

HANSA TREUHAND in Zahlen

SCHIFFE	1983 - 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Finanzierte Schiffe, kumuliert	99	101	101	101	101	101	101
Schiffsverkäufe, kumuliert	27	28	28	31	34	40	56
Fahrende, fondsfinanzierte Flotte	70	73	73	70	67	61	45
Tragfähigkeit in tdw	2.675.624	2.697.994	2.697.994	2.648.714	2.610.224	2.452.908	1.994.692
davon Containerschiffe	60	63	63	61	58	52	40
Tragfähigkeit in tdw	2.298.312	2.214.688	2.214.688	2.059.414	2.020.924	1.863.608	1.550.212
Stellplatzkapazität in TEU	153.693	156.473	156.473	153.252	150.216	137.941	113.775

DAS KAPITAL (TEUR)

Investitionsvolumen, kumuliert	3.679.979	3.772.783	3.772.783	3.825.665 *	3.825.665 *	3.854.612 *	3.902.974 *
Eigenkapitalvolumen, kumuliert	1.717.022	1.762.929	1.762.929	1.815.811 *	1.815.811 *	1.844.758 *	1.893.120 *
Anzahl der Zeichnungen, kumuliert (ohne BFK)	31.245	32.113	32.113	32.113	32.113	32.113	32.113
Durchschnittliche Zeichnungssumme (in EUR) (bezogen auf das bis einschl. 2008 platzierte Eigenkapital)	54.953	54.898	54.898	54.898	54.898	54.898	54.898

* inkl. Rückzahlung von Ausschüttungen bzw. Kapitalerhöhungen aufgrund von Betriebsfortführungskonzepten (bis einschl. 2013 ca. 130 Mio. EUR)

DIE ERGEBNISSE

		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Brutto Chartererlöse p.a.	(in TEUR)	385.595	362.635	285.460	223.982	213.738	158.413	115.784
	(in TUSD)	528.496 ¹⁾	533.364 ⁵⁾	398.160 ⁷⁾	296.933 ⁹⁾	297.523 ⁹⁾	203.530 ¹¹⁾	153.773 ¹³⁾
Betriebsüberschüsse p.a.	(in TEUR)	182.780	149.476	98.184	38.864	40.135	-16.814	-37.379
	(in TUSD)	250.518 ¹⁾	219.850 ⁵⁾	136.947 ⁷⁾	51.522 ⁹⁾	55.868 ⁹⁾	-21.603 ¹¹⁾	-49.643 ¹³⁾
Tilgungen p.a.	(in TEUR)	68.431	65.445	39.884	49.235	56.755	44.821	22.095
	(in TUSD)	100.491 ²⁾	91.302 ⁶⁾	57.309 ⁸⁾	65.748 ¹⁰⁾	73.418 ¹⁰⁾	59.097 ¹²⁾	30.472 ¹⁴⁾
davon Sondertilgungen	(in TEUR)	12.209	5.601	-22.161	-19.022	-12.026	-20.382	-41.719
	(in TUSD)	17.929 ²⁾	7.814 ⁶⁾	-31.843 ⁸⁾	-25.402 ¹⁰⁾	-15.557 ¹⁰⁾	-26.874 ¹²⁾	-57.535 ¹⁴⁾
Ausschüttungen an Fonds-Zeichner (ohne Verkäufe)	(in TEUR)	121.985	104.131	21.108	30.361	21.476	8.074	0
	(Ø in %)	11,0	9,0	1,8	2,5	1,9	0,7	0

PRIVATE EQUITY (TEUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Investitionsvolumen, kumuliert, gesamt (Berenberg Private Capital und HANSA TREUHAND FINANCE)	36.227	36.227	40.585	47.474	47.474	47.474	47.474
davon HANSA TREUHAND FINANCE	16.974	16.974	18.410	19.273	19.273	19.273	19.273
Anzahl der Zeichnungen, kumuliert, gesamt (Berenberg Private Capital und HANSA TREUHAND FINANCE)	624	624	743	830	830	830	830
davon HANSA TREUHAND FINANCE	343	343	381	413	413	413	413
Durchschnittliche Zeichnungssumme in EUR	58.056	58.056	54.623	57.198	57.198	57.198	57.198
Anzahl Zielfonds (IST)	16	22	24	25	26	26	26
Ausschüttungen an Fonds-Zeichner (in TEUR) (Ø in %)							1.378 4,0

FLUGZEUGE (TEUR)

	2009	2010	2011	2012	2013
Investitionsvolumen, kumuliert	46.245	183.245	594.595	682.879	682.879
Eigenkapitalvolumen, kumuliert	20.171	77.763	214.352	234.695	234.695
Anzahl der Zeichnungen, kumuliert	884	3.045	7.469	8.676	8.676
Durchschnittliche Zeichnungssumme (in EUR)	22.817	25.538	28.699	27.051	27.051
Ausschüttungen an Fonds-Zeichner (in TEUR) (Ø in %)		2.538 7,75	7.925 7,83	17.763 7,25	18.369 7,88

Jahreskurs im Durchschnitt	EUR/USD:	1,3706 ¹⁾	1,4708 ³⁾	1,3948 ⁵⁾	1,3257 ⁷⁾	1,3920 ⁹⁾	1,2848 ¹¹⁾	1,3281 ¹³⁾
Jahresendkurs	EUR/USD:	1,4685 ²⁾	1,3951 ⁴⁾	1,4369 ⁶⁾	1,3354 ⁸⁾	1,2936 ¹⁰⁾	1,3185 ¹²⁾	1,3791 ¹⁴⁾

HANSA TREUHAND in Zahlen	2
Vorwort	4
Geschichte der HANSA TREUHAND	5
HANSA TREUHAND Holding AG	6
Flottenliste 2013	9
Geschäftsverlauf Flotte	10
Schiffahrtmarkt	13
Schiffsverkäufe	18
Gesamtdepot	20
Im Management befindliche Fonds	22
Schiffe ohne Soll-Daten	23
Sicherheitskonzept	24
Zweitmarkt	25
Private Equity-Markt	25
Flugzeugmarkt	28
Wirtschaftliche Darstellung der Fonds	32
Schiffsverkäufe	90
Glossar	109

Im September 2014 ging die Krise in der Schifffahrt in das nunmehr siebte Jahr. Keine Krise hat bisher so lange gedauert und war für die Marktteilnehmer derart folgenschwer. Das globale Überangebot an Transportkapazität stand bislang einer nachhaltigen Erholung der Fracht- und Charraten entgegen. Immer wieder mussten die Prognosen für ein Ende der Durststrecke weiter in die Zukunft verschoben werden. Dennoch sind Marktexperten und Analysten optimistisch, dass eine Veränderung zum Besseren ab Ende 2015 zu erwarten sein könnte. Geringer Tonnagezufluss und hohe Verschrottungsquoten sprechen zumindest in den kleineren Containerschiffsklassen dafür.

In den vergangenen Jahren haben wir uns gemeinsam mit Ihnen nach Kräften bemüht, unsere Flotte durch die schwere See zu steuern und Insolvenzen oder Verkäufe auf niedrigem Niveau nach Möglichkeit zu vermeiden. Angesichts des dauerhaft niedrigen Charratenniveaus mussten wir dafür bei einem Großteil der HANSA TREUHAND-Schiffsgesellschaften in 2013 weitere Sanierungsmaßnahmen umsetzen. In einigen Fällen haben sich die Gesellschafter aufgrund negativer Beschäftigungsaussichten für den Verkauf ihrer Schiffe entschieden. So haben wir in 2013 insgesamt 16 überwiegend ältere Schiffe der Flotte veräußert.

Die Branche durchlebt nicht nur aufgrund der mit der Schifffahrtskrise einhergehenden Konsolidierung derzeit einen tiefgreifenden Umbruch. Seit dem 22. Juli 2013 unterliegen die Anbieter Geschlossener Fonds – bzw. Alternativer Investmentfonds, wie es jetzt heißt – mit dem Kapitalanlagegesetzbuch (KAGB) einer neuen Regulierung. Das Jahr 2013 war für die Marktteilnehmer in erster Linie davon geprägt, sich an die neuen Rahmenbedingungen anzupassen und die regulatorischen Anforderungen in die Praxis umzusetzen. Dies betrifft nicht nur die strategische Ausrichtung, sondern zunächst die Zulassung als Kapitalverwaltungsgesellschaft (KVG), die jedes Emissionshaus gemäß der neuen Regelung benötigt, um Alternative Investmentfonds anbieten zu können. Für die HANSA TREUHAND-Gruppe wird die neu gegründete HANSA TREUHAND Assetmanagement GmbH & Co. KG künftig im Markt auftreten und hat einen entsprechenden Antrag auf Zulassung als KVG bei der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) gestellt.



In der Passagierluftfahrt hat sich im Jahr 2013 der Wachstumstrend der Vorjahre fortgesetzt. Trotz verschiedener Krisen konnte der Luftverkehr in den letzten zehn Jahren um 73% wachsen. Träger der Expansion sind vor allem die Regionen Naher Osten und Asien-Pazifik. Die vier Flugzeugfonds der HANSA TREUHAND-Gruppe, deren Maschinen des Typs Airbus A380 langfristig an die arabische Linie Emirates verleast sind, verliefen in 2013 prospektgemäß und leisteten planmäßige Ausschüttungen an die Anleger.

Auch im Segment Private Equity ist der Fondsverlauf in 2013 zufriedenstellend. Nachdem die Überschüsse des international agierenden "Private Equity Partners 1" bisher prospektgemäß reinvestiert wurden, erfolgte im vergangenen Jahr bei diesem Fonds erstmals eine Ausschüttung. Der anhaltend positive Geschäftsverlauf ließ bereits im Frühjahr 2014 eine weitere Auszahlung zu.

Die weiteren wesentlichen Informationen über den Geschäftsverlauf und der Entwicklung der Beteiligungen haben wir in der vorliegenden Leistungsbilanz für Sie zusammengestellt.

Die Geschäftsleitung

Dezember 2014

Geschichte der HANSA TREUHAND

Die 1983 gegründete HANSA TREUHAND gehört zu den erfahrenen sowie renommierten Initiatoren mit Schwerpunkt in der Schiffsbeteiligungsbranche und disponierte per Ende 2013 eine Flotte mit 45 in Dienst befindlichen fondsfinanzierten Schiffen. Darüber hinaus betreibt die Firmengruppe 17 weitere reedereieigene Schiffe. Seit Gründung hat das Unternehmen 128 Schiffe in Fahrt gebracht, davon 101 fondsfinanzierte Schiffe mit einem Investitionsvolumen von rd. 3,9 Mrd. EUR und einem Eigenkapitalvolumen von ca. 1,89 Mrd. EUR. Bis einschließlich 2013 wurden 56 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 Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG (L&BS), an der er seitdem mit 25% beteiligt ist. L&BS bereedert aktuell 10 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. HANSA SHIPPING bereedert aktuell 49 Schiffe (43 Containerschiffe, 4 Tanker sowie 2 Kreuzfahrtschiffe). 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. 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 betreute ab 2006 den Bereich Alternative Investments und verantwortete die Emission und Abwicklung der HANSA TREUHAND Beteiligungsangebote außerhalb der Schifffahrt. Dies sind neben den Private Equity-Fonds "Private Equity Partners 1" und "Private Equity Partners 2" die vier Flugzeugfonds der SKY CLOUD-A380-Reihe.



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

Die HANSA TREUHAND hat mit innovativen Konzepten wie der Einnahmepooling 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.

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
 <p>HANSA TREUHAND SCHIFFSBETEILIGUNGS GMBH & CO. KG</p> <p>HANSA TREUHAND Schiffsbeteiligungs GmbH & Co. KG</p> <p>GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, T. Schlüter</p> <p>HRA 89174 Haftkapital: 1.533.875,64 EUR</p>	 <p>HANSA SHIPPING GMBH & CO. KG</p> <p>HANSA SHIPPING GmbH & Co. KG</p> <p>GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, J. Bartels*, K. Gerken *, P. Mackeprang*</p> <p>HRA 93856 Haftkapital: 100.000 EUR</p>	 <p>SEA CLOUD CRUISES</p> <p>SEA CLOUD CRUISES GmbH</p> <p>GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, K. Gerken, D. Schäfer (seit 9/2014)</p> <p>HRB 25803 Haftkapital: 255.645,95 EUR</p>	 <p>HANSA CHARTERING GMBH & CO. KG</p> <p>HANSA CHARTERING GmbH & Co. KG</p> <p>GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, J. Bartels *</p> <p>HRA 95093 Haftkapital: 100.000 EUR</p>
 <p>HANSA TREUHAND FINANCE GMBH & CO. KG</p> <p>HANSA TREUHAND FINANCE GmbH & Co. KG</p> <p>GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, T. Schlüter</p> <p>HRA 101341 Haftkapital: 100.000 EUR</p>	 <p>UNICREWING Hamburg GmbH & Co. KG</p> <p>GESCHÄFTSLEITUNG P. Mackeprang, J.D. Firth, K. Gerken</p> <p>HRA 98383 Haftkapital: 5.000 EUR</p>	 <p>SEA CLOUD CRUISES</p> <p>SEA CLOUD CRUISES Inc. New Jersey</p> <p>GESCHÄFTSLEITUNG K. Gerken, A. Ringel</p> <p>Florida Business Corporation Center Section 607.0821 Haftkapital: 1.000 USD</p>	 <p>UNITED MARITIME BROKERS GmbH & Co. KG</p> <p>GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, J. Bartels, J. Hinrichsen</p> <p>HRA 106123 Haftkapital: 50.000 EUR</p>
 <p>HANSA MARITIME CONSULT GMBH & CO. KG</p> <p>HANSA MARITIME CONSULT GmbH & Co. KG</p> <p>GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, T. Schlüter</p> <p>HRA 93264 Haftkapital: 50.000 EUR</p>	 <p>UNISHIPPING Ltd. LONDON</p> <p>GESCHÄFTSLEITUNG J.D. Firth, K. Gerken, K. Read</p> <p>Companies House No. 1305537 Haftkapital: 40.000 GBP</p>	 <p>RIVER CLOUD CRUISES</p> <p>RIVER CLOUD CRUISES GmbH</p> <p>GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, K. Gerken</p> <p>HRB 60383 Haftkapital: 26.075,88 EUR</p>	 <p>HANSA SHIPBUILDING & ENGINEERING GMBH & CO. KG</p> <p>HANSA SHIPBUILDING & ENGINEERING GmbH & Co. KG</p> <p>GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, T. Schlüter</p> <p>HRA 91658 Haftkapital: 516.404,80 EUR</p>
	 <p>LEONHARDT & BLUMBERG Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG</p> <p>Leonhardt & Blumberg Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG</p> <p>GESCHÄFTSLEITUNG F. Leonhardt *, S. Bade, H. Ebel *</p> <p>GESELLSCHAFTER Frank Leonhardt Holding GmbH & Co. KG (50 %) Harald Block Vermögensverwaltungs- gesellschaft mbH & Co. KG (25 %) Hermann Ebel Maritime Beteiligungs GmbH & Co. KG (25 %)</p> <p>HRA 94310 Haftkapital: 1.022.421,77 EUR</p>		

* Geschäftsführender Gesellschafter

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 war bis 2013 für Marktscreening und Projektentwicklung im Bereich Alternative Investments zuständig. Sie zeichnete auch für die Konzeption und Umsetzung der HANSA TREUHAND Fonds „Private Equity Partners 1+2“ sowie „Sky Cloud-A380“ I - IV verantwortlich.

HANSA SHIPPING GmbH & Co. KG

Als Vertragsreeder sorgt HANSA SHIPPING für die permanente Einsatzbereitschaft der HANSA TREUHAND-Flotte zu optimalen Kosten. Die Reederei übernimmt zudem die Bauaufsicht der Neuprojekte. Mit einem Team von hoch qualifizierten Technikern und Nautikern ist HANSA SHIPPING für unterschiedlichste Schiffstypen verantwortlich und verfügt deshalb über ein sehr breit gefächertes Know-how. Die Flotte umfasst aktuell insgesamt 49 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, die in Zusammenarbeit mit der HANSA TREUHAND entwickelt, bestellt und finanziert worden sind, besteht zurzeit aus 10 Hochseeschiffen.

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 neue Fahrtgebiete und sorgte für eine Kapazitätsverdoppelung. Flusskreuzfahrten organisierte die RIVER CLOUD CRUISES. Mit dem Verkauf der Flussyacht »RIVER CLOUD II« in 2014 wurde das Engagement in diesem Bereich eingestellt.



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



1.000 - 2.000 TEU

MS »HS LISZT«	1.338	MS »HANSA CASTELLA«	1.645
MS »HS PUCCINI«	1.338	MS »HANSA CENTURION«	1.645
MS »HANSA AALESUND«	1.550	MS »MERKUR BEACH« *	1.728
MS »HANSA ARENDAL«	1.550	MS »HS SCHUBERT« *	1.732
MS »HANSA KRISTIANSAND«	1.550	MS »HANSA OLDENBURG«	1.740
MS »HANSA NARVIK«	1.550	MS »HANSA NORDBURG«	1.740
MS »HANSA CALYPSO«	1.645	MS »HS SMETANA«	1.740



2.000 - 3.000 TEU

MS »CHAMPION«	2.078	MS »MENTOR« *	2.672
MS »GLORY«	2.078	MS »HS CHALLENGER«	2.755
MS »MASTER«	2.078	MS »HS DISCOVERER«	2.755
MS »PRIMUS«	2.078	MS »MERKUR BAY«	2.764
MS »HANSA LIBERTY«	2.478	MS »HANSA CENTURY«	2.810
MS »HANSA VICTORY«	2.478	MS »HANSA CONSTITUTION«	2.810
MS »BELLA«	2.672	MS »HS OCEANO«	2.867
MS »BONNY«	2.672	MS »HS ONORE«	2.867
MS »BRAVO«	2.672	MS »HS SCOTT« *	2.867
MS »CHIEF«	2.672		



3.000 - 5.000 TEU

MS »HS ROSSINI«	3.421	MS »HS BERLIOZ«	3.768
MS »HANSA AFRICA«	3.424	MS »HS BIZET«	3.768
MS »HS BRUCKNER«	3.534	MS »HS CHOPIN«	3.768
MS »HS DEBUSSY«	3.534	MS »HS BEETHOVEN«	4.389
MS »HS HAYDN«	3.534	MS »CARIBE«	4.389
MS »HS WAGNER«	3.534	MS »COLON«	4.389
MS »HS BACH«	3.768	MS »HS MOZART«	4.389



5.000 - 7.000 TEU

MS »HS HUMBOLDT« *	4.992	MS »HS MARCO POLO« **	5.000
MS »HS LIVINGSTONE« *	4.992	MS »HS COLUMBIA«	5.551
MS »HS BAFFIN«	5.000	MS »HS PARIS«	6.552
MS »HS SHACKLETON«	5.000	MS »HS ROME« **	6.552
MS »HS EVEREST« **	5.000		



TANKER

MS »HS CARMEN«	113.033 tdw
MS »HS MEDEA«	113.033 tdw
MS »HS TOSCA«	115.635 tdw
MS »HS ALCINA«	160.183 tdw



KÜHLSCHIFFE

MS »HANSA LÜBECK« *	592.295 cbft
---------------------	--------------



HOCHSEESEGLER

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



FLUSSYACHTEN

»RIVER CLOUD II« *	88 Pass.
--------------------	----------

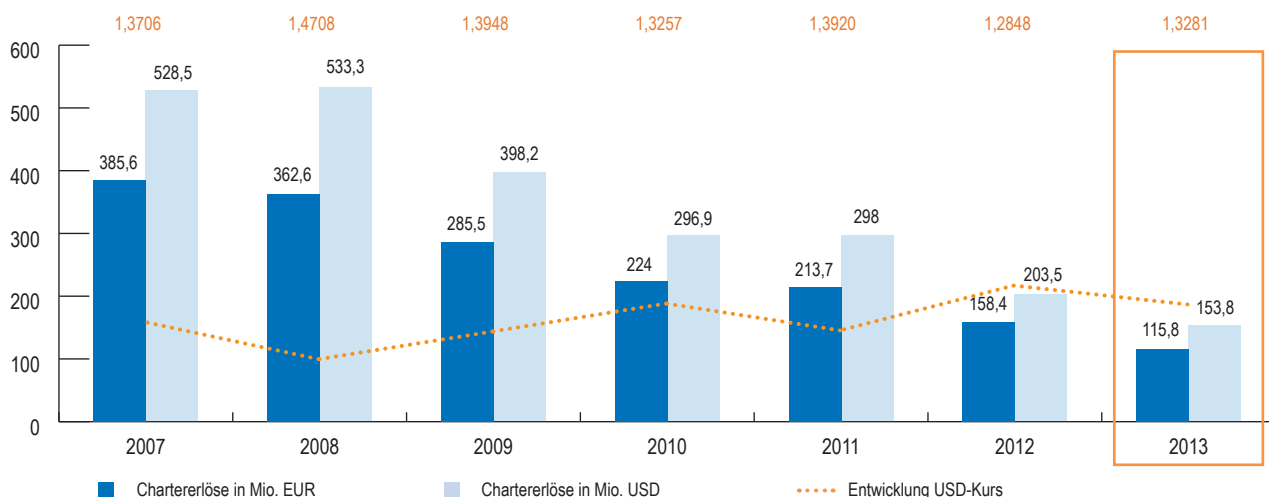
* Verkauf/Übergabe in 2014
 ** Übernahme in 2014

Geschäftsverlauf

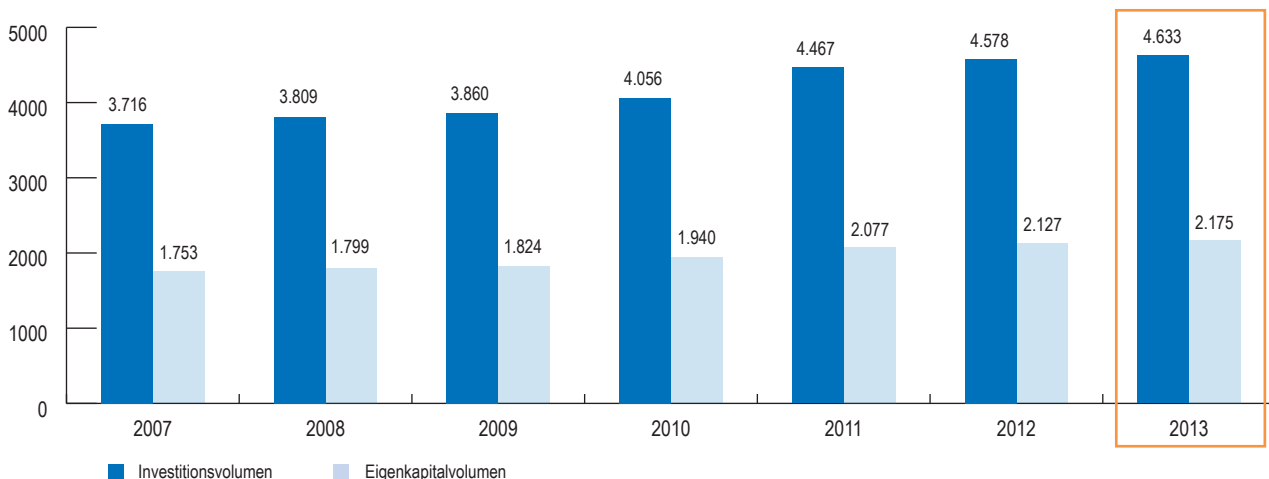
Trotz der weltweit verbesserten Konjunktorentwicklung dauerte die Schifffahrtskrise auch im Jahr 2013 unvermindert an. Maßgeblich ist das dafür immer noch zu hohe Tonnageangebot – wenn auch mit abnehmender Tendenz. Der Welthandel, die für die Schifffahrt maßgebliche Größe, wuchs in 2013 um 3%. Der weltweite Containerumschlag nahm um 4,9% zu. Dieser Anstieg wurde durch eine Vergrößerung der Containerschifflotte in annähernd gleicher Größe egalisiert. Für 2014 wird nach derzeitiger Prognose im Zuge der weiteren konjunkturellen Erholung von einem Anstieg des globalen Handels um 3,8% ausgegangen, der Anstieg des zu verschiffenden Containervolumens wird auf 6,1% geschätzt. Der voraussichtliche Zuwachs der Transportkapazität soll im laufenden Jahr ca. 5,3% betragen, so das sich im Durchschnitt ein leichter Nachfrageüberhang einstellt.

In 2013 stand dem Nachfragewachstum ein über alle Größenklassen insgesamt noch höherer Zufluss an neuen Containerschiffen auf der Angebotsseite gegenüber. In den größeren Klassen ist die Raten-situation aufgrund des großen Angebotes weiterhin angespannt. Lediglich in den kleineren Schiffsklassen von 1.700 TEU bis 3.000 TEU fiel der Tonnagezufluss geringer aus und ließ vereinzelt einen Anstieg der Raten zu. Diese Schiffgröße wird insbesondere für Feeder-Dienste in den stark nachgefragten Nord-Süd-Verkehren benötigt. Hier können Mega-Containerschiffe mit mehr als 7.500 TEU nicht wirtschaftlich eingesetzt werden, weil die entsprechenden Ladungsvolumina für die einzelnen Abfahrten nicht vorhanden sind. Auch sind viele Häfen in diesen Regionen für die Großschiffe nicht entsprechend ausgebaut.

Brutto-Chartererlöse und USD-Kurs



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



Auch im vergangenen Jahr stand für die HANSA TREUHAND die Sicherstellung der Liquidität der Schiffahrtsgesellschaften und die Vermeidung von Insolvenzen im Vordergrund. Die Finanzierungsbereitschaft der Banken hat sich nicht verändert. In aller Regel sind ohne weitere Teilnahme von Gesellschaftern und Eigenmitteln kaum zusätzliche Kreditmittel zu erhalten. In Folge dessen mussten in 2013 bei rund 20 Schiffen Ausschüttungen, die nicht durch handelsrechtliche Gewinne gedeckt sind, zurückgefordert werden. Bei 14 Schiffen entschlossen sich die Gesellschafter gegen eine Weiterführung der Schiffe und für den Verkauf. Dabei handelte es sich überwiegend um kleinere und ältere Schiffe, die durch anstehende Klassedockungen bzw. Reparaturanfälligkeit sehr kostenintensiv würden und deren Chancen auf zukünftige attraktive Überschüsse als gering einzustufen waren. Zwei Schiffe schieden als Versicherungsfälle aus der Flotte aus.

Die Poolergebnisse 2013 reichten auch weiterhin nicht aus, um die Betriebskosten vollständig zu decken und darüber hinaus den Kapitaldienst gegenüber den Banken bedienen zu können. Hierfür ist das Charterrateniveau über das Gesamtjahr noch zu niedrig gewesen.

Die HANSA TREUHAND hat im bisherigen Jahresverlauf 2014 sechs Schiffe verkauft, darunter drei Schiffe für die zuvor ein Insolvenzantrag gestellt werden musste. In diesen Fällen wurden die zurückgeforderten Ausschüttungen nicht in voller Höhe zurückgezahlt bzw. war die finanzierende Bank nicht bereit, die Unterdeckung aus dem laufenden Schiffsbetrieb zu finanzieren, um einen geregelten Verkauf zu ermöglichen.

Auch im laufenden Jahr werden sich die Bemühungen der HANSA TREUHAND weiterhin auf die Sicherstellung des Geschäftsbetriebes der Fondsschiffe konzentrieren.

Geschäftsentwicklung der Schiffsfonds

Verkäufe / Abgänge 2013 / 2014

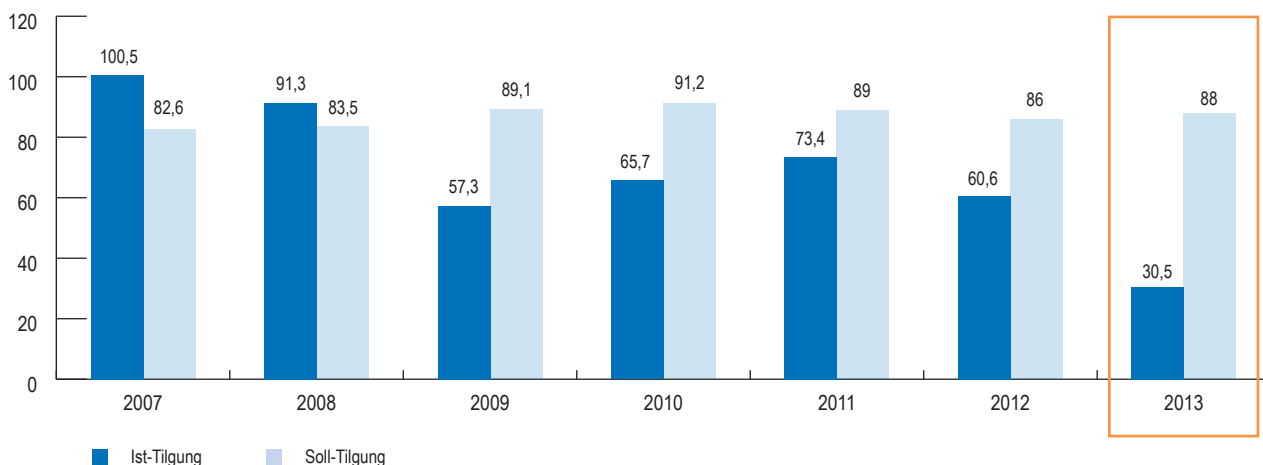
Schiffsname	TEU/cbft/tdw	Baujahr
MS »MERKUR BRIDGE« *	1.012	1993
MS »HANSA ROSTOCK«	1.012	1994
MS »HANSA LONDON«	1.012	1992
MS »HANSA TRONDHEIM«	1.550	1998
MS »HANSA RIGA«	1.576	1994
MS »HANSA CALEDONIA«	1.645	1998
MS »HANSA CENTAUR«	1.645	1997
MS »RISSEN«	1.730	1999
MS »FLOTTBEK«	1.730	1999
MS »HANSA BRANDENBURG« *	1.740	2002
MS »HANSA ATLANTIC«	4.322	1995
MS »HANSA PACIFIC«	4.322	1996
MS »HANSA BREMEN«	589.615	1989
MS »HANSA VISBY«	589.615	1989
MS »HANSA STOCKHOLM«	592.295	1991
MT »HS ELEKTRA«	105.994	2007
MS »HANSA LÜBECK« **	592.295	1990
MS »MERKUR BEACH« **	1.730	1996
MS »MENTOR« **	2.672	2002
MS »HS SCOTT« **	2.867	2007
MS »HS HUMBOLDT« **	4.992	2004
MS »HS LIVINGSTONE« **	4.992	2004

* Versicherungsschaden, ** Verkauf/Übergabe in 2014

Investitionen

Insgesamt hat die HANSA TREUHAND bei den Schiffsfonds bis zum Jahresende 2013 ein kumuliertes Investitionsvolumen von rd. 3,9 Mrd. EUR realisiert; dieses wurde anteilig durch Hypothekenkredite von rd. 2,01 Mrd. EUR finanziert. Das Eigenkapital beläuft sich bisher auf insgesamt rd. 1,89 Mrd. EUR (inkl. Ausschüttungsrückforderungen und Kapitalerhöhungen). Die durchschnittliche Eigenkapitalquote beträgt rd. 48% und bewegt sich damit auf dem Stand der Vorjahre.

Laufende Hypothekentilgung in Mio. USD (ohne Schiffsverkäufe)



Chartererlöse

Die Chartererlöse erreichten einen Wert von rd. 154 Mio. USD (2012: rd. 203 Mio. USD) und verringerten sich aufgrund von Schiffverkäufen gegenüber dem Vorjahr um ca 25%. In Euro bewertet ergeben sich Chartererlöse i.H.v. rd. 116 Mio. EUR (2012: rd. 158 Mio. EUR). Der Jahresdurchschnittskurs belief sich auf EUR/USD 1,33 (Vorjahr EUR/USD 1,28).

Betriebsüberschüsse

Aufgrund des weiterhin niedrigen Einnahmenniveaus und zum Teil längerer beschäftigungsloser Zeiten einiger Schiffe konnte über die Gesamtflotte auch in 2013 noch kein positives Betriebsergebnis erwirtschaftet werden. Insgesamt ergab sich eine Unterdeckung von rd. 50 Mio. USD (Betriebsunterdeckung 2012: rd. 22 Mio. USD). In Euro betrachtet beläuft sich der Gegenwert auf rd. 37 Mio. EUR (Betriebsunterdeckung 2012: rd. 17 Mio. EUR). Dieser wurde durch Kontokor-

rentlinien bzw. Rückzahlungen von Ausschüttungen/Betriebsfortführungskonzepte finanziert.

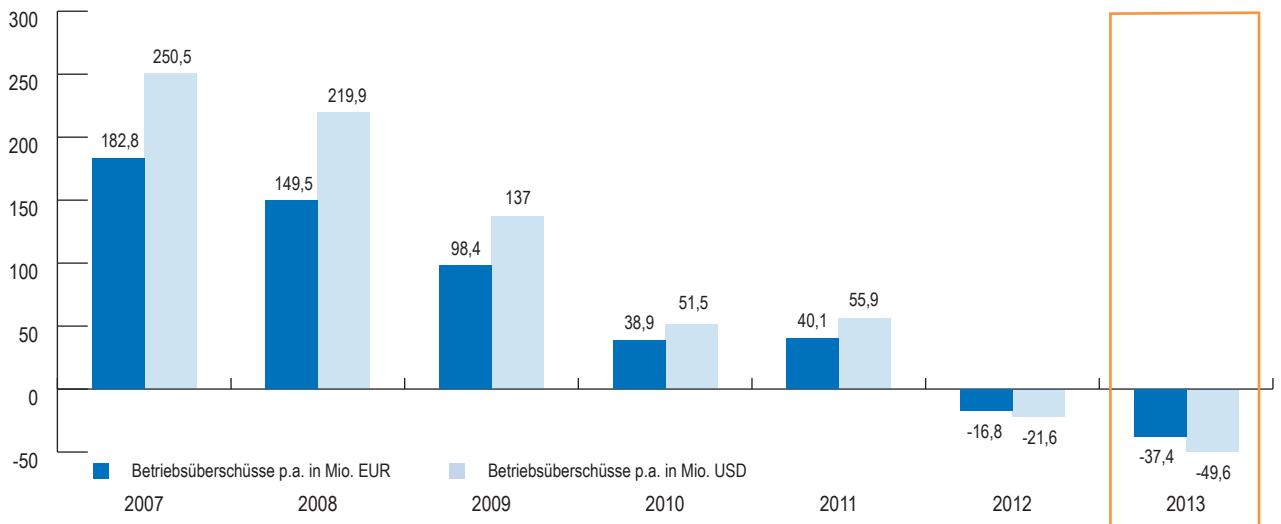
Tilgungen

Für die Flotte konnten die Plantilgungen von rd. 88 Mio. USD (rd. 64 Mio. EUR) auch im Jahr 2013 nicht erreicht werden. Tatsächlich wurden rd. 30 Mio. USD (rd. 22 Mio. EUR) an die Kreditinstitute geleistet.

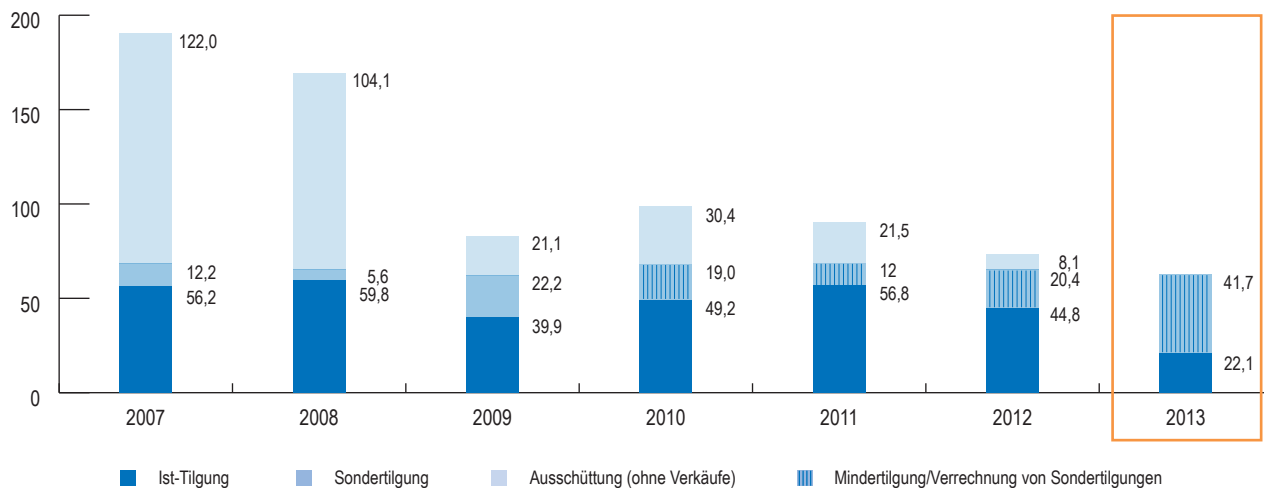
Ausschüttungen

Laufende Ausschüttungen an Gesellschafter erfolgten in 2013 nicht. Prospektiert war eine durchschnittliche Auszahlung von ca. 7,7%. Im Vorjahr lagen die Ausschüttungen bei rd. 0,7%, die von drei Schiffen erwirtschaftet wurden. Auch in 2014 werden Ausschüttungen voraussichtlich nicht geleistet werden können. Aus den Verkäufen der Schiffe erhielten die Anleger in 2013 rd. 27 Mio. EUR.

Entwicklung der Betriebsüberschüsse



HANSA TREUHAND-Flotte Verwendung des Cashflow in Mio. EUR



Containerschifffahrtsmarkt

Nachdem die globale Wirtschaftsleistung in 2013 nach aktuellen Angaben des Internationalen Währungsfonds (IWF) um 3,3% stieg, werden für das laufende Jahr ebenfalls 3,3% prognostiziert. Dem Welthandel wird für 2014 eine leicht verbesserte Quote in Höhe von ca. 3,8% (2013: 3,1%) vorausgesagt.

Die Frachtraten (= Transporterlöse der Linienreedereien) standen in 2013 erheblich unter Druck und entwickelten sich insgesamt sehr volatil. Zum Jahresende konnten sich die Raten aufgrund des stärkeren Endgeschäftes zwar steigern, gingen aber im ersten Quartal 2014 wieder zurück und blieben im bisherigen Jahresverlauf auf unbefriedigendem Niveau. Vielfache Versuche der Linienreedereien, Ratenerhöhungen durchzusetzen, scheiterten oder zeigten nur kurzfristig Wirkung. Nicht zuletzt aufgrund der angespannten Frachtratsituation mussten die Betreiber von Containerschiffen auch im abgelaufenen Jahr erhebliche Abstriche in den Gewinnmargen hinnehmen. Ohnehin erreichten lediglich die großen, strukturell effizient organisierten Akteure die Gewinnzone. Viele Linienreedereien suchen ihr Heil in Kooperationen mit Konkurrenten. Zur Effizienzsteigerung und Kostenreduktion sind die meisten im Asien-Europa-Verkehr tätigen Linien mittlerweile Partnerschaften eingegangen. Experten begrüßen diese Entwicklung und erhoffen sich dadurch eine stärkere Ratendisziplin und im Zuge dessen eine Verbesserung der Marktsituation.

Die Charterratsensituation blieb im Jahr 2013 weiter angespannt. Nur die kleinen Schiffsklassen konnten über das Jahr Verbesserungen verzeichnen, da sich die Flotte in diesen Größenklassen aufgrund der hohen Zahl an Verschrottungen, der nur eine geringe Zahl an Ablieferungen gegenüberstand, deutlicher reduziert hat. Die Raten der Segmente über 2.800 TEU gaben dagegen leicht nach. Pana-

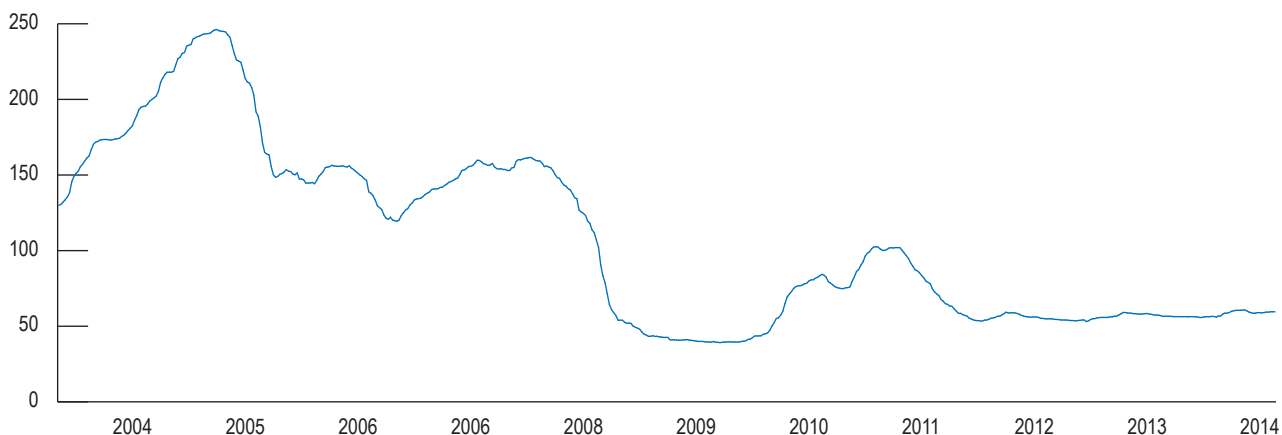
max-Schiffe über 4.000 TEU leiden unter dem Kaskadeneffekt, d.h. der Verdrängung durch größere Schiffe, die in ihren angestammten Märkten eingesetzt werden. Auch im Jahresverlauf 2014 dominierten im Containerschiffmarkt in erster Linie die Seitwärtsschritte. Die Charterraten in kleineren und mittleren Segmenten bewegten sich weiter auf einem nicht auskömmlichen Niveau. Zudem konnte wieder einmal beobachtet werden, dass sich in Zeiten schwächerer Märkte die Charterraten für unterschiedliche Schiffsgrößen deutlich annähern, was die folgende Tabelle verdeutlicht:

Schiffsgröße	2012 USD/day	2013 USD/day	2014 USD/day
4.400 TEU / gearless	9.950	8.700	8.800
3.500 TEU / gearless	7.200	7.000	7.750
2.500 TEU / geared	6.900	7.600	7.300
2.000 TEU / gearless	6.400	6.500	6.950
1.700 TEU / geared	6.300	7.100	7.300
1.000 TEU / geared	5.350	6.300	6.400

Quelle: Clarkson Research

Angesichts einer erwarteten Zunahme der Containerladungsmengen in Höhe von gut 6% und einem prognostizierten Flottenwachstum von ca. 5,3% in 2014 sollte sich die Schere von Angebot und Nachfrage allmählich schließen, dennoch dürfte dieser Nachfrageüberhang noch nicht ausreichend sein, um das Charterrattenniveau über alle Klassen auf ein befriedigendes Niveau zu heben. Die zahlreichen Mega-Carrier über 7.500 TEU, die in den nächsten Jahren zur Ablieferung stehen, verschärfen den ohnehin bereits erheblichen Druck in dieser Klasse, lediglich in den kleineren Segmenten könnte sich die Beschäftigungssituation aufgrund der günstigeren Flottenentwicklung in 2015 positiver entwickeln. Hier macht sich mittlerweile die Angebotsverknappung bemerkbar.

Charterratenentwicklung / BOX Index (BOXI) 700 - 8.500 TEU



Quelle: Braemer ACM Shipbroking

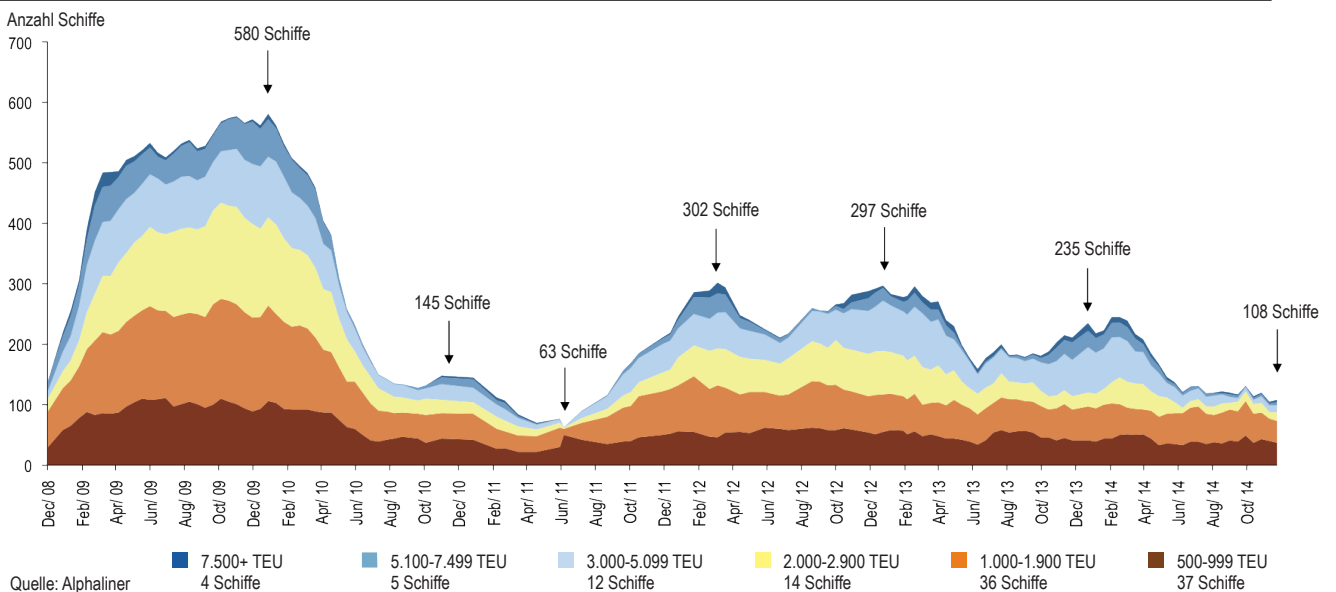
Nach Angaben von Alphaliner betrug die Kapazität der unbeschäftigten Flotte zum Jahresende 2013 ca. 779.000 TEU (235 Schiffe) und lag damit etwas unter dem Niveau des Vorjahresendes von rund 809.000 TEU (295 Schiffe). An dem Zahlenverhältnis zeigt sich ein deutlich gestiegener Anteil größerer Schiffe; so erreichte die durchschnittliche Größe eines unbeschäftigten Schiffes Ende Dezember 2013 die Rekordmarke von über 3.300 TEU (Vorjahr: 2.740 TEU). Über das bisherige Jahr 2014 war eine gegenläufige Entwicklung zu beobachten. Durch die saisonbedingte Aufnahme zusätzlicher Services hatte sich die Aufliegerzahl bis Mitte November 2014 auf 105 Schiffe mit 202.000 TEU verringert und befand sich damit auf dem tiefsten Stand seit vier Jahren. Bis Anfang Dezember hat sich die Zahl leicht auf 108 Schiffe mit 231.000 TEU erhöht, was 1,3% der fahrenden Flotte entspricht.

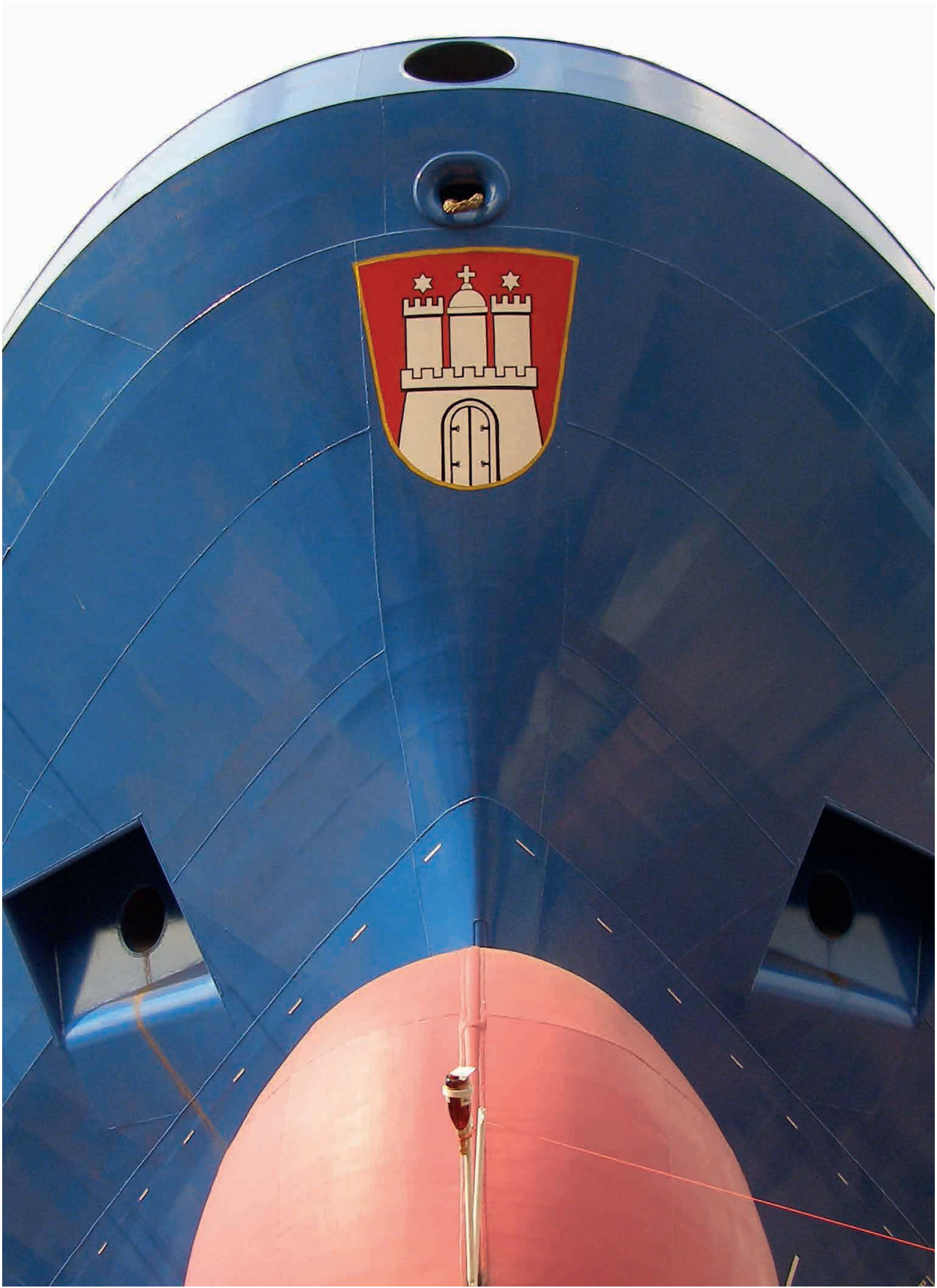
Über das Jahr 2013 waren durchschnittlich rund 600.000 TEU Kapazität ohne Beschäftigung, in 2012 lag diese Zahl bei ca. 650.000 TEU. Dieses niedrigere Niveau ist u.a. der hohen Verschrottungsaktivität zu verdanken. Mit annähernd 430.000 TEU (192 Schiffe) wurden gut 100.000 TEU mehr Kapazität aus dem Markt genommen als in 2012 (333.000 TEU, 200 Schiffe). Auch in 2014 setzte sich der Trend zur Verschrottung älterer und/oder unrentabler Schiffe weiter fort. So wurden bis Mitte Dezember 168 Schiffe mit ca. 412.000 TEU Kapazität aus dem Markt genommen. Demgegenüber stehen im bisherigen Jahresverlauf allerdings 187 Neubaublieferungen mit ca. 1,4 Mio. TEU,

die das Tonnageangebot insbesondere in den großen Schiffsklassen erhöhen. Im Sub-Panamax-Bereich besteht dagegen die Hoffnung auf baldigen Ausgleich des Tonnageüberhanges mit anschließend zu erwartenden Charterratensteigerungen. Insgesamt lag die durchschnittliche Aufliegerkapazität im bisherigen Jahresverlauf mit weniger als 400.000 TEU auf einem verhältnismäßig niedrigen Niveau.

Nachdem lange Zurückhaltung bei der Bestellung von Schiffsneubauten herrschte und das Orderbuch im Juli 2013 mit 19,4% auf ein Zehn-Jahres-Tief gefallen war, herrschte insbesondere im zweiten Halbjahr 2013 eine hohe Aktivität bei der Bestellung neuer Einheiten. Nach Schätzungen von Alphaliner wurden in 2013 Neubaufträge für 234 Schiffe mit einer Kapazität von ca. 1,83 Mio. TEU erteilt. Dies ist vor allem der Tatsache geschuldet, dass die großen Werften aufgrund der Schifffahrtskrise zu Dumping-Preisen Beschäftigung suchen. Das Jahr 2012 verzeichnete lediglich 88 Neubauten mit rund 0,49 Mio. TEU. Entsprechend stieg das Orderbuch bis zum Ende des Jahres 2013 auf ca. 22% der Flotte. Nach aktuellem Stand werden für 2014 Ablieferungen mit ca. 1,53 Mio. TEU erwartet, in 2015 kommen voraussichtlich Neubauten mit ca. 1,86 Mio. TEU auf den Markt. Insgesamt entfallen ca. 81% (in TEU) des aktuellen Orderbuchs auf Schiffe über 7.500 TEU. Das Segment 1.500 bis 3.000 TEU – in dem unsere Unternehmensgruppe sehr aktiv ist – macht dagegen lediglich rund 7% der Neubaukapazität aus. Mögliche Stornierungen oder Verschiebungen sind hierbei noch nicht berücksichtigt.

Aufliegertonnage Dezember 2008 bis Dezember 2014





Tankermarkt

Im Zuge höherer Aktivität erlebten alle Tanker-Klassen im letzten Quartal 2013 zum Teil erhebliche Ratenverbesserungen. Verantwortlich für diesen positiven Verlauf waren saisonale Effekte, bedingt durch die Heizperiode auf der Nordhalbkugel, sowie eine verstärkte Nachfrage aus Fernost. Insbesondere VLCC-Tanker verzeichneten gestiegene Einnahmen. Von den höheren Raten der VLCCs profitierten insbesondere im Dezember 2013 auch die Suezmax-Tanker, da einige Marktteilnehmer angesichts hoher VLCC-Preise ihre Ladungen gesplittet und verstärkt Suezmax-Tanker eingesetzt haben. Dennoch lagen die durchschnittlichen Frachtraten dieser Tanker-Klassen unter denen des Vorjahres. Das Jahr 2014 verlief für die Akteure im Tankermarkt zwar sehr volatil, insgesamt allerdings sehr erfreulich. Nicht zuletzt aufgrund der gesunkenen Rohölpreise liegen die durchschnittlichen Frachtraten auf ausgewählten Routen der einzelnen Tanker-Klassen in 2014 nach derzeitiger Berechnung um rund 60% höher als im Vorjahr.

Schiffsklasse	2012 (USD/day)	2013/ (USD/day)	2014/ (USD/day)
VLCC	18.350	16.200	27.300
Suezmax	16.900	15.500	27.800
AFRAMax	12.550	14.150	24.700

Quelle: Clarkson Research

Laut aktueller Analyse der OPEC lag der Anstieg der Rohölnachfrage in 2013 bei rund 1,24 Mio. Barrel pro Tag, was einem Plus von gut 1% entspricht. Das Wachstum resultierte in erster Linie aus dem Bedarf der Nicht-OECD-Länder. So lag der chinesische Nachfrageanstieg bei ca. 3,4%. Lateinamerika trug mit ca. 3,7%, der Mittlere Osten mit 3,8% zur globalen Nachfrage bei. Der Verbrauch im Euro-Raum ist

nach derzeitigem Stand in 2013 um ca. 1,6% gesunken. Für 2014 wird mit einem weltweiten Anstieg der Ölnachfrage um ca. 0,93 Mio. Barrel pro Tag ein Plus auf prozentual annähernd gleicher Höhe gerechnet. Der höhere Rohölverbrauch insbesondere in China und Indien, die den Großteil ihres Bedarfs aus Westafrika beziehen, hat zu längeren Transportstrecken geführt und bindet dadurch mehr Transportkapazitäten.

Nach aktuellen Angaben von Clarkson Research ging die Nachfrage nach Rohöltransporten in 2013 um ca. 3,1% zurück. In 2012 betrug das Nachfrageplus noch gut 5%. Ein Grund für diese Entwicklung war das rückläufige US-Importvolumen. Die USA reduzierten ihre Importmengen parallel zur Ausweitung der eigenen Produktion – nicht zuletzt mithilfe des in Europa umstrittenen Fracking. Diese Praxis wurde auch in 2014 fortgesetzt und beeinflusste die Marktentwicklung.

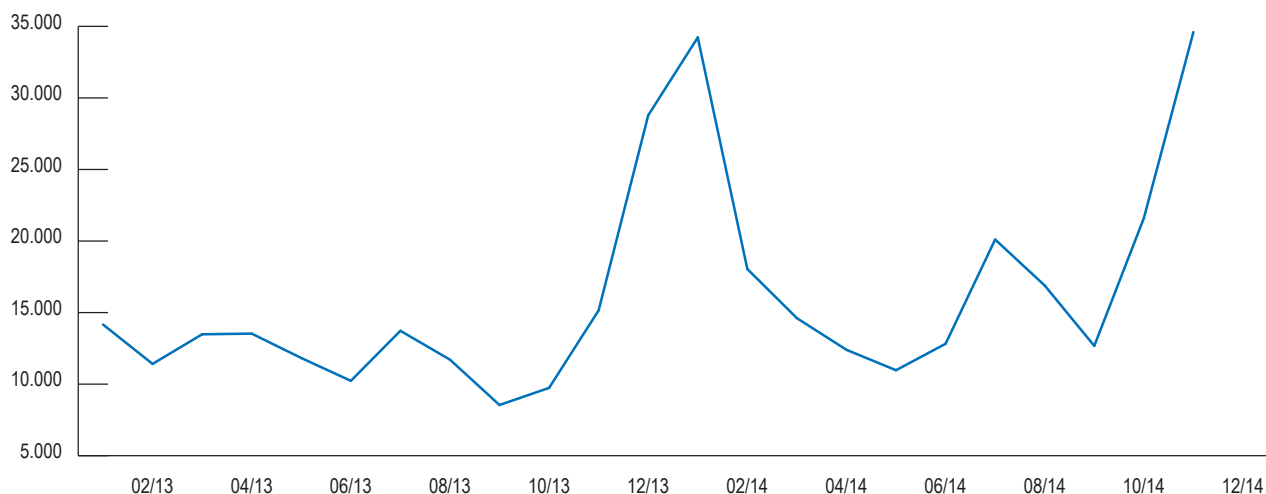
Der Anstieg der Flottenkapazität lag dank verhältnismäßig hoher Verschrottungszahlen bei nur ca. 1,8%. Nach derzeitiger Prognose wird für 2014 insgesamt ein geringes Anziehen der Nachfrage um ca. 1,5% bei einem Flottenwachstum von etwa 1,3% erwartet.

Über alle Klassen umfasst das Tanker-Orderbuch mit Ablieferungen bis 2016 derzeit noch ca. 14,4% der Flotte und bremst damit den dringend notwendigen Abbau der Überkapazitäten.

Schiffsklasse	Orderbuch, Stand 12/2014
VLCC	14,9%
Suezmax	12,4%
AFRAMax	12,7%

Quelle: Clarkson Research

Average Earnings All Tankers (in USD/day)



Quelle: Clarkson Research

Bulkermarkt

Der Baltic Dry Index (BDI), der die Preisentwicklung für das weltweite Verschiffen von trockenen Massengütern abbildet, erreichte Ende Dezember 2013 mit ca. 2.330 Punkten den höchsten Stand seit mehr als drei Jahren. Zum Vergleich: Zu Jahresbeginn verzeichnete der Index lediglich knapp 700 Punkte. Der Aufschwung wurde insbesondere von den großen Frachtern, den Capesize-Bulkern, getragen. Die Ausweitung der Kapazitäten zum Abbau von Eisenerz, dem wichtigsten Transportgut dieses Schiffsegments, in Australien und Brasilien hatte die Eisenerzpreise auf ein Fünf-Jahres-Tief gedrückt und zu einer robusten Nachfrage nicht zuletzt aus China geführt. Wie schon häufig konnte dieses Niveau allerdings nicht gehalten werden. So verlor der Index in den ersten sechs Wochen des Jahres 2014 die Hälfte seiner Punkte und fiel nach kurzer Erholung bis Juli 2014 erneut auf unter 730 Punkte.

Das starke vierte Quartal sorgte für die Capesize-Klasse in 2013 für eine Verdopplung der durchschnittlichen Einnahmen im Vergleich zum Vorjahr. Die kleineren Klassen konnten sich gegenüber 2013 nur leicht verbessern. Die durchschnittlichen Einnahmen der einzelnen Bulkerklassen im Spotmarkt stellen sich wie folgt dar:

Schiffsklasse	2012 (USD/day)	2013/ (USD/day)	2014/ (USD/day)
Capesize	7.100	15.650	13.300
Panamax	5.250	6.600	6.250
Supramax	8.850	9.650	9.100

Quelle: Clarkson Research

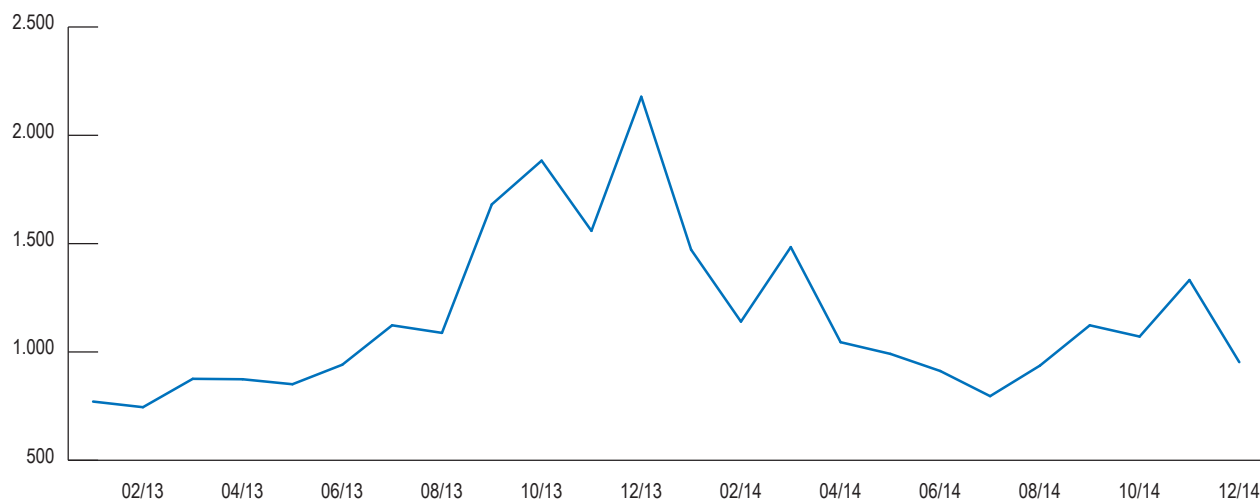
Laut Prognosen von Clarkson Research ist die Dry Bulk Nachfrage in 2013 um ca. 5,7% gewachsen. Demgegenüber stand ein Flottenwachstum in gleicher Höhe. Dieser Wert ist im Vergleich zum Jahr 2012, als sich die Flotte um rund 10,6% vergrößerte, vergleichsweise gering. Für 2014 wird zwar mit einem weiteren Rückgang des Flottenwachstums auf 4,7% gerechnet, da aber auch die Nachfragesteigerung mit 3,7% geringer ausfallen soll, ist kaum mit einer Verbesserung der angespannten Situation im Bulkermarkt zu rechnen. Da in den nächsten Jahren noch ca. 22,6% der Flotte (in tdw) zur Ablieferung anstehen, besteht auch mittelfristig wenig Grund für Optimismus.

Schiffsklasse	Orderbuch, Stand 12/2014
Capesize	24,0%
Panamax	17,0%
Supramax	28,6%

Quelle: Clarkson Research

Von der Verschrottungsseite dürften in den nächsten Jahren kaum tonnagereduzierende Effekte ausgehen, da die Möglichkeiten hier aktuell weitgehend ausgeschöpft sind. Viele ältere Schiffe sind bereits aus dem Markt genommen worden. Auch wenn das durchschnittliche Alter eines verschrotteten Bulker immer geringer wird und derzeit bei gut 27 Jahren liegt, sind in den genannten Klassen lediglich 8% der Schiffe älter als 20 Jahre. Fast die Hälfte der Flotte ist jünger als vier Jahre. Entsprechend lag die Verschrottungsaktivität in 2013 deutlich unter der des Vorjahres und verringerte sich in 2014 weiter.

Baltic Dry Index



Quelle: Clarkson Research

Schiffsverkäufe

Rendite nach Steuern p.a. (Methode interner Zinsfuß) aller öffentlich platzierten und wieder verkauften Schiffe per 31.12.2013
(Ergebnisse sind zum Teil vorläufig)

Schiffsname	Indienst- stellung	Übergabe an den Käufer	Kommandit- kapital TEUR	Investitions- volumen TEUR	Mittelrückfluss nach Steuern je 100 TEUR Zeich- nungssumme	jährliche Rendite (IRR) nach Steuern in %
BRAVE EAGLE	10/85	11/98	7.005	21.518	141.722	22,84
EMSGAS	6/84	12/92	5.225	22.528	154.638	31,80
FINE EAGLE	4/86	10/97	8.590	24.159	62.674	20,40
FLOTTBEK	6/99	7/13	17.128	33.229	74.021	k. A.
HANSA AMERICA	12/93	5/02	22.709	48.018	165.562	12,56
HANSA ASIA	8/93	5/02	19.838	43.613	177.475	14,31
HANSA ATLANTIC	5/95	8/13	28.632	60.005	181.998	14,68
HANSA AUSTRALIA	12/93	5/02	22.977	48.266	161.065	11,83
HANSA BERLIN ^{1), 2)}	3/93	1/13	10.497 ³⁾	21.380	146.241	5,18
HANSA BRANDENBURG ^{1), 2)}	12/02	10/13	12.000 ³⁾	28.489	169.432	6,45
HANSA BREMEN	3/89	12/13	23.673	40.546	134.714	6,16
HANSA CALEDONIA	4/98	7/13	15.032	32.101	90.379	k. A.
HANSA CARRIER	2/89	12/98	11.964	32.401	159.625	18,21
HANSA CATALINA	10/97	1/13	14.316	28.581	97.642	k. A.
HANSA CENTAUR	10/97	2/13	13.805	29.348	97.387	k. A.
HANSA CLIPPER	3/90	9/98	14.827	33.464	137.696	7,73
HANSA COMMODORE	9/97	12/12	10.686	52.975	117.733	2,26
HANSA CONSTANCE	11/98	11/06	10.686	52.975	142.865	12,57
HANSA DANZIG ¹⁾	10/94	3/96	14.316	30.463	144.293	37,80
HANSA EUROPE	10/93	5/02	21.635	46.944	166.358	13,71
HANSA HAMBURG	01/93	7/11	9.970	19.718	146.063	6,08
HANSA INDIA	2/94	12/12	18.458	38.245	253.255	22,10
HANSA LONDON ²⁾	11/92	3/13	10.226 ³⁾	20.483	123.010	0,77
HANSA OSLO	12/91	3/11	10.277	21.270	128.518	3,97
HANSA PACIFIC	12/95	9/13	28.888	59.566	216.856	20,04
HANSA RIGA	5/94	10/13	14.112	29.236	133.028	6,98
HANSA ROSTOCK ²⁾	11/92	9/13	10.328	20.631	94.826	k. A.
HANSA STETTIN	10/92	3/11	10.073	20.514	126.651	4,08
HANSA STOCKHOLM	2/91	8/13	25.770	42.643	132.523	6,46
HANSA TRONDHEIM	5/98	1/13	13.651	28.571	81.129	k. A.
HANSA VISBY	5/89	8/13	23.673	40.546	126.532	6,01
HANSA WISMAR ²⁾	5/93	11/12	12.118 ³⁾	22.548	129.607	2,03
HARMONY	2/94	11/10	13.907	29.031	182.829	9,50
HS ELEKTRA	8/98	6/13	27.000	48.852	-570	k. A.
JOHN M	12/83	12/97	3.980	18.343	147.493	24,61
LEDAGAS	9/84	12/92	5.992	23.282	152.051	33,70
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
MARCON	10/84	6/00	6.698	33.978	69.580	5,87
MERKUR BRIDGE ²⁾	2/92	7/13	10.532	22.142	111.070	k. A.
MERKUR DELTA	11/95	7/06	15.363 ³⁾	31.521	118.005	13,43
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

Schiffsname	Indienststellung	Übergabe an den Käufer	Kommanditkapital TEUR	Investitionsvolumen TEUR	Mittelrückfluss nach Steuern je 100 TEUR Zeichnungssumme	jährliche Rendite (IRR) nach Steuern in %
NORDBURG	12/91	2/04	7.925	17.128	78.039	k. A.
RISSEN	7/99	10/13	17.333	33.545	94.458	k. A.
SAN MARTIN	8/85	9/94	7.833	30.466	199.275	47,26
SANTA CATARINA	1/86	11/94	11.248	42.795	175.705	40,00
SANTA CLARA	10/85	9/10	15.415	32.211	174.790	11,51
TRIUMPH	6/94	12/10	14.470	30.039	168.303	10,65
TROPHY	11/90	12/07	15.748	31.087	250.030	11,96
VILLE DE MARS	5/88	8/95	11.248	32.518	173.302	25,09
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
Gesamtdurchschnitt					144.599	

¹⁾ Versicherungsschaden.

²⁾ inkl. Kapitalerhöhung

³⁾ Altkapital + Vorzugskapital aus BFK 2010.

Auf Basis aller öffentlich platzierten und bis einschließlich 2013 wieder verkauften 53 Schiffe, ergab sich für einen an allen abgewickelten Schiffen beteiligten Anleger, bei einer durchschnittlichen Haltedauer von rund vierzehn Jahren, ein durchschnittlicher Mittelrückfluss nach Steuern von ca. 145%.

Nachrichtlich erfolgt die Darstellung der Rendite nach Steuern p.a. (Methode interner Zinsfuß). Die angegebene Rendite bezieht sich auf das durchschnittlich gebundene Kapital des Beteiligungsbetrages. Diese ist mit den Renditen anderer Kapitalanlagen, die einen anderen Kapitalbindungsverlauf haben, nicht vergleichbar. Im Einzelfall wurde bei Anwendung dieser Methode keine Rendite angegeben, da der Kapitaleinsatz größer als die Kapitalrückzahlung war.

Zum Jahresende 2013 befanden sich insgesamt 45 Schiffe unter dem Management der HANSA TREUHAND-Gruppe im Einsatz. In der Tabelle „Im Management befindliche Fonds“ auf Seite 21 sind 21 Fonds (31 Schiffe) abgebildet, die zum Jahresende 2013 in die Bewertung des Gesamtdепots der HANSA TREUHAND einfließen, einschließlich eines Private Placements. Nicht enthalten sind weitere 15 in Fahrt befindliche Schiffe, deren Prospektrechnung 2012 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 22 dargestellt.

Das Gesamtdепot 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.

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. .

Abweichend von der üblichen Praxis hat die HANSA TREUHAND das Gesamtdепot 2013 nicht prüfen lassen. Grund dafür ist neben betriebswirtschaftlichen Entscheidungen im wesentlichen die herrschende Unklarheit hinsichtlich der zukünftigen Bewertung von Leistungsbilanzen für geschlossene Fonds im Zuge der neuen Regulierung durch das im Juli 2013 in Kraft getretene Kapitalanlagegesetzbuch (KAGB). Da es sich bei den abgebildeten Fonds sämtlich um "Bestandsfonds" handelt, prüft die HANSA TREUHAND derzeit, wie für die Zukunft damit umgegangen werden soll. Die Bewertungsmethode ist unabhängig von der Prüfung gleich geblieben.

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	139	-28.000	-11.958	-39.819
Summe:		0	139	-28.000	-11.958	-39.819
Durchschnittliche Abweichung		0,00%	0,14%	-28,00%	-11,96%	-39,82% 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	225	-68.464	-7.741	-75.980
2004	HT-FLOTTENFONDS III	0	133	-49.709	-3.898	-53.474
2006	HT-FLOTTENFONDS IV	0	1	-28.790	7.844	-20.945
2007	HT-FLOTTENFONDS V	0	41	-41.670	-7.338	-48.967
2008	HT-TWINFONDS	0	7	-24.500	-2.575	-27.068
2004	HS MOZART	0	31	-66.000	-7.704	-73.673
2005	HS CARMEN	0	25	-46.000	-2.432	-48.407
Summe:		0	463	-325.133	-23.844	-348.514
Durchschnittliche Abweichung		0,00%	0,07%	-46,45%	-3,41%	-49,79% 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	-7.257	-137.962	-18.023	-161.657
2001	BONNY	4.765	45.237	-96.980	-20.804	-67.782
2001	BRAVO	8.960	-1.227	-104.976	-18.720	-115.963
2001	CHIEF	8.101	-7.494	-113.990	-15.190	-128.573
2001	HANSA ARENDAL	5.113	-11.888	-103.000	-5.779	-115.554
2001	HS COLON	-3.709	-8.662	-28.155	9.227	-31.299
2002	HT-FLOTTENFONDS I	333	-5.827	-73.297	0	-78.791
2002	HANSA KRISTIANSAND	-1.539	-3.724	-88.014	-29.446	-122.723
2002	HS CARIBE	-3.877	-8.812	-21.958	14.965	-19.682
2002	MENTOR	3.998	-5.420	-117.999	-24.619	-144.040
2003	HANSA OLDENBURG	-6.876	-4.188	-44.000	9.031	-46.033
2003	HS LIVINGSTONE	-19.168	-5.840	-90.000	-28.286	-143.294
Summe:		-2.314	-25.102	-1.020.331	-127.644	-1.175.391
Durchschnittliche Abweichung		-0,19%	-2,09%	-85,03%	-10,64%	-97,95% ⁵⁾

Gesamtabweichung des 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
2000	HS COLUMBIA	-21.572	-23.694	-55.000	27.983	-72.283
Summe:		-21.572	-23.694	-55.000	27.983	-72.283
Durchschnittliche Abweichung		-21,57%	-23,69%	-55,00%	27,98%	-72,28% 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 31.12.2013 in EUR

Emissions-jahr	Schiffsname	Kapitaleinsatz	Steuervorteile	Steuern auf lfd. Gewinne	Ausschüttungen	Kapital-überschuss/-bindung
1990	HANSA LÜBECK	-105.000	72.149	-1.605	69.972	35.516
1995	GLORY	-105.000	67.228	-1.105	61.000	22.123
1995	PRIMUS	-105.000	74.776	-1.455	53.000	21.321
1994	MERKUR BEACH (ohne Kapitalerhöhung) (mit Kapitalerhöhung)	-105.000	64.103	-311	17.000	-24.208
		-117.500	70.827	-376	25.250	-21.799
1996	CHAMPION	-105.000	69.035	-1.071	48.000	10.964
1996	HANSA AFRICA	-105.000	74.780	-2.142	135.130	102.768
1996	MASTER	-105.000	73.413	-1.399	48.000	15.014
1997	HANSA CENTURY	-105.000	57.164	-976	108.000	59.188
1997	HANSA CONSTITUTION	-105.000	55.801	-1.155	105.033	54.679
1998	HANSA CASTELLA	-105.000	71.480	-366	22.000	-11.886
1998	HANSA NARVIK	-105.000	65.417	-11.945	30.003	-21.525
1998	HANSA CALYPSO	-105.000	67.290	-6.484	0	-44.194
1998	HANSA CENTURION	-105.000	68.678	-7.697	0	-44.019
1999	HANSA LIBERTY	-105.000	49.791	-2.851	57.900	-160
1999	HANSA VICTORY	-105.000	48.041	-2.005	58.000	-964
Durchschnittlicher Kapitalüberschuss aus 15 Schiffen je 100.000 EUR Beteiligung						9,56%



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 zu Beginn der Krise stabilisierende Wirkung und unterstützte zahlreiche Schiffe. Die Poolaktivitäten sind aktuell ausgesetzt, 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 bereits 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. In den letzten Jahren haben die Kosten dieses Loss-of-hire-Pools nur etwa 50% der sonst fälligen Versicherungsprämien betragen.

Seit Januar 2005 besteht die Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG, 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 2013 die Summe von nominal 187 Mio. Euro und ist damit im Vergleich zum Vorjahr (2012: 146 Mio. Euro) um 28% gestiegen. Die Anzahl der Vermittlungen erhöhte sich mit 5.016 Stück gegenüber 4.212 Stück im Vorjahr ebenfalls deutlich um rund 19%.

Den größten Teil des Handelsumsatzes der Fondsbörse Deutschland bildeten nach wie vor Immobilienfonds. Mit rund 119 Mio. Euro machten diese 2013 etwa 64% des gesamten Handelsvolumens aus. In diesem Segment wurden in 2013 auch die Höchstkurse verzeichnet.

Der Umsatz im Bereich Schiffsbeteiligungen betrug 2013 mit rund 38 Mio. EUR ca. 20% des Gesamtvolumens. In den übrigen Fondsgattungen wie Flugzeug-, Lebensversicherungs- oder Private Equity Fonds wurde 2013 zusammen ein Handelsvolumen von rund 30 Mio. Euro und damit 16% des Gesamtumsatzes erzielt. Verkäufer, aber auch Käufer waren meist Privatpersonen. Zweitmarktfonds verloren dagegen als Käufer durch die neue Regulierung im Laufe des Jahres deutlich an Bedeutung.

Über die verschiedenen Zweitmarktplattformen wechselten im Jahr 2013 HANSA TREUHAND-Fondsanteile mit einem Nominalkapital von ca. 14,85 Mio. EUR (2012: 5,6 Mio. EUR) den Eigentümer.

Nähere Informationen zu aktuellen Kursen, Abwicklungshinweisen, etc. sind auf der Internetpräsenz der Fondsbörse unter www.zweitmarkt.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 Jahr 2013 war für die Private-Equity-Branche und insbesondere das Private Equity-Fundraising ein recht erfolgreiches Jahr. Nach Angaben des Analysehauses Preqin haben Private Equity-Fonds in 2013 weltweit Kapital in Höhe von insgesamt rund 512 Mrd. USD eingesammelt. Dies ist ein Anstieg um 33% gegenüber dem Vorjahr und stellt den höchsten Wert seit Beginn der Finanzkrise dar. Zum Vergleich: In 2008 betrug das gesamte Fundraisingvolumen ca. 689 Mrd. USD. Das Wachstum in 2013 wurde insbesondere von der starken Aktivität in den entwickelten Volkswirtschaften getragen. In den vergangenen Jahren waren die Rahmenbedingungen durch die allgemeine wirtschaftliche Unsicherheit und die daraus resultierende Zurückhaltung der Investoren dagegen eher negativ.

Nordamerika bildet unverändert den größten Private Equity-Markt und steht weiterhin hoch im Kurs der Beteiligungsgesellschaften. Nordamerika-orientierte Fonds konnten im vergangenen Jahr ca. 326 Mrd. USD einwerben – dies entspricht einer Steigerung um 60% gegenüber 2012.

Der europäische Raum hat aufgrund eines verbesserten Marktumfeldes im Laufe des vergangenen Jahres in den Augen der Investoren weiter an Attraktivität gewonnen. Im Ergebnis erlebte das europäische Fundraising in 2013 mit rund 116 Mio. USD eine verhältnismäßig starke Aktivität. Insbesondere Deutschland, Skandinavien und auch Großbritannien erfreuen sich wachsender Beliebtheit bei den Investoren. Marktteilnehmer erwarten in diesen Ländern daher auch in 2014 ein robustes Fundraising und eine insgesamt positive Entwicklung des Private Equity-Marktes. Mit Frankreich, Spanien, Italien und Osteuropa gibt es allerdings weite Teile des Kontinents, in denen viele Beteiligungsgesellschaften aufgrund von niedrig bewerteten Unternehmen allenfalls günstige Kaufgelegenheiten wittern, die aber von der breiten Masse der Investoren skeptisch betrachtet werden.

Im Gegensatz zu Nordamerika und Europa hat das Fundraising von Fonds mit Anlageschwerpunkt Asien oder anderen Regionen erheblich nachgelassen. Fonds, die außerhalb Nordamerikas und Europas investieren, konnten in 2013 nur Kapitalzusagen in Höhe von etwa 70 Mrd. USD auf sich vereinen, in 2012 wurden noch rund 89 Mrd. USD akquiriert. Der Anteil Asiens liegt dabei bei ca. 49 Mrd. USD (2012: ca. 59 Mrd. USD).

Nach Angaben von Preqin sind erstmals die meisten Investoren, nämlich 59%, der Ansicht, dass Europa die besten Investitionsmöglichkeiten für Private Equity-Fonds bietet. Bei den aktuellen Rahmenbedingungen bevorzugen 54% der von Preqin befragten Investoren

Nordamerika. Das Interesse an Investitionen im asiatischen Raum hat sich dagegen abgeschwächt. Nur 22% der Fondsmanager halten derzeit Investitionen in Asien für aussichtsreich, 11% sehen wiederum die besten Chancen im "Rest der Welt".

Weltweit haben Private Equity-Fonds im vergangenen Jahr ca. 294 Mrd. USD in Firmenübernahmen (Buyout) investiert. Laut Preqin stehen dahinter mehr als 3.065 Deals. Dies ist ein Rückgang der Transaktionen um ca. 10% gegenüber dem Vorjahr, wobei das Investitionsvolumen in gleicher Höhe gestiegen ist. Wie schon in den letzten Jahren zeigt sich hier der Trend zur Platzierung größerer Kapitalmengen bei abnehmender Risikobereitschaft. So geben Investoren wie z.B. Versicherer oder Pensionskassen lieber größere Summen an renommierte Private Equity-Häuser mit nachweislichen Investitionserfolgen, als das Kapital zu splitten und auf mehrere Gesellschaften zu verteilen.

Das Fundraising in Deutschland ging von 1,97 Mrd. EUR in 2012 auf rund 1,1 Mrd. EUR in 2013 zurück; dies entspricht einem Rückgang um 44%. Grund für dieses deutliche Minus war die geringere Zahl neu platzierter Fonds und vor allem großer Fonds im dreistelligen Millionenbereich. Der Großteil (77%) der neuen Mittelfloss mit 0,66 Mrd. EUR in Buyout-Fonds – eine Minderung um mehr als die Hälfte gegenüber dem Vorjahr. Die wichtigsten Kapitalgeber waren Private Anleger und Family Offices, die gemeinsam 41% der neuen Mittel bereitstellten. Weitere relevante Anteile kamen von Funds of Funds, Versicherungen und Pensionsfonds.

Nachdem die Investitionen seit 2010 in drei aufeinanderfolgenden Jahren gesteigert werden konnten, folgte im Jahr 2013 erstmals wieder ein Rückgang. Die Private Equity-Investitionen in Deutschland erreichten 4,68 Mrd. EUR und lagen damit 29% unter dem Vorjahresergebnis. Der Bereich Unternehmens-/Industrieerzeugnisse konnte mit 38% die mit Abstand höchsten Investitionsanteile auf sich vereinen. Dahinter folgen Kommunikationstechnologien/-inhalte (14%), Computer/Unterhaltungselektronik (12%) vor Life Science (10%) und Konsumgüter/Handel (9%).

Obwohl eine Erholung im Private Equity-Sektor eingesetzt hat und die Branchenexperten für 2014 hinsichtlich des Interesses an Private Equity-Investitionen optimistisch sind, so prognostizieren sie doch einen zunehmend wettbewerbsintensiven Markt. Aktuell sind nach Preqin-Analyse weltweit über 2.000 Fonds mit Kapitalbedarf auf dem Markt. Kapitalgeber agieren mittlerweile selektiver, sind weniger risikobereit aber kontrollbewusster. Bei Investitionen werden daher etablierte Manager in entwickelten Volkswirtschaften bevorzugt, so dass hier das Angebot die Nachfrage übersteigen wird.

* Quellen: Preqin Ltd., Bundesverband Deutscher Kapitalgesellschaften (BVK), Emerging Markets Private Equity Association (EMPEA).

Private Equity Partners 1

Der "Private Equity Partners 1" wurde prospektgemäß zum 31.12.2007 mit einem Fondsvolumen von 34,4 Mio. USD 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.

Mit einem letzten Abruf im Juli 2013 ist das gesamte Zeichnungskapital des "PEP1" abgerufen. Damit wurde ein breit diversifiziertes Portfolio von 25 Zielfonds aufgebaut, über das der Anleger an ca. 450 Unternehmen beteiligt ist; davon wurden inzwischen 121 Beteiligungen wieder veräußert, 25 Beteiligungen wurden vollständig abge-

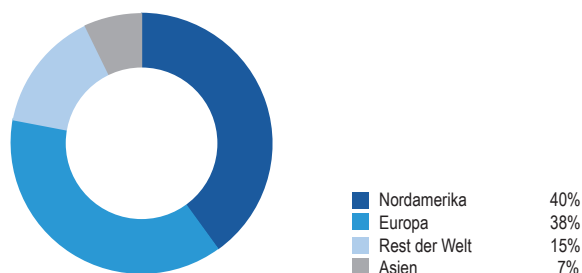
schrieben. Nachdem bislang die aus den „Exits“ erzielten Rückflüsse gemäß Beteiligungskonzept zunächst für weitere Kapitaleinlageverpflichtungen gegenüber den Zielfonds verwendet wurden, konnten in 2013 erstmals Ausschüttungen in Höhe von 4% geleistet werden, die mit dem letzten Kapitalabruf verrechnet wurden. Nach Berücksichtigung von Wechselkurseffekten betrug der Wert des Beteiligungsportfolios (inkl. der bisher geleisteten Ausschüttungen) zum 31.12.2013 ca. 133% bezogen auf das eingezahlte Kapital.

In den letzten Monaten konnten die Zielfonds des "PEP1" mehrere Beteiligungen erfolgreich veräußern. Aufgrund dieser positiven Entwicklung wurden Ende April 2014 sogar Ausschüttungen in Höhe von 10% an die Anleger geleistet.

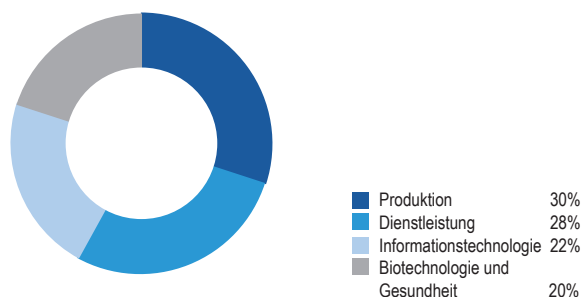
Private Equity Partners 1: Fonds-Allokation

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 Natixis 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

PEP 1: Allokation zum 31.12.2013 nach Regionen



PEP 1: Allokation zum 31.12.2013 nach Branchen



Private Equity Partners 2 - Asien/Pazifik

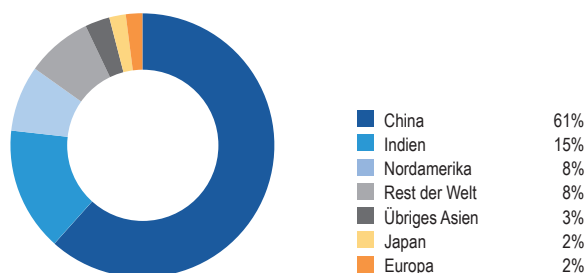
Der "Private Equity Partners 2" wurde prospektgemäß zum 31.12.2010 mit einem Gesamtkapital i.H.v. 14,955 Mio. USD (zzgl. Agio) geschlossen. Der "PEP2" hat 13,5 Mio. USD des eingeworbenen Kapitals in den Dachfonds Adveq Asia II C.V. investiert, dessen Fondsvolumen insgesamt rd. 181,3 Mio. USD umfasst. Die Investitionsstrategie von Adveq Asia II fokussiert sich auf fundamentale Wertgenerierung durch Investitionen mit lokalen Experten v.a. in China und Indien.

Der Adveq Asia II bestand zum 31.12.2013 aus insgesamt 20 Zielfonds. Über diese Zielfonds sind die Anleger mittelbar an ca. 364 Unternehmen beteiligt, die sich in unterschiedlichen Stadien ihrer Entwicklung befinden und damit eine ausgewogene Investitionsbalance gewährleisten. 22 Unternehmensbeteiligungen konnten bisher durch Börsengänge oder Verkäufe an strategische Investoren veräußert werden.

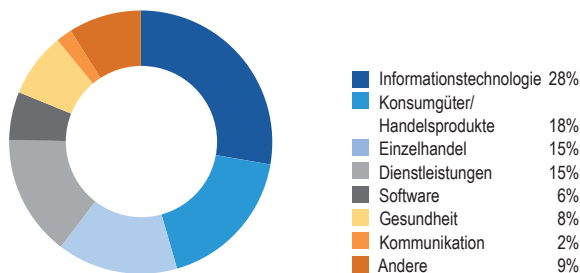
Konsumentenbezogene Investitionen (Konsumgüter, Dienstleistungen und Einzelhandel) repräsentieren knapp die Hälfte des derzeitigen Nettoinventarwertes, während technologiebezogene Investitionen (Kommunikation, Software und andere IT) gut ein Drittel ausmachen. Da sich das Portfolio weiterhin in der Aufbauphase befindet, wird es sich in Übereinstimmung mit der Strategie von Adveq Asia II weiter entwickeln. Der Schwerpunkt der Investitionen liegt derzeit mit mehr als der Hälfte auf China. Die unterliegenden Portfolios in China und Indien weisen beide deutliche Aufwertungen auf.

Der Wert des Portfolios ist im Vergleich zum Vorjahr weiter gestiegen. Zum 31.12.2013 wies der Adveq Asia II einen Wert von 144,3 Mio. USD auf. Nach Abzug aller Kosten entspricht dies einem Wert von 103,4%. Der aktuelle Netto-TVPI (Gesamtwert zu Kapitaleinzahlungen) beträgt 1,11x. Dies entspricht einem Netto-IRR von 4,9%. Dies ist ein, insbesondere im Hinblick auf die kurze Laufzeit des Dachfonds, positiver Stand. Adveq Asia II besteht aus einem jungen Portfolio mit gut positionierten Private Equity-Fondsmanagern, welche in schnell wachsende Unternehmen investieren.

PEP 2 (Adveq Asia II): Allokation zum 31.12.2013 nach Regionen *



PEP 2 (Adveq Asia II): Allokation zum 31.12.2013 nach Branchen *



* Darstellung beinhaltet Rundungsdifferenzen.

Marktentwicklung

Trotz verhältnismäßig hoher Treibstoffpreise ging es für die Luftfahrtbranche in 2013 weiterhin aufwärts. 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 5,7% und lag damit über dem durchschnittlichen Niveau der letzten 30 Jahre. Für 2014 werden +5,9% erwartet. Die Sitzplatzkapazität wuchs in 2013 um 5,2% (Prognose 2014: +5,5%). Die Sitzplatzauslastung lag mit 79,7% auf hohem Niveau und übertraf das Vorjahr (2012: 79,3%) leicht.

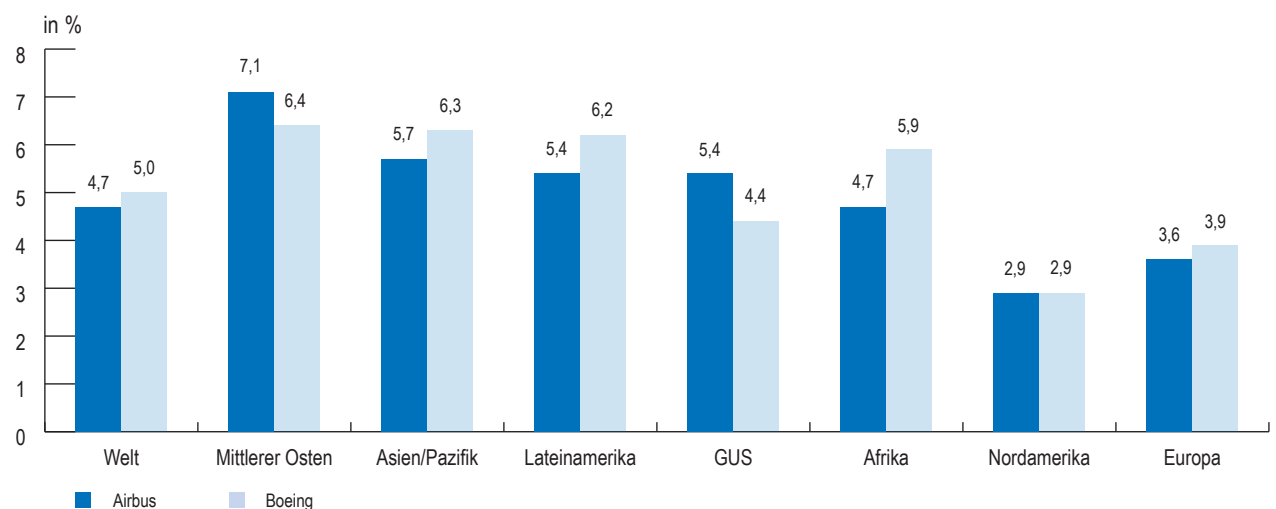
Als globale Treiber des Passagierzuwachses erwiesen sich erneut der Mittlere Osten sowie die Region Asien/Pazifik mit Wachstumsraten von 11,9% bzw. 7,2%. Auf den weiteren Plätzen folgten Lateinamerika und Afrika mit plus 6,5% bzw. 5,1%. Nordamerikanische und europäische Gesellschaften verzeichneten mit einem Plus von 2,2% bzw. 4% in den Passagierzahlen den im Vergleich geringsten Anstieg.

Laut Angaben der IATA betrug der Gewinn der weltweit agierenden Fluggesellschaften in 2013 ca. 10,6 Mrd. USD. Im Vergleich zum Vorjahresergebnis von 6,1 Mio. USD ist dies ein Anstieg um beachtliche ca. 74%; daraus resultiert allerdings lediglich eine im Vergleich zu anderen Branchen sehr geringe Gewinnmarge von 1,5%. Dank struktureller Verbesserungen und Steigerungen der Effizienz, die bereits im vierten Quartal 2013 Früchte trugen, soll es nach IATA-Analysen in 2014 weiter bergauf gehen. So erwartet der Verband für das laufende Jahr nach derzeitiger Prognose einen Branchengewinn von ca. 18 Mrd. USD.

Die in Nordamerika ansässigen Gesellschaften konnten ihre Gewinnsituation vergleichsweise stark verbessern. Nach Nettogewinnen von 2,3 Mrd. USD im Vorjahr gelang den Linien in 2013 dank Profitabilitätssteigerungen ein Gewinnsprung auf 7 Mrd. USD. Für 2014 wird ein Gewinn in Höhe von 9,2 Mrd. USD prognostiziert. Leicht Aufwärts ging es auch für die krisengeschüttelten Fluglinien in Europa; sie verbuchten in 2013 insgesamt einen Gewinn von rund 0,5 Mrd. USD. Auch für 2014 ist die IATA optimistisch und erwartet mit einem Gewinn von 2,8 Mrd. USD eine Fortsetzung des positiven Verlaufs. Insgesamt wird mittel- bis langfristig von einem Anhalten des Wachstumstrends im internationalen Luftverkehr ausgegangen. So erwartet Airbus in einer im September 2014 veröffentlichten Marktstudie, dass die geflogenen Passagierkilometer bis zum Jahr 2033 durchschnittlich um 4,7% p.a. zunehmen werden, der Konkurrent Boeing erwartet sogar ein Wachstum von jährlich 5%.

Im Vergleich zum Passagiermarkt entwickelte sich das Frachtgeschäft in 2013 eher schwach. Zwar wirkte sich die allmähliche wirtschaftliche Erholung in den Industrienationen positiv auf den Weltmarkt sowie das Transportvolumen aus und half, die rückläufige Entwicklung des Frachtgeschäftes in 2012 wieder ins Positive zu drehen, die Steigerung der globalen Verkehrsleistung in Frachttonnenkilometern (FTK) blieb mit einem Plus von 1,8% gegenüber dem Vorjahr allerdings unter dem Anstieg des globalen Handelsvolumens. Analog zu den Prognosen für den Verlauf der Weltwirtschaft und des Welthandels wird kurz- bis mittelfristig auch weiterhin ein nur langsames Wachstum des Luftfrachtverkehrs angenommen. Die Auslastung des verfügbaren Frachtraumes lag in 2013 mit durchschnittlich 46,9% leicht unter dem Vorjahresniveau.

Prognostiziertes durchschnittliches jährliches Luftverkehrswachstum 2014 bis 2033 (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 2033 weltweit ca. 36.770 neue Flugzeuge benötigt. Airbus erwartet demgegenüber einen Bedarf von rund 31.358 Maschinen, berücksichtigt in den Berechnungen allerdings nur Flugzeuge mit einer Kapazität von mehr als 100 Passagieren. Der Anstieg resultiert vor allem aus der großen Nachfrage der Region Asien-Pazifik, in die in den nächsten 20 Jahren nach Angaben von Airbus ca. 39% der neuen Maschinen geliefert werden. Hier macht sich insbesondere die prognostizierte Verdreifachung der Mittelschicht und der damit verbundenen steigenden Reiseaktivität bemerkbar. Nach aktuellen Berechnungen werden sich bis zum Jahr 2033 die Passagierzahlen und die weltweit im Einsatz befindlichen Flugzeuge mehr als verdoppelt haben.

Nachdem die Flugzeugbauer Airbus und Boeing bereits in 2012 Rekorde bei der Anzahl der Auslieferungen und der Neubestellungen vorgelegt haben, erlebten sie mit 2013 ein weiteres außergewöhnlich gutes Jahr mit erneuten Steigerungen. So lieferte Airbus 626 Flugzeuge (2012: 588) aus und feiert damit das zwölfte Jahr in Folge einen Produktionsanstieg. Mit über 1.500 eingegangenen Bruttoaufträgen (2012: 900) übertraf das Unternehmen das Jahresziel, das zu Beginn 2013 vorsichtig auf 700 gesteckt wurde, zudem deutlich. Die Europäer hatten damit zum Jahresende 2013 fast 5.560 Order in ihren Auftragsbüchern. Boeing nahm im vergangenen Jahr über 1.350 (2013: 1.200) Bestellungen für neue Verkehrsmaschinen entgegen. Dies ist die zweithöchste Zahl der Firmengeschichte. Insgesamt stieg die Zahl der offenen Aufträge der Amerikaner zum Jahresende 2013 auf ca. 5.000. Das Unternehmen lieferte mit 648 Maschinen (2012: 600) die meisten Flugzeuge seit 1999 aus.

Haarrisse an Rippenfüßen des Airbus A380

Als Reaktion auf die Haarrisse, die in der Vergangenheit an den Flügelrippenfüßen von Flugzeugen des Typs Airbus A380 festgestellt wurden, hat das Flugzeugbauer ein Reparaturverfahren entwickelt, das im Frühjahr 2013 von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) zertifiziert wurde und eine Umrüstung aller in Dienst befindlichen Flugzeuge vorsieht. Die Arbeiten an der A380-Flotte von Emirates, dem Leasingnehmer der HANSA TREUHAND SKY CLOUD-Flugzeuge, werden bei vier auf die Instandhaltung von Flugzeugen spezialisierten Unternehmen in Europa, dem Nahen Osten und Asien durchgeführt. Die ersten Maschinen der A380-Flotte von Emirates haben das Modifikationsprogramm bereits erfolgreich durchlaufen und den Liniendienst inzwischen wieder aufgenommen.

Der SKY CLOUD III wurde im Sommer 2013 mit neuen Flügelrippenfüßen versehen, SKY CLOUD I folgte im Winter 2013/14; an den Flugzeugen SKY CLOUD IV und SKY CLOUD II wurden die Modifikationsarbeiten in den Monaten Februar/März bzw. April/Mai 2014 durchgeführt. Alle Maßnahmen sind von der Airbus-Herstellergarantie gedeckt. Zudem ist Emirates ungeachtet von notwendigen Arbeiten am Flugzeug verpflichtet, die vertraglich vereinbarten Leasingraten auch weiterhin in voller Höhe zu leisten.

Bis Anfang November 2014 hat Airbus 144 Maschinen des Typs A380 ausgeliefert. Mittlerweile betreiben zwölf Fluggesellschaften Maschinen dieses Typs; sechs weitere Airlines haben Bestellungen für das Flugzeug abgegeben.



Türkonstruktion A380

Mitte Juni 2014 häuften sich Meldungen, wonach bei mehreren Fluggesellschaften Probleme im Zusammenhang mit der Türkonstruktion des A380 aufgetreten sind. Die Fluggesellschaften meldeten Türgeräusche und damit in Verbindung stehende Risse an Türbestandteilen des Airbus A380. Nachfragen beim Assetmanager Doric ergaben, dass die sog. „Door Cover Plates“ und die Türoberflächen überarbeitet werden müssen. Es wird damit gerechnet, dass die ersten Flugzeuge der weltweiten Airbus A380-Flotte ab dem zweiten Quartal 2015 entsprechende Türmodifikationen erhalten. Konkrete, auf einzelne Flugzeuge bezogene Planungen für die Durchführung der Modifikationsarbeiten stehen derzeit noch nicht fest.

Aktuell sind keine Umstände bekannt, nach denen es zu einer Kostenbelastung der vier SKY CLOUD-Beteiligungsgesellschaften infolge der anstehenden Modifikationsarbeiten bei den an Emirates verleasten Flugzeugen führen, kommen könnte. Auch wird es nicht zu einem Leasingeinnahmeausfall in Folge von Bodenzeiten kommen.

Die SKY CLOUD-A380-Reihe

Die vier Flugzeugfonds der SKY CLOUD-A380-Reihe wurden in den Jahren 2010 bis 2012 platziert. Die Fondsobjekte sind langfristig an die arabische Fluggesellschaft Emirates verleast.

Die Ausschüttungen des Jahres 2013 lagen bei den Fonds SKY CLOUD-A380 und SKY CLOUD II-A380 bei 7,25% bzw. 8,25%. Die Fonds SKY CLOUD III-A380 und SKY CLOUD IV-A380 schütteten im vergangenen Jahr jeweils 8% aus. Die Ausschüttungen aller Flugzeugfonds erfolgten damit in 2013 planmäßig und auch für das Jahr 2014 wird bei der SKY CLOUD-Reihe der HANSA TREUHAND ein prospektgemäßer Verlauf erwartet.

Der Leasingnehmer

Am 31. März 2014 hat Emirates das 26. Geschäftsjahr in Folge mit Gewinn beendet. Der Umsatz stieg um 13% auf die Rekordhöhe von 22,5 Mrd. USD. Der größte Anteil daran entfiel auf die Region Ostasien/Australasien mit einem Umsatzanteil von 29%. Die höchsten Zuwächse waren im Nahen Osten, in Europa und Afrika mit Wachstumsraten zwischen 15 und 17% zu beobachten, was insbesondere auf Ausweitungen des Streckennetzes und den Einsatz größerer Flugzeuge wie dem Airbus A380 zurückzuführen ist.

Der Nettogewinn stieg im Vergleich zur Vorperiode um 43% auf 887 Mio. USD. Als größte Kostenposition fielen – wie auch im Vorjahr – die Kerosinpreise ins Gewicht, die etwa 40% der operativen Kosten ausmachten. Unter anderem bedingt durch einen leicht rückläufigen Kerosinpreis stiegen die operativen Kosten insgesamt allerdings mit 10% schwächer als der Umsatz mit 13%. Die Gewinnmarge nach Steuern belief sich im Geschäftsjahr 2013/2014 auf 3,9%.

Die Bilanzsumme des Leasingnehmers nahm um 7,2% auf 27,7 Mrd. USD zu. Das Eigenkapital stieg dabei um 10,6% auf 6,7 Mrd. USD, was einer Eigenkapitalquote von 25,1% entspricht. Die zur Verfügung stehenden liquiden Mittel beliefen sich zum 31. März 2014 auf 4,5 Mrd. USD.

Die geflogenen Passagierkilometer nahmen im Vorjahresvergleich um 14,6% zu. Emirates konnte damit eine Flugzeugauslastung von 79,4% erzielen. Dieser Wert liegt leicht unterhalb des Vorjahreswertes von 79,7%. Die Fluggesellschaft beförderte im Geschäftsjahr 2013/2014 insgesamt 44,5 Mio. Passagiere und nahm neun neue Ziele in den Flugplan auf: Boston, Clark (Philippinen), Conakry (Guinea), Tokio-Haneda, Kabul (Afghanistan), Kiew, Sialkot (Pakistan), Stockholm sowie Taipeh. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden 22 neue Passagier- und zwei Frachtflugzeuge in Betrieb genommen.

Mit aktuell 227 Langstreckenflugzeugen (Stand: November 2014) fliegt Emirates auf nahezu 3.200 wöchentlichen Flügen 143 Ziele in 81 Ländern an. Im Kalenderjahr 2013 legte die Emirates-Flotte dabei 751 Mio. Kilometer zurück. Dies entspricht etwa 18.000 Erdumrundungen. Emirates hat im Rahmen der Dubai Air Show im November 2013 Festbestellungen im Wert von 99 Mrd. USD (nach Listenpreisen) bei Airbus und Boeing in Auftrag gegeben. Diese umfassen neben 150 Boeing 777X auch 50 Airbus A380. Im August 2013 feierte Emirates den fünften Geburtstag seines A380-Betriebs. Am 4. November 2014 übernahm Emirates die 54. Maschine des Typs A380 und ist damit der weltgrößte A380-Betreiber. Das exklusiv für den A380 konzipierte Concourse A am Flughafen von Dubai hat im ersten Betriebsjahr bereits 8,2 Mio. Fluggäste verzeichnet. Die Airline hat es sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 jährlich 70 Mio. Passagiere mit mehr als 250 Langstreckenflugzeugen zu befördern.



Betriebsfortführungskonzepte mit freiwilliger Teilnahme

33

Flugzeugfonds

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

SKY CLOUD - A380	34	SKY CLOUD III - A380	36
SKY CLOUD II - A380	35	SKY CLOUD IV - A380	37

Schiffsfonds

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

»HT-FLOTTENFONDS I«	38	MS »HANSA CENTURION«	55	MS »HS CHALLENGER«	72
»HT-FLOTTENFONDS II«	39	MS »HANSA CENTURY«	56	MS »HS COLON«	73
»HT-FLOTTENFONDS III«	40	MS »HANSA CONSTITUTION«	57	MS »HS DISCOVERER«	74
»HT-FLOTTENFONDS IV«	41	MS »HANSA KRISTIANSAND«	58	MS »HS HUMBOLDT«	75
»HT-FLOTTENFONDS V«	42	MS »HANSA LIBERTY«	59	MS »HS LIVINGSTONE«	76
»HT-TWINFONDS«	43	MS »HANSA LÜBECK«	60	MT »HS MEDEA«	77
MS »BELLA«	44	MS »HANSA NARVIK«	61	MS »HS MOZART«	78
MS »BONNY«	45	MS »HANSA NORDBURG«	62	MS »HS OCEANO«	79
MS »BRAVO«	46	MS »HANSA OLDENBURG«	63	MS »HS ONORE«	80
MS »CHAMPION«	47	MS »HANSA VICTORY«	64	MS »HS SCOTT«	81
MS »CHIEF«	48	MT »HS ALCINA«	65	MT »HS TOSCA«	82
MS »GLORY«	49	MS »HS BACH«	66	MS »MASTER«	83
MS »HANSA AALESUND«	50	MS »HS BEETHOVEN«	67	MS »MENTOR«	84
MS »HANSA AFRICA«	51	MS »HS BERLIOZ«	68	MS »MERKUR BAY«	85
MS »HANSA ARENDAL«	52	MS »HS BIZET«	69	MS »MERKUR BEACH«	86
MS »HANSA CALYPSO«	53	MS »HS CARIBE«	70	MS »PRIMUS«	87
MS »HANSA CASTELLA«	54	MT »HS CARMEN«	71		

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 31.12.2013 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

90

Schiffsverkäufe bis 31.12.2013

92

Betriebsfortführungskonzepte mit freiwilliger Teilnahme

Infolge der Auswirkungen der kritischen Entwicklung in den Schifffahrtsmärkten wurden zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes seit 2010 bei den in der unten stehenden Tabelle aufgeführten Schiffen

bzw. Schiffsfonds zusammen mit den Gesellschaftern Betriebsfortführungskonzepte mit freiwilliger Teilnahme beschlossen und erfolgreich umgesetzt.

Betriebsfortführungskonzepte

Fahrende Flotte	TEU	Altkapital in TEUR	Neu-Kapital in TEUR	Neu-Kapital in %	Einzahlung 2010	Einzahlung 2011	Einzahlung 2012	Einzahlung 2013	Einzahlung 2014
MS »HANSA AALESUND« (»HT-FF I«)	1.550	7.000	2.100	30,00%	-	-	-	-	30,00%
MS »HANSA ARENDAL«	1.550	10.400	1.768	17,00%	7,00%	10,00%	-	-	-
MS »HANSA KRISTIANSAND«	1.550	10.205	2.366	24,00%	12,00%	12,00%	-	-	-
MS »HANSA CALYPSO«	1.650	14.664	3.666	25,00%	10,00%	15,00%	-	-	-
MS »HANSA CENTURION«	1.650	14.684	3.671	25,00%	7,00%	18,00%	-	-	-
MS »HANSA OLDENBURG«	1.750	9.100	987	10,85%	-	-	10,85%	-	-
MS »CHAMPION«	2.100	16.269	1.174	7,00%	-	-	-	-	7,00%
MS »MASTER«	2.100	16.157	975	6,00%	-	-	-	-	6,00%
MS »HANSA LIBERTY«	2.500	17.231	1.248	7,00%	-	-	-	-	7,00%
MS »BELLA« (1. BFK)	2.700	14.853	4.159	28,00%	21,00%	7,00%	-	-	-
MS »BELLA« (2. BFK)	2.700	16.305	1.095	6,70%	-	-	6,70%	-	-
MS »BONNY«	2.700	14.819	3.705	25,00%	20,00%	5,00%	-	-	-
MS »BRAVO« (1. BFK)	2.700	15.390	3.848	25,00%	20,00%	5,00%	-	-	-
MS »BRAVO« (2. BFK)	2.700	18.380	1.800	9,80%	-	-	-	9,80%	-
MS »CHIEF«	2.700	15.635	4.378	28,00%	20,00%	8,00%	-	-	-
MS »HANSA CONSTITUTION« (1. BFK)	2.800	17.307	1.385	8,00%	-	-	8,00%	-	-
MS »HANSA CONSTITUTION« (2. BFK)	2.800	17.307	674	4,00%	-	-	-	-	4,00%
MS »HANSA CENTURY«	2.800	17.640	1.764	10,00%	-	-	10,00%	-	-
»HT-FLOTTENFONDS I«	-	18.030	2.524	14,00%	14,00%	-	-	-	-
»HT-FLOTTENFONDS II« (1. BFK)	-	61.000	8.540	14,00%	9,00%	5,00%	-	-	-
»HT-FLOTTENFONDS II« (2. BFK)	-	62.024	1.112	1,80%	-	-	-	-	1,80%
»HT-FLOTTENFONDS III«	-	60.680	4.860	8,00%	-	-	8,00%	-	-
Summe			57.799						
	tdw	in USD	in USD						
MT »HS MEDEA« (USD-Fonds)	113.000	24.670	3.552	14,40%	-	-	7,20%	7,20%	-

Verkaufte Schiffe	TEU	Altkapital in TEUR	Neu-Kapital in TEUR	Neu-Kapital in %	Einzahlung 2010	Einzahlung 2011	Einzahlung 2012	Einzahlung 2013	Einzahlung 2014
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	1.298	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 »MERKUR BEACH«	1.600	14.684	2.345	15,00%	10,00%	5,00%	-	-	-
MS »HANSA BRANDENBURG« ¹⁾	1.750	6.565 ²⁾	1.693	14,00%	14,00%	-	-	-	-
MS »MENTOR«	2.800	9.235 ²⁾	2.493	27,00%	20,00%	7,00%	-	-	-
MS »HS SCOTT« (»HT-FF V«) ³⁾	2.850	21.410	3.212	15,00%	-	-	15,00%	-	-
Summe			17.469						

¹⁾ Versicherungsschaden.

²⁾ Kapitalanteile bezogen auf Direktbeteiligte. Rest erfolgte durch den »HT-FLOTTENFONDS I«.

³⁾ Für die Gesellschaft wurde Insolvenzantrag gestellt.

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 Emirates ausgeliefert.

Das Flugzeug wird im Wesentlichen auf den Mittel- und Langstrecken zwischen Dubai und Europa bzw. Asien eingesetzt. Bis Ende September 2014 hatte das Flugzeug 3.216 Flüge absolviert und dabei 19.276 Flugstunden geleistet. Die durchschnittliche Flugdauer lag bisher bei sechs Stunden.

Als Reaktion auf die beim Airbus A380 in der Vergangenheit an den Flügelrippenfüßen festgestellten Haarrisse hat der Hersteller ein Reparaturverfahren entwickelt, das im Frühjahr 2013 von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) zertifiziert wurde und eine Umrüstung bestimmter in Dienst befindlicher Flugzeuge vorsieht. Am SKY CLOUD – A380 wurden die notwendigen Modifikationsarbeiten vom 24. November 2013 bis 2. Januar 2014 bei AMECO in Peking, China, durchgeführt. Alle Modifikationsmaßnahmen sind von der Airbus-Herstellergarantie gedeckt. Zudem ist Emirates ungeachtet von notwendigen Modifikationen am Flugzeug verpflichtet gewesen, die vertraglich vereinbarten Leasingraten auch weiterhin in voller Höhe zu leisten.

Der Asset Manager Doric GmbH hat das Flugzeug der Beteiligungsgesellschaft im Oktober 2013 im Rahmen eines längeren Wartungsaufenthaltes bei Emirates Engineering am Flughafen Dubai inspiziert. Neben dem C-Check wurden auch Modifikationen und eine umfangreiche Renovierung der Passagierkabine durchgeführt. Insgesamt befindet sich das Flugzeug in einem guten, seinem Alter entsprechenden Zustand.

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 2012	TEUR	13.755	13.673 ¹⁾	
Berichtsjahr 2013	TEUR	4.955	4.968	
Gesamt	TEUR	18.710	18.641	-69
	Prozent	29,00	30,75	1,75 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2013	TEUR	2.937	2.917	-20
-----------------------	-------------	--------------	--------------	------------

Jahrestilgung

2013	TUSD	8.167	8.167	0
-------------	-------------	--------------	--------------	----------

Stand Hypothek

per 31.12.2013	TUSD	99.240	99.240	0
-----------------------	-------------	---------------	---------------	----------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ²⁾

Kapitaleinsatz	EUR		-105.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		0 ³⁾
Ausschüttungen	EUR		30.750 ¹⁾
Kapitalbindung	EUR		-74.250

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 am 24. April 2009 an Emirates ausgeliefert und von der Beteiligungsgesellschaft im Dezember 2010 übernommen.

Das Flugzeug wird im Wesentlichen auf Langstrecken zwischen Dubai und Europa, Nordamerika und Australien eingesetzt. Bis Ende September 2014 hatte das Flugzeug 2.849 Flüge absolviert und dabei 23.711 Flugstunden geleistet. Die durchschnittliche Flugdauer lag bisher bei acht Stunden und zwanzig Minuten.

Als Reaktion auf die beim Airbus A380 in der Vergangenheit an den Flügelrippenfüßen festgestellten Haarrisse hat der Hersteller ein Reparaturverfahren entwickelt, das im Frühjahr 2013 von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) zertifiziert wurde und eine Umrüstung bestimmter in Dienst befindlicher Flugzeuge vorsieht. Am SKY CLOUD II – A380 wurden die notwendigen Modifikationsarbeiten vom 3. April bis 25. Mai 2014 bei Sabena Technics in Bordeaux, Frankreich, durchgeführt. Alle Modifikationsmaßnahmen sind von der Airbus-Herstellergarantie gedeckt. Zudem ist Emirates ungeachtet von notwendigen Modifikationen am Flugzeug verpflichtet gewesen, die vertraglich vereinbarten Leasingraten auch weiterhin in voller Höhe zu leisten.

Der Asset Manager Doric GmbH hat das Flugzeug der Beteiligungsgesellschaft im März 2013 im Rahmen eines längeren Wartungsaufenthaltes bei Emirates Engineering am Flughafen Dubai inspiziert. Neben dem

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 2012	TEUR	5.705	6.817 ¹⁾	
Berichtsjahr 2013	TEUR	3.510	3.531	
Gesamt	TEUR	9.215	10.348	1.133
	Prozent	33,00	33,75	0,75 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2013	TEUR	1.620	1.960	340
-----------------------	-------------	--------------	--------------	------------

Jahrestilgung

2013	TUSD	9.331	9.050	281
-------------	-------------	--------------	--------------	------------

Stand Hypothek

per 31.12.2013	TUSD	108.349	109.404	1.055
-----------------------	-------------	----------------	----------------	--------------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ²⁾

Kapitaleinsatz	EUR		-105.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		0 ³⁾
Ausschüttungen	EUR		33.750 ¹⁾
Kapitalbindung	EUR		-71.250

C-Check wurden auch Modifikationen und eine umfangreiche Renovierung der Passagierkabine durchgeführt. Insgesamt befand sich das Flugzeug in einem guten, seinem Alter entsprechenden Zustand.

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

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.

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
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 III – A380 mit der Registrierung A6-EDR wurde am 25. November 2011 an Emirates ausgeliefert.

Das Flugzeug wird im Wesentlichen auf den Mittel- und Langstrecken zwischen Dubai und Europa bzw. Asien eingesetzt. Bis Ende September 2014 hatte das Flugzeug 2.019 Flüge absolviert und dabei 12.034 Flugstunden geleistet. Die durchschnittliche Flugdauer lag bisher bei rund sechs Stunden.

Als Reaktion auf die beim Airbus A380 in der Vergangenheit an den Flügelrippenfüßen festgestellten Haarrisse hat der Hersteller ein Reparaturverfahren entwickelt, das im Frühjahr 2013 von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) zertifiziert wurde und eine Umrüstung bestimmter in Dienst befindlicher Flugzeuge vorsieht. Am SKY CLOUD III – A380 wurden die notwendigen Modifikationsarbeiten vom 7. Juni bis 18. August 2013 bei ADAT in Abu Dhabi durchgeführt. Alle Modifikationsmaßnahmen sind von der Airbus-Herstellergarantie gedeckt. Zudem ist Emirates ungeachtet von notwendigen Modifikationen am Flugzeug verpflichtet gewesen, die vertraglich vereinbarten Leasingraten auch weiterhin in voller Höhe zu leisten.

Der Asset Manager Doric GmbH hat das Flugzeug der Beteiligungsgesellschaft im November 2013 im Rahmen eines längeren Wartungsaufenthaltes bei Emirates Engineering am Flughafen Dubai inspiziert. Neben dem C-Check wurden auch Modifikationen und eine umfangreiche Renovierung der Passagierkabine durchgeführt. Insgesamt befand sich das Flugzeug in einem guten, seinem Alter entsprechenden Zustand.

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

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	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 2012	TEUR	5.287	5.682 ¹⁾	
Berichtsjahr 2013	TEUR	4.880	4.908	
Gesamt	TEUR	10.167	10.590	423
	Prozent	24,00	23,00	-1,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2013	TEUR	3.068	2.981	-87
-----------------------	-------------	--------------	--------------	------------

Jahrestilgung

2013	TUSD	11.857	12.159	302
-------------	-------------	---------------	---------------	------------

Stand Hypothek

per 31.12.2013	TUSD	120.911	120.118	793
-----------------------	-------------	----------------	----------------	------------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ²⁾

Kapitaleinsatz	EUR		-105.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		0 ³⁾
Ausschüttungen	EUR		23.000 ¹⁾
Kapitalbindung	EUR		-82.000

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 III – A380 mit der Registrierung A6-EDW wurde am 29. August 2012 an Emirates ausgeliefert.

Das Flugzeug wird im Wesentlichen auf den Mittel- und Langstrecken zwischen Dubai und Europa bzw. Asien eingesetzt. Bis Ende September 2014 hatte das Flugzeug 1.471 Flüge absolviert und dabei 9.090 Flugstunden geleistet. Die durchschnittliche Flugdauer lag bisher bei sechs Stunden und zehn Minuten.

Als Reaktion auf die beim Airbus A380 in der Vergangenheit an den Flügelrippenfüßen festgestellten Haarrisse hat der Hersteller ein Reparaturverfahren entwickelt, das im Frühjahr 2013 von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) zertifiziert wurde und eine Umrüstung bestimmter in Dienst befindlicher Flugzeuge vorsieht. Am SKY CLOUD IV – A380 wurden die notwendigen Modifikationsarbeiten vom 31. Januar bis 21. März 2014 bei den Elbe Flugzeugwerken in Dresden durchgeführt. Alle Modifikationsmaßnahmen sind von der Airbus-Herstellergarantie gedeckt. Zudem ist Emirates ungeachtet von notwendigen Modifikationen am Flugzeug verpflichtet gewesen, die vertraglich vereinbarten Leasingraten auch weiterhin in voller Höhe zu leisten.

Der Asset Manager Doric GmbH hat das Flugzeug der Beteiligungsgesellschaft im Oktober 2013 im Rahmen eines Wartungsaufenthaltes bei Emirates Engineering am Flughafen Dubai inspiziert. Insgesamt befand sich das Flugzeug in einem guten und relativ neuwertigen Zustand.

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

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

* Bedingt durch Wechselkurseffekte, die die Liquidität jedoch nicht beeinflusst haben.

Ausschüttungen

bis Ende 2012	TEUR	3.100	2.054 ¹⁾	
Berichtsjahr 2013	TEUR	4.960	4.962	
Gesamt	TEUR	8.060	7.016	-1.044
	Prozent	13,00	12,00	-1,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2013	TEUR	1.816	3.350	1.534
-----------------------	-------------	--------------	--------------	--------------

Jahrestilgung

2013	TUSD	11.630	12.069	439
-------------	-------------	---------------	---------------	------------

Stand Hypothek

per 31.12.2013	TUSD	127.790	130.004	-2.214
-----------------------	-------------	----------------	----------------	---------------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ²⁾

Kapitaleinsatz	EUR			-105.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			0 ³⁾
Ausschüttungen	EUR			12.000 ¹⁾
Kapitalbindung	EUR			-93.000

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«:	(verkauft)
Containerkapazität:	2.672 TEU
MS »HANSA BRANDENBURG«:	(verkauft)
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.

Im Jahr 2010 wurden bei den Flottenfonds-Schiffen »MENTOR« und »HANSA BRANDENBURG« Betriebsfortführungskonzepte mit freiwilliger Teilnahme von zusammen 2,49 Mio. EUR umgesetzt. Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterratenlevels benötigte das Schiff »MENTOR« zur Aufrechterhaltung der Liquidität in 2013 zusätzliches Kapital i.H.v. 4,27 Mio. EUR, das durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bzw. eine freiwillige Kapitalmaßnahme bereitgestellt werden sollte. Da die tatsächlich zur Verfügung gestellten Mittel nicht zum Weiterbetrieb des Schiffes ausreichten, erfolgte Ende Dezember 2013 der Verkauf des Schiffes. Das MS »HANSA BRANDENBURG« ist bereits im Oktober 2013 als Versicherungsschaden aus dem Flottenfonds ausgeschieden.

Hinsichtlich des wirtschaftlichen und steuerlichen Verlaufs der Ein-Schiffgesellschaften verweisen wir auf die Einzeldarstellungen.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis 2004. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. -15,22%. Nach Verkauf der HANSA BRANDENBURG verbleibt ein kumulierter Unterschiedsbetrag per 31.12.2013 in Höhe von ca. -9,15%.

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 2012	TEUR	18.039	7.890	
Berichtsjahr 2013	TEUR	2.372	-694	
Gesamt	TEUR	20.411	7.196	-13.215
	Prozent	113,20	39,96	-73,24 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2013	TEUR	0	2.994	2.994
(nach Ausschüttung + Tilgung)				

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ²⁾

ausgleichsfähige Verluste	-49,78	-50,59
zu versteuernde Gewinne	10,27	23,11

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ³⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	25.668
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-10.380
Ausschüttungen	EUR	39.912
Kapitalbindung	EUR	-47.800

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals im Falle der Teilnahme an einem Betriebsfortführungskonzept (BFK) oder der Rückzahlung von Ausschüttungen 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.

Im Jahr 2010 wurde beim »HT-FLOTTENFONDS II« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 8,54 Mio. EUR umgesetzt. Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charratenniveaus benötigte das MS »HS HUMBOLDT« zur Aufrechterhaltung der Liquidität in 2013 zusätzliches Kapital, das auf Ebene des »HT-FLOTTENFONDS II« durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereit gestellt werden sollte. Da nicht alle Gesellschafter der Rückzahlungsaufforderung nachgekommen sind und die finanzierende Bank zur weiteren Unterstützung der Gesellschaft nicht bereit war, musste für das Schiff im Februar 2014 Insolvenzantrag gestellt. Zur Liquiditätssicherung der weiteren Schiffe haben die Gesellschafter in 2014 weitere freiwillige Kapitalmaßnahmen in Höhe von 2,36 Mio. EUR beschlossen. Da die tatsächlich bereitgestellten Mittel nur den Weiterbetrieb des »HS CHALLENGER« ermöglichen, erfolgt nun der Verkauf der Schiffe »HANSA NORDBURG« sowie »HANSA AALESUND«.

Hinsichtlich des wirtschaftlichen und steuerlichen Verlaufs der Ein-Schiffgesellschaften verweisen wir auf die jeweiligen Einzeldarstellungen.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis 2004.

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 2012	TEUR	49.190	20.978	
Berichtsjahr 2013	TEUR	6.644	-6.363	
Gesamt	TEUR	55.834	14.615	-41.219
	Prozent	92,40	23,99	-68,41 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2013	TEUR	0	39	39
(nach Ausschüttung + Tilgung)				

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ²⁾			
zu versteuermde Gewinne		2,53	2,03

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ³⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	0
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-907
Ausschüttungen	EUR	23.978
Kapitalbindung	EUR	-79.929

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals im Falle der Teilnahme an einem Betriebsfortführungskonzept (BFK) oder der Rückzahlung von Ausschüttungen 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.

Im Jahr 2012 wurde beim »HT-FLOTTENFONDS III« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 4,86 Mio. EUR umgesetzt. Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterrateniveaus benötigten 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 bereitgestellt werden sollte. Die tatsächlich bereitgestellten Mittel gewährleisteten jedoch nur den Weiterbetrieb des »HS BEETHOVEN«. Aus diesem Grund haben sich die Gesellschafter für den Verkauf der »MERKUR BAY« entschieden.

Hinsichtlich des wirtschaftlichen und steuerlichen Verlaufs der drei Ein-Schiffgesellschaften verweisen wir auf die jeweiligen Einzeldarstellungen.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis 2004.

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 2012	TEUR	38.400	17.288	
Berichtsjahr 2013	TEUR	4.800	-3.762	
Gesamt	TEUR	43.200	13.526	-29.674
	Prozent	72,00	22,30	-49,70 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2013	TEUR	0	89	89
-----------------------	-------------	----------	-----------	-----------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ²⁾

zu versteuernde Gewinne		2,11	1,80	
-------------------------	--	------	------	--

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ³⁾

Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-801
Ausschüttungen	EUR			22.300
Kapitalbindung	EUR			-81.501

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals im Falle der Teilnahme an einem Betriebsfortführungskonzept (BFK) oder der Rückzahlung von Ausschüttungen 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: 2.867 TEU

MS »HS OCEANO«:

Containerkapazität: 2.867 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.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterrateniveaus benötigte der Tanker »HS ALCINA« zur Aufrechterhaltung der Liquidität in 2014 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,28 Mio. EUR, das durch die Verrechnung mit den Ausschüttungen des »HS OCEANO« bereitgestellt wurde. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

Hinsichtlich des wirtschaftlichen und steuerlichen Verlaufs der drei Ein-Schiffsgesellschaften verweisen wir auf die jeweiligen Einzeldarstellungen.

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

Ausschüttungen ¹⁾

bis Ende 2012	TEUR	23.243	10.198	
Berichtsjahr 2013	TEUR	4.207	0	
Gesamt	TEUR	27.450	10.198	-17.253
	Prozent	45,70	16,87	-28,83 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ²⁾

zu versteuernde Gewinne		1,56	1,56	
-------------------------	--	------	------	--

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ³⁾

Kapitaleinsatz	EUR		-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-691
Ausschüttungen	EUR		16.884
Kapitalbindung	EUR		-86.807

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals im Falle der Teilnahme an einem Betriebsfortführungskonzept (BFK) oder der Rückzahlung von Ausschüttungen ändern.

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«:	(verkauft)
Containerkapazität:	2.846 TEU
MT »HS ELEKTRA«:	(verkauft)
Tragfähigkeit:	106.000 tdw



Die Beteiligung des Anlegers am HT-FLOTTENFONDS V erfolgte 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.

Im Jahr 2012 wurde beim »HT-FLOTTENFONDS IV« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 3,21 Mio. EUR umgesetzt. Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterrateniveaus benötigten 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 bereitgestellt werden sollte. Im Falle der »HS SCOTT« wäre überdies eine freiwillige Kapitalmaßnahme erforderlich gewesen. Die Gesellschafter haben sich daher für den Verkauf des Schiffes entschieden. Da der geordnete Verkauf der »HS SCOTT« zunächst scheiterte, musste für die Schiffsgesellschaft im März 2014 der Insolvenzantrag gestellt werden. Der Verkauf erfolgte schließlich im September 2014. Der MT »HS ELEKTRA« wurde bereits im Mai 2013 verkauft. Hinsichtlich des wirtschaftlichen und steuerlichen Verlaufs der Ein-Schiffsgesellschaften verweisen wir auf die Einzeldarstellungen.

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

Ausschüttungen ¹⁾

bis Ende 2012	TEUR	23.933	2.740	
Berichtsjahr 2013	TEUR	4.832	-2.740	
Gesamt	TEUR	28.765	0	-28.765
	Prozent	41,70	0,00	-41,70 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ²⁾

zu versteuernde Gewinne	1,20	1,10
-------------------------	------	------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ³⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-489
Ausschüttungen	EUR	0
Kapitalbindung	EUR	-103.489

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals im Falle der Teilnahme an einem Betriebsfortführungskonzept (BFK) oder der Rückzahlung von Ausschüttungen 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.

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

Hinsichtlich des wirtschaftlichen und steuerlichen Verlaufs der beiden Ein-Schiffsgesellschaften verweisen wir auf die jeweiligen Einzeldarstellungen.

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	44.400	41.400	
Fremdkapital	TEUR	0	0	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	44.400	41.400	-3.000
Ausschüttungen ¹⁾				
bis Ende 2012	TEUR	12.432	7.038	
Berichtsjahr 2013	TEUR	3.108	-2.691	
Gesamt	TEUR	15.540	4.347	-11.193
	Prozent	35,00	10,50	-24,50 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Steuerliche Ergebnisse in % de Beteiligungssumme ²⁾

zu versteuernde Gewinne	1,11	1,17
-------------------------	------	------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ³⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-518
Ausschüttungen	EUR	10.500
Kapitalbindung	EUR	-93.018

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals im Falle der Teilnahme an einem Betriebsfortführungskonzept (BFK) oder der Rückzahlung von Ausschüttungen ändern.

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
Wertfahrlieferung:	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



Im gesamten Berichtsjahr befand sich das MS »BELLA« in zwei Chartern bei der französischen Reederei CMA CGM, die das Schiff maximal bis Januar 2015 beschäftigt und zwischen der Arabischen Halbinsel und Ostafrika einsetzt. Zwischen den Beschäftigungen fielen 15 Wartetage an, der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei.

Das MS »BELLA« ist Mitglied im C-27 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Dieser besteht derzeit aus 13 Schiffen.

In den Jahren 2010 und 2012 wurden bei der »BELLA« Betriebsfortführungskonzepte mit freiwilliger Teilnahme von ca. 5,26 Mio. EUR umgesetzt. Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterratenlevels benötigte 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 bereitgestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

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%.

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 2012	Tage	3.980	3.960 *	
Berichtsjahr 2013	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	4.335	4.325	-10

* erste Charteranlieferung um 11 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2012	TEUR	65.131	46.506	
Berichtsjahr 2013	TEUR	6.169	2.424	
Gesamt	TEUR	71.300	48.930	-22.370

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2012	TEUR	37.870	19.894	
Berichtsjahr 2013	TEUR	4.081	32	
Gesamt	TEUR	41.951	19.926	-22.025

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2012	TEUR	19.409	3.119	
Berichtsjahr 2013	TEUR	2.335	-1.479	
Gesamt	TEUR	21.744	1.640	-20.104
	Prozent	149,00	11,04	-137,96 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2013	TEUR	243	438	195
-----------------------	-------------	------------	------------	------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2013	TUSD	1.712	804	-908
-------------	-------------	--------------	------------	-------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2013	TUSD	3.847	7.015 *	-3.168
-----------------------	-------------	--------------	----------------	---------------

* inkl. Keilkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste		-58,48	-61,40	
zu versteuernde Gewinne		14,14	30,44	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR			-102.000
Steuervorteile	EUR			31.414
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-13.596
Ausschüttungen	EUR			11.000
Kapitalbindung	EUR			-73.182

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals im Falle der Teilnahme an einem Betriebsfortführungskonzept (BFK) oder der Rückzahlung von Ausschüttungen 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



Ende Januar des Berichtsjahres beendete das MS »BONNY« eine Beschäftigung bei der zur französischen CMA CGM-Gruppe gehörenden Reederei Delmas. Nach gut zweimonatiger marktbedingter Wartezeit trat das Schiff im April 2013 in einen Dienst bei der Reederei Orient Overseas Container Line (OOCL), Hongkong, die das Schiff bis Ende März 2014 zwischen Fernost und Neuseeland-Pazifik einsetzte. Nach erneuter Wartezeit absolviert das Schiff bis Dezember 2014 Dienste für die Reedereien Hanjin, Südkorea, Nippon Yusen Kaisha, Japan, und CNC, Taiwan. Im Anschluß nimmt das Schiff erneut einen Dienst bei CMA CGM auf. 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 13 Schiffen.

Im Jahr 2010 wurde bei der »BONNY« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 3,71 Mio. EUR umgesetzt. Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charteratenniveaus benötigte 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 bereitgestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

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. 10,65%.

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 2012	Tage	4.100	4.109	
Berichtsjahr 2013	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	4.455	4.474	19

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2012	TEUR	69.285	49.877	
Berichtsjahr 2013	TEUR	6.245	2.204	
Gesamt	TEUR	75.530	52.081	-23.449

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2012	TEUR	39.738	23.242	
Berichtsjahr 2013	TEUR	4.163	-87	
Gesamt	TEUR	43.901	23.155	-20.746

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2012	TEUR	19.857	9.336	
Berichtsjahr 2013	TEUR	2.371	-1.375	
Gesamt	TEUR	22.228	7.961	-14.267
	Prozent	150,00	53,72	-96,28 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2013	TEUR	131	582	451

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2013	TUSD	1.772	312	-1.460

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2013	TUSD	3.097	6.518	-3.421 *

* inkl. Keilkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
ausgleichsfähige Verluste		-48,58	-57,89
zu versteuernde Gewinne		125,43	19,61

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-102.000
Steuervorteile	EUR	29.622
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-8.941
Ausschüttungen	EUR	53.000
Kapitalbindung	EUR	-28.319

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals im Falle der Teilnahme an einem Betriebsfortführungskonzept (BFK) oder der Rückzahlung von Ausschüttungen 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 Oktober des Berichtsjahres beendete das MS »BRAVO« eine Beschäftigung bei der Reederei Pacific International Lines (PIL), Singapur. Nach gut zweimonatiger marktbedingter Wartezeit trat das Schiff im Januar 2014 in einen Dienst bei der französischen Reederei CMA CGM, die das Schiff bis maximal April 2015 beschäftigt und zwischen Fernost und Ostafrika einsetzt. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr 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 13 Schiffen.

Im Jahr 2010 wurde bei der »BRAVO« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 3,85 Mio. EUR umgesetzt. Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charteratenniveaus benötigte 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 bereitgestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

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%.

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 2012	Tage	4.146	4.089	
Berichtsjahr 2013	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	4.501	4.454	-47

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2012	TEUR	69.354	49.376	
Berichtsjahr 2013	TEUR	6.183	2.482	
Gesamt	TEUR	75.537	51.858	-23.679

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2012	TEUR	40.515	21.898	
Berichtsjahr 2013	TEUR	4.156	290	
Gesamt	TEUR	44.671	22.188	-22.483

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2012	TEUR	20.316	8.464	
Berichtsjahr 2013	TEUR	2.462	-1.843	
Gesamt	TEUR	22.778	6.621	-16.157
	Prozent	148,00	43,01	-104,98 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2013	TEUR	40	947	907
-----------------------	-------------	-----------	------------	------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2013	TUSD	1.583	1.000	-583
-------------	-------------	--------------	--------------	-------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2013	TUSD	1.974	5.446 *	-3.472
-----------------------	-------------	--------------	----------------	---------------

* inkl. Keilkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste		-47,85	-65,36	
zu versteuernde Gewinne		16,95	19,05	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuervorteile	EUR			33.443
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-8.653
Ausschüttungen	EUR			43.000
Kapitalbindung	EUR			-35.210

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals im Falle der Teilnahme an einem Betriebsfortführungskonzept (BFK) oder der Rückzahlung von Ausschüttungen 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



Bis Mitte Juni des Berichtsjahres fuhr das MS »CHAMPION« in einer Beschäftigung bei der zur taiwanesischen Evergreen-Gruppe gehörenden Reederei Greencompass Marine S.A. Das Schiff bediente Häfen in Fernost. Nach Beendigung dieses Dienstes erfolgte im Juni/Juli 2013 die Klasedocking. Im Anschluss mussten marktbedingt mehrere kurze Beschäftigungen eingegangen werden. So absolvierte das Schiff Einsätze für Korea Marine Transport Co. Ltd. (KMTC) und Heung-A, ebenfalls Korea, sowie die taiwanesischen Reedereien Chen Lie und Wan Hai Lines. Von Februar bis Mai 2014 stand das Schiff marktbedingt in Warteposition, bevor es eine Beschäftigung bei der chinesischen SITC Shipping Group antrat, die voraussichtlich im Dezember 2014 endet. Zwischen den verschiedenen Charterern entstanden rund 38 Wartetage, die Dockung verursachte ca. 30 Off-hire-Tage.

Das Schiff fährt gemeinsam mit derzeit sieben typgleichen Schiffen im C-20 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterrateniveaus 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 bereitgestellt wurde. Infolge des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charterrateniveaus benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität auch in 2014 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,17 Mio. EUR, das im Rahmen eines freiwilligen Betriebsfortführungskonzeptes bereitgestellt wurde.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2006. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die Anschlussprüfung für die Jahre 2007 und 2008 statt. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 61,84%.

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

Einsatztage

bis Prospektende 2009	Tage	4.285	4.636 *	
ab 2010	Tage	0	1.060	
Gesamt	Tage	4.285	5.696	1.411

* Werftablieferung um 68 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Prospektende 2009	TEUR	61.246	59.145	
ab 2010	TEUR	0	6.382	
Gesamt	TEUR	61.246	65.527	4.281

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Prospektende 2009	TEUR	26.817	30.573	
ab 2010	TEUR	0	-2.614	
Gesamt	TEUR	26.817	27.959	1.142

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 31.12.2013	TEUR	n.a.	-676
-----------------------	-------------	-------------	-------------

(nach Ausschüttung + Tilgung zzgl. Kontokorrentlinie)

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit Juni 2007

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-116,08	-121,25
zu versteuernde Gewinne	84,96	2,29

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	69.035
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.071
Ausschüttungen	EUR	48.000
Kapitalüberschuss	EUR	10.964

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:	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



Nach 33-tägiger marktbedingter Wartezeit zu Beginn des Berichtsjahres, fährt das MS »CHIEF« seit Anfang Februar 2013 für die französische Reederei CMA CGM. CMA beschäftigt das Schiff maximal bis April 2015 und setzt es derzeit zwischen Indien und Südafrika ein. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr im Wesentlichen störungsfrei.

Das Schiff ist Mitglied im C-27 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool. Dieser besteht derzeit aus 13 Schiffen.

Im Jahr 2010 wurde bei der »CHIEF« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 4,38 Mio. EUR umgesetzt. 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. 4,55 Mio. EUR, das durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereitgestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

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%.

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 2012	Tage	3.955	3.856	
Berichtsjahr 2013	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	4.310	4.221	-89

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2012	TEUR	65.032	46.330	
Berichtsjahr 2013	TEUR	6.156	2.555	
Gesamt	TEUR	71.188	48.885	-22.303

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2012	TEUR	37.652	18.829	
Berichtsjahr 2013	TEUR	4.073	233	
Gesamt	TEUR	41.725	19.062	-22.663

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2012	TEUR	19.222	7.505	
Berichtsjahr 2013	TEUR	2.422	-2.926	
Gesamt	TEUR	21.644	4.579	-17.065
	Prozent	143,01	29,29	-113,72 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2013	TEUR	116	752	636
-----------------------	-------------	------------	------------	------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2013	TUSD	1.717	1.834	117
-------------	-------------	--------------	--------------	------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2013	TUSD	3.859	6.841 *	-2.982
-----------------------	-------------	--------------	----------------	---------------

*inkl. Keilkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-50,94	-66,77	
zu versteuernde Gewinne	15,33	32,31	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	34.167
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-14.435
Ausschüttungen	EUR	29.000
Kapitalbindung	EUR	-54.268

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals im Falle der Teilnahme an einem Betriebsfortführungskonzept (BFK) oder der Rückzahlung von Ausschüttungen 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:	10.12.1996
Länge:	188,1 m
Breite:	30,32 m
Tiefgang:	11,5 m
Tragfähigkeit:	30.700 tdw
Containerkapazität:	2.078 TEU
Geschwindigkeit:	21 kn



Im Februar des Berichtsjahres beendete das MS »GLORY« einen knapp elfmonatigen Dienst bei der zur taiwanesischen Evergreen-Gruppe gehörenden Reederei Greencompass Marine S. A. Im Anschluss trat das Schiff in einen direkten Dienst bei Evergreen. Aktuell wird das Schiff von der Schweizer Reederei MSC beschäftigt und zwischen Australien und Neuseeland eingesetzt. Diese Charter hat eine maximale Dauer bis April 2015. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr im Wesentlichen störungsfrei.

Das Schiff fährt gemeinsam mit derzeit sieben typgleichen Schiffen im C-20 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

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 bereitgestellt wurde.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis 2005. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 76,92%.

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

Einsatztage		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2008	Tage	4.305	4.337	
ab 2009	Tage	0	1.801	
Gesamt	Tage	4.305	6.138	1.833

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2008	TEUR	59.448	60.083	
ab 2009	TEUR	0	10.425	
Gesamt	TEUR	59.448	70.508	11.060

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2008	TEUR	25.719	30.027	
ab 2009	TEUR	0	-188	
Gesamt	TEUR	25.719	29.839	4.120

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
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		Prospekt	Ist
per 31.12.2013	TEUR	n.a.	26

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Stand Schiffshypothek	
schuldenfrei seit Juni 2007	

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist
ausgleichsfähige Verluste		-114,98	-118,00
zu versteuernde Gewinne		81,27	2,20

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾		Ist
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	67.228
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.105
Ausschüttungen	EUR	61.000
Kapitalüberschuss	EUR	22.123

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

MS »HANSA AALESUND«

VOLLCONTAINERSCHIFF

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



Bis Ende August des Berichtsjahres stand das MS »HANSA AALESUND« in Diensten der japanischen Mitsui O.S.K. Line (MOL). Ab November 2013 absolvierte das Schiff verschiedene Einsätze für Global Shipping Company, USA, die französische CMA CGM und die israelische ZISS. Bis Oktober 2014 wurde das Schiff von Hamburg Süd beschäftigt und im karibischen Raum eingesetzt. Aktuell – und voraussichtlich noch bis Februar 2015 – befindet sich das Schiff in einer Charter bei der dänischen Reederei A. P. Møller/Maersk. Aufgrund eines mittlerweile beigelegten Rechtsstreits mit einem früheren Charterer kam es im Berichtsjahr zu einer Arrestierung des Schiffes von 68 Tagen. Zudem fielen rd. 15 Warte- sowie sieben Off-hire-Tage an.

Das MS »HANSA AALESUND« gehört zum »HT-FLOTTENFONDS II«. Das Schiff fährt gemeinsam mit aktuell neun typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise seit 2009 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. Infolge des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charterratenlevels benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität auch in 2014 zusätzliches Kapital. Das zu diesem Zweck beschlossene freiwillige Betriebsfortführungskonzept ist aufgrund zu geringer Teilnahme leider gescheitert, daher erfolgt nun der Verkauf des Schiffes.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2003. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die Anschlussprüfung für die Jahre bis 2007 statt.

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

Einsatztage

bis Ende 2012	Tage	3.170	3.184	
Berichtsjahr 2013	Tage	355	289	
Gesamt	Tage	3.525	3.473	-52

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2012	TEUR	31.584	28.770	
Berichtsjahr 2013	TEUR	3.819	1.289	
Gesamt	TEUR	35.403	30.059	-5.344

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2012	TEUR	13.678	13.219	
Berichtsjahr 2013	TEUR	1.947	-156	
Gesamt	TEUR	15.625	13.063	-2.562

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2012	TEUR	5.880	4.200	
Berichtsjahr 2013	TEUR	980	0	
Gesamt	TEUR	6.860	4.200	-2.660
	Prozent	98,00	60,00	-38,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2013	TEUR	153	-46	-199
-----------------------	-------------	------------	------------	-------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2013	TUSD	1.000	1.000	0
-------------	-------------	--------------	--------------	----------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2013	TUSD	4.250	2.650	1.600
-----------------------	-------------	--------------	--------------	--------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

zu versteuernde Gewinne		3,44	3,03	
-------------------------	--	------	------	--

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.

VOLLCONTAINERSCHIFF

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



In den ersten dreieinhalb Monaten des Berichtsjahres stand das MS »HANSA AFRICA« marktbedingt in Warteposition. Ende April trat das Schiff in einen Dienst bei der Schweizer Reederei MSC, die das Schiff rund um die Arabische Halbinsel einsetzte. Nach einem Lager-schaden wurde das Schiff Ende Juni 2014 zurückge-liefert und binnen gut drei Wochen repariert. Seit Ende Juli wird das Schiff von der Reederei Seacon, Singapur, beschäftigt. Diese Charter hat eine maximale Laufzeit bis Januar 2015. Im Berichtsjahr fiel lediglich ein Off-hire-Tag an.

Das MS »HANSA AFRICA« fuhr bis Ende des Jahres 2012 im C-35 Pool der HANSA TREUHAND. Mit Ver-kauf der beiden Schiffe MS »HANSA INDIA« und MS »LÜTJENBURG« wurde der Pool im Dezember 2012 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		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	Tage	4.475	4.523	
ab 2010	Tage	0	1.439	
Gesamt	Tage	4.475	5.962	1.487

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR	84.545	92.822	
ab 2010	TEUR	0	10.104	
Gesamt	TEUR	84.545	102.926	18.381

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR	40.103	58.872	
ab 2010	TEUR	0	2.361	
Gesamt	TEUR	40.103	61.233	21.130

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
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		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2013	TEUR	n.a.	878	

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Stand Schiffshypothek	
schuldenfrei seit Juni 2006	

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
ausgleichsfähige Verluste		-118,10	-131,25	
zu versteuernde Gewinne		100,53	4,54	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	74.780
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-2.142
Ausschüttungen	EUR	135.130
Kapitalüberschuss	EUR	102.768

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals im Falle der Teilnahme an einem Betriebsfortführungskonzept (BFK) oder der Rückzahlung von Ausschüttungen ändern.

¹⁾ Chartereinnahmen / Befrachtungskommission / Bereederungs-kommission = 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



Bis Ende September des Berichtsjahres stand das MS »HANSA ARENDAL« in Diensten der zur taiwanesischen Evergreen-Gruppe gehörenden Reederei Greencompass Marine S. A. und lief Häfen an der südamerikanischen Ostküste an. Ab November 2013 wurde das Schiff für ein Jahr von der amerikanischen Reederei Seaboard beschäftigt und zwischen den USA, Zentral- und Südamerika eingesetzt. Bis zum Jahresende 2014 fuhr das Schiff für den US-amerikanischen Transporteur King Ocean. Ein Grundlagerschaden an der Hauptmaschine verursachte im Berichtsjahr ca. 67 Off-hire-Tage, zwischen den Charterern kam es zudem zu rd. drei Wartetagen.

Das Schiff fährt zusammen mit aktuell neun typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Im Jahr 2010 wurde bei der »HANSA ARENDAL« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 1,77 Mio. EUR umgesetzt. Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charteratenniveaus benötigte 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 bereitgestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

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%.

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

Einsatztage		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2012	Tage	4.130	4.157	
Berichtsjahr 2013	Tage	355	298	
Gesamt	Tage	4.485	4.455	-30

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2012	TEUR	48.564	40.741	
Berichtsjahr 2013	TEUR	4.301	1.332	
Gesamt	TEUR	52.865	42.073	-10.792

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2012	TEUR	24.382	18.275	
Berichtsjahr 2013	TEUR	2.432	-740	
Gesamt	TEUR	26.814	17.535	-9.279

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2012	TEUR	12.480	4.784	
Berichtsjahr 2013	TEUR	1.456	-1.560	
Gesamt	TEUR	13.936	3.224	-10.712
	Prozent	134,00	31,00	-103,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2013	TEUR	71	105	34

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung		Prospekt	Ist	Abweichung
2013	TUSD	964	0	-964

Stand Schiffshypothek		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2013	TUSD	1.451	2.215	-764

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
ausgleichsfähige Verluste		-57,74	-67,73	
zu versteuernde Gewinne		2,09	28,62	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR		-100.000	
Steuervorteile	EUR		34.656	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-12.833	
Ausschüttungen	EUR		31.000	
Kapitalbindung	EUR		-47.177	

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals im Falle der Teilnahme an einem Betriebsfortführungskonzept (BFK) oder der Rückzahlung von Ausschüttungen 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:	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



Mitte Juni des Berichtsjahres beendete das MS »HANSA CALYPSO« eine Beschäftigung bei der koreanischen Reederei STX Panocean. Von Juli 2013 bis März 2014 stand das Schiff in Diensten des Feederoperator Seacon, Singapur. Seit April 2014 wird das Schiff von der ebenfalls in Singapur beheimateten Reederei Far Shipping Line zwischen Bangladesch und Sri Lanka eingesetzt. Diese Beschäftigung hat eine maximale Dauer bis Mai 2015. Zwischen den Charterern kam es im Berichtsjahr zu rd. 17 Wartetagen. Aufgrund von Kranreparaturen entstanden zudem ca. neun Off-hire-Tage.

Die »HANSA CALYPSO« fährt zusammen mit aktuell neun typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Im Jahr 2010 wurde bei der »HANSA CALYPSO« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 3,67 Mio. EUR umgesetzt. 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. 3,4 Mio. EUR, das durch die Rückzahlung der restlichen Ausschüttungen bereitgestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2007. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 37%.

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

Einsatztage		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	Tage	4.600	4.648	
Berichtsjahr 2012	Tage	0	719	
Gesamt	Tage	4.600	5.367	767

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	TEUR	55.341	46.626	
Berichtsjahr 2012	TEUR	0	2.764	
Gesamt	TEUR	55.341	49.390	-5.951

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	TEUR	27.060	19.602	
Berichtsjahr 2012	TEUR	0	-1.321	
Gesamt	TEUR	27.060	18.281	-8.779

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	TEUR	11.326	1.760	
Berichtsjahr 2012	TEUR	0	-1.760	
Gesamt	TEUR	11.326	0	-11.326
	Prozent	78,00	0,00	-78,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2013	TEUR	n.a.	-399	

(nach Ausschüttung + Tilgung zzgl. Kontokorrentlinie)

Jahrestilgung		Prospekt	Ist	Abweichung
2013	TUSD	0	1.000	1.000

Stand Schiffshypothek		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2013	TUSD	0	1.525	-1.525

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
ausgleichsfähige Verluste		-119,16	-120,34	
zu versteuernde Gewinne		88,64	13,72	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR		-105.000	
Steuervorteile	EUR		67.290	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-6.484	
Ausschüttungen	EUR		0	
Kapitalbindung	EUR		-44.194	

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals im Falle der Teilnahme an einem Betriebsfortführungskonzept (BFK) oder der Rückzahlung von Ausschüttungen 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



Im Juli des Berichtsjahres beendete das MS »HANSA CASTELLA« eine Beschäftigung bei Orient Overseas Container Line (OOCL), Hong Kong. Für OOCL verkehrte das Schiff auf Rundreisen von Bangladesch über Malaysia nach Singapur. Im Anschluss erfolgte die Klasedockung des Schiffes. Von Ende August 2013 bis Anfang Juni 2014 stand das Schiff in Diensten der arabischen Reederei Orient Express Lines (OEL). Nach einer marktbedingten Wartezeit folgte ein ca. vierwöchiger Einsatz bei dem Feederoperator Seacon, Singapur, der das Schiff zwischen Bangladesch und Singapur einsetzte. Seit Juli 2014 wird das Schiff erneut von OEL beschäftigt. Diese Charter hat ein maximale Dauer bis Juli 2015. Aufgrund der Klasedockung sowie Kranreparaturen entstanden im Berichtsjahr rd. 43 Off-hire-Tage. Zwischen den Charter kam es zudem zu knapp sieben Wartetagen.

Die »HANSA CASTELLA« fährt zusammen mit aktuell neun typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charteratenniveaus benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität in 2012 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,51 Mio. EUR, das durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereitgestellt wurde bzw. werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2003. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die steuerliche Anschlussprüfung für die Jahre bis 2007 statt. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 65%.

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

Einsatztage

bis Prospektende 2010	Tage	4.410	4.443	
ab 2011	Tage	0	1.032	
Gesamt	Tage	4.410	5.475	1.065

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Prospektende 2010	TEUR	57.893	47.651	
ab 2011	TEUR	0	4.042	
Gesamt	TEUR	57.893	51.693	-6.200

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Prospektende 2010	TEUR	29.556	22.215	
ab 2011	TEUR	0	-2.279	
Gesamt	TEUR	29.556	19.936	-9.620

Ausschüttungen ³⁾

bis Prospektende 2010	TEUR	12.627	4.820	
ab 2011	TEUR	0	-1.506	
Gesamt	TEUR	12.627	3.314	-9.313
	Prozent	84,00	22,00	-62,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2013	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 31.12.2013 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:	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 April des Berichtsjahres beendete das MS »HANSA CENTURION« eine Charter bei der im Intra-Asien-Verkehr operierenden Reederei Heung-A. Im Anschluss trat das Schiff eine bis Januar dauernde Beschäftigung bei Orient Express Line (OEL), Singapur, an. Seit März 2014 steht das Schiff in Diensten der ebenfalls in Singapur beheimateten Reederei Far Shipping Line, die das Schiff bis maximal März 2015 beschäftigt und zwischen Bangladesch und Sri Lanka einsetzt. Vor Antritt dieser Charter erfolgte die Klassendockung. Durch Reparaturarbeiten an der Hauptmaschine entstanden im Berichtsjahr ca. 18 Off-hire-Tage. Die Chartererwechsel verursachten zudem rd. 16 Wartetage.

Die »HANSA CENTURION« fährt zusammen mit aktuell neun typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Im Jahr 2010 wurde bei der »HANSA CENTURION« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 3,67 Mio. EUR umgesetzt. Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charteratenniveaus benötigte 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 bereitgestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

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%.

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	
ab 2012	Tage	0	707	
Gesamt	Tage	4.678	5.402	724

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	TEUR	56.321	47.726	
ab 2012	TEUR	0	2.527	
Gesamt	TEUR	56.321	50.253	-6.068

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	TEUR	27.700	19.651	
ab 2012	TEUR	0	-1.346	
Gesamt	TEUR	27.700	18.305	-9.395

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	TEUR	11.782	1.909	
ab 2012	TEUR	0	-1.909	
Gesamt	TEUR	11.782	0	-11.782
	Prozent	81,00	0,00	-81,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2013	TEUR	n.a.	-183	

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung		Prospekt	Ist	Abweichung
2013	TUSD	0	800	800

Stand Schiffshypothek		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2013	TUSD	0	1.563	-1.563

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
ausgleichsfähige Verluste		-119,69	-122,82	
zu versteuernde Gewinne		-1,91	16,11	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR		-105.000	
Steuervorteile	EUR		68.678	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-7.697	
Ausschüttungen	EUR		0	
Kapitalbindung	EUR		-44.019	

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals im Falle der Teilnahme an einem Betriebsfortführungskonzept (BFK) oder der Rückzahlung von Ausschüttungen 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



Bis Februar des Berichtsjahres war das MS »HANSA CENTURY« für die Reederei Hapag-Lloyd im Einsatz. Seit Anfang März 2013 steht das Schiff in Diensten der Schweizer Reederei MSC und bedient das Fahrtgebiet Australien – Neuseeland. Die Beschäftigung hat eine maximale Dauer bis April 2015. Vor Charterantritt befand sich das Schiff marktbedingt gut zwei Wochen in Warteposition. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr im Wesentlichen 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.

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. Infolge des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charratenniveaus benötigte die Gesellschaft auch in 2014 zur Aufrechterhaltung der Liquidität zusätzliches Kapital. Das zu diesem Zweck beschlossene freiwillige Betriebsfortführungskonzept ist aufgrund zu geringer Teilnahme leider gescheitert, daher erfolgt nun der Verkauf des Schiffes.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 80,9%.

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	1.302	
Gesamt	Tage	4.455	5.784	1.329

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Prospektende 2009	TEUR	68.303	71.574	
ab 2010	TEUR	0	7.800	
Gesamt	TEUR	68.303	79.374	11.071

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Prospektende 2009	TEUR	36.332	42.633	
ab 2010	TEUR	0	-2.170	
Gesamt	TEUR	36.332	40.463	4.131

Ausschüttungen ³⁾

bis Prospektende 2009	TEUR	18.156	17.993	
ab 2010	TEUR	0	1.058	
Gesamt	TEUR	18.156	19.051	895
	Prozent	106,00	108,00	2,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2013	TEUR	n.a.	-1.160
-----------------------	-------------	-------------	---------------

(nach Ausschüttung + Tilgung zzgl. Kontokorrentlinie)

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit April 2005

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-104,78	-100,77
zu versteuernde Gewinne	112,83	2,39

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	57.164
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-976
Ausschüttungen	EUR	108.000
Kapitalüberschuss	EUR	59.188

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals im Falle der Teilnahme an einem Betriebsfortführungskonzept (BFK) oder der Rückzahlung von Ausschüttungen 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:	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



Seit Anfang März 2013 steht das MS »HANSA CONSTITUTION« in Diensten der Schweizer Reederei MSC, die das Schiff bis maximal April 2015 im Fahrtgebiet China-Japan einsetzt. Vor Antritt der Charter befand sich das Schiff marktbedingt 64 Tage in Warteposition. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Gemeinsam mit dem Schwesterschiff »HANSA CENTURY« fährt das Schiff im C-28 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

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. Infolge des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charratenniveaus benötigt die Gesellschaft auch in 2014 zur Aufrechterhaltung der Liquidität zusätzliches Kapital i.H.v. 0,67 Mio. EUR, das im Rahmen eines freiwilligen Betriebsfortführungskonzeptes bereitgestellt wurde.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 71,11%.

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 2010	Tage	4.720	4.800	
ab 2011	Tage	0	927	
Gesamt	Tage	4.720	5.727	1.007

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2010	TEUR	69.864	75.517	
ab 2011	TEUR	0	5.011	
Gesamt	TEUR	69.864	80.528	10.664

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2010	TEUR	36.666	43.988	
ab 2011	TEUR	0	-2.578	
Gesamt	TEUR	36.666	41.410	4.744

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2010	TEUR	17.885	19.644	
ab 2011	TEUR	0	-1.385	
Gesamt	TEUR	17.885	18.259	374
	Prozent	106,00	105,03	-0,97 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität		Prospekt	Ist
per 31.12.2013	TEUR	n.a.	-954

(nach Ausschüttung + Tilgung zzgl. Kontokorrentlinie)

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	2,53

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	55.801
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.155
Ausschüttungen	EUR	105.033
Kapitalüberschuss	EUR	54.679

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals im Falle der Teilnahme an einem Betriebsfortführungskonzept (BFK) oder der Rückzahlung von Ausschüttungen 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



Im gesamten Berichtsjahr befand sich das MS »HANSA KRISTIANSAND« in Diensten der amerikanischen Reederei Seaboard Marine, die das Schiff bis Oktober 2014 beschäftigte und im Fahrtgebiet Mittelamerika-USA einsetzte. Seit der Rücklieferung befindet sich das Schiff in Warteposition. Aufgrund von Kranproblemen fielen im Berichtsjahr gut zwei Off-hire-Tage an.

Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise insbesondere der Jahre 2009 und 2010 haben die Gesellschafter in 2010 zur Sicherstellung des Schiffsbetriebes ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme beschlossen. Dabei wurde zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) i.H.v. insgesamt ca. 2,37 Mio. EUR zur Verfügung gestellt. Infolge des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charterrateniveaus benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität auch in 2014 zusätzliches Kapital. Das zu diesem Zweck beschlossene freiwillige Betriebsfortführungskonzept ist aufgrund zu geringer Teilnahme leider gescheitert, daher erfolgt nun der Verkauf des Schiffes.

Das Schiff fährt zusammen mit aktuell neun typgleichen Schiffen 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. -14,31%.

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 2012	Tage	3.910	3.960	
Berichtsjahr 2013	Tage	355	363	
Gesamt	Tage	4.265	4.323	58

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2012	TEUR	47.420	38.247	
Berichtsjahr 2013	TEUR	4.441	1.753	
Gesamt	TEUR	51.861	40.000	-11.861

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2012	TEUR	24.412	17.270	
Berichtsjahr 2013	TEUR	2.527	154	
Gesamt	TEUR	26.939	17.424	-9.515

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2012	TEUR	12.656	7.552	
Berichtsjahr 2013	TEUR	1.429	0	
Gesamt	TEUR	14.085	7.552	-6.533
	Prozent	138,00	74,00	-64,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2013	TEUR	94	120	26
(nach Ausschüttung + Tilgung)				

Jahrestilgung				
2013	TUSD	972	0	-972

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2013	TUSD	3.156	5.100	-1.944

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
ausgleichsfähige Verluste		-55,44	-52,29
zu versteuernde Gewinne		15,96	24,14

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾			
Kapitaleinsatz	EUR		-103.000
Steuervorteile	EUR		26.755
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-10.881
Ausschüttungen	EUR		74.000
Kapitalbindung	EUR		-13.126

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals im Falle der Teilnahme an einem Betriebsfortführungskonzept (BFK) oder der Rückzahlung von Ausschüttungen 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
Werftablieferung:	16.11.2000
Länge:	207,4 m
Breite:	29,8 m
Tiefgang:	11,4 m
Tragfähigkeit:	33.900 tdw
Containerkapazität:	2.466 TEU
Geschwindigkeit:	22,3 kn



Bis Anfang September des Berichtsjahres fuhr das MS »HANSA LIBERTY« in einer seit November 2010 bestehenden und mehrfach verlängerten Charter bei der dänischen Reederei A.P. Møller-Maersk, die das Schiff zwischen dem Persischen Golf, dem Golf von Oman und der afrikanischen Ostküste einsetzte. Im direkten Anschluss wurde eine Charter mit der französischen Reederei CMA CGM geschlossen, die noch eine maximale Dauer bis Januar 2015 hat. Vor Antritt der aktuellen Charter entstanden im Berichtsjahr rd. 19 Warte-tage. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei.

Infolge des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charterraten-niveaus benötigt die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität in 2014 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,25 Mio. EUR, das im Rahmen eines freiwilligen Betriebsfortführungskonzeptes bereitgestellt wurde.

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 13 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 2012	Tage	4.290	4.379	
Berichtsjahr 2013	Tage	0	365	
Gesamt	Tage	4.290	4.744	454

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2012	TEUR	60.732	55.082	
Berichtsjahr 2013	TEUR	0	1.533	
Gesamt	TEUR	60.732	56.615	-4.117

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2012	TEUR	32.052	29.655	
Berichtsjahr 2013	TEUR	0	-476	
Gesamt	TEUR	32.052	29.179	-2.873

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2012	TEUR	15.427	10.006	
Berichtsjahr 2013	TEUR	0	0	
Gesamt	TEUR	15.427	10.006	-5.421
	Prozent	92,00	58,00	-34,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2013	TEUR	n.a.	-87	0

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Stand Schiffshypothek	
schuldenfrei seit September 2010	

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
ausgleichsfähige Verluste		-105,00	-92,37
zu versteuernde Gewinne		85,16	5,80

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	49.791
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-2.851
Ausschüttungen	EUR	57.900
Kapitalbindung	EUR	-160

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
Wertfahrlieferung:	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



Von Anfang 2007 war das Kühlschiff MS »HANSA LÜBECK« Mitglied im Seatrade Reefer Pool der belgischen Seatrade Group N.V. 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 im Betriebsjahr störungsfrei.

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

Die Gesellschafter haben im Juli 2013 den Verkauf des Schiffes beschlossen. Ende Januar 2014 erfolgte die Übergabe an den Käufer.

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 2002	Tage	4.655	4.684	
ab 2003	Tage	0	3.563	
Gesamt	Tage	4.655	8.247	3.592

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2002	TEUR	61.723	48.125	
ab 2003	TEUR	0	36.571	
Gesamt	TEUR	61.723	84.696	22.973

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2002	TEUR	34.382	23.939	
ab 2003	TEUR	0	11.996	
Gesamt	TEUR	34.382	35.935	1.553

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2002	TEUR	13.547	4.801	
ab 2003	TEUR	0	9.259	
Gesamt	TEUR	13.547	14.060	513
	Prozent	69,00	70,00	1,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2013	TEUR	n.a.	401	

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Stand Schiffshypothek		Prospekt	Ist	Abweichung
schuldenfrei seit Mai 2001				

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
ausgleichsfähige Verluste		-141,58	-135,00	
zu versteuernde Gewinne		76,22	7,42	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR		-105.000	
Steuervorteile	EUR		72.149	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-3.526	
Ausschüttungen	EUR		69.972	
Kapitalüberschuss	EUR		33.595	

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



Das MS »HANSA NARVIK« befand sich bis August des Berichtsjahres in einer mehrfach verlängerten Beschäftigung bei der zur französischen CMA CGM-Gruppe gehörenden Reederei Delmas. Im Anschluss trat das Schiff eine direkte Charter bei CMA CGM an. Im Rahmen dieses, noch bis maximal April 2015 andauernden, Dienstes wird das Schiff im Mittelmeerraum eingesetzt. Im September/Oktober 2013 erfolgte die Klassedockung des Schiffes. Dadurch entstanden rd. 28 Ballast- bzw. Off-hire-Tage.

Die »HANSA NARVIK« fährt zusammen mit aktuell neun typgleichen Schiffen im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

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

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2007 statt. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 43%.

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

Einsatztage		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	Tage	4.357	4.340	
ab 2012	Tage	0	1.072	
Gesamt	Tage	4.357	5.412	1.055

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	TEUR	50.763	45.445	
ab 2012	TEUR	0	4.206	
Gesamt	TEUR	50.763	49.651	-1.111

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	TEUR	25.210	21.008	
ab 2012	TEUR	0	-1.753	
Gesamt	TEUR	25.210	19.255	-5.955

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	TEUR	10.995	5.891	
ab 2012	TEUR	0	-1.963	
Gesamt	TEUR	10.995	3.928	-7.067
	Prozent	84,00	30,00	-54,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2013	TEUR	n.a.	-165	0

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung		Prospekt	Ist	Abweichung
2013	TUSD	0	-388	-388

Stand Schiffshypothek		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2013	TUSD	0	3.000 *	3.000

* inkl. Dockdarlehen

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
ausgleichsfähige Verluste		-116,00	-117,04	
zu versteuernde Gewinne		100,08	23,67	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR		-105.000	
Steuervorteile	EUR		65.417	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-11.945	
Ausschüttungen	EUR		30.003	
Kapitalbindung	EUR		-21.525	

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

MS »HANSA NORDBURG«

VOLLCONTAINERSCHIFF

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



Bis Juni des Berichtsjahres befand sich das MS »HANSA NORDBURG« in einer Charter bei Neptune Orient Lines (NOL), Singapur. Im Anschluss folgten Beschäftigungen bei dem arabischen Feederdienst Simatech Marine S.A., bei Carpenters Shipping, Malaysia, sowie Bengal Tiger Line, Singapur, für die das Schiff im Fahrtgebiet Singapur-Neuguinea im Einsatz war. Bis voraussichtlich November 2014 steht das Schiff in Diensten von Korea Maritime Transport. Im Berichtsjahr fielen zwischen den Charterern rd. 17 Wartetage an. Reparaturen am Hilfskessel verursachten zudem 13 Off-hire-Tage.

Das MS »HANSA NORDBURG« gehört zum »HT-FLOTTENFONDS II«. Das Schiff fährt gemeinsam mit derzeit 26 typgleichen Schiffen im C-17 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

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.

Infolge des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charterrateniveaus benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität auch in 2014 zusätzliches Kapital. Das zu diesem Zweck beschlossene freiwillige Betriebsfortführungskonzept ist aufgrund zu geringer Teilnahme leider gescheitert, daher erfolgt nun der Verkauf des Schiffes.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2007.

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 2012	Tage	3.170	3.148 *	
Berichtsjahr 2013	Tage	350	352	
Gesamt	Tage	3.520	3.500	-20

*Übernahme 25.02.2004

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2012	TEUR	34.267	29.507	
Berichtsjahr 2013	TEUR	4.065	1.453	
Gesamt	TEUR	38.332	30.960	-7.372

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2012	TEUR	15.559	12.851	
Berichtsjahr 2013	TEUR	1.577	-301	
Gesamt	TEUR	17.136	12.550	-4.586

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2012	TEUR	6.290	5.695	
Berichtsjahr 2013	TEUR	1.020	0	
Gesamt	TEUR	7.310	5.695	-1.615
	Prozent	86,00	67,00	-19,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2013	TEUR	64	-32	-96
-----------------------	-------------	-----------	------------	------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2013	TUSD	1.143	0	-1.143
-------------	-------------	--------------	----------	---------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2013	TUSD	4.857	6.900	-2.043
-----------------------	-------------	--------------	--------------	---------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

zu versteuernde Gewinne		2,83	3,08	
-------------------------	--	------	------	--

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.

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

Von Mitte Januar des Berichtsjahres bis August 2014 befand sich das MS »HANSA OLDENBURG« in mehreren Chartern bei der dänischen Reederei A.P. Møller/Maersk und bediente Häfen an der Nordwestküste Afrikas. Im April/Mai 2013 erfolgte die Dockung des Schiffes. Aktuell steht das Schiff in Diensten der französischen Reederei CMA CGM, die das Schiff voraussichtlich bis Februar 2015 beschäftigt. Aufgrund der Klasedockung und eines Schadens an der Rudermaschine entstanden rd. 71 Off-hire-Tage. Die Wartetage, die zwischen den Chartern anfielen, beliefen sich auf knapp 25.

Das Schiff fährt gemeinsam mit derzeit 26 typgleichen Schiffen im C-17 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

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 sollte zusätzliches Kapital (Vorzugskapital) i.H.v. insgesamt ca. 1,46 Mio. EUR bereitgestellt werden. Da dieser Betrag durch die Einzahlungen der Gesellschafter nicht vollständig erreicht wurde, erfolgt gemäß den Bedingungen des Betriebsfortführungskonzeptes der Rest durch die Rückforderung erhaltener Ausschüttungen.

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.

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 2012	Tage	3.215	3.251	
Berichtsjahr 2013	Tage	355	394	
Gesamt	Tage	3.570	3.645	75

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2012	TEUR	34.738	30.440	
Berichtsjahr 2013	TEUR	4.123	1.243	
Gesamt	TEUR	38.861	31.683	-7.178

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2012	TEUR	15.417	16.384	
Berichtsjahr 2013	TEUR	2.136	-666	
Gesamt	TEUR	17.553	15.718	-1.835

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2012	TEUR	6.480	4.428	
Berichtsjahr 2013	TEUR	990	-1.288	
Gesamt	TEUR	7.470	3.140	-4.330
	Prozent	83,00	39,00	-44,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2013	TEUR	270	317	47

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2013	TUSD	1.143	0	-1.143

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2013	TUSD	4.857	3.956	901

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
ausgleichsfähige Verluste		-34,84	-20,60
zu versteuernde Gewinne		2,20	11,65

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 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 im Falle der Teilnahme an einem Betriebsfortführungskonzept (BFK) oder der Rückzahlung von Ausschüttungen 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
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 zur französischen CMA CGM-Gruppe gehörenden Reederei Delmas und wurde im Liniendienst zwischen Südostasien und West-/Zentralafrika eingesetzt. Die Beschäftigung endete im Januar 2014. Im Anschluss trat das Schiff einen Dienst bei der dänischen Reederei A. P. Møller/Maersk an und wird seit Mai 2014 von CMA CGM beschäftigt. Im Berichtsjahr fielen lediglich knapp zwei Off-hire-Tage an.

Im Juli 2014 haben sich die Gesellschafter für den Verkauf des Schiffes entschieden.

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 2012	Tage	4.335	4.428	
Berichtsjahr 2013	Tage	0	363	
Gesamt	Tage	4.335	4.791	456

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2012	TEUR	61.032	55.335	
Berichtsjahr 2013	TEUR	0	1.535	
Gesamt	TEUR	61.032	56.870	-4.162

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2012	TEUR	31.777	28.584	
Berichtsjahr 2013	TEUR	0	-472	
Gesamt	TEUR	31.777	28.112	-3.665

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2012	TEUR	14.925	10.023	
Berichtsjahr 2013	TEUR	0	0	
Gesamt	TEUR	14.925	10.023	-4.902
	Prozent	89,00	58,00	-31,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2013	TEUR	n.a.	-1.066
-----------------------	-------------	-------------	---------------

(nach Ausschüttung + Tilung zzgl. Kontokorrentlinie)

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit September 2010

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste		-105,00	-89,00
zu versteuernde Gewinne		83,08	4,15

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	48.041
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-2.005
Ausschüttungen	EUR	58.000
Kapitalbindung	EUR	-964

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. Aufgrund diverser Reparaturen fielen im Berichtsjahr rd. 14 Off-hire-Tage an. Die nächste Klasedocking ist für 2015 geplant.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charteratenniveaus benötigte der Tanker »HS ALCINA« zur Aufrechterhaltung der Liquidität in 2014 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,28 Mio. EUR, das durch die Verrechnung mit den Ausschüttungen des »HS OCEANO« bereitgestellt wurde. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

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 2012	Tage	2.345	2.361	
Berichtsjahr 2013	Tage	350	351	
Gesamt	Tage	2.695	2.712	17

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2012	TEUR	58.372	51.758	
Berichtsjahr 2013	TEUR	8.679	3.095	
Gesamt	TEUR	67.051	54.853	-12.198

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2012	TEUR	32.745	28.006	
Berichtsjahr 2013	TEUR	4.219	-353	
Gesamt	TEUR	36.964	27.653	-9.311

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2012	TEUR	11.868	4.161	
Berichtsjahr 2013	TEUR	1.932	0	
Gesamt	TEUR	13.800	4.161	-9.639
	Prozent	50,00	15,00	-35,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2013	TEUR	2.137	950	-1.187

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2013	TUSD	3.309	827	-2.482

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2013	TUSD	23.184	22.988	196

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		1,95	1,94

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.

MS »HS BACH«

VOLLCONTAINERSCHIFF

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



Seit der Übernahme durch die Gesellschaft im September 2008 fährt das MS »HS BACH« in einer Charter bei der französischen Reederei CMA CGM, die mehrfach verlängert wurde und derzeit bis maximal Februar 2015 geschlossen ist. Seit Ende 2011 wird das Schiff im Liniendienst zwischen der nordamerikanischen Ostküste, Mexiko 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. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei.

Das MS »HS BACH« gehört zum »HT-TWIN-FONDS«. Das Schiff wird gemeinsam mit drei Schwesterschiffen im C-35 STX-Chartereinnahmepool eingesetzt und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

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

Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher noch nicht stattgefunden.

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	22.200	20.700	
Fremdkapital	TEUR	23.448	23.448	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	45.648	44.148	-1.500

Einsatztage

bis Ende 2012	Tage	1.557	1.552 *	
Berichtsjahr 2013	Tage	360	365	
Gesamt	Tage	1.917	1.917	0

* Übernahme um 28 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2012	TEUR	25.358	24.053	
Berichtsjahr 2013	TEUR	5.932	1.587	
Gesamt	TEUR	31.290	25.640	-5.650

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2012	TEUR	13.747	12.670	
Berichtsjahr 2013	TEUR	3.416	-827	
Gesamt	TEUR	17.163	11.843	-5.320

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2012	TEUR	6.216	3.519	
Berichtsjahr 2013	TEUR	1.554	-1.242	
Gesamt	TEUR	7.770	2.277	-5.493
	Prozent	35,00	11,00	-24,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2013	TEUR	1.126	863	-263
(nach Ausschüttung + Tilgung)				

Jahrestilgung

2013	TUSD	2.429	0	-2.429
------	------	-------	---	--------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2013	TUSD	21.856	21.839	17
----------------	------	--------	--------	----

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

zu versteuernde Gewinne		1,11	1,17	
-------------------------	--	------	------	--

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.

VOLLCONTAINERSCHIFF

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



Nachdem sich das MS »HS BEETHOVEN« bis April des Berichtsjahres marktbedingt in Warteposition befand, absolvierte das Schiff von April bis September 2013 mehrwöchige Charteren bei Hapag-Lloyd und der zur Grimaldi-Gruppe gehörende Atlantic Container Line. Im Anschluss wurde das Schiff für ca. vier Wochen vom neu gebauten Tiefsee-Containerhafen "London Gateway Port" im Themsedelta zur Simulation von Lade- und Löscharbeiten beschäftigt. Im Februar/ März 2014 erfolgte binnen zehn Tagen die Klassedockung. Von März bis November 2014 absolvierte das Schiff Einsätze für Hamburg Süd und die chinesische COSCO Container Lines. Aktuell steht das Schiff in Diensten von CMA CGM, die es maximal bis August 2015 beschäftigt. Im Berichtsjahr fielen 140 Warte- und aufgrund eines Kesselschaden rd. 38 Off-hire-Tage an.

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.

Im Jahr 2012 wurde bei der »HS BEETHOVEN« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 1,76 Mio. EUR umgesetzt. Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charteratenniveaus 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 bereitgestellt werden soll. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher noch nicht stattgefunden.

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	21.750	22.000	
Fremdkapital	TEUR	27.083	27.083	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	48.833	49.083	250

Einsatztage				
bis Ende 2012	Tage	2.835	2.667 *	
Berichtsjahr 2013	Tage	355	327	
Gesamt	Tage	3.190	2.994	-196

* Werftablieferung um 22 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2012	TEUR	54.804	40.729	
Berichtsjahr 2013	TEUR	6.884	1.506	
Gesamt	TEUR	61.688	42.235	-19.453

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2012	TEUR	29.692	16.795	
Berichtsjahr 2013	TEUR	3.881	-948	
Gesamt	TEUR	33.573	15.847	-17.726

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2012	TEUR	14.353	4.565	
Berichtsjahr 2013	TEUR	1.794	-4.521	
Gesamt	TEUR	16.147	44	-16.103
	Prozent	74,20	0,20	-74,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2013	TEUR	162	2.194	2.032

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2013	TUSD	2.322	0	-2.322

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2013	TUSD	11.602	14.520	-2.918

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		2,21	2,16

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.

MS »HS BERLIOZ«

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	STX Shipbuilding Co. Ltd., Südkorea
Wertföblieferung:	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 März des Berichtsjahres fuhr das MS »HS BERLIOZ« in einer Beschäftigung bei Hapag-Lloyd. Von März bis Juni 2013 stand das Schiff in Diensten von Hamburg Süd und trat im Anschluss eine Charter bei der französischen Reederei CMA CGM an, die noch eine maximale Laufzeit bis Februar 2015 hat. Zwischen den Charterern kam es zu rd. zwei Wartetagen. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Das MS »HS BERLIOZ« gehört zum »HT-FLOT-TENFONDS V«. Das Schiff fährt gemeinsam mit drei Schwesterschiffen im C-35 STX-Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

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

Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher noch nicht stattgefunden.

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	20.670	20.721	
Fremdkapital	TEUR	25.481	25.481	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	46.151	46.202	51

Einsatztage				
bis Ende 2012	Tage	1.742	1.737 *	
Berichtsjahr 2013	Tage	360	365	
Gesamt	Tage	2.102	2.102	0

* Übernahme um 14 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2012	TEUR	30.085	26.536	
Berichtsjahr 2013	TEUR	6.144	1.593	
Gesamt	TEUR	36.229	28.129	-8.100

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2012	TEUR	15.773	13.586	
Berichtsjahr 2013	TEUR	3.399	-1.026	
Gesamt	TEUR	19.172	12.560	-6.612

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2012	TEUR	7.235	1.447	
Berichtsjahr 2013	TEUR	1.447	-1.447	
Gesamt	TEUR	8.682	0	-8.682
	Prozent	42,00	0,00	-42,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2013	TEUR	621	309	-312

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2013	TUSD	2.457	0	-2.457

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2013	TUSD	20.886	23.348	-2.462

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		1,31	1,30

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.

VOLLCONTAINERSCHIFF

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



Im gesamten Berichtsjahr fuhr das MS »HS BIZET« in einer seit Dezember 2012 bestehenden und mehrfach verlängerten Charter bei der französischen Reederei CMA CGM und wurde im pazifischen Dienst zwischen Australien, Neuseeland und der Westküste der USA eingesetzt. Die aktuelle Charter hat noch ein maximale Laufzeit bis Juni 2015. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Das MS »HS BIZET« gehört zum »HT-TWIN-FONDS«. Das Schiff wird gemeinsam mit drei Schwesterschiffen im C-35 STX-Charterpool eingesetzt und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charteratenniveaus benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität in 2013 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,45 Mio. EUR, das durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereitgestellt werden sollte. Bisher sind noch nicht alle Gesellschafter der Rückzahlungsaufforderung nachgekommen. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden.

Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher noch nicht stattgefunden.

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	22.200	20.700	
Fremdkapital	TEUR	23.448	23.448	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	45.648	44.148	-1.500

Einsatztage				
bis Ende 2012	Tage	1.557	1.539 *	
Berichtsjahr 2013	Tage	360	365	
Gesamt	Tage	1.917	1.904	-13

* Übernahme um 28 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2012	TEUR	25.358	23.924	
Berichtsjahr 2013	TEUR	5.932	1.596	
Gesamt	TEUR	31.290	25.520	-5.770

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2012	TEUR	13.749	11.779	
Berichtsjahr 2013	TEUR	3.416	-1.247	
Gesamt	TEUR	17.165	10.532	-6.633

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2012	TEUR	6.216	3.519	
Berichtsjahr 2013	TEUR	1.554	-1.449	
Gesamt	TEUR	7.770	2.070	-5.700
	Prozent	35,00	10,00	-25,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2013	TEUR	1.126	987	-139

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2013	TUSD	2.428	0	-2.428

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2013	TUSD	21.856	21.856	0

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu steuernde Gewinne		1,10	1,17

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.

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



Im Mai des Berichtsjahres beendete das MS »HS CARIBE« eine insgesamt sieben Jahre bestehende Beschäftigung bei der dänischen Reederei A. P. Møller/Maersk. Nach gut zweiwöchiger Wartezeit lieferte das Schiff in eine bis Juni 2014 dauernde Charter bei United Arab Shipping Company an. Von Juli bis Oktober 2014 wurde das Schiff Wan Hai Lines, Taiwan, beschäftigt und steht aktuell in Diensten der französischen Reederei CMA CGM beschäftigt. Diese Charter hat eine maximale Dauer bis Januar 2015.

Im Berichtsjahr fielen ca. 16 Warte- und Ballasttage an. Ansonsten verlief der Schiffsbetrieb störungsfrei.

Das MS »HS CARIBE« gehört zum »HT-FLOTTENFONDS 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 2012	Tage	3.810	3.876	
Berichtsjahr 2013	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	4.165	4.241	76

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2012	TEUR	93.309	89.229	
Berichtsjahr 2013	TEUR	9.231	1.885	
Gesamt	TEUR	102.540	91.114	-11.426

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2012	TEUR	53.529	62.215	
Berichtsjahr 2013	TEUR	6.024	-178	
Gesamt	TEUR	59.553	62.037	2.484

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2012	TEUR	28.177	26.322	
Berichtsjahr 2013	TEUR	3.654	0	
Gesamt	TEUR	31.831	26.322	-5.509
	Prozent	122,00	100,00	-22,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2013	TEUR	117	402	285
-----------------------	-------------	------------	------------	------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2013	TUSD	2.159	540	-1.619
-------------	-------------	--------------	------------	---------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2013	TUSD	5.393	1.860	3.533
-----------------------	-------------	--------------	--------------	--------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-46,75	-39,07
zu versteuernde Gewinne	11,42	30,83

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	19.993
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-13.932
Ausschüttungen	EUR	100.000
Kapitalüberschuss	EUR	3.061

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

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

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

AFRAMAX-ROHÖLTRANKER

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



Seit August 2011 fährt der Aframaxtanker »HS CARMEN« im Sigma-Pool, der von der Heidmar Inc. in Norwalk, USA, betrieben wird und derzeit 40 Aframaxtanker verschiedener Reedereien umfasst. Die Mitgliedschaft ist auf unbestimmte Zeit geschlossen. Im Rahmen der Poolmitgliedschaft ist der Tanker weltweit im Einsatz. Im August/September 2013 erfolgte die planmäßige Klasedocking des Tankers. Daraus resultierten gut 31 Off-hire-Tage.

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

Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher noch nicht stattgefunden.

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	18.500	19.000	
Fremdkapital	TEUR	25.385	25.385	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	43.885	44.385	500

Einsatztage		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2012	Tage	2.270	2.292 *	
Berichtsjahr 2013	Tage	350	334	
Gesamt	Tage	2.620	2.626	6

* Übernahme um 7 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2012	TEUR	40.107	36.153	
Berichtsjahr 2013	TEUR	6.184	2.519	
Gesamt	TEUR	46.291	38.672	-7.619

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2012	TEUR	21.324	17.150	
Berichtsjahr 2013	TEUR	2.754	-1.288	
Gesamt	TEUR	24.078	15.862	-8.216

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Ende 2012	TEUR	9.250	5.700	
Berichtsjahr 2013	TEUR	1.480	-3.420	
Gesamt	TEUR	10.730	2.280	-8.450
	Prozent	58,00	12,00	-46,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2013	TEUR	689	618	-71

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung		Prospekt	Ist	Abweichung
2013	TUSD	2.360	1.550	-810

Stand Schiffshypothek		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2013	TUSD	16.484	17.070	-586

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
zu versteuernde Gewinne		2,34	2,28	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-1.012
Ausschüttungen	EUR			12.000
Kapitalbindung	EUR			-92.012

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

MS »HS CHALLENGER«

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Stocznia, Gdynia (Gdynia Shipyard), Polen
Wertablieferung:	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 Diensten der Reederei Pacific International Line (PIL), Singapur. Die Beschäftigung endete im Februar 2014. Im Anschluss erfolgte die zweite Klasedockung. Bis zur Anlieferung an den aktuellen Charterer CMA CGM befand sich das Schiff knapp drei Wochen in Warteposition. Die französische Reederei beschäftigt das Schiff noch maximal bis Januar 2015 und setzt es im Fahrtgebiet zwischen Südostasien, Südasien und Ostafrika ein. Im Berichtsjahr entstanden 16 Off-hire-Tage.

Das MS »HS CHALLENGER« gehört zum »HT-FLOTTENFONDS II«. Das Schiff fährt zusammen mit dem Schwesterschiff MS »HS DISCOVERER« sowie derzeit elf weiteren Schiffen im C-27 Chartereinnahmepool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

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.

Infolge des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charterrateniveaus benötigte die Gesellschaft auch in 2014 zur Aufrechterhaltung der Liquidität zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,11 Mio. EUR, das im Rahmen eines freiwilligen Betriebsfortführungskonzeptes bereitgestellt wurde.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004.

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	14.000	14.150	
Fremdkapital	TEUR	20.909	20.909	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	34.909	35.059	150

Einsatztage

bis Ende 2012	Tage	3.175	3.129 *	
Berichtsjahr 2013	Tage	360	349	
Gesamt	Tage	3.535	3.478	-57

* Übernahme um 72 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2012	TEUR	47.548	37.495	
Berichtsjahr 2013	TEUR	5.007	1.374	
Gesamt	TEUR	52.555	38.869	-13.686

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2012	TEUR	26.190	18.945	
Berichtsjahr 2013	TEUR	2.823	-898	
Gesamt	TEUR	29.013	18.047	-10.966

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2012	TEUR	12.460	7.500	
Berichtsjahr 2013	TEUR	1.400	0	
Gesamt	TEUR	13.860	7.500	-6.360
	Prozent	99,00	53,00	-46,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2013	TEUR	821	426	-395
-----------------------	-------------	------------	------------	-------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2013	TUSD	1.643	70	-1.573
-------------	-------------	--------------	-----------	---------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2013	TUSD	6.977	7.010	-33
-----------------------	-------------	--------------	--------------	------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

zu versteuernde Gewinne	2,14	2,07
-------------------------	------	------

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.

VOLLCONTAINERSCHIFF

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



Bis Ende Januar des Berichtsjahres fuhr das MS »HS COLON« in einer für fünf Jahre geschlossenen und um zwei Jahre verlängerten Charter bei der dänischen Reederei A. P. Møller-Maersk. Nach marktbedingter Wartezeit war das Schiff von Anfang Mai bis Mitte Juni 2013 erneut für Maersk im Einsatz. Anschließend absolvierte das Schiff einen ca. dreimonatigen Dienst bei der französischen Reederei CMA CGM. Ende November 2013 nahm das Schiff eine Beschäftigung bei Hamburg Süd auf. Im Rahmen des bis maximal Juni 2015 dauernden Dienstes verkehrt das Schiff zwischen Kanada, der US-Westküste und Südamerika. Im Berichtsjahr entstanden marktbedingt rd. 205 Aufliegetage. Der Schiffsbetrieb verlief 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 2012	Tage	3.925	3.986	
Berichtsjahr 2013	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	4.280	4.351	71

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2012	TEUR	95.454	91.602	
Berichtsjahr 2013	TEUR	9.256	1.391	
Gesamt	TEUR	104.710	92.993	-11.717

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2012	TEUR	56.012	61.885	
Berichtsjahr 2013	TEUR	6.163	-475	
Gesamt	TEUR	62.175	61.410	-765

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2012	TEUR	29.832	26.095	
Berichtsjahr 2013	TEUR	3.696	0	
Gesamt	TEUR	33.528	26.095	-7.433
	Prozent	127,00	98,80	-28,20 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2013	TEUR	302	334	32

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2013	TUSD	2.159	0	-2.159

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2013	TUSD	4.852	2.720	2.132

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
ausgleichsfähige Verluste		-50,53	-43,21
zu versteuernde Gewinne		12,25	31,10

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾			
Kapitaleinsatz	EUR		-103.000
Steuervorteile	EUR		22.109
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-14.154
Ausschüttungen	EUR		98.845
Kapitalüberschuss	EUR		3.800

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

MS »HS DISCOVERER«

VOLLCONTAINERSCHIFF

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



Im gesamten Berichtsjahr fuhr das MS »HS DISCOVERER« in einer Charter bei der zur französischen CMA CGM-Gruppe gehörenden Reederei Delmas, die das Schiff bis maximal Dezember 2014 beschäftigt und auf der Fahrtroute Nordwestafrika – Westafrika einsetzt. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr nahezu störungsfrei.

Das MS »HS DISCOVERER« gehört zum »HT-FLOTTENFONDS II«. Das Schiff fährt zusammen mit dem Schwesterschiff MS »HS CHALLENGER« sowie derzeit elf weiteren Schiffen im C-27 Chartereinnahmepool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

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.

Dieser besteht derzeit aus 13 Schiffen. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004.

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	14.000	14.150	
Fremdkapital	TEUR	20.909	20.909	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	34.909	35.059	150

Einsatztage

bis Ende 2012	Tage	3.175	3.102	
Berichtsjahr 2013	Tage	360	349	
Gesamt	Tage	3.535	3.451	-84

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2012	TEUR	47.548	38.562	
Berichtsjahr 2013	TEUR	5.007	1.569	
Gesamt	TEUR	52.555	40.131	-12.424

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2012	TEUR	26.190	20.027	
Berichtsjahr 2013	TEUR	2.823	-508	
Gesamt	TEUR	29.013	19.519	-9.494

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2012	TEUR	12.460	7.217	
Berichtsjahr 2013	TEUR	1.400	0	
Gesamt	TEUR	13.860	7.217	-6.643
	Prozent	99,00	51,00	-48,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2013	TEUR	821	1.157	336
-----------------------	-------------	------------	--------------	------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2013	TUSD	1.643	0	-1.643
-------------	-------------	--------------	----------	---------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2013	TUSD	6.977	6.190	787
-----------------------	-------------	--------------	--------------	------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

zu versteuernde Gewinne		2,14	2,12	
-------------------------	--	------	------	--

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.

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:	4.992 TEU
Geschwindigkeit:	24,4 kn



Das MS »HS HUMBOLDT« befand sich bis September des Berichtsjahres in einer Beschäftigung bei der französischen Reederei CMA CGM. Das Schiff wurde zwischen Asien, Mittelamerika und Russland eingesetzt. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charteratenniveaus benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität in 2013 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 5,59 Mio. EUR, das durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereitgestellt werden sollte. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden. Da die Rückzahlung nicht vollständig erfolgte, musste im Februar 2014 der Insolvenzantrag gestellt werden.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004.

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	18.000	18.300	
Fremdkapital	TEUR	30.273	30.273	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	48.273	48.573	300

Einsatztage				
bis Ende 2012	Tage	2.930	2.947 *	
Berichtsjahr 2013	Tage	350	366	
Gesamt	Tage	3.280	3.313	33

* Werftablieferung um 39 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2012	TEUR	52.091	36.474	
Berichtsjahr 2013	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 2012	TEUR	11.160	5.673	
Berichtsjahr 2013	TEUR	1.980	0	
Gesamt	TEUR	13.140	5.673	-7.467
	Prozent	73,00	31,00	-42,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2013	TEUR	405	332	-73

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2013	TUSD	2.378	-2.620	-4.998

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2013	TUSD	14.276	20.760 *	-6.484

* inkl. Betriebsmittelkredit

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

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.

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:	4.992 TEU
Geschwindigkeit:	24,4 kn



Von Ende März bis Oktober des Berichtsjahres fuhr das MS »HS LIVINGSTONE« in einer Charter bei der Schweizer Reederei MSC und bediente das Fahrtgebiet Nordeuropa – US-Ostküste. Zuvor befand sich das Schiff marktbedingt in Warteposition. Im Berichtsjahr fielen vier Off-hire-Tage an.

Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charterrateniveaus benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität in 2013 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 6,29 Mio. EUR, das durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereitgestellt werden sollte. Die Gesellschafter hatten sich zuvor gegen den Verkauf des Schiffes entschieden. Da die Rückzahlung nicht vollständig erfolgte, musste im Februar 2014 der Insolvenzantrag eingereicht werden. Mittlerweile wurde das Schiff verkauft und im Oktober an den Käufer übergeben.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004.

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	18.000	18.500	
Fremdkapital	TEUR	30.273	30.273	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	48.273	48.773	500

Einsatztage				
bis Ende 2012	Tage	2.680	2.645 *	
Berichtsjahr 2013	Tage	355	361	
Gesamt	Tage	3.035	3.006	-29

* Werftablieferung um 76 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2012	TEUR	54.215	37.444	
Berichtsjahr 2013	TEUR	7.612	2.095	
Gesamt	TEUR	61.827	39.539	-22.288

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2012	TEUR	27.865	16.919	
Berichtsjahr 2013	TEUR	4.395	-712	
Gesamt	TEUR	32.260	16.207	-16.053

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2012	TEUR	12.240	6.290	
Berichtsjahr 2013	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				
2013	TUSD	2.378	-2.715	-5.093

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2013	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 31.12.2013 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
Werftablieferung:	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-Pool, der von der Heidmar Inc. in Norwalk, USA, betrieben wird und derzeit 40 Aframaxtanker verschiedener Reedereien umfasst. Die Poolmitgliedschaft ist auf unbestimmte Zeit geschlossen. Im Berichtsjahr wurde das Schiff weltweit eingesetzt. Die planmäßige zweite Klasedockung sowie ein Ausfall der Hauptmaschine verursachten im Berichtsjahr rund 36 Off-hire-Tage.

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.

Infolge des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charterrateniveaus benötigt die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität auch in 2014 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,52 Mio. EUR, das im Rahmen eines freiwilligen Betriebsfortführungskonzeptes bereitgestellt wurde.

Eine steuerliche Betriebsprüfung hat noch nicht stattgefunden.

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 2012	Tage	2.340	2.321 *	
Berichtsjahr 2013	Tage	350	329	
Gesamt	Tage	2.690	2.650	-40

* Übernahme um 19 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2012	TUSD	53.748	48.546	
Berichtsjahr 2013	TUSD	8.039	3.666	
Gesamt	TUSD	61.787	52.212	-9.575

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2012	TUSD	28.779	20.569	
Berichtsjahr 2013	TUSD	3.613	-2.048	
Gesamt	TUSD	32.392	18.521	-13.871

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2012	TUSD	12.584	7.896	
Berichtsjahr 2013	TUSD	1.936	0	
Gesamt	TUSD	14.520	7.896	-6.624
	Prozent	60,00	32,00	-28,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2013	TUSD	989	-430	-1.419

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2013	TUSD	2.360	0	-2.360

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2013	TUSD	15.890	18.840	-2.950

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		2,40	2,09

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾			
Kapitaleinsatz	TUSD		-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	TUSD		-925
Ausschüttungen	TUSD		32.000
Kapitalbindung	TUSD		-71.925

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

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 März des Berichtsjahres fuhr das MS »HS MOZART« in einem Dienst bei der Schweizer Reederei MSC. Im Anschluss erfolgte die planmäßige Klassedockung. Ab Ende April 2013 war das Schiff für ca. fünf Wochen für Hanjin, Südkorea, tätig. Von Juni bis Dezember 2013 wurde das Schiff von der chinesischen Reederei Yang Ming Marine Transport Corp. beschäftigt. Seit Februar 2014 steht das Schiff in Diensten von Seacon, Singapur, die das Schiff maximal bis Dezember 2014 beschäftigt und zwischen Fernost und Indien einsetzt. Zwischen den Charterern kam es zu beschäftigungsfreien Zeiten, so entfielen auf das Berichtsjahr insgesamt ca. 76 Aufliegetage. Die Dockung des Schiffes und ein Defekt am Lenkgetriebe verursachten rd. 13 Off-hire-Tage.

Gemeinsam mit drei Schwesterschiffen fährt das Schiff im C-44 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

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

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004.

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	21.000	21.600	
Fremdkapital	TEUR	26.000	26.000	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	47.000	47.600	600

Einsatztage				
bis Ende 2012	Tage	2.875	2.939	
Berichtsjahr 2013	Tage	355	352	
Gesamt	Tage	3.230	3.291	61

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2012	TEUR	52.456	43.284	
Berichtsjahr 2013	TEUR	6.599	1.532	
Gesamt	TEUR	59.055	44.816	-14.239

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2012	TEUR	28.450	18.770	
Berichtsjahr 2013	TEUR	3.829	-1.592	
Gesamt	TEUR	32.279	17.178	-15.101

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2012	TEUR	13.650	6.048	
Berichtsjahr 2013	TEUR	1.890	-4.320	
Gesamt	TEUR	15.540	1.728	-13.812
	Prozent	74,00	8,00	-66,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2013	TEUR	240	860	620
(nach Ausschüttung + Tilgung)				

Jahrestilgung				
2013	TUSD	2.321	3.120	799

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2013	TUSD	11.609	13.820 *	-2.211

* inkl. Betriebsmittelkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		2,32	2,25

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾			
Kapitaleinsatz	EUR		-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-999
Ausschüttungen	EUR		8.000
Kapitalbindung	EUR		-95.999

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
Wertfahrlieferung:	04.07.2006
Übernahme:	25.06.2007
Länge:	212,8 m
Breite:	32,24 m
Tiefgang:	10 m
Tragfähigkeit:	38.250 tdw
Containerkapazität:	2.867 TEU
Geschwindigkeit:	23 kn



Das zum »HT-FLOTTENFONDS IV« gehörende MS »HS OCEANO« beendete im Mai 2014 eine seit seiner Ablieferung im Juni 2007 bestehenden Charter bei der zur taiwanesischen Evergreen-Gruppe gehörenden Linienreederei Italia Marittima S.p.A. Das Schiff verkehrte zwischen Fernost und Südost-Asien. Nach einer zweiwöchigen Wartezeit lieferte das Schiff in eine Charter bei der Reederei Pacific International Lines (PIL), Singapur, die das Schiff maximal bis März 2015 beschäftigt. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Seit Mai 2014 fährt das Schiff gemeinsam mit dem Schwesterschiff »HS ONORE« im C-28 STX Charter-einnahmepool der HANSA-TREUHAND-Gruppe.

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 2012	Tage	1.975	2.009	
Berichtsjahr 2013	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	2.330	2.374	44

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2012	TEUR	32.401	29.823	
Berichtsjahr 2013	TEUR	5.824	6.710	
Gesamt	TEUR	38.225	36.533	-1.692

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2012	TEUR	15.922	15.051	
Berichtsjahr 2013	TEUR	3.076	4.162	
Gesamt	TEUR	18.998	19.213	215

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2012	TEUR	5.688	3.593	
Berichtsjahr 2013	TEUR	1.138	0	
Gesamt	TEUR	6.826	3.593	-3.233
	Prozent	42,00	22,00	-20,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2013	TEUR	765	3.319	2.554
(nach Ausschüttung + Tilgung)				

Jahrestilgung				
2013	TUSD	2.358	2.356	-2

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2013	TUSD	18.264	15.860	2.404

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾				
zu steuernde Gewinne		1,24	1,24	

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.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	STX Shipbuilding Co. Ltd., Südkorea
Werftablieferung:	04.05.2006
Übernahme:	25.06.2007
Länge:	212,8 m
Breite:	32,24 m
Tiefgang:	10 m
Tragfähigkeit:	38.250 tdw
Containerkapazität:	2.867 TEU
Geschwindigkeit:	23 kn



Das zum »HT-FLOTTENFONDS IV« gehörende MS »HS ONORE« beendete im März 2014 eine seit seiner Ablieferung im Juni 2007 bestehende Charter bei der zur taiwanesischen Evergreen-Gruppe gehörenden Liniereederei Italia Marittima S.p.A. Nach ca. siebenwöchiger marktbedingter Wartezeit trat das Schiff in eine Beschäftigung bei Seacon, Singapur, die das Schiff im Asienverkehr zwischen Tianjin und Pusan beschäftigte. Seit September 2014 – und voraussichtlich bis Dezember 2014 – steht das Schiff in Diensten der japanischen Mitsui O.S.K. Lines. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Seit Mai 2014 fährt das Schiff gemeinsam mit dem Schwesterschiff »HS OCEANO« im C-28 STX Chartereinnahmepool der HANSA-TREUHAND-Gruppe.

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 2012	Tage	1.975	2.004	
Berichtsjahr 2013	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	2.330	2.369	39

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2012	TEUR	32.402	29.683	
Berichtsjahr 2013	TEUR	5.824	6.747	
Gesamt	TEUR	38.226	36.430	-1.796

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2012	TEUR	15.923	14.482	
Berichtsjahr 2013	TEUR	3.076	4.521	
Gesamt	TEUR	18.999	19.003	4

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2012	TEUR	5.688	2.438	
Berichtsjahr 2013	TEUR	1.138	0	
Gesamt	TEUR	6.826	2.438	-4.388
	Prozent	42,00	15,00	-27,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2012	TEUR	765	3.246	2.481
(nach Ausschüttung + Tilgung)				

Jahrestilgung				
2013	TUSD	2.358	2.356	-2

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2013	TUSD	18.264	14.514	3.750

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		1,24	1,24

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.

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:	2.867 TEU
Geschwindigkeit:	23 kn



Bis Juni des Berichtsjahres war das zum »HT-FLOT-TENFONDS V« gehörende MS »HS SCOTT« bei der zur taiwanesischen Evergreen-Gruppe gehörenden Linienreederei Italia Marittima S.p.A. beschäftigt und bediente den Mittelmeerraum. Im Anschluss trat das Schiff in eine Charter bei der Schweizer Reederei MSC, die im Juli 2014 endete. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Im Jahr 2012 wurde bei der »HS SCOTT« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 3,21 Mio. EUR umgesetzt. 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. 0,66 Mio. EUR, das durch die Rückzahlung von Ausschüttungen hätte bereitgestellt werden müssen. Überdies wäre eine freiwillige Kapitalmaßnahme erforderlich gewesen. Die Gesellschafter haben sich daher für den Verkauf der Schiffe entschieden. Da der geordnete Verkauf im Falle des »HS SCOTT« zunächst scheiterte, musste für die Schiffsgesellschaft im März 2014 der Insolvenzantrag gestellt werden. Der Verkauf erfolgte schließlich im September 2014.

Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher noch nicht stattgefunden.

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 2012	Tage	1.742	1.768 *	
Berichtsjahr 2013	Tage	360	365	
Gesamt	Tage	2.102	2.133	31

* Übernahme am 29.02.2008

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2012	TEUR	25.417	10.412	
Berichtsjahr 2013	TEUR	5.353	1.574	
Gesamt	TEUR	30.770	11.986	-18.784

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2012	TEUR	13.287	-1.598	
Berichtsjahr 2013	TEUR	2.996	-1.041	
Gesamt	TEUR	16.283	-2.639	-18.922

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2012	TEUR	7.262	0	
Berichtsjahr 2013	TEUR	1.495	0	
Gesamt	TEUR	8.757	0	-8.757
	Prozent	41,00	0,00	-41,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2013	TEUR	49	234	185

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2013	TUSD	1.850	0	-1.850

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2013	TUSD	15.728	21.020 *	-5.292

*zzgl. internes Darlehen i.H.v. 4,12 Mio. EUR

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		0,84	0,85

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.

AFRAMAX-ROHÖLTANKER

Bauwerft:	Samsung Heavy Industries, Südkorea
Wertfablieferung:	27.10.2004
Länge:	250 m
Breite:	43,8 m
Tiefgang:	13,6 m
Tragfähigkeit:	115.000 tdw
Geschwindigkeit:	15 kn



Bis September 2013 war der zum »HT-FLOTTEN-FONDS III« gehörende MT »HS TOSCA« Mitglied im Aframax International Pool der US-amerikanischen Overseas Shipholding Group Inc. (OSG), New York. Im Anschluss wechselte der Tanker in den Sigma-Pool, der von der Heidmar Inc. in Norwalk, USA, betrieben wird und derzeit 40 Aframaxtanker verschiedener Reedereien umfasst. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei. Die nächste Klassedocking 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 2012	Tage	2.912	2.959	
Berichtsjahr 2013	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	3.267	3.324	57

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2012	TEUR	56.349	58.230	
Berichtsjahr 2013	TEUR	6.795	2.703	
Gesamt	TEUR	63.144	60.933	-2.211

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2012	TEUR	30.768	36.699	
Berichtsjahr 2013	TEUR	3.883	104	
Gesamt	TEUR	34.651	36.803	2.152

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2012	TEUR	14.976	11.376	
Berichtsjahr 2013	TEUR	1.872	3.081	
Gesamt	TEUR	16.848	14.457	-2.391
	Prozent	72,00	61,00	-11,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2013	TEUR	853	777	-76
-----------------------	-------------	------------	------------	------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2013	TUSD	2.357	1.178	-1.179
-------------	-------------	--------------	--------------	---------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2013	TUSD	12.378	10.426	1.952
-----------------------	-------------	---------------	---------------	--------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

zu versteuernde Gewinne	2,30	2,30	
-------------------------	------	------	--

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.019
Ausschüttungen	EUR	61.000
Kapitalbindung	EUR	-43.019

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



Im Berichtsjahr fuhr das MS »MASTER« in zwei Chartern bei der Schweizer Reederei MSC. Die aktuelle MSC-Beschäftigung bei hat eine maximale Dauer bis Juli 2015. Das Schiff wird im Asienverkehr zwischen Singapur, Vietnam und Hongkong eingesetzt. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei. Zwischen den Chartern fielen 34 Wartetage an.

Das Schiff fährt zusammen mit derzeit sieben weiteren Schiffen im C-20 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise seit 2009 haben die Gesellschafter zur Sicherstellung des Betriebes in 2012 Kapital i.H.v. ca. 2,59 Mio. EUR durch die Rückzahlung von Ausschüttungen zur Verfügung gestellt. Infolge des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charteratenniveaus benötigt die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität auch in 2014 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 0,98 Mio. EUR, das im Rahmen eines freiwilligen Betriebsfortführungskonzeptes bereitgestellt wurde.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2008. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 68,79%.

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	1.432	
Gesamt	Tage	4.360	5.796	1.436

* Werftablieferung um 70 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR	60.269	59.941	
ab 2010	TEUR	0	6.726	
Gesamt	TEUR	60.269	66.667	6.398

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR	26.259	30.619	
ab 2010	TEUR	0	-2.395	
Gesamt	TEUR	26.259	28.224	1.965

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.	-332

(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	3,50

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	73.413
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.399
Ausschüttungen	EUR	48.000
Kapitalüberschuss	EUR	15.014

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:	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



Bis Dezember des Berichtsjahres fuhr das MS »MENTOR« in einer Charter bei Pacific International Lines (PIL), Singapur.

Im Jahr 2010 wurde bei der »MENTOR« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 4,2 Mio. EUR umgesetzt. Aufgrund des anhaltend schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterratenlevels 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 bereitgestellt werden sollte. Da diese Kapitalmaßnahme nicht realisiert werden konnte, wurde das Schiff verkauft und im Februar 2014 an den Käufer übergeben.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 5,05%.

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 2012	Tage	3.635	3.603 *	
Berichtsjahr 2013	Tage	355	362	
Gesamt	Tage	3.990	3.965	-25

* Werftablieferung um 76 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2012	TEUR	58.776	37.352	
Berichtsjahr 2013	TEUR	6.145	1.905	
Gesamt	TEUR	64.921	39.257	-25.664

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2012	TEUR	32.921	14.095	
Berichtsjahr 2013	TEUR	3.961	-460	
Gesamt	TEUR	36.882	13.635	-23.247

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2012	TEUR	16.157	1.710	
Berichtsjahr 2013	TEUR	2.175	-1.710	
Gesamt	TEUR	18.332	0	-18.332
	Prozent	118,00	0,00	-118,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2013	TEUR	168	1.088	920
-----------------------	-------------	------------	--------------	------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2013	TUSD	1.688	296 *	-1.392
-------------	-------------	--------------	--------------	---------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2013	TUSD	5.066	9.356 *	-4.290
-----------------------	-------------	--------------	----------------	---------------

* inkl. Keilkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-54,41	-61,85
zu versteuernde Gewinne	10,59	22,53

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	31.645
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-10.114
Ausschüttungen	EUR	0
Kapitalbindung	EUR	-81.469

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals im Falle der Teilnahme an einem Betriebsfortführungskonzept (BFK) oder der Rückzahlung von Ausschüttungen 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:	2.764 TEU
Geschwindigkeit:	23 kn



Im Juni des Berichtsjahres beendete das MS »MERKUR BAY« einen Dienst bei Nile Dutch Africa Line. Nach kurzer Wartezeit trat das Schiff eine Beschäftigung bei der französischen Reederei Marfret an, die im Mai 2014 endete und das Schiff zwischen Europa und Australien verkehren ließ. Im Anschluss war das Schiff bis September 2014 für die dänische Reederei A. P. Møller/Maersk im Einsatz. Seit Oktober – und maximal bis April 2015 – steht das Schiff in Diensten der französischen Reederei CMA CGM. Insgesamt fielen im Berichtsjahr ca. acht Wartetage an. Reparaturen an der Hauptmaschine verursachten rd. drei Off-hire-Tage.

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 13 Schiffen.

Im Jahr 2012 wurde bei der »MERKUR BAY« ein Betriebsfortführungskonzept mit freiwilliger Teilnahme von ca. 1,33 Mio. EUR umgesetzt. Infolge des anhaltend schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charteratenniveaus benötigte die Gesellschaft zur Aufrechterhaltung der Liquidität auch in 2014 zusätzliches Kapital, das durch die Rückzahlung von Ausschüttungen bereitgestellt werden soll. Die weiterhin wirtschaftlich schwierige Situation machte es erforderlich, dass im Herbst 2014 ein Verkaufsbeschluss mit den Gesellschaftern gefasst wurde.

Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher nicht stattgefunden.

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	16.400	16.600	
Fremdkapital	TEUR	19.792	19.792	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	36.192	36.392	200

Einsatztage				
bis Ende 2012	Tage	2.851	2.887	
Berichtsjahr 2013	Tage	355	362	
Gesamt	Tage	3.206	3.249	43

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2012	TEUR	41.625	31.401	
Berichtsjahr 2013	TEUR	4.927	1.664	
Gesamt	TEUR	46.552	33.065	-13.487

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2012	TEUR	22.552	12.140	
Berichtsjahr 2013	TEUR	2.699	-334	
Gesamt	TEUR	25.251	11.806	-13.445

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2012	TEUR	10.496	5.312	
Berichtsjahr 2013	TEUR	1.312	-1.954	
Gesamt	TEUR	11.808	3.358	-8.450
	Prozent	64,00	32,00	-32,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2013	TEUR	886	-90	-976

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2013	TUSD	1.697	212	-1.485

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2013	TUSD	8.484	10.606	-2.122

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		1,46	1,46

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.

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Szczecin, Polen
Wertablieferung:	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 September des Berichtsjahres befand sich das MS »MERKUR BEACH« in Diensten der Reederei Compania Chilena de Navegacion Interocanica S.A. (CCNI) und wurde im Fahrtgebiet Mittelmeer-Mittel-/Südamerika eingesetzt. Anschließend fuhr das Schiff bis März 2014 für Hapag-Lloyd. Im April folgte eine kurze Charter bei der auf intraeuropäische Transporte spezialisierten, dänischen Reederei Seago Line. Im Berichtsjahr fielen gut vier Off-hire-Tage an. Im Februar 2014 erlitt das Schiff einen Schwerwetterschaden, aus dem der Gesellschaft trotz Versicherungszahlungen erhebliche Kosten entstanden, die angesichts fehlender Reserven und des aktuellen Charterrateniveaus nicht gedeckt werden konnten. Zur Abwendung einer Insolvenz musste das Schiff im Juni 2014 verkauft werden.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2002. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 106,74%.

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	1.780	
Gesamt	Tage	4.645	6.395	1.750

* Wertablieferung um 49 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Prospektende 2008	TEUR	58.184	47.882	
ab 2009	TEUR	0	7.415	
Gesamt	TEUR	58.184	55.297	-2.887

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Prospektende 2008	TEUR	27.732	18.797	
ab 2009	TEUR	0	-991	
Gesamt	TEUR	27.732	17.806	-9.926

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 31.12.2013	TEUR	n.a.	-298
-----------------------	-------------	-------------	-------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit Februar 2008

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-120,31	-132,29
zu versteuernde Gewinne	99,64	0,83

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-117.500 **
Steuervorteile	EUR	70.827
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-376
Ausschüttungen	EUR	25.250
Kapitalbindung	EUR	-21.799

Im Einzelfall kann sich die Höhe des gebundenen Kapitals im Falle der Teilnahme an einem Betriebsfortführungskonzept (BFK) oder der Rückzahlung von Ausschüttungen ändern.

** mit Kapitalerhöhung i.H.v. 12,5%

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 gesamten Berichtsjahr fuhr das MS »PRIMUS« in einer Beschäftigung bei der zur französischen CMA CGM-Gruppe gehörenden Reederei Delmas. Im Rahmen der Charter, die eine Laufzeit bis Dezember 2014 hat, wird das Schiff an der Westküste Afrikas eingesetzt. Der Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Das MS »PRIMUS« fährt gemeinsam mit derzeit sieben typgleichen Schiffen im C-20 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

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 bereitgestellt wurde.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2008. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 77,42%.

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

Einsatztage		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2008	Tage	4.290	4.178 *	
ab 2009	Tage	0	1.773	
Gesamt	Tage	4.290	5.951	1.661

* Werftablieferung um 121 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2008	TEUR	59.205	58.660	
ab 2009	TEUR	0	9.787	
Gesamt	TEUR	59.205	68.447	9.242

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2008	TEUR	25.641	29.025	
ab 2009	TEUR	0	-410	
Gesamt	TEUR	25.641	28.615	2.974

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
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		Prospekt	Ist
per 31.12.2013	TEUR	n.a.	299

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Stand Schiffshypothek
schuldenfrei seit August 2007

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist
ausgleichsfähige Verluste		-115,49	-131,24
zu versteuernde Gewinne		81,69	3,66

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2013 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	74.776
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.455
Ausschüttungen	EUR	53.000
Kapitalüberschuss	EUR	21.321

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

Wirtschaftliche Entwicklung EUR-Schiffsfonds (mit Prospekt-Daten)

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	484.657	486.103	
Fremdkapital	TEUR	666.041	666.041	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	1.150.699	1.152.144	1.444
Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2012	TEUR	1.404.167	1.138.174	
Berichtsjahr 2013	TEUR	170.239	59.758	
Gesamt	TEUR	1.574.406	1.197.932	-376.474
Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2012	TEUR	760.775	566.531	
Berichtsjahr 2013	TEUR	98.201	-6.214	
Gesamt	TEUR	858.976	560.317	-298.659
Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2012	TEUR	361.934	187.568	
Berichtsjahr 2013	TEUR	50.356	-38.318	
Gesamt	TEUR	412.290	149.250	-263.040
Liquidität				
per 31.12.2013	TEUR	14.139	23.039	8.900
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2013	TUSD	54.300	24.290	-30.010
Hypothekenstand				
per 31.12.2013	TUSD	284.400	317.924	-33.524

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.

Wirtschaftliche Entwicklung USD-Schiffsfonds (mit Prospekt-Daten) (»HS MEDEA«)

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TUSD	24.200	24.670	
Fremdkapital	TUSD	33.000	33.000	
Gesamtinvestitionsvolumen	TUSD	57.200	57.670	470
Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2012	TUSD	53.748	48.546	
Berichtsjahr 2013	TUSD	8.039	3.666	
Gesamt	TUSD	61.787	52.212	-9.575
Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2012	TUSD	28.779	20.569	
Berichtsjahr 2013	TUSD	3.613	-2.048	
Gesamt	TUSD	32.392	18.521	-13.871
Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2012	TUSD	12.584	7.896	
Berichtsjahr 2013	TUSD	1.936	0	
Gesamt	TUSD	14.520	7.896	-6.624
Liquidität				
per 31.12.2013	TUSD	989	-430	-1.419
(nach Ausschüttung + Tilgung)				
Jahrestilgung				
2013	TUSD	2.360	0	-2.360
Hypothekenstand				
per 31.12.2013	TUSD	15.890	18.840	-2.950

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	248.413	253.726	
Fremdkapital	TEUR	258.857	258.857	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	507.270	512.583	5.312

Nettochartererlöse ²⁾

bis Ende 2012	TEUR	924.868	871.614	
Berichtsjahr 2013	TEUR	0	116.828	
Gesamt	TEUR	924.868	988.442	63.574

Betriebsüberschuss ³⁾

bis Ende 2012	TEUR	453.006	449.188	
Berichtsjahr 2013	TEUR	0	-4.636	
Gesamt	TEUR	453.006	444.552	-8.454

Ausschüttungen ⁴⁾

bis Ende 2012	TEUR	197.285	144.276	
Berichtsjahr 2013	TEUR	0	-344	
Gesamt	TEUR	197.285	143.932	-53.353

Liquidität

per 31.12.2013	TEUR	n.a.	-4.093	
-----------------------	-------------	-------------	---------------	--

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2013	TUSD	0	1.412	1.412
-------------	-------------	----------	--------------	--------------

Hypothekenstand

per 31.12.2013	TUSD	0	6.088	-6.088
-----------------------	-------------	----------	--------------	---------------

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 2012	TEUR	27.847	28.226	
Berichtsjahr 2013	TEUR	18.305	18.369	
Gesamt	TEUR	46.152	46.595 ²⁾	443

Liquidität

per 31.12.2013	TEUR	9.441	11.208	1.767
-----------------------	-------------	--------------	---------------	--------------

Jahrestilgung

2013	TUSD	40.985	41.445	460
-------------	-------------	---------------	---------------	------------

Hypothekenstand

per 31.12.2013	TUSD	456.290	458.766	-2.476
-----------------------	-------------	----------------	----------------	---------------

¹⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.²⁾ Zeitannteilig je nach Beitritts- und Einzahlungsdatum.

Darstellung der verkauften Schiffe in alphabetischer Reihenfolge

MS »BRAVE EAGLE«	91	MS »HANSA STOCKHOLM«	100
MS »FINE EAGLE«	91	MS »HARMONY«	100
MS »FLOTTBEK«	91	MS »HANSA TRONDHEIM«	100
MS »HANSA AMERICA«	92	MS »HANSA VISBY«	101
MS »HANSA ASIA«	92	MS »HANSA WISMAR«	101
MS »HANSA ATLANTIC«	92	MT »HS ELEKTRA«	101
MS »HANSA AUSTRALIA«	93	MS »JOHN M«	102
MS »HANSA BERLIN«	93	MS »LÜTJENBURG«	102
MS »HANSA BRANDENBURG«	93	MS »LUDWIGSBURG«	102
MS »HANSA BREMEN«	94	MS »MARCON«	103
MS »HANSA CARRIER«	94	MS »MERKUR BRIDGE«	103
MS »HANSA CALEDONIA«	94	MS »MERKUR DELTA«	103
MS »HANSA CATALINA«	95	MS »MERKUR SEA«	104
MS »HANSA CENTAUR«	95	MS »NOBLE EAGLE«	104
MS »HANSA CLIPPER«	95	MS »NORDBURG«	104
MS »HANSA COMMODORE«	96	MS »RISSEN«	105
MT »HANSA CONSTANCE«	96	MS »SAN MARTIN«	105
MS »HANSA DANZIG«	96	MS »SANTA CATARINA«	105
MS »HANSA EUROPE«	97	MS »SANTA CLARA«	106
MS »HANSA HAMBURG«	97	MS »TRIUMPH«	106
MS »HANSA INDIA«	97	MS »TROPHY«	106
MS »HANSA LONDON«	98	MS »VILLE DE MARS«	107
MS »HANSA OSLO«	98	MS »VILLE DE SATURNE«	107
MS »HANSA PACIFIC«	98	MS »WESTERN GALLANTRY«	107
MS »HANSA RIGA«	99	TMS »EMSGAS«	108
MS »HANSA ROSTOCK«	99	TMS »LEDAGAS«	108
MS »HANSA STETTIN«	99		

Bei der Gesamtabrechnung ist in den Fällen, in denen ein freiwilliges Betriebsfortführungskonzept bzw. eine Rückzahlung von Ausschüttungen erfolgte, unterstellt, dass ein Gesellschafter daran auch teilgenommen hat. Aufgrund dessen kann im Einzelfall das Ergebnis abweichen. Nachrichtlich erfolgt die Darstellung der Rendite nach Steuern p.a. (Methode interner Zinsfuß). Die angegebene Rendite bezieht sich auf das durchschnittlich gebundene Kapital des Beteiligungsbetrages. Diese ist mit den Renditen anderer Kapitalanlagen, die einen anderen Kapitalbindungsverlauf haben, nicht vergleichbar. Im Einzelfall wurde bei Anwendung dieser Methode keine Rendite angegeben, da der Kapitaleinsatz größer als die Kapitalrückzahlung war.

MS »BRAVE EAGLE«

verkauft 1998

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Bremer Vulkan AG
 Wertablieferung: 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
 Wertablieferung: 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 »FLOTTBEK«**

verkauft 2013

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Stocznia Szczecinska S.A., Szczecin, Polen
 Wertablieferung: 18.06.1999
 Laufzeit der Beteiligung: 14 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	45.951
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-265
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	38.000*
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	2.791
6. Steuern Auflösung Unterschiedsbetrag (§5a Abs. 4 EStG)	EUR	-12.456
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	74.021
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	-30.979

* Unter Verrechnung von Ausschüttungsrückforderungen.

Prospektgemäß 9,5% Rendite nach Steuern p.a. (Methode interner Zinsfuß) bei einer Laufzeit von 13 Jahren. Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



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)**	%	12,56

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 200.000.

* Prospektgemäß 16,00% bei einer Laufzeit von 13 Jahren.

** Ohne den Veräußerungsfreibetrag gem. § 16 (4) EStG ergibt sich eine Rendite von 8,99%. Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



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)**	%	14,31

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 200.000.

* Prospektgemäß 16,00% bei einer Laufzeit von 13 Jahren.

** Ohne den Veräußerungsfreibetrag gem. § 16 (4) EStG ergibt sich eine Rendite von 11,25%. Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



MS »HANSA ATLANTIC«

verkauft 2013

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Hyundai Heavy Industries, Ulsan, Südkorea
 Werftablieferung: 02.05.1996
 Laufzeit der Beteiligung: 17 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	62.423
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-3.576
4. lfd. Ausschüttung in Betriebsphase	EUR	124.000
5. Ausschüttung aus Veräußerung	EUR	12.000
6. Steuern Auflösung Unterschiedsbetrag (§5a Abs. 4 EStG)	EUR	-12.849
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	181.998
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	76.998
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	14,68

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 13,47% (ohne Refinanzierung) bei einer Laufzeit von 13 Jahren.

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



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	161.065
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	56.065
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)**	%	11,83

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 200.000.

* Prospektgemäß 16,00% bei einer Laufzeit von 13 Jahren.

** Ohne den Veräußerungsfreibetrag gem. § 16 (4) EStG ergibt sich eine Rendite von 8,05%.

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.

**MS »HANSA BERLIN«**

verkauft 2012

VOLLCONTAINERSCHIFF

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

1. Gesamteinzahlung	EUR	-117.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	61.578
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-2.915
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	74.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	37.631
6. Steuern Auflösung Unterschiedsbetrag (§5a Abs. 4 EStG)	EUR	-24.053
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	146.241
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	29.241
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	5,18

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 14,30% bei einer Laufzeit von 13 Jahren

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.

**MS »HANSA BRANDENBURG«**

verkauft 2013

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Wenchong Werft, Guangzhou, China
 Werftablieferung: 30.12.2002
 Laufzeit der Beteiligung: 10 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-117.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	28.286
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-9.552
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	57.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	87.439
6. Steuern Auflösung Unterschiedsbetrag (§5a Abs. 4 EStG)	EUR	6.259
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	169.432
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	52.432
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	6,45

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 10,6% bei einer Laufzeit von 18 Jahren.

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



MS »HANSA BREMEN«

verkauft 2013

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Bremer Vulkan AG
 Werftablieferung: 14.03.1989
 Laufzeit der Beteiligung: 24 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	81.564
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-10.392
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	76.152
5. Ausschüttung aus Veräußerung	EUR	8.500
6. Steuern Auflösung Unterschiedsbetrag (§5a Abs. 4 EStG)	EUR	-21.110
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	134.714
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	29.714
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	6,27

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 14,8% (höchste Progression) bei einer Laufzeit von 12 Jahren.

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



MS »HANSA CALEDONIA«

verkauft 2013

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Hanjin Heavy Industries, Südkorea
 Werftablieferung: 01.04.1998
 Laufzeit der Beteiligung: 15 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	74.071
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-2.791
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	41.000
5. Ausschüttung aus Veräußerung	EUR	0
6. Steuern Auflösung Unterschiedsbetrag (§5a Abs. 4 EStG)	EUR	-21.901
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	90.379
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	-14.621

Prospektgemäß 10,7% Rendite nach Steuern p.a. (Methode interner Zinsfuß) bei einer Laufzeit von 13 Jahren (Beitritt 1997; ohne Refinanzierung).

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



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
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	-7.358

* Unter Verrechnung von Ausschüttungsrückforderungen.
 Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.

**MS »HANSA CENTAUR«**

verkauft 2013

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	75.650
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.907
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	45.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	2.000
6. Steuern Auflösung Unterschiedsbetrag (§5a Abs. 4 EStG)	EUR	-23.356
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	97.387
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	-7.613

Prospektgemäß 12,1% Rendite nach Steuern p.a. (Methode interner Zinsfuß) bei einer Laufzeit von 12 Jahren.
 Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.

**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.

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



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.

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



MS »HANSA DANZIG« verkauft 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%.

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.

**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.

* Prospektgemäß 12,80% bei einer Laufzeit von 12 Jahren.

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.

**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.

* Prospektgemäß 13,87% bei einer Laufzeit von 11 Jahren.

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



MS »HANSA LONDON«

verkauft 2013

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Stettin, Polen
 Werftablieferung: 30.11.1992
 Laufzeit der Beteiligung: 18 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-121.000
2. Steuerminderung	EUR	64.253
3. Ausschüttung	EUR	-5.568*
4. Veräußerungserlös	EUR	85.000
5. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-4.000
6. Steuern auf Veräußerungsgewinn	EUR	-16.675
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	123.010
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	2.010
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	0,77

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Unter Verrechnung von Ausschüttungsrückforderungen.

** Prospektgemäß 13% (bei einem Steuersatz von 53%) bei einer Laufzeit von 13 Jahren.
 Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



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.

* Prospektgemäß 16,50% bei einer Laufzeit von 12 Jahren

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



MS »HANSA PACIFIC«

verkauft 2013

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Hyundai Heavy Industries, Ulsan, Südkorea
 Werftablieferung: 29.12.1995
 Laufzeit der Beteiligung: 17 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	62.422
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-4.532
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	151.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	24.690
6. Steuern Auflösung Unterschiedsbetrag (§5a Abs. 4 EStG)	EUR	16.724
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	216.856
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	111.856
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	20,04

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 14,78% bei einer Laufzeit von 12 Jahren.

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



MS »HANSA RIGA«

verkauft 2013

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Hanjin Heavy Industries, Südkorea
 Werftablieferung: 06.05.1994
 Laufzeit der Beteiligung: 19 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	62.181
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-2.588
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	77.000*
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	4.850
6. Steuern Auflösung Unterschiedsbetrag (§5a Abs. 4 EStG)	EUR	-8.415
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	133.028
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	28.028
9. Rendite nach Steuern** p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	6,98

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Unter Verrechnung von Ausschüttungsrückforderungen.

** Prospektgemäß 15,7% (ohne Refinanzierung) bei einer Laufzeit von 13 Jahren.

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.

**MS »HANSA ROSTOCK«**

verkauft 2013

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Stettin, Polen
 Werftablieferung: 30.11.1992
 Laufzeit der Beteiligung: 20 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-117.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	56.251
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.219
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	12.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	9.000
6. Steuern Auflösung Unterschiedsbetrag (§5a Abs. 4 EStG)	EUR	18.794
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	94.826
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	-22.174

Prospektgemäß 11,4% Rendite nach Steuern p.a. (Methode interner Zinsfuß) bei einer Laufzeit von 14 Jahren.
 Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.

**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.

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



MS »HANSA STOCKHOLM« verkauft 2013

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Bremer Vulkan AG
 Werftablieferung: 21.02.1991
 Laufzeit der Beteiligung: 22 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	75.691
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.212
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	59.040
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	14.000
6. Steuern Auflösung Unterschiedsbetrag (§5a Abs. 4 EStG)	EUR	-14.996
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	132.523
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	27.523
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	6,46

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 15% (bei einem Steuersatz von 53%) bei einer Laufzeit von 12 Jahren.
 Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



MS »HANSA TRONDHEIM« verkauft 2013

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Wenchong Werft, Guangzhou, China
 Werftablieferung: 18.05.1998
 Laufzeit der Beteiligung: 15 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	66.282
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-10.906
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	39.997
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	0
6. Steuern Auflösung Unterschiedsbetrag (§5a Abs. 4 EStG)	EUR	-14.244
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	81.129
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	-23.871

Prospektgemäß 11,6% Rendite nach Steuern p.a. (Methode interner Zinsfuß) bei einer Laufzeit von 12 Jahren.
 Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



MS »HANSA VISBY« verkauft 2013

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Bremer Vulkan AG
 Werftablieferung: 30.05.1989
 Laufzeit der Beteiligung: 24 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	86.469
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-16.349
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	67.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	11.000
6. Steuern Auflösung Unterschiedsbetrag (§5a Abs. 4 EStG)	EUR	-21.588
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	126.532
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	21.532
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	6,01

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 14,8% (höchste Progression) bei einer Laufzeit von 13 Jahren.
 Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



MS »HANSA WISMAR«

verkauft 2012

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Szczecin, Polen
Wertablieferung:	21.05.1993
Laufzeit der Beteiligung:	19 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-123.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	63.005
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-4.951
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	93.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	364
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a, Abs. 4 EStG)	EUR	-21.811
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	129.607
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	6.607
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	2,03

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 11,70% bei einer Laufzeit von 14 Jahren.

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.

**MS »HARMONY«**

verkauft 2010

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hyundai Heavy Industries, Ulsan, Südkorea
Wertablieferung:	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.

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.

**MT »HS ELEKTRA« (HT-FF V)**

verkauft 2013

ROHÖLTANKER

Bauwerft:	Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Südkorea
Übernahme:	11.06.2007
Laufzeit der Beteiligung:	16 Jahre

1. Gesamteinzahlung (unterstellt)	EUR	-103.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	0
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-570
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	0
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	0
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§5a Abs. 4 EStG)	EUR	0
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	-570
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	-103.570

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



MS »JOHN M«

verkauft 1997

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Lindenau, Kiel
 Werftablieferung: 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
 Werftablieferung: 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.

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



MS »LUDWIGSBURG«

verkauft 2003

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Gdynia Shipyard, Polen
 Werftablieferung: 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%.



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

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen.

**MS »MERKUR BRIDGE«**

verkauft 2013

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Szczecin, Polen
 Werftablieferung: 09.02.1996
 Laufzeit der Beteiligung: 17 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-125.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	61.345
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	940
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	51.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	20.140
6. Steuern Auflösung Unterschiedsbetrag (§5a Abs. 4 EStG)	EUR	-22.355
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	111.070
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	-13.930

* Prospektgemäß 13,2% Rendite nach Steuern p.a. (Methode interner Zinsfuß) bei einer Laufzeit von 13 Jahren. Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.

**MS »MERKUR DELTA«**

verkauft 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.

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



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.

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



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.

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen.



MS »RISEN«

verkauft 2013

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwert: Stocznia Szczecinska S.A., Szczecin, Polen
 Wertablieferung: 15.07.1999
 Laufzeit der Beteiligung: 14 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	52.386
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-462
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	55.910
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	0
6. Steuern Auflösung Unterschiedsbetrag (§5a Abs. 4 EStG)	EUR	-13.376
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	94.458
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	-10.542

Prospektgemäß 9,8% Rendite nach Steuern p.a. (Methode interner Zinsfuß) bei einer Laufzeit von 13 Jahren. Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.

**MS »SAN MARTIN«**

verkauft 1994

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwert: Bremer Vulkan AG
 Wertablieferung: 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

Bauwert: Flender Werft AG
 Wertablieferung: 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.

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



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.

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



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.

Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



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
 Werftablieferung: 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
 Werftablieferung: 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
 Werftablieferung: 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 (geared) 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	Nettoreumzahl		
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