage steuerlicher Ergebnisse.

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-Schiffgesellschaften 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 des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterrateniveaus benötigt das Schiff »HS MENTOR« zur Aufrechterhaltung der Liquidität auch in 2013 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 2,25 Mio. EUR, das durch die Rückzahlung von Ausschüttungen auf Ebene des »HT-FLOTTENFONDS I« bereit gestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

Bereits im Jahr 2010 wurden bei den Schiffen »MENTOR« und »HANSA BRANDENBURG« Betriebsfortführungskonzepte mit freiwilliger Teilnahme von zusammen 2,52 Mio. EUR umgesetzt.

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

Ausschüttungen ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	15.921	10.414	
Berichtsjahr 2012	TEUR	2.119	0	
Gesamt	TEUR	18.040	10.414	-7.626
	Prozent	100,00	57,76	-42,24 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	0	51	51
(nach Ausschüttung + Tilgung)				

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ²⁾		
ausgleichsfähige Verluste	-49,78	-47,45
zu versteuernde Gewinne	9,13	23,11

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ³⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	24.280
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-10.380
Ausschüttungen	EUR	57.760
Kapitalbindung	EUR	-31.340

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals ändern.

¹⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

²⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

³⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

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 des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterrateniveaus benötigt das MS »HS HUMBOLDT« zur Aufrechterhaltung der Liquidität auch in 2013 weiteres Kapital i.H.v. ca. 5,67 Mio. EUR, das auf Ebene des »HT-FLOTTENFONDS II« durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

Bereits im Jahr 2010 wurde beim »HT-FLOTTENFONDS II« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 8,54 Mio. EUR umgesetzt.

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

Ausschüttungen ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	42.788	29.494	
Berichtsjahr 2012	TEUR	6.402	0	
Gesamt	TEUR	49.190	29.494	-19.696
	Prozent	81,40	48,39	-33,01 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	0	39	39

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ²⁾		
zu versteuernde Gewinne	2,27	1,95

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ³⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	0
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-873
Ausschüttungen	EUR	48.396
Kapitalbindung	EUR	-55.477

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals ändern.

¹⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

²⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

³⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

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-Schiffgesellschaften verweisen wir auf die jeweiligen Einzeldarstellungen. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis 2004.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterrateniveaus benötigen die Schiffe »MERKUR BAY« und »HS BEETHOVEN« zur Aufrechterhaltung der Liquidität auch in 2013 weiteres Kapital i.H.v. ca. 3,35 Mio. EUR, das auf Ebene des »HT-FLOTTENFONDS III« durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf der Schiffe entschieden.

Bereits im Jahr 2012 wurde beim »HT-FLOTTENFONDS III« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 4,86 Mio. EUR umgesetzt.

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

Ausschüttungen ¹⁾

bis Ende 2011	TEUR	33.600	22.148	
Berichtsjahr 2012	TEUR	4.800	0	
Gesamt	TEUR	38.400	22.148	-16.252
	Prozent	64,00%	36,50%	-27,50 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	0	76	76
-----------------------	-------------	----------	-----------	-----------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ²⁾

zu versteuernde Gewinne	1,87	1,55
-------------------------	------	------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ³⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-690
Ausschüttungen	EUR	36.500
Kapitalbindung	EUR	-67.190

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals ändern.

¹⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

²⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

³⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

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-Schiffgesellschaften 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 ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	19.036	6.447	
Berichtsjahr 2012	TEUR	4.207	3.751	
Gesamt	TEUR	23.243	10.198	-13.046
	Prozent	38,70	16,87	-21,83 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ²⁾			
zu versteuernde Gewinne		1,34	1,34

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ³⁾			
Kapitaleinsatz	EUR		-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-594
Ausschüttungen	EUR		16.884
Kapitalbindung	EUR		-86.710

¹⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

²⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

³⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

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-Schiffgesellschaften verweisen wir auf die jeweiligen Einzeldarstellungen.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterrateniveaus benötigen die Schiffe »HS BERLIOZ« und »HS SCOTT« zur Aufrechterhaltung der Liquidität in 2013 weiteres Kapital i.H.v. ca. 4 Mio. EUR, das durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes »HS BERLIOZ« entschieden. Der MT »HS ELEKTRA« wurde im Mai 2013 verkauft.

Bereits im Jahr 2012 wurde beim »HT-FLOTTENFONDS IV« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 3,21 Mio. EUR umgesetzt.

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 ¹⁾

bis Ende 2011	TEUR	19.101	4.630	
Berichtsjahr 2012	TEUR	4.832	0	
Gesamt	TEUR	23.933	4.630	-19.303
	Prozent	34,70	6,69	-28,01 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ²⁾

zu versteuernde Gewinne		1,00	1,00	
-------------------------	--	------	------	--

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ³⁾

Kapitaleinsatz	EUR		-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-443
Ausschüttungen	EUR		3.959
Kapitalbindung	EUR		-99.484

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals ändern.

¹⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

²⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

³⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

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.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterratenlevels benötigen die Schiffe zur Aufrechterhaltung der Liquidität in 2013 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 4,97 Mio. EUR, das durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf der Schiffe entschieden.

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	44.400	41.400	
Fremdkapital	TEUR	0	0	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	44.400	41.400	-3.000
Ausschüttungen ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	9.324	7.038	
Berichtsjahr 2012	TEUR	3.108	0	
Gesamt	TEUR	12.432	7.038	-5.394
	Prozent	28,00	17,00	-11,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ²⁾

zu versteuernde Gewinne	0,90	0,95
-------------------------	------	------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ³⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-420
Ausschüttungen	EUR	17.000
Kapitalbindung	EUR	-86.420

¹⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

²⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

³⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

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



Das MS »BELLA« beendete im Januar des Berichtsjahres eine ca. zweimonatige Charter bei der französischen Reederei Delmas. Nach anschließender marktbedingter Wartezeit trat das Schiff im April 2012 eine Neubeschäftigung bei Pacific International Lines (PIL), Singapore, an. Seit Beendigung der Charter im November des Berichtsjahres steht das Schiff in Diensten von CMA CGM, die das Schiff noch bis Oktober 2013 beschäftigen wird und zwischen Indien und Afrika einsetzt. Im Berichtsjahr fielen insgesamt 86 Warte- bzw. Ballasttage an. Eine Propellerreparatur verursachte zudem 17 Off-hire-Tage.

Das MS »BELLA« ist Mitglied im C-27 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Dieser besteht derzeit 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 des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charratenniveaus benötigt die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität auch in 2013 weiteres Kapital i.H.v. ca. 2,06 Mio. EUR, das durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

Bereits in den Jahren 2010 und 2012 wurden bei der »BELLA« Betriebsfortführungskonzepte mit freiwilliger Teilnahme von ca. 5,26 Mio. EUR umgesetzt.

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 2011	Tage	3.625	3.612 *	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	348	
Gesamt	Tage	3.980	3.960	-20

* erste Charteranlieferung um 11 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2011	TEUR	58.962	44.613	
Berichtsjahr 2012	TEUR	6.169	1.893	
Gesamt	TEUR	65.131	46.506	-18.625

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2011	TEUR	33.832	20.179	
Berichtsjahr 2012	TEUR	4.038	-285	
Gesamt	TEUR	37.870	19.894	-17.976

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2011	TEUR	17.220	8.615	
Berichtsjahr 2012	TEUR	2.189	0	
Gesamt	TEUR	19.409	8.615	-10.794
	Prozent	133,00	58,00	-75,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	209	361	152
-----------------------	-------------	------------	------------	------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2012	TUSD	1.536	297	-1.239
-------------	-------------	--------------	------------	---------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2012	TUSD	4.988	7.819	* -2.831
-----------------------	-------------	--------------	--------------	-----------------

* inkl. Keilkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-58,48	-61,40
zu versteuernde Gewinne	12,72	25,95

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-102.000
Steuervorteile	EUR	31.414
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-11.608
Ausschüttungen	EUR	58.000
Kapitalbindung	EUR	-24.194

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals ändern.

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Gdynia Shipyard S. A., Gdynia, Polen
Werftablieferung:	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



Mitte Januar des Berichtsjahres beendete das MS »BONNY« eine Beschäftigung bei der Reederei Pacific International Lines (PIL), Singapore. Nach 44-tägiger marktbedingter Wartezeit trat das Schiff Ende Februar 2012 einen elfmonatigen Dienst bei der französischen Reederei Delmas an. Nach erneuter Wartezeit wurde ab April eine Charter bei Orient Overseas Container Line (OOCL), Hong Kong, geschlossen. OOCL beschäftigt das Schiff bis maximal November 2013 und setzt es zwischen Fernost und Neuseeland/Pazifik ein. 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 derzeit 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 des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterratenniveaus benötigt die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität auch in 2013 weiteres Kapital i.H.v. ca. 2,06 Mio. EUR, das durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

Bereits im Jahr 2010 wurde bei der »BONNY« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 3,71 Mio. EUR umgesetzt.

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 2011	Tage	3.745	3.743	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	366	
Gesamt	Tage	4.100	4.109	9

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	63.025	47.816	
Berichtsjahr 2012	TEUR	6.260	2.061	
Gesamt	TEUR	69.285	49.877	-19.408

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2011	TEUR	35.620	23.184	
Berichtsjahr 2012	TEUR	4.118	58	
Gesamt	TEUR	39.738	23.242	-16.496

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2011	TEUR	17.486	9.336	
Berichtsjahr 2012	TEUR	2.371	0	
Gesamt	TEUR	19.857	9.336	-10.521
	Prozent	134,00	63,00	-71,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	105	72	-33

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2012	TUSD	1.536	270	-1.266

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2012	TUSD	4.220	6.830 *	-2.610

* inkl. Keilkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
ausgleichsfähige Verluste		-48,58	-57,89
zu versteuernde Gewinne		111,14	17,52

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-102.000
Steuervorteile	EUR	29.622
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-8.011
Ausschüttungen	EUR	63.000
Kapitalbindung	EUR	-17.389

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals ändern.

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Gdynia Shipyard S. A., Gdynia, Polen
Wertablieferung:	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



Im März des Berichtsjahres beendete das MS »BRAVO« einen knapp zwölf Monate dauernden Dienst bei dem arabischen Feederdienst Simatech Marine S.A. Nach einer marktbedingten Wartezeit von rd. 60 Tagen konnte für das Schiff Anfang Mai 2012 eine Neubeschäftigung bei der Reederei Pacific International Lines (PIL), Singapore, geschlossen werden, die noch eine Laufzeit bis maximal Januar 2014 hat. Der Charterer setzt das Schiff zwischen Fernost und Westafrika ein. 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 derzeit 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 des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charratenniveaus benötigt die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität auch in 2013 weiteres Kapital i.H.v. ca. 2,21 Mio. EUR, das durch ein freiwilliges Betriebsfortführungskonzept bzw. die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

Bereits im Jahr 2010 wurde bei der »BRAVO« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 3,84 Mio. EUR umgesetzt.

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 2011	Tage	3.791	3.723	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	366	
Gesamt	Tage	4.146	4.089	-57

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2011	TEUR	63.159	47.437	
Berichtsjahr 2012	TEUR	6.195	1.939	
Gesamt	TEUR	69.354	49.376	-19.978

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2011	TEUR	36.400	22.033	
Berichtsjahr 2012	TEUR	4.115	-135	
Gesamt	TEUR	40.515	21.898	-18.617

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2011	TEUR	18.007	8.464	
Berichtsjahr 2012	TEUR	2.309	0	
Gesamt	TEUR	20.316	8.464	-11.852
	Prozent	132,00	55,00	-77,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	85	36	-49
-----------------------	-------------	-----------	-----------	------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2012	TUSD	1.536	250	-1.286
-------------	-------------	--------------	------------	---------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2012	TUSD	3.454	6.446 *	2.992
-----------------------	-------------	--------------	----------------	--------------

* inkl. Keilkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste		-47,85	-65,36
zu versteuernde Gewinne		15,54	16,21

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR		-103.000
Steuervorteile	EUR		33.443
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-7.391
Ausschüttungen	EUR		55.000
Kapitalbindung	EUR		-21.948

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals ändern.

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Gdynia Shipyard S. A., Gdynia, Polen
Werftablieferung:	16.03.1998
Länge:	188,1 m
Breite:	30,3 m
Tiefgang:	11,5 m
Tragfähigkeit:	30.700 tdw
Containerkapazität:	2.078 TEU
Geschwindigkeit:	21 kn



Im gesamten Berichtsjahr fuhr das MS »CHAMPION« in einer Beschäftigung bei der zur Evergreen-Gruppe gehörenden Reederei Greencompass Marine S.A. Das Schiff bediente Häfen in Fernost. Nach Beendigung dieses Dienstes erfolgte im Juni/Juli 2013 die Klassedockung. Im Anschluss trat das Schiff eine Beschäftigung bei dem Charterer Korea Marine Transport Co. Ltd. (KMTC) an, die noch eine Laufzeit bis Ende Oktober 2013 hat. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr 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%.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterratenniveaus benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität in 2012 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 2,12 Mio. EUR, das durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt wurde.

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	726	
Gesamt	Tage	4.285	5.362	1.077

* Werftablieferung um 68 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Prospektende 2009	TEUR	61.246	59.145	
ab 2010	TEUR	0	5.280	
Gesamt	TEUR	61.246	64.425	3.179

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Prospektende 2009	TEUR	26.817	30.573	
ab 2010	TEUR	0	-471	
Gesamt	TEUR	26.817	30.102	3.285

Ausschüttungen ³⁾				
bis Prospektende 2009	TEUR	10.779	9.980	
ab 2010	TEUR	0	-2.127	
Gesamt	TEUR	10.779	7.853	-2.926
	Prozent	68,00	48,00	-20,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität			
per 31.12.2012	TEUR	n.a.	1.661
(nach Ausschüttung)			

Stand Schiffshypothek
schuldenfrei seit Juni 2007

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		
ausgleichsfähige Verluste	-116,08	-121,25
zu versteuernde Gewinne	84,96	2,13

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	69.035
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-997
Ausschüttungen	EUR	48.000
Kapitalüberschuss	EUR	11.038

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Gdynia Shipyard S. A., Gdynia, Polen
Wertablieferung:	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« beendete im März des Berichtsjahres eine seit Ende 2010 bestehende Beschäftigung bei der dänischen Reederei A.P. Moeller-Maersk. Nach Rücklieferung des Schiffes erfolgte im März 2012 planmäßig die zweite Klasedockung. Von Anfang April 2012 bis Januar 2013 stand das Schiff in Diensten der französischen Reederei Delmas. Nach 33-tägiger marktbedingter Wartezeit trat das Schiff im Februar 2013 eine Charter bei der französischen CMA CGM an. CMA beschäftigt das Schiff maximal bis Februar 2014 und setzt es zwischen Fernost und Afrika ein. Neben der Klasedockung fielen im Berichtsjahr sieben Off-hire- und 24 Warte- bzw. Ballasttage an.

Das Schiff ist Mitglied im C-27 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Dieser besteht derzeit 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 des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charratenniveaus benötigt die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität auch in 2013 weiteres Kapital i.H.v. ca. 4,55 Mio. EUR, das durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

Bereits im Jahr 2010 wurde bei der »CHIEF« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 4,83 Mio. EUR umgesetzt.

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 2011	Tage	3.600	3.494	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	362	
Gesamt	Tage	3.600	3.856	-99

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2011	TEUR	58.876	44.830	
Berichtsjahr 2012	TEUR	6.156	1.500	
Gesamt	TEUR	65.032	46.330	-18.702

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2011	TEUR	33.621	20.610	
Berichtsjahr 2012	TEUR	4.031	-1.781	
Gesamt	TEUR	37.652	18.829	-18.823

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2011	TEUR	16.952	7.505	
Berichtsjahr 2012	TEUR	2.270	0	
Gesamt	TEUR	19.222	7.505	-11.717
	Prozent	127,00	48,00	-79,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2011	TEUR	177	-150	-327
-----------------------	-------------	------------	-------------	-------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2012	TUSD	1.536	321	-1.215
-------------	-------------	--------------	------------	---------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2012	TUSD	4.988	8.675	* -3.687
-----------------------	-------------	--------------	--------------	---------------------

*inkl. Keilkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-50,94	-66,77
zu versteuernde Gewinne	13,94	26,66

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	34.167
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-11.934
Ausschüttungen	EUR	48.000
Kapitalbindung	EUR	-32.767

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals ändern.

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	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« stand während des gesamten Berichtsjahres in Diensten der israelischen Linienreederei Zim Integrated Shipping Services Ltd. Die Charter beinhaltet mehrere erklärte Optionen und endete im Februar 2013. Nach einem Kurzeinsatz bei dem auf Zentralamerika spezialisierten Transporteur Great White Fleet, trat das Schiff im Februar einen ca. viermonatigen Dienst bei Moeller-Maersk an, die das Schiff ebenfalls in Zentralamerika einsetzte. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Das MS »FLOTTBEK« fuhr gemeinsam mit aktuell 12 typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielte Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2007. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 40,42%.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charteratenniveaus benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,69 Mio. EUR, das in 2012 durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt wurde.

Das Schiff wurde im Juli 2013 verkauft.

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	16.361	16.873	
Fremdkapital	TEUR	16.101	16.101	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	32.462	32.973	511

Einsatztage				
bis Prospektende 2011	Tage	4.463	4.554	
ab 2012	Tage	0	366	
Gesamt	Tage	4.463	4.920	457

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Prospektende 2011	TEUR	57.199	47.227	
ab 2012	TEUR	0	1.654	
Gesamt	TEUR	57.199	48.881	-8.318

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Prospektende 2011	TEUR	27.329	21.780	
ab 2012	TEUR	0	-343	
Gesamt	TEUR	27.329	21.437	-5.892

Ausschüttungen ³⁾				
bis Prospektende 2011	TEUR	11.780	8.099	
ab 2012	TEUR	0	-1.687	
Gesamt	TEUR	11.780	6.412	-5.368
	Prozent	72,00	38,00	-34,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität			
per 31.12.2012	TEUR	n.a.	-580

(nach Ausschüttung)

Jahrestilgung				
2012	TUSD	0	0	0

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2012	TUSD	0	1.660	-1.660

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
ausgleichsfähige Verluste		-104,98	-85,08
zu versteuernde Gewinne		70,49	0,53

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾			
Kapitaleinsatz	EUR		-105.000
Steuervorteile	EUR		45.951
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-235
Ausschüttungen	EUR		38.000
Kapitalbindung	EUR		-21.284

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Gdynia Shipyard S. A., Gdynia, Polen
Werftablieferung:	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



Bis zum Antritt eines ca. neunmonatigen Dienstes bei der zur Evergreen-Gruppe gehörenden Reederei Greencompass Marine S. A. Mitte März des Berichtsjahres, befand sich das MS »GLORY« marktbedingt in Warteposition. Im Rahmen der Charter lief das Schiff Häfen in Fernost an. Im Anschluss trat das Schiff in einen direkten Dienst bei Evergreen und verkehrt seitdem zwischen Japan, Taiwan, Singapur und Malaysia. Diese Charter endet voraussichtlich im Februar 2014. Insgesamt entstanden im Berichtsjahr ca. 77 Wart- und Ballasttage. Der technische Schiffsbetrieb verlief nahezu störungsfrei.

Das Schiff fährt gemeinsam mit acht typgleichen Schiffen im C-20 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis 2006. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 76,92%.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charterrateniveaus benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 0,63 Mio. EUR, das in 2012 durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt wurde.

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	5.773	1.468

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Prospektende 2008	TEUR	59.448	60.083	
ab 2009	TEUR	0	8.856	
Gesamt	TEUR	59.448	68.939	9.491

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Prospektende 2008	TEUR	25.719	30.027	
ab 2009	TEUR	0	299	
Gesamt	TEUR	25.719	30.326	4.607

Ausschüttungen ³⁾

bis Prospektende 2008	TEUR	10.224	10.303	
ab 2009	TEUR	0	-634	
Gesamt	TEUR	10.224	9.669	-555
	Prozent	66,00	61,00	-5,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	n.a.	545
-----------------------	-------------	-------------	------------

(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	2,20

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	67.228
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.031
Ausschüttungen	EUR	61.000
Kapitalüberschuss	EUR	22.197

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

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

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	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 November des Berichtsjahres absolvierte das MS »HANSA AALESUND« zwei kurze Einsätze für die japanische MOL und das deutsche Delta Schiffskontrakt, befand sich marktbedingt allerdings überwiegend in Warteposition. Seit November 2012 steht das Schiff erneut in Diensten der Reederei MOL, die das Schiff in Mittel- und Südamerika einsetzt und spätestens im November 2013 zurückliefert. Im Berichtsjahr fielen insgesamt rd. 271 Warte- bzw. Ballasttage an.

Das MS »HANSA AALESUND« gehört zum »HT-FLOTTENFONDS II«. Das Schiff fährt gemeinsam mit aktuell 12 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.

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 ca. 1,47 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

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 2011	Tage	2.820	2.818	
Berichtsjahr 2012	Tage	350	366	
Gesamt	Tage	3.170	3.184	14

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	27.818	27.673	
Berichtsjahr 2012	TEUR	3.766	1.097	
Gesamt	TEUR	31.584	28.770	-2.814

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2011	TEUR	11.798	13.512	
Berichtsjahr 2012	TEUR	1.880	-293	
Gesamt	TEUR	13.678	13.219	-459

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2011	TEUR	4.970	4.200	
Berichtsjahr 2012	TEUR	910	0	
Gesamt	TEUR	5.880	4.200	-1.680
	Prozent	84,00	60,00	-24,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	94	192	98

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2012	TUSD	1.000	1.000	0

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2012	TUSD	5.250	2.650	2.600

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾				
zu versteuernde Gewinne		3,09	2,72	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-1.214
Ausschüttungen	EUR			60.000
Kapitalbindung	EUR			-44.214

¹⁾ Chartereinnahmen / Befrachtungskommission / Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)
²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss
³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.
⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.
⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Samsung Heavy Industries, Seoul, Südkorea
Wertablieferung:	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



Das MS »HANSA AFRICA« befand sich bis Mitte Mai des Berichtsjahres marktbedingt in Warteposition. Währenddessen erfolgte im März/April 2012 innerhalb von drei Wochen die dritte Klasedocking des Schiffes. Von Mitte Mai bis Mitte Juli 2012 absolvierte das Schiff einen Einsatz bei der Reederei Pacific International Line (PIL), Singapur. Anschließend stand es erneut in Warteposition. Insgesamt entstanden im Berichtsjahr 306 Warte- bzw. Ballasttage. Seit Ende April 2013 steht das Schiff für mindestens zwölf Monate in Diensten der Reederei MSC und wird rund um die arabische Halbinsel eingesetzt.

Das MS »HANSA AFRICA« fuhr bis Ende des Jahres 2012 im C-35 Pool der HANSA TREUHAND. Mit Verkauf der beiden Schiffe MS »HANSA INDIA« und MS »LÜTJENBURG« wurde der Pool aufgelöst. 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	1.075	
Gesamt	Tage	4.475	5.598	1.123

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Prospektende 2009	TEUR	84.545	92.822	
ab 2010	TEUR	0	9.306	
Gesamt	TEUR	84.545	102.128	17.583

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Prospektende 2009	TEUR	40.103	58.872	
ab 2010	TEUR	0	3.270	
Gesamt	TEUR	40.103	62.142	22.039

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 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	n.a.	1.788
-----------------------	-------------	-------------	--------------

(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	4,14

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	74.780
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-2.053
Ausschüttungen	EUR	135.130
Kapitalüberschuss	EUR	102.857

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

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

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	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



Mitte Januar des Berichtsjahres trat das MS »HANSA ARENDAL« einen Dienst bei der zur Evergreen-Gruppe gehörenden Reederei Greencompass Marine S. A. an, der noch eine Laufzeit bis maximal November 2013 hat. Das Schiff läuft Häfen an der südamerikanischen Ostküste an. Vor Antritt der Charter befand sich das Schiff zehn Tage in Warteposition. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei.

Das Schiff fährt zusammen mit aktuell 12 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 des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charteratenniveaus benötigt die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität auch in 2013 weiteres Kapital i.H.v. ca. 1,56 Mio. EUR, das durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

Bereits im Jahr 2010 wurde bei der »HANSA ARENDAL« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 1,77 Mio. EUR umgesetzt.

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 2011	Tage	3.775	3.791	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	366	
Gesamt	Tage	4.130	4.157	27

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	44.257	39.447	
Berichtsjahr 2012	TEUR	4.307	1.294	
Gesamt	TEUR	48.564	40.741	-7.823

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2011	TEUR	21.960	18.621	
Berichtsjahr 2012	TEUR	2.422	-346	
Gesamt	TEUR	24.382	18.275	-6.107

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2011	TEUR	11.128	6.552	
Berichtsjahr 2012	TEUR	1.352	0	
Gesamt	TEUR	12.480	6.552	-5.928
	Prozent	120,00	63,00	-57,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	131	188	57

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2012	TUSD	964	245	-719

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2011	TUSD	2.414	2.215	199

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
ausgleichsfähige Verluste		-57,74	-67,73
zu versteuernde Gewinne		1,90	28,42

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-100.000
Steuervorteile	EUR	34.656
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-12.741
Ausschüttungen	EUR	63.000
Kapitalbindung	EUR	-15.085

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals ändern.

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hyundai Heavy Industries, Ulsan, Südkorea
Werttabellelieferung:	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



Im gesamten Berichtsjahr befand sich das MS »HANSA ATLANTIC« in einer Charter bei der Schweizer Reederei Mediterranean Shipping Company (MSC), die im Juli 2013 endete. Das Schiff verkehrte zwischen der Dominikanischen Republik und der Ostküste Südamerikas. Im Berichtsjahr fielen aufgrund von Reparaturen am Tank sowie am Stevenrohr ca. 18 Off-hire-Tage an.

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

Das Schiff wurde im August 2013 verkauft.

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	1.427	
Gesamt	Tage	4.545	5.923	1.378

* Werttabellelieferung um 31 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Prospektende 2008	TEUR	111.284	108.558	
ab 2009	TEUR	0	17.179	
Gesamt	TEUR	111.284	125.737	14.453

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Prospektende 2008	TEUR	56.803	66.470	
ab 2009	TEUR	0	6.122	
Gesamt	TEUR	56.803	72.592	15.789

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 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	n.a.	-66
-----------------------	-------------	-------------	------------

(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	7,15

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	62.423
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-3.576
Ausschüttungen	EUR	124.000
Kapitalüberschuss	EUR	77.847

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Wenchong Werft, Guangzhou, China
Wertablieferung:	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 Anfang Juni des Berichtsjahres in einer Beschäftigung bei der zur Evergreen-Gruppe gehörenden Reederei Greencompass Marine S.A. an. Ab Ende Juni 2012 absolvierte das Schiff einen ca. dreimonatigen Dienst bei der im asiatischen Raum operierenden Reederei Wan Hai. Ende Dezember erfolgte innerhalb von knapp vier Wochen die Klassedocking des Schiffes. Bevor das Schiff im Juni 2013 eine bis maximal Jahresende vereinbarte Beschäftigung bei Pacific International Line (PIL), Singapur, antrat, befand es sich marktbedingt in Warteposition. Das Schiff wurde im China-Süd-/Westafrika-Dienst eingesetzt und geriet im Juli 2013 vor der südafrikanischen Küste in Brand. Der Schaden wird derzeit durch die Versicherer begutachtet. Marktbedingt entstanden im Berichtsjahr 121 Warte- bzw. Ballasttage, diverse Reparaturen verursachten zudem ca. 7 Off-hire-Tage.

Das MS »HANSA BRANDENBURG« gehört zum »HT-FLOTTENFONDS« I. Das Schiff fährt gemeinsam mit 23 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) i.H.v. insgesamt ca. 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 2011	Tage	3.190	3.261	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	359	
Gesamt	Tage	3.545	3.620	75

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	38.849	34.500	
Berichtsjahr 2012	TEUR	4.579	1.416	
Gesamt	TEUR	43.428	35.916	-7.512

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2011	TEUR	19.535	18.812	
Berichtsjahr 2012	TEUR	2.036	-190	
Gesamt	TEUR	21.571	18.622	-2.949

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2011	TEUR	9.000	6.568	
Berichtsjahr 2012	TEUR	1.200	0	
Gesamt	TEUR	10.200	6.568	-3.632
	Prozent	85,00	57,00	-28,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	429	432	3

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2012	TUSD	1.072	0	-1.072

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2012	TUSD	4.551	4.140	411

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
ausgleichsfähige Verluste		-59,62	-55,28
zu versteuernde Gewinne		8,76	21,07

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	28.286
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-9.447
Ausschüttungen	EUR	57.000
Kapitalbindung	EUR	-27.161

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals ändern.

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Bremer Vulkan AG
Wertablieferung:	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 war das Kühlschiff MS »HANSA BREMEN« Mitglied im Seatrade Reefer Pool der belgischen Seatrade Group N.V. Der Pool beschäftigt aktuell rd. 100 Schiffe und ist der weltweit führende Operator von Kühlschiff-tonnage. Im Rahmen der Poolmitgliedschaft wird das Schiff auf Rundreisen zwischen Europa, der Südsee und Neuseeland eingesetzt. Der technische Schiffsbetrieb verlief 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 2012 noch mit rund 1,43 Mio. USD valutierte.

Das Schiff wurde mittlerweile verkauft und wird im Dezember an den Käufer übergeben.

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	3.923	
Gesamt	Tage	4.515	8.567	4.052

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Prospektende 2001	TEUR	61.640	48.342	
ab 2002	TEUR	0	36.171	
Gesamt	TEUR	61.640	84.513	22.873

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Prospektende 2001	TEUR	34.226	22.375	
ab 2002	TEUR	0	11.022	
Gesamt	TEUR	34.226	33.397	-829

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 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	n.a.	164
-----------------------	-------------	-------------	------------

(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	24,55

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	81.564
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-10.392
Ausschüttungen	EUR	76.152
Kapitalüberschuss	EUR	42.324

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, 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



Im gesamten Berichtsjahr fuhr das MS »HANSA CALEDONIA« in einer seit September 2009 bestehenden Charter bei dem Feederoperator Sea Consortium Pte Ltd. (Seacon), Singapur, und wurde im Liniendienst Singapur-Bangladesch eingesetzt. Die Charter endete im Juni 2013. Aufgrund der Reparatur des Hydraulikmotors der Ankerkette entstand rd. zwei Off-hire-Tage.

Das Schiff fuhr bis zur Rücklieferung aus der Seacon-Charter im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielte damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2003. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbeitrag Seeschiff beträgt ca. 63,4%.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterrateniveaus benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität weiteres Kapital i.H.v. ca. 2,2 Mio. EUR, das durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden sollte. Das Schiff wurde im Juli 2013 verkauft. Die Gesellschafter erhalten die gezahlten Ausschüttungen zurück.

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		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2010	Tage	4.500	4.605	
ab 2011	Tage	0	704	
Gesamt	Tage	4.500	5.309	809

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2010	TEUR	59.011	48.619	
ab 2011	TEUR	0	2.815	
Gesamt	TEUR	59.011	51.434	-7.577

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2010	TEUR	29.754	22.896	
ab 2011	TEUR	0	-834	
Gesamt	TEUR	29.754	22.062	-7.692

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2010	TEUR	12.777	6.163	
ab 2011	TEUR	0	0	
Gesamt	TEUR	12.777	6.163	-6.614
	Prozent	85,00	41,00	-44,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2012	TEUR	n.a.	-74	

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung		Prospekt	Ist	Abweichung
2012	TUSD	0	750	750

Stand Schiffshypothek		Prospekt	Ist	Abweichung
schuldenfrei seit Dezember 2012				

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
ausgleichsfähige Verluste		-119,88	-133,20	
zu versteuernde Gewinne		104,46	5,24	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR		-105.000	
Steuervorteile	EUR		74.071	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-2.791	
Ausschüttungen	EUR		41.000	
Kapitalüberschuss	EUR		7.280	

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, 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« beendete im März des Berichtsjahres eine Beschäftigung bei dem Feederoperator Seacon, Singapur. Im Anschluss folgten ein ca. fünfmonatiger Dienst bei Far Shipping Line, Singapur, sowie eine Zwölfmonatscharter bei der koreanischen Reederei STX Panocean. Im Juli 2013 wurde das Schiff erneut von Seacon beschäftigt. Im Rahmen dieses bis maximal März 2014 dauernden Einsatzes verkehrt das Schiff innerhalb Asiens. Aufgrund von kleineren Hauptmaschinenreparaturen entstanden im Jahr 2012 rd. drei Off-hire-Tage. Die nächste Klasedocking ist planmäßig ab Dezember 2013 vorgesehen.

Die »HANSA CALYPSO« fährt zusammen mit aktuell 12 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 des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charratenniveaus benötigt die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität auch in 2013 weiteres Kapital i.H.v. ca. 3,38 Mio. EUR, das durch die Rückzahlung der restlichen Ausschüttungen bereit gestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

Bereits im Jahr 2010 wurde bei der »HANSA CALYPSO« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 3,67 Mio. EUR umgesetzt.

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 Prospektende 2011	Tage	4.600	4.648	
Berichtsjahr 2012	Tage	0	363	
Gesamt	Tage	4.600	5.011	411

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Prospektende 2011	TEUR	55.341	46.626	
Berichtsjahr 2012	TEUR	0	1.085	
Gesamt	TEUR	55.341	47.711	-7.630

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Prospektende 2011	TEUR	27.060	19.602	
Berichtsjahr 2012	TEUR	0	-880	
Gesamt	TEUR	27.060	18.722	-8.338

Ausschüttungen ³⁾

bis Prospektende 2011	TEUR	11.326	5.426	
Berichtsjahr 2012	TEUR	0	0	
Gesamt	TEUR	11.326	5.426	-5.900
	Prozent	78,00	37,00	-41,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	n.a.	-81
-----------------------	-------------	-------------	------------

(nach Ausschüttung)

Jahrestilgung

2012	TUSD	0	0	0
-------------	-------------	----------	----------	----------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2012	TUSD	0	2.525	-2.525
-----------------------	-------------	----------	--------------	---------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-119,16	-120,34
zu versteuernde Gewinne	88,64	12,88

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	67.290
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-6.112
Ausschüttungen	EUR	37.000
Kapitalbindung	EUR	-6.822

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals ändern.

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, 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



In den Monaten Januar/Februar des Berichtsjahres befand sich das MS »HANSA CASTELLA« marktbedingt in Warteposition. Nach einer knapp sechswöchigen Reisecharter für das deutsche Delta Schiffskontor lieferte das Schiff im April 2012 in eine Charter bei Orient Overseas Container Line (OOCL), Hong Kong, an, die im Juli 2013 endete. Für OOCL verkehrt das Schiff auf Rundreisen von Bangladesch über Malaysia nach Singapur. Im Anschluss erfolgte die Klasedocking des Schiffes. Seit Ende August steht das Schiff in Diensten der arabischen Reederei Orient Express. Diese Charter hat eine maximale Laufzeit bis Mai 2014. Im Berichtsjahr entstanden 69 Warte- bzw. Ballasttage, zudem kam es aufgrund von Reparaturen an den Hilfsdieseln zu 19 Off-hire-Tagen.

Die »HANSA CASTELLA« fährt zusammen mit aktuell 12 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%.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charteratenniveaus benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,51 Mio. EUR, das durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt wurde bzw. werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

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	
ab 2011	Tage	0	710	
Gesamt	Tage	4.410	5.153	743

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Prospektende 2010	TEUR	57.893	47.651	
ab 2011	TEUR	0	2.780	
Gesamt	TEUR	57.893	50.431	-7.462

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Prospektende 2010	TEUR	29.556	22.215	
ab 2011	TEUR	0	-903	
Gesamt	TEUR	29.556	21.312	-8.244

Ausschüttungen ³⁾				
bis Prospektende 2010	TEUR	12.627	4.820	
ab 2011	TEUR	0	-854	
Gesamt	TEUR	12.627	3.966	-8.661
	Prozent	84,00	26,33	-57,67 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität			
per 31.12.2012	TEUR	n.a.	-12

(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	0,65

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	71.480
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-308
Ausschüttungen	EUR	26.330
Kapitalbindung	EUR	-7.498

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, 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« fuhr im gesamten berichts-jahr in einer Charter bei Orient Overseas Container Line (OOCL), Hong Kong, und wurde auf Rundreisen von Bangladesch über Malaysia nach Singapur eingesetzt. Die Beschäftigung endete im Februar 2013. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Das Schiff fuhr bis zur Rücklieferung aus der OOCL-Charter im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielte 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%.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charteratenniveaus benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität weiteres Kapital i.H.v. ca. 2,1 Mio. EUR, das durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden sollte. Das Schiff wurde im Februar 2013 verkauft. Die Anleger erhalten die gezahlten Ausschüttungen zurück.

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	1.088	
Gesamt	Tage	4.245	5.402	1.157

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Prospektende 2009	TEUR	55.045	47.552	
ab 2010	TEUR	0	4.041	
Gesamt	TEUR	55.045	51.593	-3.452

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Prospektende 2009	TEUR	27.708	23.285	
ab 2010	TEUR	0	-1.113	
Gesamt	TEUR	27.708	22.172	-5.536

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 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	n.a.	216
-----------------------	-------------	-------------	------------

(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	4,28

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	75.650
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.907
Ausschüttungen	EUR	43.000
Kapitalüberschuss	EUR	11.743

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Südkorea
Wertablieferung:	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



Im August des Berichtsjahres beendete das MS »HANSA CENTURION« einen zwölfmonatigen Dienst bei Pacific International Line (PIL), Singapur. Im Anschluss trat das Schiff eine Charter bei der im Intra-Asien-Verkehr operierenden Reederei Heung-A an, die im März 2013 endete. Nach gut dreiwöchiger marktbedingter Wartezeit nahm das Schiff eine Beschäftigung bei Orient Express Line, Singapur, auf, die eine maximale Laufzeit bis Januar 2014 hat. Durch den Chartererwechsel kam es im Berichtsjahr zu acht Warte- bzw. Ballasttagen, Reparaturarbeiten an der Hauptmaschine verursachten sechs Off-hire-Tage.

Die »HANSA CENTURION« fährt zusammen mit aktuell 12 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 Unterschiedsbeitrag Seeschiff beträgt ca. 36,25%.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charteratenniveaus benötigt die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität auch in 2013 weiteres Kapital i.H.v. ca. 3,03 Mio. EUR, das durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

Bereits im Jahr 2010 wurde bei der »HANSA CENTURION« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 3,67 Mio. EUR umgesetzt.

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		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	Tage	4.678	4.695	
Berichtsjahr 2012	Tage	0	360	
Gesamt	Tage	4.678	5.055	377

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	TEUR	56.321	47.726	
Berichtsjahr 2012	TEUR	0	1.037	
Gesamt	TEUR	56.321	48.763	-7.558

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	TEUR	27.700	19.651	
Berichtsjahr 2012	TEUR	0	-870	
Gesamt	TEUR	27.700	18.781	-8.919

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	TEUR	11.782	5.580	
Berichtsjahr 2012	TEUR	0	0	
Gesamt	TEUR	11.782	5.580	-6.202
	Prozent	81,00	38,00	-43,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2012	TEUR	n.a.	-38	

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung		Prospekt	Ist	Abweichung
2012	TUSD	0	338	338

Stand Schiffshypothek		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2012	TUSD	0	2.363	-2.363

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
ausgleichsfähige Verluste		-119,69	-122,82	
zu versteuernde Gewinne		-1,91	15,32	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR		-105.000	
Steuervorteile	EUR		68.678	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-7.345	
Ausschüttungen	EUR		38.000	
Kapitalbindung	EUR		-5.667	

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals ändern.

¹⁾ Chartereinnahmen / Befrachtungskommission / Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)
²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss
³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.
⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.
⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	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



Im Berichtsjahr war das MS »HANSA CENTURY« für die Charterer Goto Shipping, CMA CGM sowie Hapag-Lloyd im Einsatz. Seit Anfang März 2013 steht das Schiff für ca. zwölf Monate in Diensten der Reederei MSC und bedient das Fahrtgebiet zwischen dem Golf von Thailand und Singapur. Vor Charterantritt stand das Schiff marktbedingt gut zwei Wochen in Warteposition. Im Berichtsjahr fielen 29 Warte- bzw. Ballasttage an. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Gemeinsam mit dem Schwesterschiff »HANSA CONSTITUTION« fährt das Schiff im C-28 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 79,11%.

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 wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) i.H.v. ca. 1,76 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

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	1.002	
Gesamt	Tage	4.455	5.484	1.029

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Prospektende 2009	TEUR	68.303	71.574	
ab 2010	TEUR	0	6.335	
Gesamt	TEUR	68.303	77.909	9.606

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Prospektende 2009	TEUR	36.332	42.633	
ab 2010	TEUR	0	-1.554	
Gesamt	TEUR	36.332	41.079	4.747

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 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	n.a.	-543
-----------------------	-------------	-------------	-------------

(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	2,15

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	57.164
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-976
Ausschüttungen	EUR	118.000
Kapitalüberschuss	EUR	69.188

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals ändern.

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

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

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

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



Das MS »HANSA CONSTITUTION« beendete Ende August des Berichtsjahres eine gut 17-monatige Charter bei Hapag-Lloyd. Im Anschluss erfolgte die turnusmäßige Klasedockung. Seit Anfang März 2013 steht das Schiff in Diensten der Reederei MSC, die das Schiff voraussichtlich für ein Jahr beschäftigt und im Fahrtgebiet China-Japan einsetzt. Marktbedingt entstanden im Berichtsjahr 92 Warte- bzw. Ballasttage, die Dockung sowie ein Defekt an der Ruderanlage verursachten ca. 33 Off-hire-Tage.

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. 71,11%.

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 wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) i.H.v. ca. 1,39 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

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		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	Tage	4.720	4.800	
Berichtsjahr 2012	Tage	0	626	
Gesamt	Tage	4.720	5.426	706

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	TEUR	69.864	75.517	
Berichtsjahr 2012	TEUR	0	3.979	
Gesamt	TEUR	69.864	79.496	9.632

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	TEUR	36.666	43.988	
Berichtsjahr 2012	TEUR	0	-1.390	
Gesamt	TEUR	36.666	42.598	5.932

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	TEUR	17.885	16.515	
Berichtsjahr 2012	TEUR	0	3.129	
Gesamt	TEUR	17.885	19.644	1.759
	Prozent	106,00	113,00	7,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität		Prospekt	Ist
per 31.12.2012	TEUR	n.a.	234

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Stand Schiffshypothek
schuldenfrei seit März 2006

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist
ausgleichsfähige Verluste		-102,33	-98,65
zu versteuernde Gewinne		112,42	2,28

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	55.801
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.046
Ausschüttungen	EUR	113.000
Kapitalüberschuss	EUR	62.755

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals ändern.

¹⁾ Chartereinnahmen / Befrachtungskommission / Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)
²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss
³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.
⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.
⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	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 Juli des Berichtsjahres befand sich das MS »HANSA KRISTIANSAND« marktbedingt in Warteposition. Vor Antritt einer kurzen Charter bei der in Hong Kong beheimateten Reederei T.S. Lines erfolgte im August 2012 die Klasedocking. Im Anschluss absolvierte das Schiff eine knapp siebenwöchige Charter für das deutsche Delta Schiffskontor. Seit Ende Dezember 2012 steht das Schiff in Diensten der amerikanischen Reederei Seaboard Marine, die das Schiff maximal zwölf Monate beschäftigt und im Fahrtgebiet Mittelamerika-USA einsetzt. Im Berichtsjahr fielen marktbedingt 261 Warte- und Ballasttage an, die Dockung erforderte 19 Off-hire-Tage.

Das Schiff fährt zusammen mit aktuell 12 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) i.H.v. insgesamt ca. 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 2011	Tage	3.555	3.613	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	347	
Gesamt	Tage	3.910	3.960	50

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2011	TEUR	42.979	37.181	
Berichtsjahr 2012	TEUR	4.441	1.066	
Gesamt	TEUR	47.420	38.247	-9.173

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2011	TEUR	21.898	18.260	
Berichtsjahr 2012	TEUR	2.514	-990	
Gesamt	TEUR	24.412	17.270	-7.142

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2011	TEUR	11.329	7.552	
Berichtsjahr 2012	TEUR	1.327	0	
Gesamt	TEUR	12.656	7.552	-5.104
	Prozent	124,00	74,00	-50,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	106	17	-89
-----------------------	-------------	------------	-----------	------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2012	TUSD	972	242	-730
-------------	-------------	------------	------------	-------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2012	TUSD	3.154	4.858	-1.704
-----------------------	-------------	--------------	--------------	---------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-55,44	-52,29
zu versteuernde Gewinne	14,37	23,93

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	26.755
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-10.790
Ausschüttungen	EUR	74.000
Kapitalbindung	EUR	-13.035

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals ändern.

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

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



Das MS »HANSA LIBERTY« fuhr im gesamten Berichtsjahr in einer seit November 2010 bestehenden Charter bei A.P. Moeller-Maersk, die das Schiff zwischen dem Persischen Golf, dem Golf von Oman und der Afrikanischen Ostküste einsetzte. Die Beschäftigung wurde mehrfach verlängert und endete im September 2013. Im direkten Anschluß wurde eine maximal zehnmonatige Charter mit CMA CGM geschlossen. Aufgrund einer Kranreparatur fielen im Berichtsjahr neun Off-hire-Tage an.

Zusammen mit dem Schwesterschiff MS »HANSA VICTORY« fährt die »HANSA LIBERTY« im C-27 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe bei und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Dieser besteht aktuell 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 2011	Tage	3.935	4.022	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	357	
Gesamt	Tage	4.290	4.379	89

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	55.227	53.766	
Berichtsjahr 2012	TEUR	5.505	1.316	
Gesamt	TEUR	60.732	55.082	-5.650

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2011	TEUR	28.483	30.196	
Berichtsjahr 2012	TEUR	3.569	-541	
Gesamt	TEUR	32.052	29.655	-2.397

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2011	TEUR	13.247	10.006	
Berichtsjahr 2012	TEUR	2.180	0	
Gesamt	TEUR	15.427	10.006	-5.421
	Prozent	92,00	58,00	-34,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	-2.179	387	2.566

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2012	TUSD	3.857	0	-3.857

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit September 2010

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-105,00	-92,37
zu versteuernde Gewinne	85,16	5,62

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	49.791
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-2.773
Ausschüttungen	EUR	57.900
Kapitalbindung	EUR	-82

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

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



Im Januar des Berichtsjahres beendete das MS »HANSA LONDON« eine Charter bei der französischen Reederei CMA CGM. Nach gut zweimonatiger marktbedingter Wartezeit nahm das Schiff Ende März 2012 eine sechsmonatige Beschäftigung bei dem Intra-Asien-Feederanbieter Heung-A auf. Mitte Dezember trat das Schiff in einen zweimonatigen Dienst bei EAS Datong International Shipping, Hong Kong, und wurde anschließend erneut von Heung-A beschäftigt. Diese Charter endete im März 2013. Im Berichtsjahr fielen 89 Warte- bzw. Ballstage, der technische Schiffsbetrieb verlief nahezu störungsfrei.

Das Schiff fuhr gemeinsam mit neun typgleichen Schiffen im C-10 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielte damit Erlöse aus dem Pool.

Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 54%.

Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise insbesondere der Jahre 2009 und 2010 haben die Gesellschafter in 2010 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) i.H.v. insgesamt ca. 1,67 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

Das Schiff wurde im März 2013 verkauft.

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	2.799	
Gesamt	Tage	4.240	7.136	2.896

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Prospektende 2004	TEUR	41.833	31.403	
ab 2005	TEUR	0	17.016	
Gesamt	TEUR	41.833	48.419	6.586

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Prospektende 2004	TEUR	18.894	13.225	
ab 2005	TEUR	0	4.621	
Gesamt	TEUR	18.894	17.846	-1.048

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 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	n.a.	-268
-----------------------	-------------	-------------	-------------

(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	10,25

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	64.253
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-5.578
Ausschüttungen	EUR	85.000
Kapitalüberschuss	EUR	38.675

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals ändern.

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

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

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Bremer Vulkan AG
Wertablieferung:	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 war 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 rd. 100 Schiffe und ist der weltweit führende Operator von Kühlschiffstonnage. Im Rahmen der Poolmitgliedschaft wurde 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 2012 noch mit rund 1,43 Mio USD valutierte.

Die Gesellschafter haben im Juli 2013 den Verkauf des Schiffes beschlossen.

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		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2010	Tage	4.655	4.684	
Berichtsjahr 2011	Tage	0	3.200	
Gesamt	Tage	4.655	7.884	3.229

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2002	TEUR	61.723	48.125	
ab 2003	TEUR	0	33.707	
Gesamt	TEUR	61.723	81.832	20.109

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2002	TEUR	34.382	23.939	
ab 2003	TEUR	0	11.027	
Gesamt	TEUR	34.382	34.966	584

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
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 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität		Prospekt	Ist
per 31.12.2012	TEUR	n.a.	667

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Stand Schiffshypothek
schuldenfrei seit Mai 2001

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist
ausgleichsfähige Verluste		-141,58	-135,00
zu versteuernde Gewinne		76,22	3,00

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	72.149
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.568
Ausschüttungen	EUR	65.972
Kapitalüberschuss	EUR	31.553

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Wenchong Werft, Guangzhou, China
Wertablieferung:	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 im gesamten Berichtsjahr in einer mehrfach verlängerten Beschäftigung bei der französischen Reederei Delmas. Im Rahmen der aktuellen Charter, die noch eine Laufzeit bis Oktober 2013 hat, wird das Schiff im Westafrika-Service eingesetzt. Der technische Schiffsverlauf verlief störungsfrei.

Die »HANSA NARVIK« fährt zusammen mit aktuell 12 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%.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charratenniveaus benötigt die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,96 Mio. EUR, das in 2013 durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

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 Prospektende 2011	Tage	4.357	4.340	
Berichtsjahr 2012	Tage	0	731	
Gesamt	Tage	4.357	5.071	714

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Prospektende 2011	TEUR	50.763	45.445	
Berichtsjahr 2012	TEUR	0	2.881	
Gesamt	TEUR	50.763	48.326	-2.436

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Prospektende 2011	TEUR	25.210	21.008	
Berichtsjahr 2012	TEUR	0	-588	
Gesamt	TEUR	25.210	20.420	-4.790

Ausschüttungen ³⁾

bis Prospektende 2011	TEUR	10.995	5.891	
Berichtsjahr 2012	TEUR	0	0	
Gesamt	TEUR	10.995	5.891	-5.104
	Prozent	84,00	45,00	-39,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	n.a.	-88	0
-----------------------	-------------	-------------	------------	----------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2012	TUSD	0	0	0
-------------	-------------	----------	----------	----------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2012	TUSD	0	3.000 *	3.000
-----------------------	-------------	----------	----------------	--------------

* inkl. Dockdarlehen

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-116,00	-117,04
zu versteuernde Gewinne	100,08	23,67

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	65.417
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-11.872
Ausschüttungen	EUR	45.000
Kapitalbindung	EUR	-6.455

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

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

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	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



Bis August des Berichtsjahres befand sich das MS »HANSA NORDBURG« in einer seit Mai 2010 bestehenden Charter bei Pacific International Line (PIL), Singapur. Im Anschluss absolvierte das Schiff binnen 43 Tagen die Klassedocking und eine Reparatur des Ölkühlers. Von Ende Dezember des Berichtsjahres bis Juni 2013 stand das Schiff in Diensten von Neptune Orient Lines, Singapur, die das Schiff im intraasiatischen Liniendienst einsetzte. Im Anschluss folgte eine Beschäftigung bei dem arabischen Feederdienst Simatech Marine S.A, die eine maximale Laufzeit bis Dezember 2013 hat. Im Berichtsjahr fielen rd. 89 Warte- bzw. Ballasttage an.

Das MS »HANSA NORDBURG« gehört zum »HT-FLOTTENFONDS II«. Das Schiff fährt gemeinsam mit 23 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.

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 ca. 1,62 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

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 2011	Tage	2.815	2.825 *	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	323	
Gesamt	Tage	3.170	3.148	-22

*Übernahme 25.02.2004

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	30.144	28.247	
Berichtsjahr 2012	TEUR	4.123	1.260	
Gesamt	TEUR	34.267	29.507	-4.760

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2011	TEUR	13.445	13.768	
Berichtsjahr 2012	TEUR	2.114	-917	
Gesamt	TEUR	15.559	12.851	-2.708

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2011	TEUR	5.440	5.695	
Berichtsjahr 2012	TEUR	850	0	
Gesamt	TEUR	6.290	5.695	-595
	Prozent	74,00	67,00	-7,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	546	263	-283

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2012	TUSD	1.143	52	-1.091

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2012	TUSD	5.995	6.848	-853

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		2,55	2,83

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾			
Kapitaleinsatz	EUR		-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-1.261
Ausschüttungen	EUR		67.000
Kapitalbindung	EUR		-37.261

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Wenchong Werft, Guangzhou, China
Wertablieferung:	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

Bis August des Berichtsjahres befand sich das MS »HANSA OLDENBURG« in einer Beschäftigung bei der französischen Reederei Delmas. Nach 20-tägiger Wartezeit trat das Schiff einen gut dreiwöchigen Dienst bei der japanischen Reederei NYK an. Marktbedingt befand sich das Schiff im Anschluss wiederum in Warteposition. Von Mitte Januar bis Ende März 2013 wurde das Schiff von der dänischen Reederei A.P. Moeller-Maersk beschäftigt. Danach erfolgte die Klasedocking. Seit Mai 2013 steht das Schiff erneut in Diensten von Maersk, die das Schiff im September 2013 zurückliefert. Im Berichtsjahr fielen insgesamt 123 Wartetage an. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei.

Das Schiff fährt gemeinsam mit 23 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 ca. 63,75%, gegen den die Gesellschaft jedoch Einspruch erhoben hat.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charteratenniveaus haben die Gesellschafter in 2013 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei soll zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) i.H.v. insgesamt ca. 1,46 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

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 2011	Tage	2.865	2.885	
Berichtsjahr 2012	Tage	350	366	
Gesamt	Tage	3.215	3.251	36

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2011	TEUR	30.673	28.967	
Berichtsjahr 2012	TEUR	4.065	1.473	
Gesamt	TEUR	34.738	30.440	-4.298

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2011	TEUR	13.860	16.643	
Berichtsjahr 2012	TEUR	1.557	-259	
Gesamt	TEUR	15.417	16.384	967

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2011	TEUR	5.760	4.428	
Berichtsjahr 2012	TEUR	720	0	
Gesamt	TEUR	6.480	4.428	-2.052
	Prozent	72,00	55,00	-17,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	164	-327	-491
-----------------------	-------------	------------	-------------	-------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2012	TUSD	1.143	0	-1.143
-------------	-------------	--------------	----------	---------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2012	TUSD	5.999	3.956	2.043
-----------------------	-------------	--------------	--------------	--------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste		-34,84	-20,60
zu versteuernde Gewinne		1,92	11,31

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR		-103.000
Steuervorteile	EUR		10.408
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-5.013
Ausschüttungen	EUR		55.000
Kapitalbindung	EUR		-42.605

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals ändern.

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	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 der Schweizer Reederei MSC. Im Rahmen dessen wurde das Schiff zwischen Singapur und Südafrika eingesetzt. Die Charter endete im August 2013. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 1999. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 51,07%.

Das Schiff wurde im September 2013 verkauft.

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

Einsatztage		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2007	Tage	4.285	4.321	
ab 2008	Tage	0	1.748	
Gesamt	Tage	4.285	6.069	1.784

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2007	TEUR	106.585	105.184	
ab 2008	TEUR	0	28.473	
Gesamt	TEUR	106.585	133.657	27.072

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2007	TEUR	56.229	67.059	
ab 2008	TEUR	0	13.569	
Gesamt	TEUR	56.229	80.628	24.399

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2007	TEUR	25.710	39.288	
ab 2008	TEUR	0	4.333	
Gesamt	TEUR	25.710	43.621	17.911
	Prozent	89,00	151,00	62,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität		Prospekt	Ist
per 31.12.2012	TEUR	n.a.	1.692

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Stand Schiffshypothek
schuldenfrei seit März 2003

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist
ausgleichsfähige Verluste		-113,15	-109,54
zu versteuernde Gewinne		103,59	8,75

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	62.422
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-4.111
Ausschüttungen	EUR	151.000
Kapitalüberschuss	EUR	104.311

¹⁾ Chartereinnahmen / Befrachtungskommission / Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)
²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss
³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.
⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.
⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Südkorea
Wertablieferung:	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 des Berichtsjahres in Diensten der auf Transporte zwischen dem Mittelmeer und der Westküste Afrikas spezialisierten spanischen Reederei Marguisa Shipping Company. Im Anschluss nahm das Schiff eine Beschäftigung bei der französischen Reederei CMA CGM an, die im Oktober 2013 endet. Auch für diesen Charterer verkehrte das Schiff an der Westküste Afrikas. Im Berichtsjahr entstanden durch Reparaturen an den Ballasttanks insgesamt rd. 22 Off-hire-Tage.

Die »HANSA RIGA« fuhr im Berichtsjahr zusammen mit aktuell 12 typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielte damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 1999. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 54,93%.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charterrateniveaus benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 2,76 Mio. EUR, das in 2012 durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt wurde.

Die Gesellschafter haben im Februar 2013 den Verkauf des Schiffes beschlossen. Nach Beendigung der Charter Ende Oktober 2013 wird das Schiff an den Käufer übergeben.

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	2.093	
Gesamt	Tage	4.435	6.645	2.210

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Prospektende 2006	TEUR	58.198	49.884	
ab 2007	TEUR	0	14.056	
Gesamt	TEUR	58.198	63.940	5.742

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Prospektende 2006	TEUR	28.216	25.596	
ab 2007	TEUR	0	1.686	
Gesamt	TEUR	28.216	27.282	-934

Ausschüttungen ³⁾

bis Prospektende 2006	TEUR	13.529	9.664	
ab 2007	TEUR	0	2.328	
Gesamt	TEUR	13.529	11.992	-1.537
	Prozent	98,00	86,90	-11,10 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	n.a.	-347
-----------------------	-------------	-------------	-------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit März 2005

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-120,11	-117,43
zu versteuernde Gewinne	116,25	5,02

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	62.181
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-2.588
Ausschüttungen	EUR	86.866
Kapitalüberschuss	EUR	41.459

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	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



Nach kürzeren Einsätzen für den indonesischen Charterer Samudera sowie den im intraasiatischen Verkehr tätigen Carrier MCC trat das MS »HANSA ROSTOCK« im März des Berichtsjahres eine Beschäftigung bei CMA CGM an, die im September 2013 endet. Der Charterer setzte das Schiff zwischen Indien und Malaysia ein. Im Jahr 2012 fielen insgesamt rund drei Warte- und Ballasttage an. Aufgrund von Kran- und Hauptmaschinenreparaturen kam es zu sechs Off-hire-Tagen. 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 ca. 1,3 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

Das Schiff wurde im September 2013 verkauft.

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	1.708	
Gesamt	Tage	4.695	6.496	1.801

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Prospektende 2007	TEUR	42.444	36.852	
ab 2008	TEUR	0	7.168	
Gesamt	TEUR	42.444	44.019	1.575

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Prospektende 2007	TEUR	19.347	17.805	
ab 2008	TEUR	0	-123	
Gesamt	TEUR	19.347	17.682	-1.665

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 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität			
per 31.12.2012	TEUR	n.a.	-97

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Stand Schiffshypothek
schuldenfrei seit April 2006

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		
ausgleichsfähige Verluste	-111,36	-105,76
zu versteuernde Gewinne	100,24	2,41

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	56.251
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.219
Ausschüttungen	EUR	70.000
Kapitalüberschuss	EUR	20.032

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals ändern.

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	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 war das Kühlschiff MS »HANSA STOCKHOLM« Mitglied im Seatrade Reefer Pool der belgischen Seatrade Group N.V. Der Pool beschäftigt aktuell rd. 100 Schiffe und ist der weltweit führende Operator von Kühlschiff-tonnage. Im Rahmen der Poolmitgliedschaft wurde das Schiff auf Rundreisen zwischen Europa, der Südsee und Neuseeland eingesetzt. Der technische Schiffsbetrieb verlief 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 2012 mit ca. 1,44 Mio. USD valutierte.

Das Schiff wurde im August 2013 verkauft.

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	3.217	
Gesamt	Tage	4.585	7.833	3.248

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Prospektende 2003	TEUR	66.906	51.181	
ab 2004	TEUR	0	29.942	
Gesamt	TEUR	66.906	81.123	14.217

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Prospektende 2003	TEUR	37.314	25.231	
ab 2004	TEUR	0	9.261	
Gesamt	TEUR	37.314	34.492	-2.822

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 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	n.a.	1.219
-----------------------	-------------	-------------	--------------

(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	2,35

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	75.691
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.212
Ausschüttungen	EUR	59.040
Kapitalüberschuss	EUR	28.519

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

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

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	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 MS »HANSA TRONDHEIM« befand sich im gesamten Berichtsjahr marktbedingt in Warteposition. Das Schiff war Mitglied des C-16 Pools der HANSA TREUHAND-Gruppe, dem aktuell 12 typgleiche Schiffe angehören, und erzielte 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%.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterrateniveaus benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität in 2013 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,0 bis 1,8 Mio. EUR, das durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden sollte.

Das Schiff wurde im Januar 2013 verkauft.

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		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2010	Tage	4.455	4.494	
ab 2011	Tage	0	728	
Gesamt	Tage	4.455	5.222	767

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2010	TEUR	53.781	45.221	
ab 2011	TEUR	0	2.852	
Gesamt	TEUR	53.781	48.073	-5.708

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2010	TEUR	26.796	19.966	
ab 2011	TEUR	0	-420	
Gesamt	TEUR	26.796	19.546	-7.249

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
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 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2012	TEUR	n.a.	-216	

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung		Prospekt	Ist	Abweichung
2012	TUSD	0	550	550

Stand Schiffshypothek		Prospekt	Ist	Abweichung
schuldenfrei seit April 2012				

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
ausgleichsfähige Verluste		-120,01	-118,54	
zu versteuernde Gewinne		108,62	22,22	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR		-105.000	
Steuervorteile	EUR		66.282	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-10.906	
Ausschüttungen	EUR		47.000	
Kapitalbindung	EUR		-2.624	

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	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 gesamten Berichtsjahr stand das »HANSA VICTORY« in Diensten der französischen Reederei Delmas und wurde im Liniendienst zwischen Europa und der Westküste Afrikas. Diese Charter hat eine maximale Laufzeit bis Ende Januar 2014. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Zusammen mit dem Schwesterschiff MS »HANSA LIBERTY« fährt die »HANSA VICTORY« im C-27 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe 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 2011	Tage	3.980	4.062	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	366	
Gesamt	Tage	4.335	4.428	93

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2011	TEUR	55.553	54.026	
Berichtsjahr 2012	TEUR	5.479	1.309	
Gesamt	TEUR	61.032	55.335	-5.697

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2011	TEUR	28.248	29.259	
Berichtsjahr 2012	TEUR	3.529	-675	
Gesamt	TEUR	31.777	28.584	-3.193

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2011	TEUR	12.913	10.023	
Berichtsjahr 2012	TEUR	2.012	0	
Gesamt	TEUR	14.925	10.023	-4.902
	Prozent	89,00	58,00	-31,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	-2.024	-594	1.430
-----------------------	-------------	---------------	-------------	--------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2012	TUSD	3.926	0	-3.926
-------------	-------------	--------------	----------	---------------

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit September 2010

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-105,00	-89,00	
zu versteuernde Gewinne	83,08	3,97	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	48.041
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.927
Ausschüttungen	EUR	58.000
Kapitalbindung	EUR	-886

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

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

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	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« war seit Anfang 2006 Mitglied im Seatrade Reefer Pool der belgischen Seatrade Group N.V. Der Pool beschäftigt aktuell rd. 100 Schiffe und ist der weltweit führende Operator von Kühlschifftonnage. Im Rahmen der Poolmitgliedschaft wurde das Schiff zwischen Europa und Südamerika eingesetzt. Im Berichtsjahr fielen aufgrund von Kranreparaturen ca. zehn Off-hire-Tage an.

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

Zur Finanzierung der Klasedocking im Jahr 2008 wurde ein Darlehen aufgenommen, das zum Ende 2012 mit rund 1,41 Mio. USD valutierte.

Das Schiff wurde im August 2013 verkauft und das Darlehen abgelöst.

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

Einsatztage		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2001	Tage	4.445	4.524	
ab 2002	Tage	0	3.881	
Gesamt	Tage	4.445	8.405	3.960

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2001	TEUR	60.728	48.574	
ab 2002	TEUR	0	35.995	
Gesamt	TEUR	60.728	84.569	23.841

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2001	TEUR	34.178	22.039	
ab 2002	TEUR	0	11.368	
Gesamt	TEUR	34.178	33.407	-771

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
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 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität		Prospekt	Ist
per 31.12.2012	TEUR	n.a.	970

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Stand Schiffshypothek
schuldenfrei seit Februar 2001

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist
ausgleichsfähige Verluste		-136,00	-157,56
zu versteuernde Gewinne		75,48	32,44

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	86.495
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-16.349
Ausschüttungen	EUR	67.056
Kapitalüberschuss	EUR	32.202

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.

SUEZMAX-ROHÖLTRANKER

Bauwerft:	Daewoo Heavy Industries Ltd., Südkorea
Wertablieferung:	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 zum »HT-FLOTTEN-FONDS IV« gehörende Suezmaxtanker »HS ALCINA« im Blue Fin Pool der amerikanischen Heidmar Inc. Der Poolvertrag ist auf unbestimmte Zeit geschlossen. Im Rahmen der Poolbeschäftigung war das Schiff weltweit im Einsatz. Zuletzt wurde der Tanker zwischen Asien und Europa eingesetzt. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr nahezu 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 2011	Tage	1.990	1.996	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	2.345	2.361	16

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2011	TEUR	49.569	46.846	
Berichtsjahr 2012	TEUR	8.803	4.912	
Gesamt	TEUR	58.372	51.758	-6.614

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2011	TEUR	27.644	26.190	
Berichtsjahr 2012	TEUR	5.101	1.816	
Gesamt	TEUR	32.745	28.006	-4.739

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2011	TEUR	9.936	4.161	
Berichtsjahr 2012	TEUR	1.932	0	
Gesamt	TEUR	11.868	4.161	-7.707
	Prozent	43,00	15,00	-28,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	2.434	1.960	-474
-----------------------	-------------	--------------	--------------	-------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2012	TUSD	3.309	1.654	-1.655
-------------	-------------	--------------	--------------	---------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2012	TUSD	26.493	23.815	2.678
-----------------------	-------------	---------------	---------------	--------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

zu versteuernde Gewinne	1,69	1,69
-------------------------	------	------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR		-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-748
Ausschüttungen	EUR		15.000
Kapitalbindung	EUR		-88.748

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	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 fährt das MS »HS BACH« in einer für vier Jahre vereinbarten Charter bei der französischen Liniereederei CMA CGM, die eine maximale Laufzeit bis November 2013 hat. Seit Ende 2010 wurde das Schiff im Liniendienst zwischen der südamerikanischen Ostküste und Nordeuropa eingesetzt. Die für 2012 geplante erste Klassedocking des Schiffes wurde im Rahmen der Verlängerung des Klasselaufs auf 7,5 Jahre in das Jahr 2014 verschoben. Aufgrund des Ausfalls der Hauptmaschine kam es zu rd. einem Off-hire-Tag.

Das MS »HS BACH« gehört zum »HT-TWIN-FONDS«. Das Schiff wird gemeinsam mit sieben typgleichen Schiffen im C-35 STX-Charterpool eingesetzt und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher noch nicht stattgefunden.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charterrateniveaus benötigt die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität in 2013 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 3,52 Mio. EUR, das durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

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 2011	Tage	1.202	1.187 *	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	1.557	1.552	-5

* Übernahme um 28 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	19.576	19.531	
Berichtsjahr 2012	TEUR	5.782	4.522	
Gesamt	TEUR	25.358	24.053	-1.305

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2011	TEUR	10.917	10.883	
Berichtsjahr 2012	TEUR	2.830	1.787	
Gesamt	TEUR	13.747	12.670	-1.077

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2011	TEUR	4.662	3.519	
Berichtsjahr 2012	TEUR	1.554	0	
Gesamt	TEUR	6.216	3.519	-2.697
	Prozent	28,00	17,00	-11,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	940	446	-494

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2012	TUSD	2.429	3.035	606

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2012	TUSD	24.284	21.839	2.445

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		0,90	0,95

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾			
Kapitaleinsatz	EUR		-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-420
Ausschüttungen	EUR		17.000
Kapitalbindung	EUR		-86.420

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
Wertablieferung:	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 Oktober des Berichtsjahres eine gut zwölfmonatige Beschäftigung bei der Schweizer Reederei MSC, die das Schiff im Liniendienst zwischen Nordeuropa und dem Mittelmeer einsetzte. Marktbedingt befand sich das Schiff anschließend ca. sechs Monate in Warteposition. Von April bis September 2013 absolvierte das Schiff mehrwöchige Charter bei Hapag-Lloyd und der zur Grimaldi-Gruppe gehörende Atlantic Container Line. Aktuell wird das Schiff für ca. sechs Wochen vom neu gebauten Tiefsee-Containerhafen "London Gateway Port" im Themdelta beschäftigt. Hier werden mit Hilfe des Schiffes Lade- und Löscharbeiten simuliert. Im Berichtsjahr fielen rd. 19 Wartetage an. Zudem entstanden aufgrund eines Kesselschadens ca. 60 Off-hire-Tage.

Die »HS BEETHOVEN« gehört zum »HT-FLOT-TENFONDS III«. Das Schiff fährt gemeinsam mit drei Schwesterschiffen im C-44 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher noch nicht stattgefunden.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charratenniveaus benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität in 2013 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,83 Mio. EUR das durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

Bereits im Jahr 2012 wurde bei der »HS BEETHOVEN« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 1,76 Mio. EUR umgesetzt.

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 2011	Tage	2.485	2.361 *	
Berichtsjahr 2012	Tage	350	306	
Gesamt	Tage	2.835	2.667	-168

* Wertablieferung um 22 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2011	TEUR	48.017	37.089	
Berichtsjahr 2012	TEUR	6.787	3.640	
Gesamt	TEUR	54.804	40.729	-14.075

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2011	TEUR	26.569	16.003	
Berichtsjahr 2012	TEUR	3.123	792	
Gesamt	TEUR	29.692	16.795	-12.897

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2011	TEUR	12.559	6.325	
Berichtsjahr 2012	TEUR	1.794	0	
Gesamt	TEUR	14.353	6.325	-8.028
	Prozent	66,00	28,75	-37,25 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	10	364	354
-----------------------	-------------	-----------	------------	------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2012	TUSD	2.322	2.320	-2
-------------	-------------	--------------	--------------	-----------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2012	TUSD	13.924	14.520	-596
-----------------------	-------------	---------------	---------------	-------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

zu versteuernde Gewinne		1,96	1,92	
-------------------------	--	------	------	--

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-849
Ausschüttungen	EUR			28.750
Kapitalbindung	EUR			-75.099

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

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

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	STX Shipbuilding Co. Ltd., Südkorea
Wertablieferung:	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



Bis Ende April des Berichtsjahres fuhr das MS »HS BERLIOZ« in einer für ca. vier Jahre geschlossenen Charter bei der Reederei COSCO Container Lines Co. Ltd. Nach der Rücklieferung erfolgte die erste Klasse-docking. Im Anschluss trat das Schiff Mitte Mai 2012 eine ca. zwölfmonatige Charter bei Hapag-Lloyd an. Seit Ende März 2013 wird das Schiff von Hamburg Süd beschäftigt und im Fahrtgebiet Fernost-Australien-Neuseeland eingesetzt. Diese Charter hat eine maximale Laufzeit bis November 2013. Zwischen den Charterern kam es zu rd. vier Wartetagen. Aufgrund der Dockung entstanden im Berichtsjahr zudem 17 Off-hire-Tage. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Das MS »HS BERLIOZ« gehört zum »HT-FLOT-TENFONDS V«. Das Schiff fährt gemeinsam mit vier typgleichen Schiffen im C-35 STX-Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher noch nicht stattgefunden.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charterrateniveaus benötigt die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,45 Mio. EUR, das in 2013 durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

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 2011	Tage	1.387	1.388 *	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	349	
Gesamt	Tage	1.742	1.737	-5

* Übernahme um 14 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	23.999	22.321	
Berichtsjahr 2012	TEUR	6.086	4.215	
Gesamt	TEUR	30.085	26.536	-3.549

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2011	TEUR	12.824	12.458	
Berichtsjahr 2012	TEUR	2.949	1.128	
Gesamt	TEUR	15.773	13.586	-2.187

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2011	TEUR	5.788	1.447	
Berichtsjahr 2012	TEUR	1.447	0	
Gesamt	TEUR	7.235	1.447	-5.788
	Prozent	35,00	7,00	-28,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	-117	489	606

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2012	TUSD	2.456	1.484	-972

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2012	TUSD	23.344	23.348	-4

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		1,09	1,07

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-476
Ausschüttungen	EUR	7.000
Kapitalbindung	EUR	-96.476

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

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 im März des Berichtsjahres endete. Im Anschluss absolvierte das Schiff innerhalb von gut zwei Wochen die planmäßige Klassedocking und wurde dann an die französische Reederei CMA CGM übergeben, die das Schiff bis maximal Februar 2014 beschäftigen wird. Das Schiff ist im pazifischen Dienst zwischen Australien, Neuseeland und der Westküste der USA im Einsatz. Zwischen den Charterern kam es zu neun Wartetagen. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr nahezu störungsfrei.

Das MS »HS BIZET« gehört zum »HT-TWIN-FONDS«. Das Schiff wird gemeinsam mit vier typgleichen Schiffen im C-35 STX-Charterannahmepool eingesetzt und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher noch nicht stattgefunden.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charratenniveaus benötigt die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,45 Mio. EUR, das in 2013 durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

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 2011	Tage	1.202	1.189 *	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	350	
Gesamt	Tage	1.557	1.539	-18

* Übernahme um 28 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2011	TEUR	19.576	19.667	
Berichtsjahr 2012	TEUR	5.782	4.257	
Gesamt	TEUR	25.358	23.924	-1.434

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2011	TEUR	10.917	10.849	
Berichtsjahr 2012	TEUR	2.832	930	
Gesamt	TEUR	13.749	11.779	-1.970

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2011	TEUR	4.662	3.519	
Berichtsjahr 2012	TEUR	1.554	0	
Gesamt	TEUR	6.216	3.519	-2.697
	Prozent	28,00	17,00	-11,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	939	782	-157
-----------------------	-------------	------------	------------	-------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2012	TUSD	2.428	1.214	-1.214
-------------	-------------	--------------	--------------	---------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2012	TUSD	24.288	23.402	886
-----------------------	-------------	---------------	---------------	------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

zu versteuernde Gewinne	0,90	0,95	
-------------------------	------	------	--

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR		-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-420
Ausschüttungen	EUR		17.000
Kapitalbindung	EUR		-86.420

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Ulsan, Südkorea
Wertablieferung:	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 Charter bei der dänischen A.P. Moeller-Maersk-Gruppe, die das Schiff weltweit einsetzte. Die für fünf Jahre geschlossene Beschäftigung endete im Mai 2013. Nach gut zweiwöchiger Wartezeit lieferte das Schiff in eine bis maximal Juni 2014 laufende Charter bei United Arab Shipping Company an. Die in 2012 angefallenen rd. zwölf Off-hire-Tage resultierten aus der Klasedocking des Schiffes, die im April/Mai durchgeführt wurde. Ansonsten verlief der Schiffsbetrieb störungsfrei.

Das MS »HS CARIBE« gehört zum »HT-FLOTTEN-FONDS« I. 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. 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 2011	Tage	3.455	3.522	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	354	
Gesamt	Tage	3.810	3.876	66

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	84.191	85.209	
Berichtsjahr 2012	TEUR	9.118	4.020	
Gesamt	TEUR	93.309	89.229	-4.080

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2011	TEUR	48.294	61.113	
Berichtsjahr 2012	TEUR	5.235	1.102	
Gesamt	TEUR	53.529	62.215	8.686

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2011	TEUR	25.056	26.322	
Berichtsjahr 2012	TEUR	3.121	0	
Gesamt	TEUR	28.177	26.322	-1.855
	Prozent	108,00	100,00	-8,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	148	835	687

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2012	TUSD	2.159	450	-1.709

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2012	TUSD	7.552	2.400	5.152

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
ausgleichsfähige Verluste		-46,75	-39,07
zu versteuernde Gewinne		10,28	30,07

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾			
Kapitaleinsatz	EUR		-103.000
Steuervorteile	EUR		19.993
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-13.593
Ausschüttungen	EUR		100.000
Kapitalüberschuss	EUR		3.400

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

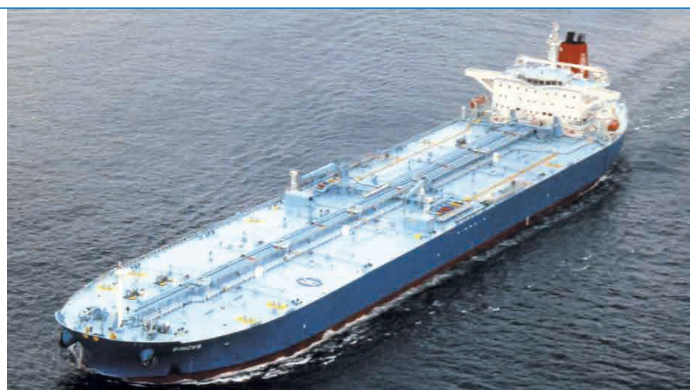
³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

AFRAMAX-ROHÖLTRANKER

Bauwerft:	Hyundai Samho Heavy Industries, Südkorea
Wertablieferung:	August.2003
Übernahme:	29.08.2006
Länge:	250 m
Breite:	44 m
Tiefgang:	13,6 m
Tragfähigkeit:	112.900 tdw
Geschwindigkeit:	15 kn



Seit August 2011 fährt der AFRAmaxtanker MT »HS CARMEN« im Sigma Tankers Inc. Pool. Die Mitgliedschaft ist auf unbestimmte Zeit geschlossen. Im Rahmen der Poolmitgliedschaft ist der Tanker weltweit im Einsatz. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr nahezu störungsfrei.

Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher noch nicht stattgefunden.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charratenniveaus benötigt die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 3,42 Mio. EUR, das in 2013 durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

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 2011	Tage	1.915	1.926 *	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	366	
Gesamt	Tage	2.270	2.292	22

* Übernahme um 7 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	33.835	33.107	
Berichtsjahr 2012	TEUR	6.272	3.046	
Gesamt	TEUR	40.107	36.153	-3.954

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2011	TEUR	17.859	16.900	
Berichtsjahr 2012	TEUR	3.465	250	
Gesamt	TEUR	21.324	17.150	-4.174

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2011	TEUR	7.770	5.700	
Berichtsjahr 2012	TEUR	1.480	0	
Gesamt	TEUR	9.250	5.700	-3.550
	Prozent	50,00	30,00	-20,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	1.230	-38	-1.268

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2012	TUSD	2.360	590	-1.770

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2012	TUSD	18.840	18.620	220

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		2,02	1,97

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-875
Ausschüttungen	EUR	30.000
Kapitalbindung	EUR	-73.875

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

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

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	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 gesamten Berichtsjahr stand das MS »HS CHALLENGER« in zwei Charteren bei der Reederei Pacific International Line (PIL), Singapur, PIL und verkehrte zwischen Fernost, Singapur, Süd- und Westafrika. Die aktuelle Beschäftigung hat eine maximale Laufzeit bis März 2014. Zwischen den Charteren entstanden ca. 65 Wartetage. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr nahezu störungsfrei.

Das MS »HS CHALLENGER« gehört zum »HT-FLOTTENFONDS II«. Das Schiff 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 aus 14 Schiffen. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004.

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 ca. 2,83 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

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 2011	Tage	2.815	2.763 *	
Berichtsjahr 2012	Tage	360	366	
Gesamt	Tage	3.175	3.129	-46

* Übernahme um 72 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	42.541	35.859	
Berichtsjahr 2012	TEUR	5.007	1.636	
Gesamt	TEUR	47.548	37.495	-10.053

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2011	TEUR	23.416	19.481	
Berichtsjahr 2012	TEUR	2.774	-536	
Gesamt	TEUR	26.190	18.945	-7.245

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2011	TEUR	11.060	7.500	
Berichtsjahr 2012	TEUR	1.400	0	
Gesamt	TEUR	12.460	7.500	-4.960
	Prozent	89,00	53,00	-36,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	890	426	-464

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2012	TUSD	1.643	820	-823

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2012	TUSD	8.626	7.080	1.546

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		1,92	1,85

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾			
Kapitaleinsatz	EUR		-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-825
Ausschüttungen	EUR		53.000
Kapitalbindung	EUR		-50.825

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

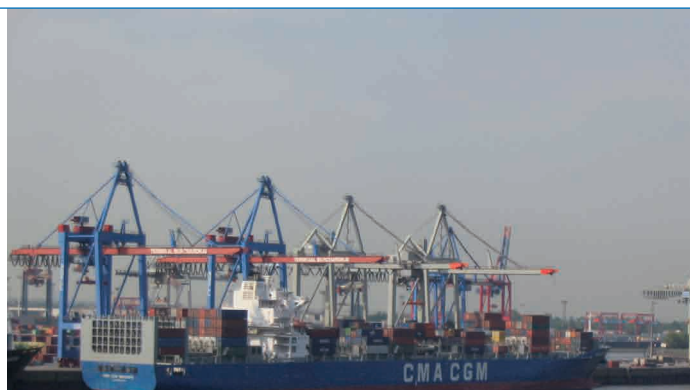
³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Ulsan, Südkorea
Wertablieferung:	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



Das MS »HS COLON« war während des gesamten Berichtsjahres bei der dänischen A.P. Moeller-Maersk-Gruppe beschäftigt. Die für fünf Jahre geschlossene und um zwei Jahre verlängerte Charter endete im Januar 2013. Bis zur Rücklieferung verkehrte das Schiff im Liniendienst zwischen dem Mittelmeer und der Ostküste der USA. Nach marktbedingter Wartezeit war das Schiff von Anfang Mai bis Mitte Juni erneut für Maersk im Einsatz und trat anschließend einen maximal zwölfmonatigen Dienst bei der französischen Reederei CMA CGM an. Der Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

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 2011	Tage	3.570	3.620	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	366	
Gesamt	Tage	3.925	3.986	61

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	86.311	87.446	
Berichtsjahr 2012	TEUR	9.143	4.156	
Gesamt	TEUR	95.454	91.602	-3.852

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2011	TEUR	50.618	59.898	
Berichtsjahr 2012	TEUR	5.394	1.962	
Gesamt	TEUR	56.012	61.860	5.848

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2011	TEUR	26.664	26.095	
Berichtsjahr 2012	TEUR	3.168	0	
Gesamt	TEUR	29.832	26.095	-3.737
	Prozent	113,00	98,80	-14,20 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	504	301	-203
(nach Ausschüttung + Tilgung)				

Jahrestilgung				
2012	TUSD	2.160	280	-1.880

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2012	TUSD	7.015	2.720	4.295

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
ausgleichsfähige Verluste		-50,53	-43,21
zu versteuernde Gewinne		11,02	31,10

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾			
Kapitaleinsatz	EUR		-103.000
Steuervorteile	EUR		22.109
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-14.065
Ausschüttungen	EUR		98.845
Kapitalüberschuss	EUR		3.889

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

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

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	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 März des Berichtsjahres fuhr das MS »HS DISCOVERER« in einer Charter bei Hapag Lloyd. Nach zehntägiger Wartezeit trat das Schiff eine Beschäftigung bei der französischen Reederei Delmas an, die das Schiff bis August 2013 beschäftigte und auf der Fahrtroute Nordeuropa - Westafrika einsetzte. Aktuell steht das Schiff für maximal neun Monate in Diensten von CMA CGM. Durch die Chartererwechsel kam es im Berichtsjahr zu rd. 15 Warte- bzw. Ballasttagen. Der technische Schiffsbetrieb verlief nahezu störungsfrei.

Das MS »HS DISCOVERER« gehört zum »HT-FLOTTENFONDS II«. Das Schiff 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 derzeit aus 14 Schiffen. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004.

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 ca. 2,41 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

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 2011	Tage	2.815	2.736	
Berichtsjahr 2012	Tage	360	366	
Gesamt	Tage	3.175	3.102	-73

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	42.541	36.941	
Berichtsjahr 2012	TEUR	5.007	1.621	
Gesamt	TEUR	47.548	38.562	-8.986

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2011	TEUR	23.416	20.452	
Berichtsjahr 2012	TEUR	2.724	-425	
Gesamt	TEUR	26.140	20.027	-6.163

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2011	TEUR	11.060	7.217	
Berichtsjahr 2012	TEUR	1.400	0	
Gesamt	TEUR	12.460	7.217	-5.243
	Prozent	89,00	51,00	-38,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	890	1.284	394

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2012	TUSD	1.643	820	-823

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2012	TUSD	8.626	6.190	2.436

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		1,92	1,90

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-849
Ausschüttungen	EUR	51.000
Kapitalbindung	EUR	-52.849

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

AFRAMAX-ROHÖLTRANKER

Bauwerft:	Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Südkorea
Wertablieferung:	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 war der zum »HT-FLOTTENFONDS V« gehörende MT »HS ELEKTRA« Mitglied im Aframax-International-Pool. Der Pool beschäftigt ca. 40 Schiffe der Aframax-Klasse, u.a. auch den MT »HS TOSCA«. Im Berichtsjahr verkehrte das Schiff hauptsächlich zwischen dem Golf von Mexiko und Südamerika. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei.

Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher nicht stattgefunden.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charterrateniveaus benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,9 Mio. EUR, das in 2012 durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt wurde.

Das Schiff wurde im Juni 2013 verkauft.

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 2011	Tage	1.624	1.462 *	
Berichtsjahr 2012	Tage	360	365	
Gesamt	Tage	1.984	1.827	-157

* Übernahme um 2 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2011	TEUR	33.449	22.845	
Berichtsjahr 2012	TEUR	6.948	2.493	
Gesamt	TEUR	40.397	25.338	-15.059

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2011	TEUR	17.421	8.018	
Berichtsjahr 2012	TEUR	3.941	-715	
Gesamt	TEUR	21.362	7.303	-14.059

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2011	TEUR	7.560	1.895	
Berichtsjahr 2012	TEUR	1.890	-1.895	
Gesamt	TEUR	9.450	0	-9.450
	Prozent	35,00	0,00	-35,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	2.301	991	-1.310
-----------------------	-------------	--------------	------------	---------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2012	TUSD	2.480	0	-2.480
-------------	-------------	--------------	----------	---------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2012	TUSD	16.481	18.960	-2.479
-----------------------	-------------	---------------	---------------	---------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

zu versteuernde Gewinne		1,19	1,19	
-------------------------	--	------	------	--

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-527
Ausschüttungen	EUR			0
Kapitalbindung	EUR			-103.527

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Ulsan, Südkorea
Werftablieferung:	25.11.2004
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 bis September des Berichtsjahres in einer seit 2009 bestehenden und mehrfach verlängerten Charter bei der Schweizer Reederei MSC. Nach rund 15-tägiger Wartezeit trat das Schiff eine Beschäftigung bei Hapag-Lloyd an, die im Dezember 2012 endete. Nach erneuter Wartezeit steht das Schiff seit Anfang Januar 2013 in Diensten von CMA CGM, die das Schiff bis September 2013 beschäftigte und zwischen Asien, Mittelamerika und Russland einsetzte. Insgesamt entstanden im Berichtsjahr knapp 31 Warte- bzw. Ballasttage an. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei.

Das MS »HS HUMBOLDT« gehört zum »HT-FLOT-TENFONDS II«. Das Schiff fährt gemeinsam mit der »HS LIVINGSTONE« im C-49 Chartereinnahmepool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charterrateniveaus benötigt die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 5,67 Mio. EUR, das in 2013 durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

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 2011	Tage	2.580	2.581 *	
Berichtsjahr 2012	Tage	350	366	
Gesamt	Tage	2.930	2.947	17

* Werftablieferung um 39 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	52.091	36.474	
Berichtsjahr 2012	TEUR	7.505	2.141	
Gesamt	TEUR	59.596	38.615	-20.981

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2011	TEUR	26.286	16.173	
Berichtsjahr 2012	TEUR	4.232	-408	
Gesamt	TEUR	30.518	15.765	-14.753

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2011	TEUR	11.160	5.673	
Berichtsjahr 2012	TEUR	1.980	0	
Gesamt	TEUR	13.140	5.673	-7.467
	Prozent	73,00	31,00	-42,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	405	332	-73

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2012	TUSD	2.378	-2.620	-4.998

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2012	TUSD	14.276	20.760	* -6.484

* inkl. Betriebsmittelkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾				
zu versteuernde Gewinne		2,39	2,52	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾				
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-1.120
Ausschüttungen	EUR			31.000
Kapitalbindung	EUR			-73.120

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	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 Ende Oktober des Berichtsjahres fuhr das MS »HS LIVINGSTONE« in einer Charter bei der Schweizer Reederei MSC. Nach fünfmonatiger marktbedingter Wartezeit steht das Schiff seit Ende März 2013 erneut in Diensten von MSC und bedient das Fahrtgebiet zwischen Nordeuropa und der Ostküste der USA. Die Charter endet Mitte Oktober 2013. Marktbedingt entstanden im Berichtsjahr 71 Warte- bzw. Ballasttage, aufgrund einer Reparatur des Hilfsdiesels fielen fünf Off-hire-Tage an.

Gemeinsam mit dem MS »HS HUMBOLDT« 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.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charterrateniveaus benötigt die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 6,29 Mio. EUR, das in 2013 durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

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 2011	Tage	2.680	2.645 *	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	361	
Gesamt	Tage	3.035	3.006	-29

* Werftablieferung um 76 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2011	TEUR	54.215	37.444	
Berichtsjahr 2012	TEUR	7.612	2.095	
Gesamt	TEUR	61.827	39.539	-22.288

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2011	TEUR	27.865	16.919	
Berichtsjahr 2012	TEUR	4.395	-712	
Gesamt	TEUR	32.260	16.207	-16.053

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2011	TEUR	12.240	6.290	
Berichtsjahr 2012	TEUR	1.980	0	
Gesamt	TEUR	14.220	6.290	-7.930
	Prozent	79,00	34,00	-45,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	517	364	-153
-----------------------	-------------	------------	------------	-------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2012	TUSD	2.378	-2.715	-5.093
-------------	-------------	--------------	---------------	---------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2012	TUSD	13.682	22.355	* -8.673
-----------------------	-------------	---------------	---------------	-----------------

* inkl. Betriebsmittelkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-42,71	-3,78
zu versteuernde Gewinne	2,02	13,43

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	1.936
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-6.023
Ausschüttungen	EUR	34.000
Kapitalbindung	EUR	-73.087

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

AFRAMAX-ROHÖLTRANKER

Bauwerft:	Hyundai Samho Heavy Industries, Südkorea
Wertfahrlieferung:	Juni 2003
Übernahme:	03.07.2006
Länge:	250 m
Breite:	44 m
Tiefgang:	13,6 m
Tragfähigkeit:	112.900 tdw
Geschwindigkeit:	15 kn



Der AFRAMAXtanker MT »HS MEDEA« ist seit August 2011 Mitglied im Sigma Tankers Inc. Pool. Die Poolmitgliedschaft ist auf unbestimmte Zeit geschlossen. Im Berichtsjahr wurde das Schiff weltweit eingesetzt. Aufgrund von Reparaturen am Boiler sowie den Heizspiralen kam es im Jahr 2012 zu rd. 21 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 Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) i.H.v. ca. 3,55 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 2011	Tage	1.985	1.976 *	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	345	
Gesamt	Tage	2.340	2.321	-19

* Übernahme um 19 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2011	TUSD	45.594	44.590	
Berichtsjahr 2012	TUSD	8.154	3.877	
Gesamt	TUSD	53.748	48.546	-5.202

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2011	TUSD	24.249	20.754	
Berichtsjahr 2012	TUSD	4.530	-185	
Gesamt	TUSD	28.779	20.569	-8.210

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2011	TUSD	10.648	7.896	
Berichtsjahr 2012	TUSD	1.936	0	
Gesamt	TUSD	12.584	7.896	-4.688
	Prozent	52,00	32,00	-20,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2012	TUSD	1.672	-159	-1.831

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2012	TUSD	2.360	810	-1.550

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2012	TUSD	18.250	18.840	-590

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		2,08	1,85

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾			
Kapitaleinsatz	USD		-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	USD		-820
Ausschüttungen	USD		32.000
Kapitalbindung	USD		-71.820

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals ändern.

¹⁾ Chartererinnahmen / Befrachtungskommission / Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)
²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss
³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.
⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.
⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Ulsan, Südkorea
Wertablieferung:	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



Bis Ende Januar des Berichtsjahres fuhr das MS »HS MOZART« in einer für gut zwei Jahre geschlossenen Charter bei Hapag-Lloyd. Nach Rücklieferung des Schiffes befand sich das Schiff marktbedingt zwei Monate in Warteposition. Anfang April 2012 trat das Schiff einen zwölfmonatigen Dienst bei der Schweizer Reederei MSC an, die das Schiff zwischen Australien sowie Asien und Europa einsetzte. Ab Ende April 2013 war das Schiff für ca. fünfwöchige Charter für Hanjin, Südkorea, tätig und steht aktuell in Diensten der chinesischen Reederei Yang Ming Marine Transport Corp., die das Schiff voraussichtlich bis Jahresende beschäftigen wird. Zwischen den Charterern kam es erneut zu beschäftigungsfreien Zeiten.

Im Berichtsjahr fielen insgesamt 60 Wartetage an. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei. Die in 2012 geplante Klassedockung wurde im Rahmen der Verlängerung der Klasse verschoben.

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.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charterrentenniveaus benötigt die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 4,32 Mio. EUR, das in 2013 durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

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 2011	Tage	2.525	2.573	
Berichtsjahr 2012	Tage	350	366	
Gesamt	Tage	2.875	2.939	64

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2011	TEUR	45.949	39.143	
Berichtsjahr 2012	TEUR	6.507	4.141	
Gesamt	TEUR	52.456	43.284	-9.172

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2011	TEUR	25.310	17.691	
Berichtsjahr 2012	TEUR	3.140	1.079	
Gesamt	TEUR	28.450	18.770	-9.680

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2011	TEUR	11.760	6.048	
Berichtsjahr 2012	TEUR	1.890	0	
Gesamt	TEUR	13.650	6.048	-7.602
	Prozent	65,00	28,00	-37,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	158	518	360
-----------------------	-------------	------------	------------	------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2012	TUSD	2.321	1.640	-681
-------------	-------------	--------------	--------------	-------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2012	TUSD	13.932	16.940 *	-3.008
-----------------------	-------------	---------------	-----------------	---------------

* inkl. Betriebsmittelkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

zu versteuernde Gewinne		2,07	2,01	
-------------------------	--	------	------	--

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-889
Ausschüttungen	EUR			28.000
Kapitalbindung	EUR			-75.889

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	STX Shipbuilding Co. Ltd., Südkorea
Wertfableyerung:	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 zum »HT-FLOTTENFONDS IV« gehörende 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 eine Laufzeit bis ca. Juli 2014. Das Schiff verkehrt aktuell zwischen Fernost und Südost-Asien. Der technische Schiffsbetrieb verlief 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 2011	Tage	1.620	1.643	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	366	
Gesamt	Tage	1.975	2.009	34

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	26.577	22.807	
Berichtsjahr 2012	TEUR	5.824	7.016	
Gesamt	TEUR	32.401	29.823	-2.578

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2011	TEUR	12.945	10.620	
Berichtsjahr 2012	TEUR	2.977	4.431	
Gesamt	TEUR	15.922	15.051	-871

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2011	TEUR	4.550	1.143	
Berichtsjahr 2012	TEUR	1.138	2.450	
Gesamt	TEUR	5.688	3.593	-2.095
	Prozent	35,00	22,00	-13,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	671	1.015	344

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2012	TUSD	2.358	2.356	-2

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2012	TUSD	20.621	18.216	2.405

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		1,05	1,05

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-466
Ausschüttungen	EUR	22.000
Kapitalbindung	EUR	-81.466

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
Wertablieferung:	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 zum »HT-FLOTTENFONDS IV« gehörende 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 Fernost und Südost-Asien. Der technische Schiffsbetrieb verlief 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 2011	Tage	1.620	1.638	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	366	
Gesamt	Tage	1.975	2.004	29

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	26.578	22.666	
Berichtsjahr 2012	TEUR	5.824	7.017	
Gesamt	TEUR	32.402	29.683	-2.719

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2011	TEUR	12.946	10.072	
Berichtsjahr 2012	TEUR	2.977	4.410	
Gesamt	TEUR	15.923	14.482	-1.441

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2011	TEUR	4.550	1.138	
Berichtsjahr 2012	TEUR	1.138	1.300	
Gesamt	TEUR	5.688	2.438	-3.250
	Prozent	35,00	15,00	-20,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	670	511	-159
(nach Ausschüttung + Tilgung)				

Jahrestilgung				
2012	TUSD	2.356	3.856	1.500

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2012	TUSD	20.621	16.870	3.751

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		1,05	1,05

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾			
Kapitaleinsatz	EUR		-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-467
Ausschüttungen	EUR		15.000
Kapitalbindung	EUR		-88.467

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

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

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	STX Shipbuilding Co. Ltd., Südkorea
Wertablieferung:	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 Anfang Juni des Berichtsjahres war das zum »HT-FLOTTENFONDS V« gehörende MS »HS SCOTT« bei der Schweizer Reederei MSC beschäftigt. Von Oktober 2012 bis Juni 2013 stand das Schiff in Diensten der Reederei Ital Marittima und bediente den Mittelmeerraum. Zwischen den Chartern entstanden 148 Wartetage. Aktuell ist das Schiff erneut für MSC im Einsatz. Diese Charter hat eine maximale Laufzeit bis zum Jahresende. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher noch nicht stattgefunden.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charterrentenniveaus benötigt die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität weiteres Kapital i.H.v. ca. 0,66 Mio. EUR, das in 2013 durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden soll. Dies betrifft allerdings nur noch jene Gesellschafter, die sich in 2012 nicht am Betriebsfortführungskonzept beteiligt und bereits Ausschüttungen zurückgezahlt haben haben.

Bereits im Jahr 2012 wurde bei der »HS SCOTT« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 3,21 Mio. EUR umgesetzt.

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 2011	Tage	1.387	1.402 *	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	366	
Gesamt	Tage	1.742	1.768	26

* Übernahme am 29.02.2008

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	20.138	9.153	
Berichtsjahr 2012	TEUR	5.279	1.259	
Gesamt	TEUR	25.417	10.412	-15.005

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2011	TEUR	10.722	-287	
Berichtsjahr 2012	TEUR	2.565	-1.311	
Gesamt	TEUR	13.681	-1.598	-14.885

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2011	TEUR	5.767	1.285	
Berichtsjahr 2012	TEUR	1.495	0	
Gesamt	TEUR	7.262	1.285	-5.977
	Prozent	34,00	6,00	-28,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	2.235	620	-1.615

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2012	TUSD	1.852	1.852	0

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2012	TUSD	17.575	21.020 *	-3.445

*zzgl. internes Darlehen i.H.v. 4,12 Mio. EUR

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		0,70	0,71

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾			
Kapitaleinsatz	EUR		-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-313
Ausschüttungen	EUR		6.000
Kapitalbindung	EUR		-97.313

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals ändern.

¹⁾ Chartereinnahmen / Befrachtungskommission / Bereederungskommission = Nettochartererlöse (inkl. Kursdifferenzen u. Sonstige)
²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss
³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.
⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.
⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

AFRAMAX-ROHÖLTANKER

Bauwerft:	Samsung Heavy Industries, Südkorea
Wertablieferung:	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 zum »HT-FLOTTENFONDS III« gehörende MT »HS TOSCA« Mitglied im AFRAMax International Pool der US-amerikanischen Overseas Shipholding Group Inc. (OSG), New York. Der Pool beschäftigt ca. 40 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 im Berichtsjahr hauptsächlich zwischen der Ost- und Südküste der Vereinigten Staaten, Texas und der Nordküste Südamerikas eingesetzt. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei. Die nächste Klasedocking des Schiffes ist im Jahr 2014 vorgesehen. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 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. ca. 1,9 Mio. USD zur Verfügung gestellt.

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 2011	Tage	2.557	2.593	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	366	
Gesamt	Tage	2.912	2.959	47

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	49.554	55.066	
Berichtsjahr 2012	TEUR	6.795	3.043	
Gesamt	TEUR	56.349	58.109	1.760

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2011	TEUR	26.954	36.122	
Berichtsjahr 2012	TEUR	3.814	477	
Gesamt	TEUR	30.768	36.599	5.831

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2011	TEUR	13.104	11.376	
Berichtsjahr 2012	TEUR	1.872	0	
Gesamt	TEUR	14.976	11.376	-3.600
	Prozent	64,00	48,00	-16,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	807	1.717	910

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2012	TUSD	2.357	0	-2.357

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2012	TUSD	14.733	11.604	3.129

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		2,05	2,05

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾			
Kapitaleinsatz	EUR		-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-909
Ausschüttungen	EUR		48.000
Kapitalbindung	EUR		-55.909

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

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

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Gdynia Shipyard S. A., Gdynia, Polen
Werftablieferung:	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



Bis Ende März des Berichtsjahres befand sich das MS »MASTER« in einer Beschäftigung bei der taiwanesischen Reederei Evergreen. Das Schiff bediente 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 bis Ende September beschäftigte. Nach erneuter Wartezeit steht das Schiff seit Ende Oktober des Berichtsjahres in einem für ca. zwölf Monate geschlossenen Dienst bei der Schweizer Reederei MSC. Die marktbedingt beschäftigungslose Zeit belief sich in 2012 auf 42 Warte- bzw. Ballasttage. Die Klassedockung (inkl. Reisetage) verursachten 29 Off-hire-Tage.

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 Unterschiedsbeitrag Seeschiff beträgt ca. 68,97%.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charteratenniveaus benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 2,59 Mio. EUR, das in 2012 durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt wurde.

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		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	Tage	4.360	4.364 *	
ab 2010	Tage	0	1.067	
Gesamt	Tage	4.360	5.431	1.071

* Werftablieferung um 70 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR	60.269	59.941	
ab 2010	TEUR	0	5.237	
Gesamt	TEUR	60.269	65.178	4.909

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR	26.259	30.619	
ab 2010	TEUR	0	-1.531	
Gesamt	TEUR	26.259	29.088	2.829

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR	10.674	10.373	
ab 2010	TEUR	0	-2.593	
Gesamt	TEUR	10.674	7.780	-2.894
	Prozent	68,00	48,00	-95,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität		Prospekt	Ist
per 31.12.2012	TEUR	n.a.	693

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Stand Schiffshypothek	
schuldenfrei seit April 2008	

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist
ausgleichsfähige Verluste		-111,18	-128,85
zu versteuernde Gewinne		80,95	3,34

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾		Ist
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	73.413
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.325
Ausschüttungen	EUR	48.000
Kapitalüberschuss	EUR	15.088

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Stocznia, Gdynia (Gdynia Shipyard), Polen
Werttabellelieferung:	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 Charter bei Grand China Shipping. Nach rund zweimonatiger Wartezeit trat das Schiff einen gut achtmonatigen Dienst bei der französischen Reederei Delmas an. Im Anschluss erfolgte im Dezember 2012 innerhalb von rund drei Wochen die Klassedocking. Noch während der Arbeiten wurde eine Neubeschäftigung für maximal zwölf Monate bei Pacific International Lines (PIL) vereinbart. Das Schiff verkehrt aktuell zwischen Fernost und Westafrika. Marktbedingt entstanden im Berichtsjahr 88 Warte- bzw. Ballasttage. Das MS »MENTOR« gehört zum »HT-FLOTTENFONDS I«. Das Schiff 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 Unterschiedsbeitrag Seeschiff beträgt ca. 5,05%.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterrateniveaus benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität auch in 2013 weiteres Kapital i.H.v. ca. 4,28 Mio. EUR, das durch eine freiwillige Kapitalerhöhung bzw. die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden sollte. Da diese Kapitalerhöhung nicht realisiert werden konnte, muss nun der Verkauf des Schiffes erfolgen.

Bereits im Jahre 2010 wurde bei der »MENTOR« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 4,2 Mio. EUR umgesetzt.

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 2011	Tage	3.280	3.259 *	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	344	
Gesamt	Tage	3.635	3.603	-32

* Werttabellelieferung um 76 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2011	TEUR	52.631	35.995	
Berichtsjahr 2012	TEUR	6.145	1.357	
Gesamt	TEUR	58.776	37.352	-21.424

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2011	TEUR	29.508	15.538	
Berichtsjahr 2012	TEUR	3.413	-1.443	
Gesamt	TEUR	32.921	14.095	-18.826

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2011	TEUR	14.137	5.907	
Berichtsjahr 2012	TEUR	2.020	0	
Gesamt	TEUR	16.157	5.907	-10.250
	Prozent	104,00	38,00	-66,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	70	-572	-642
-----------------------	-------------	-----------	-------------	-------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2012	TUSD	1.536	296	*
				-1.240

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2012	TUSD	6.140	9.356	*
				-3.216

* inkl. Keilkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-54,41	-61,85
zu versteuernde Gewinne	9,24	20,94

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	31.645
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-9.410
Ausschüttungen	EUR	38.000
Kapitalbindung	EUR	-42.765

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals ändern.

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	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



Bis Februar des Berichtsjahres befand sich das MS »MERKUR BAY« marktbedingt in Warteposition. Nach einem ca. zehnwöchigen Dienst bei A.P. Moeller-Maersk folgte die Durchführung der zweiten Klassedocking. Anschließend absolvierte das Schiff zwei Einsätze für die Nile Dutch Africa Line. Zwischen den Chartern fielen marktbedingt 130 Wartetage an. Seit Juni 2013 steht das Schiff in Diensten der französischen Reederei Marfret und wird auf Rundreisen zwischen dem Mittelmeer, den USA, der Karibik und Australien eingesetzt. Die Charter hat noch eine maximale Laufzeit bis Juni 2014. Insgesamt fielen im Berichtsjahr ca. 182 Wartebzw. Ballasttage an. Die Klassedocking beanspruchte 14 Off-hire-Tage, der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei.

Das MS »MERKUR BAY« gehört zum »HT-FLOT-TENFONDS III«. Das Schiff ist Mitglied 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.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterratenlevels benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität in 2013 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,33 Mio. EUR, das durch ein freiwilliges Betriebsfortführungskonzept bereit gestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

Bereits im Jahr 2012 wurde bei der »MERKUR BAY« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 1,9 Mio. EUR umgesetzt.

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 2011	Tage	2.496	2.535	
Berichtsjahr 2012	Tage	355	352	
Gesamt	Tage	2.851	2.887	36

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	36.768	30.234	
Berichtsjahr 2012	TEUR	4.857	1.167	
Gesamt	TEUR	41.625	31.401	-10.224

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2011	TEUR	20.467	13.488	
Berichtsjahr 2012	TEUR	2.085	-1.348	
Gesamt	TEUR	22.552	12.140	-10.412

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2011	TEUR	9.184	5.312	
Berichtsjahr 2012	TEUR	1.312	0	
Gesamt	TEUR	10.496	5.312	-5.184
	Prozent	64,00	32,00	-32,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	913	-308	-1.221

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2012	TUSD	1.696	1.484	-212

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2012	TUSD	10.182	10.818	-636

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		1,46	1,46

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-648
Ausschüttungen	EUR	39.699
Kapitalbindung	EUR	-63.949

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Szczecin, Polen
Wertfableyerung:	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 März des Berichtsjahres befand sich das MS »MERKUR BEACH« marktbedingt in Warteposition. Anschließend trat das Schiff einen Einsatz bei dem Charterer Compania Chilena de Navegación (CCNI) an, der im September 2013 endete. Im Rahmen der Charter verkehrte das Schiff zwischen dem Mittelmeer und Mittel-/Südamerika. Derzeit steht das Schiff in Diensten von Hapag-Lloyd, die das Schiff bis maximal Mai 2014 beschäftigen wird. Marktbedingt fielen im Berichtsjahr knapp 79 Warte- bzw. Ballasttage an. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei.

Das Schiff fährt zusammen mit aktuell 12 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 Unterschiedsbeitrag 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) i.H.v. insgesamt ca. 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

* bezogen auf das Altkapital; Neukapital TEUR 1.737

Einsatztage

bis Prospektende 2008	Tage	4.645	4.615 *	
ab 2009	Tage	0	1.418	
Gesamt	Tage	4.645	6.033	1.388

* Wertfableyerung um 49 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Prospektende 2008	TEUR	58.184	47.882	
ab 2009	TEUR	0	5.793	
Gesamt	TEUR	58.184	53.675	-4.509

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Prospektende 2008	TEUR	27.732	18.797	
ab 2009	TEUR	0	-1.904	
Gesamt	TEUR	27.732	16.893	-10.839

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 **

* zzgl. 186% Ausschüttung auf das Neukapital (Kapitalerhöhung 2000)

** Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	n.a.	51
-----------------------	-------------	-------------	-----------

(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	69,00

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-117.500 *
Steuervorteile	EUR	70.827
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-315
Ausschüttungen	EUR	40.250
Kapitalbindung	EUR	-6.738

* mit Kapitalerhöhung i.H.v. 12,5%

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals ändern.

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	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



Im Februar des Berichtsjahres beendete das MS »MERKUR BRIDGE« eine Beschäftigung bei Qatar Navigation. Nach marktbedingter beschäftigungsfreier Zeit trat das Schiff Ende März einen Dienst bei der japanischen Reederei Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (MOL), an, die das Schiff bis April 2013 beschäftigte und im Liniendienst zwischen Singapur und Myanmar einsetzte. Im Mai erfolgte die Klasedocking, in deren Anschluss es zu einem folgenschweren Wassereintrich im Maschinenraum des Schiffes kam. Die Kosten für die Beseitigung des Seewasserschadens erwiesen sich unter Berücksichtigung des Alters des Schiffes und der Marktlage als nicht verhältnismäßig. In Absprache mit den Versicherern wurde das Schiff daher verkauft. Das schadhafte Schiff erzielte zwar nur einen geringen Preis, zusammen mit der Zahlung der Versicherung ergibt sich aber für die Gesellschaft ein finanziell positives Ergebnis, das bei Weiterbetrieb des Schiffes nicht hätte erzielt werden können.

Das MS »MERKUR BRIDGE« fuhr gemeinsam mit neun typgleichen Schiffen im C-10 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielte 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) i.H.v. insgesamt ca. 2,09 Mio. EUR zur Verfügung gestellt.

Das Schiff wurde im Juli 2013 verkauft.

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	2.482	
Gesamt	Tage	4.440	6.998	2.558

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Prospektende 2005	TEUR	44.346	33.432	
ab 2006	TEUR	0	14.763	
Gesamt	TEUR	44.346	48.195	3.849

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Prospektende 2005	TEUR	19.495	11.667	
ab 2006	TEUR	0	3.671	
Gesamt	TEUR	19.495	15.338	-4.157

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 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität			
per 31.12.2012	TEUR	n.a.	602

(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	1,96

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	61.345
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-940
Ausschüttungen	EUR	51.000
Kapitalüberschuss	EUR	6.405

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals ändern.

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Gdynia Shipyard S. A., Gdynia, Polen
Werftablieferung:	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

Im April des Berichtsjahres beendete das MS »PRIMUS« eine gut einjährige Beschäftigung 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. Innerhalb von gut zwei Wochen erfolgte im April 2012 die Klasedocking. Nach 24 Tagen marktbedingter Wartezeit stand das Schiff von Ende Mai 2012 bis Ende Juni 2013 in Diensten der französischen Reederei Delmas. Im direkten Anschluss wurde eine Charter mit CMA CGM geschlossen, die noch eine maximale Laufzeit bis Februar 2014 hat. Wie Delmas setzt auch CMA das Schiff zwischen der Westküste Afrikas und dem Mittelmeer ein. Im Berichtsjahr fielen aufgrund der Klasedocking 15 Off-hire-Tage an.

Das MS »PRIMUS« fährt gemeinsam mit acht typgleichen Schiffen im C-20 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2006. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 77,42%.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charterrateniveaus benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,11 Mio. EUR, das in 2012 durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt wurde.

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	1.408	
Gesamt	Tage	4.290	5.586	1.296

* Werftablieferung um 121 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Prospektende 2008	TEUR	59.205	58.660	
ab 2009	TEUR	0	8.230	
Gesamt	TEUR	59.205	66.890	7.685

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Prospektende 2008	TEUR	25.641	29.025	
ab 2009	TEUR	0	-27	
Gesamt	TEUR	25.641	28.998	3.357

Ausschüttungen ³⁾

bis Prospektende 2008	TEUR	10.224	9.510	
ab 2009	TEUR	0	-1.110	
Gesamt	TEUR	10.224	8.400	-1.824
	Prozent	66,00	53,00	-13,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	n.a.	619
-----------------------	-------------	-------------	------------

(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	3,49

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	74.776
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.381
Ausschüttungen	EUR	53.000
Kapitalüberschuss	EUR	21.395

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

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

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	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



Bis Mai des Berichtsjahres befand sich das MS »RISSEN« in Diensten der Reederei Pacific International Line (PIL), Singapur und lief im Rahmen dessen verschiedene Häfen in Fernost an. Im Anschluss absolvierte das Schiff kürzere Charter für die Reedereien Seaconsortium, Orient Overseas Container Line, MCC Transport sowie American President Lines bevor es im November 2012 wieder zu PIL zurückkehrte. Diese, mittlerweile verlängerte, Charter hat noch eine maximale Laufzeit bis März 2014. Im Berichtsjahr entstanden 83 Warte- bzw. Ballasttage. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei.

Das Schiff fährt zusammen mit aktuell 12 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 Unterschiedsbeitrag Seeschiff beträgt ca. 40,69%.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charteratenniveaus benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,54 Mio. EUR, das in 2012 durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt wurde.

Das Schiff wurde mittlerweile verkauft und wird im November an den Käufer übergeben.

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 Prospektende 2011	Tage	4.432	4.500	
Berichtsjahr 2012	Tage	0	366	
Gesamt	Tage	4.432	4.866	434

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Prospektende 2011	TEUR	56.296	47.362	
Berichtsjahr 2012	TEUR	0	1.428	
Gesamt	TEUR	56.296	48.790	-7.506

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Prospektende 2011	TEUR	27.835	24.196	
Berichtsjahr 2012	TEUR	0	-549	
Gesamt	TEUR	27.835	23.647	-4.188

Ausschüttungen ³⁾				
bis Prospektende 2011	TEUR	11.596	9.548	
Berichtsjahr 2012	TEUR	0	-1.537	
Gesamt	TEUR	11.596	8.011	-3.585
	Prozent	70,00	46,90	-23,10 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität			
per 31.12.2012	TEUR	n.a.	-895

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2012	TUSD	0	355	355

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2012	TUSD	0	315	-315

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
ausgleichsfähige Verluste		-104,98	-97,27
zu versteuernde Gewinne		65,63	1,02

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2012 ⁵⁾			
Kapitaleinsatz	EUR		-105.000
Steuervorteile	EUR		52.386
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-462
Ausschüttungen	EUR		46.910
Kapitalbindung	EUR		-6.166

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.

Wirtschaftliche Entwicklung EUR-Schiffsfonds (mit Prospekt-Daten)

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	557.197	559.256	
Fremdkapital	TEUR	742.422	742.422	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	1.299.620	1.301.678	2.057
Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2011	TEUR	1.417.628	1.224.346	
Berichtsjahr 2012	TEUR	192.128	85.378	
Gesamt	TEUR	1.609.756	1.309.724	-300.032
Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2011	TEUR	761.598	643.658	
Berichtsjahr 2012	TEUR	105.939	6.912	
Gesamt	TEUR	867.537	650.570	-216.967
Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2011	TEUR	356.681	226.816	
Berichtsjahr 2012	TEUR	55.255	1.855	
Gesamt	TEUR	411.936	228.671	-183.265
Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	14.458	12.914	-1.544
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2012	TUSD	64.842	21.493	-43.349
Hypothekenstand				
per 31.12.2012	TUSD	356.248	365.270	-9.022

Wirtschaftliche Entwicklung USD-Schiffsfonds (mit Prospekt-Daten) (»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 2011	TEUR	53.748	44.669	
Berichtsjahr 2012	TEUR	8.154	3.877	
Gesamt	TEUR	61.902	48.546	-13.356
Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2011	TEUR	28.697	20.754	
Berichtsjahr 2012	TEUR	4.530	-185	
Gesamt	TEUR	33.227	20.569	-12.658
Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2011	TEUR	12.584	7.896	
Berichtsjahr 2012	TEUR	1.936	0	
Gesamt	TEUR	14.520	7.896	-6.624
Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	1.284	268	-1.016
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2012	TUSD	2.360	2.360	0
Hypothekenstand				
per 31.12.2012	TUSD	18.250	18.840	-590

Bei den Ausschüttungspositionen dieser Zusammenfassung kann es sich um Liquiditätsausschüttungen handeln, die ggf. noch nicht durch handelsrechtliche Überschüsse gedeckt sind. Diese können bei wirtschaftlicher Notwendigkeit zurückgefordert werden.

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	466.123	475.473	
Fremdkapital	TEUR	459.445	459.445	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	925.567	934.917	9.349

Nettochartererlöse ²⁾

bis Ende 2011	TEUR	1.678.400	1.510.587	
Berichtsjahr 2012	TEUR	0	308.059	
Gesamt	TEUR	1.678.400	1.818.646	140.246

Betriebsüberschuss ³⁾

bis Ende 2011	TEUR	833.300	774.539	
Berichtsjahr 2012	TEUR	0	62.416	
Gesamt	TEUR	833.300	836.955	3.655

Ausschüttungen ⁴⁾

bis Ende 2011	TEUR	358.260	270.391	
Berichtsjahr 2012	TEUR	0	54.039	
Gesamt	TEUR	358.260	324.430	-33.830

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	n.a.	7.816	
-----------------------	-------------	-------------	--------------	--

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2012	TUSD	0	1.993	1.993
-------------	-------------	----------	--------------	--------------

Hypothekenstand

per 31.12.2012	TUSD	0	9.863	-9.863
-----------------------	-------------	----------	--------------	---------------

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 = Betriebsüberschuss⁴⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.**Wirtschaftliche Entwicklung Flugzeugfonds (mit Prospekt-Daten)**

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	233.900	234.695	
Leasingsonderzahlungen	TEUR	35.823	39.933	
Fremdkapital	TEUR	402.016	408.251	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	671.739	682.879	11.140

Ausschüttungen ¹⁾

bis Ende 2011	TEUR	11.402	10.463	
Berichtsjahr 2012	TEUR	16.445	17.763	
Gesamt	TEUR	27.440	28.226 ²⁾	379

Liquidität

per 31.12.2012	TEUR	8.903	9.828	2.848
-----------------------	-------------	--------------	--------------	--------------

Jahrestilgung

2012	TUSD	24.169	22.261	-1.908
-------------	-------------	---------------	---------------	---------------

Hypothekenstand

per 31.12.2012	TUSD	497.275	500.210	-2.935
-----------------------	-------------	----------------	----------------	---------------

¹⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.²⁾ Zeitannteilig je nach Beitritts- und Einzahlungsdatum.

Darstellung der verkauften Schiffe in alphabetischer Reihenfolge

MS »BRAVE EAGLE«	110	MS »JOHN M«	117
MS »FINE EAGLE«	111	MS »LÜTJENBURG«	117
MS »HANSA AMERICA«	111	MS »LUDWIGSBURG«	117
MS »HANSA ASIA«	111	MS »MARCON«	118
MS »HANSA AUSTRALIA«	112	MS »MERKUR DELTA«	118
MS »HANSA BERLIN«	112	MS »MERKUR SEA«	118
MS »HANSA CARRIER«	112	MS »NOBLE EAGLE«	119
MS »HANSA CATALINA«	113	MS »NORDBURG«	119
MS »HANSA CLIPPER«	113	MS »SAN MARTIN«	119
MS »HANSA COMMODORE«	113	MS »SANTA CATARINA«	120
MT »HANSA CONSTANCE«	114	MS »SANTA CLARA«	120
MS »HANSA DANZIG«	114	MS »TRIUMPH«	120
MS »HANSA EUROPE«	114	MS »TROPHY«	121
MS »HANSA HAMBURG«	115	MS »VILLE DE MARS«	121
MS »HANSA INDIA«	115	MS »VILLE DE SATURNE«	121
MS »HANSA OSLO«	115	MS »WESTERN GALLANTRY«	122
MS »HANSA STETTIN«	116	TMS »EMSGAS«	122
MS »HANSA WISMAR«	116	TMS »LEDAGAS«	122
MS »HARMONY«	116		

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. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	93.945
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG)	EUR	- 30.004
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	44.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	50.243
6. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	- 16.462
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	141.722
8. Nettovermögenszuwachs	EUR	36.722
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	22,84

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. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	56.103
3. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	-18.472
4. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	68.250
5. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG)	EUR	85.200
6. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-23.407
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	167.674
8. Nettovermögenszuwachs	EUR	62.674
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	20,40

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. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	64.708
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG in 1994-1997)	EUR	-52.853
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	66.890
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	97.791
6. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-10.975
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	165.562
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	60.562
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß) ¹⁾	%	12,56

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 200.000.

* Prospektgemäß 16,00% bei einer Laufzeit von 13 Jahren.

¹⁾ Ohne den Veräußerungsfreibetrag gem. § 16 (4) EStG ergibt sich eine Rendite von 8,99%.

Es handelt sich um vorläufige Zahlen, die sich insbesondere vor dem Hintergrund steuerlicher Wertberichtigungen noch ändern können.

**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. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	69.168
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG in 1994-1997)	EUR	-61.356
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	67.934
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	117.350
6. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-15.621
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	177.475
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	72.475
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß) ¹⁾	%	14,31

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 200.000.

* Prospektgemäß 16,00% bei einer Laufzeit von 13 Jahren.

¹⁾ Ohne den Veräußerungsfreibetrag gem. § 16 (4) EStG ergibt sich eine Rendite von 11,25%.

Es handelt sich um vorläufige Zahlen, die sich insbesondere vor dem Hintergrund steuerlicher Wertberichtigungen noch ändern können.



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. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	63.907
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG in 1994-1996) halber Satz	EUR	-51.250
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	65.912
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	92.902
6. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-10.397
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	161.075
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	56.065
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß) ¹⁾	%	11,83

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 200.000.

* Prospektgemäß 16,00% bei einer Laufzeit von 13 Jahren.

¹⁾ Ohne den Veräußerungsfreibetrag gem. § 16 (4) EStG ergibt sich eine Rendite von 8,05%.

Es handelt sich um vorläufige Zahlen, die sich insbesondere vor dem Hintergrund steuerlicher Wertberichtigungen noch ändern können.



MS »HANSA BERLIN«

Versicherungsschaden 2012

VOLLCONTAINERSCHIFF

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

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	61.578
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-2.896
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	74.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	17.528
6. Steuern Auflösung Unterschiedsbetrag (§5a Abs. 4 EStG)	EUR	-24.602
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	125.608
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	20.608
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	4,38

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 14,30% bei einer Laufzeit von 13 Jahren

Es handelt sich um vorläufige Zahlen, die sich insbesondere vor dem Hintergrund steuerlicher Wertberichtigungen noch ändern können.



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. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	73.287
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG in 1994-1996) halber Satz	EUR	-20.187
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	75.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	50.000
6. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-18.475
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	159.625
8. Nettovermögenszuwachs	EUR	54.625
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	18,21

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen



MS »HANSA CATALINA«

verkauft 2012

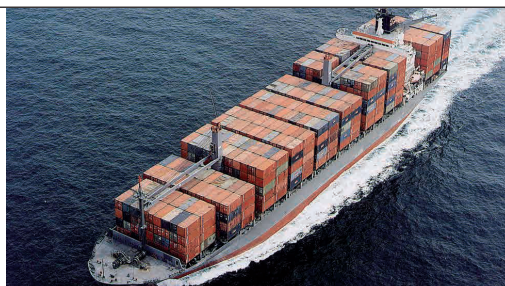
VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Hanjin Heavy Industries, Südkorea
 Werftablieferung: 13.10.1997
 Laufzeit der Beteiligung: 15 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	91.681
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-246
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	34.280
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	0
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a, Abs. 4 EStG)	EUR	-28.073
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	97.642

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

Es handelt sich um vorläufige Zahlen, die sich insbesondere vor dem Hintergrund steuerlicher Wertberichtigungen noch ändern können.

**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. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	59.015
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG in 1994-1997) halber Satz	EUR	-8.214
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	6.250
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	97.000
6. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-16.355
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	137.696
8. Nettovermögenszuwachs	EUR	32.696
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	7,73

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 11,28% bei einer Laufzeit von 13 Jahren.

**MT »HANSA COMMODORE«**

verkauft 2012

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Hanjin Heavy Industries, Südkorea
 Werftablieferung: 24.09.1997
 Laufzeit der Beteiligung: 15 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	71.236
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-415
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	49.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	3.536
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a, Abs. 4 EStG)	EUR	-5.624
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	117.733
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	12.733
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	2,26

bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000

* Prospektgemäß 12,20% bei einer Laufzeit von 13 Jahren.

Es handelt sich um vorläufige Zahlen, die sich insbesondere vor dem Hintergrund steuerlicher Wertberichtigungen noch ändern können.



MT »HANSA CONSTANCE«

verkauft 2006

VLCC ÖLTANKER

Bauwerft: DAEWOO Shipbuilding, Südkorea
 Werftablieferung: 14.01.1994 (Übernahme: 13.11.1998)
 Laufzeit der Beteiligung: 8 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-103.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	55.915
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	0
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	55.840
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	97.200
6. Steuern auf Veräußerungsgewinn	EUR	-66.090
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	142.865
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	39.865
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	12,57

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 9,70% bei einer Laufzeit von 11 Jahren.

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. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	61.289
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG in 1994-1997) halber Satz	EUR	0
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	0
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	112.000
6. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-28.996
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	144.293
8. Nettovermögenszuwachs	EUR	39.293
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	37,80

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 13,50% 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. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	64.003
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG in 1994-1997) halber Satz	EUR	-54.061
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	69.845
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	97.792
6. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-11.221
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	166.358
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	61.358
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß) ¹⁾	%	13,71

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 200.000.

* Prospektgemäß 16,30% bei einer Laufzeit von 13 Jahren.

¹⁾ Ohne den Veräußerungsfreibetrag gem. § 16 (4) EStG ergibt sich eine Rendite von 9,94%.

Es handelt sich um vorläufige Zahlen, die sich insbesondere vor dem Hintergrund steuerlicher Wertberichtigungen noch ändern können.



MS »HANSA HAMBURG«

verkauft 2011

VOLLCONTAINERSCHIFF

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

1. Gesamteinzahlung	EUR	- 105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	66.084
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	- 5.376
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	81.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	28.000
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a, Abs. 4 EStG)	EUR	- 23.645
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	146.063
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	41.063
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	6,08

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Propektgemäß 12,80% 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 INDIA«**

verkauft 2012

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Samsung Heavy Industries, Seoul, Südkorea
 Werftablieferung: 01.02.1994
 Laufzeit der Beteiligung: 18 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	73.566
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.636
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	194.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	15.763
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a, Abs. 4 EStG)	EUR	-28.438
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	253.255
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	148.255
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	22,10

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Propektgemäß 13,87% bei einer Laufzeit von 11 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, Szczecin, Polen
 Werftablieferung: 20.12.1991
 Laufzeit der Beteiligung: 20 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	- 105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	64.540
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-15.411
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	85.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	17.500
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a, Abs. 4 EStG)	EUR	-23.110
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	128.518
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	23.518
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	3,97

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Propektgemäß 16,50% 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, Szczecin, Polen
 Werftablieferung: 28.09.1992
 Laufzeit der Beteiligung: 19 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	- 105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	68.740
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	- 3.433
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	58.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	26.000
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a, Abs. 4 EStG)	EUR	- 22.655
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	126.651
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	21.651
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	4,08

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 12,20% 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 WISMAR«

verkauft 2012

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Szczecin, Polen
 Werftablieferung: 21.05.1993
 Laufzeit der Beteiligung: 19 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	63.005
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-4.929
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	93.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	0
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a, Abs. 4 EStG)	EUR	-22.807
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	23.269
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	129.243
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	4,44

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 11,70% bei einer Laufzeit von 14 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. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	64.528
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	- 7.483
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	110.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	37.000
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a, Abs. 4 EStG)	EUR	- 21.216
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	182.829
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	77.829
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	9,50

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 15,80% bei einer Laufzeit von 14 Jahren.

Es handelt sich um vorläufige Zahlen, die sich insbesondere vor dem Hintergrund steuerlicher Wertberichtigungen noch ändern können.



MS »JOHN M«

verkauft 1997

VOLLCONTAINERSCHIFF

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

1. Gesamteinzahlung	EUR	-130.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	165.144
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG) halber Satz	EUR	-33.926
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	0
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	50.749
6. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-34.474
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	147.493
8. Nettovermögenszuwachs	EUR	17.493
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	24,61

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen.

**MS »LÜTJENBURG«**

verkauft 2012

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Gdynia Shipyard, Polen
 Wertablieferung: 21.08.1995
 Laufzeit der Beteiligung: 17 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	75.838
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-3.148
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	215.600
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	12.500
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a, Abs. 4 EStG)	EUR	-22.710
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	278.080
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	173.080
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	16,22

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 14,30% bei einer Laufzeit von 14 Jahren.

Es handelt sich um vorläufige Zahlen, die sich insbesondere vor dem Hintergrund steuerlicher Wertberichtigungen noch ändern können.

**MS »LUDWIGSBURG«**

verkauft 2003

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Gdynia Shipyard, Polen
 Wertablieferung: 28.02.1995
 Laufzeit der Beteiligung: 8 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	57.267
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG in 1994-1997) halber Satz	EUR	-50.923
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	93.972
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	76.223
6. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-12.804
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	163.735
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	58.735
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß) ¹⁾	%	12,17

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 15,10% bei einer Laufzeit von 14 Jahren.

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

Es handelt sich um vorläufige Zahlen, die sich insbesondere vor dem Hintergrund steuerlicher Wertberichtigungen noch ändern können.



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. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	166.550
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG) halber Satz	EUR	-70.593
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	0
5. Ausschüttung aus der Veräußerungserlös	EUR	15.000
6. Steuern auf Veräußerungsgewinn	EUR	-41.377
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	69.580
8. Nettovermögenszuwachs	EUR	-35.420

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.



MS »MERKUR DELTA«

Versicherungsschaden 2006

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Szczecin, Polen
 Werftablieferung: 15.11.1995
 Laufzeit der Beteiligung: 11 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	63.177
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG in 1994-1997) halber Satz	EUR	4.708
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	8.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	191.000
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a, Abs. 4 EStG)	EUR	-43.880
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	223.005
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	118.005
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	13,43

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 13,50% 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 2007

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Bremer Vulkan AG
 Werftablieferung: 20.12.1984
 Laufzeit der Beteiligung: 23 Jahre

1. Gesamteinzahlung (inkl. Kapitalerhöhung)	EUR	-113.750
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	142.668
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-46.436
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	107.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	64.327
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a, Abs. 4 EStG)	EUR	-48.888
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	218.671
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	104.921
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	20,13

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. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	94.124
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG) halber Satz	EUR	-13.885
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	29.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	104.000
6. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-33.643
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	179.596
8. Nettovermögenszuwachs	EUR	74.596
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	31,06

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen.

**MS »NORDBURG«**

verkauft 2004

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Szczecin, Polen
 Werftablieferung: Juli 1985
 Übernahme: 05.12.1991
 Laufzeit der Beteiligung: 13 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	55.262
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG) halber Satz	EUR	-977
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	24.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	31.000
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag	EUR	-31.246
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	78.039
8. 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	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	116.329
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG) halber Satz	EUR	-14.773
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	25.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	112.500
6. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-39.780
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	199.275
8. Nettovermögenszuwachs	EUR	94.275
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	47,26

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen.



MS »SANTA CATARINA«

verkauft 1994

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Flender Werft AG
 Werftablieferung: 10.01.1986
 Laufzeit der Beteiligung: 8 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	106.114
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG) halber Satz	EUR	-10.939
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	36.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	78.250
6. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-33.720
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	175.705
8. Nettovermögenszuwachs	EUR	70.705
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß) ¹⁾	%	40,00

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. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	105.857
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-27.042
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	90.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	39.700
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a, Abs. 4 EStG)	EUR	-33.725
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	174.790
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	69.790
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	11,51

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen.

Es handelt sich um vorläufige Zahlen, die sich insbesondere vor dem Hintergrund steuerlicher Wertberichtigungen noch ändern können.



MS »TRIUMPH«

verkauft 2010

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Hyundai Heavy Industries, Ulsan, Südkorea
 Werftablieferung: 26.02.1994
 Laufzeit der Beteiligung: 17 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	- 105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	62.960
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	- 1.474
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	95.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	32.000
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a, Abs. 4 EStG)	EUR	- 20.183
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	168.303
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	68.303
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	10,65

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 13,50% bei einer Laufzeit von 13 Jahren.

Es handelt sich um vorläufige Zahlen, die sich insbesondere vor dem Hintergrund steuerlicher Wertberichtigungen noch ändern können.



Foto: Schwesterschiff

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. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	64.605
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG) halber Satz	EUR	-21.410
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	117.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	115.000
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a, Abs. 4 EStG)	EUR	-25.165
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	250.030
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	145.030
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	11,96

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 16,80% bei einer Laufzeit von 13 Jahren.

Es handelt sich um vorläufige Zahlen, die sich insbesondere vor dem Hintergrund steuerlicher Wertberichtigungen noch ändern können.

**MS »VILLE DE MARS«**

verkauft 1995

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Schichau Seebeck Werft AG
 Werftablieferung: 19.05.1988
 Laufzeit der Beteiligung: 7 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	69.760
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG) halber Satz	EUR	-5.958
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	41.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	98.500
6. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-30.000
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	173.302
8. Nettovermögenszuwachs	EUR	68.302
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	25,09

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen.

**MS »VILLE DE SATURNE«**

verkauft 1991

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Bremer Vulkan AG
 Werftablieferung: 20.03.1987
 Laufzeit der Beteiligung: 4 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	53.651
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG) halber Satz	EUR	-1.865
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	27.500
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	125.000
6. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-26.695
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	177.591
8. Nettovermögenszuwachs	EUR	72.591
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	42,29

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen.



MS »WESTERN GALLANTRY« verkauft 1998

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Tsuneishi Shipbuilding Co., Japan, Bremer Vulkan AG
Werttablieferung:	16.9.1987
Laufzeit der Beteiligung:	11 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	77.292
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG) halber Satz	EUR	0
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	22.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	63.735
6. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-26.800
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	136.227
8. Nettovermögenszuwachs	EUR	31.227
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	12,57%

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
Werttablieferung:	15.6.1984
Laufzeit der Beteiligung:	8 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-125.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	143.678
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG) halber Satz	EUR	-5.876
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	0
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	53.538
6. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-36.702
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	154.638
8. Nettovermögenszuwachs	EUR	29.638
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	31,80

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
Werttablieferung:	28.9.1984
Laufzeit der Beteiligung:	8 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-125.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	142.464
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG) halber Satz	EUR	-5.278
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	0
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	51.834
6. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-36.969
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	152.051
8. Nettovermögenszuwachs	EUR	27.051
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	33,70

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen.



AFRAMax	American Freight Rate Association bzw. Average Freight Rate Assessment bezeichnet die Tankergröße mit einer Tragfähigkeit von 80-120.000 tdw	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 beträgt 294,13 m bei 12,04 m Tiefgang
BRZ	Bruttoreaumzahl – Raummaß eines Schiffes	Reeder	Rüstet Schiffe zu gewerbsmäßiger Güter- und Personenbeförderung aus
Cash flow	Liquidität	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
Charter	siehe Zeitcharter	sm	Seemeile(n) – 1 Seemeile = 1.852 m
Feederschiff	engl. „to feed“ – füttern. Kleinere Schiffe, welche großen Schiffen Ladung zuführen bzw. regional verteilen.	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
FEU	Fourty foot Equivalent Unit – Standardtransportbehälter von 40 Fuß Länge	t	tons, Tonnen – Maßeinheit der Masse
Geared/gearless Schiffe	mit (gearing) bzw. ohne (gearless) Ladegeschrir (Kräne)	tdw	ton(s) deadweight – Tonnen Tragfähigkeit, Zuladung oder Nutzlast einer Schiffes (Ladung, Brennstoff, Ausrüstung, Passagiere, Besatzung etc.)
Klassifikationsgesellschaft	Überwachungsorganisation auf dem Gebiet der Schiffs- und Meerestechnik (z.B. Germanischer Lloyd, Deutschland, oder Det Norske Veritas, Norwegen)	TEU	Twenty foot Equivalent Unit – Standardtransportbehälter von 20 Fuß Länge
IWF	Internationaler Währungsfonds	TEUR	Tausend Euro
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	TUSD	Tausend US-Dollar
KN	Knoten – die Geschwindigkeit eines Schiffes in Seemeilen pro Stunde	VLCC	Very Large Crude Carrier 200–320.000 tdw
Ladegeschrir	Kräne	Zeitcharter	Entgeltliche Überlassung eines voll ausgerüsteten Schiffes inklusive Besatzung für einen bestimmten Zeitraum
MS	Motorschiff		
MT	Motortanker		
NRZ	Nettoreaumzahl		
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		



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