



HANSA TREUHAND in Zahlen

SCHIFFE	1983 - 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Finanzierte Schiffe, kumuliert	101	101	101	101	101	101	101
Schiffsverkäufe, kumuliert	28	28	31	34	40	56	62
Fahrende, fondsfinanzierte Flotte	73	73	70	67	61	45	39
Tragfähigkeit in tdw	2.697.994	2.697.994	2.648.714	2.610.224	2.452.908	1.994.692	1.783.343
davon Containerschiffe	63	63	61	58	52	40	35
Tragfähigkeit in tdw	2.214.688	2.214.688	2.059.414	2.020.924	1.863.608	1.550.212	1.351.805
Stellplatzkapazität in TEU	156.473	156.473	153.252	150.216	137.941	113.775	96.230

DAS KAPITAL (TEUR)

Investitionsvolumen, kumuliert	3.772.783	3.772.783	3.825.665 *	3.825.665 *	3.853.594 *	3.900.828	3.919.612 *
Eigenkapitalvolumen, kumuliert	1.762.929	1.762.929	1.815.811 *	1.815.811 *	1.843.740 *	1.890.975	1.909.758 *
Anzahl der Zeichnungen, kumuliert (ohne BFK)	32.113	32.113	32.113	32.113	32.113	32.113	32.113
Durchschnittliche Zeichnungssumme (in EUR) (bezogen auf das bis einschl. 2008 platzierte Eigenkapital)	54.898	54.898	54.898	54.898	54.898	54.898	54.898

* inkl. Rückzahlung von Ausschüttungen bzw. Kapitalerhöhungen aufgrund von Betriebsfortführungskonzepten (bis einschl. 2014 ca. 147 Mio. EUR)

DIE ERGEBNISSE

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Brutto Chartererlöse p.a.	(in TEUR) 362.635	285.460	223.982	213.738	158.413	115.784	92.188
	(in TUSD) 533.364 ¹⁾	398.160 ³⁾	296.933 ⁵⁾	297.523 ⁷⁾	203.530 ⁹⁾	153.773 ¹¹⁾	122.472 ¹³⁾
Betriebsüberschüsse p.a.	(in TEUR) 149.476	98.184	38.864	40.135	-16.814	-37.379	-6.058
	(in TUSD) 219.850 ¹⁾	136.947 ³⁾	51.522 ⁵⁾	55.868 ⁷⁾	-21.603 ⁹⁾	-49.643 ¹¹⁾	-8.048 ¹³⁾
Tilgungen p.a.	(in TEUR) 65.445	39.884	49.235	56.755	44.821	22.095	22.864
	(in TUSD) 91.302 ²⁾	57.309 ⁴⁾	65.748 ⁶⁾	73.418 ⁸⁾	59.097 ¹⁰⁾	30.472 ¹²⁾	27.759 ¹⁴⁾
davon Sondertilgungen	(in TEUR) 5.601	-22.161	-19.022	-12.026	-20.382	-41.719	-49.693
	(in TUSD) 7.814 ²⁾	-31.843 ⁴⁾	-25.402 ⁶⁾	-15.557 ⁸⁾	-26.874 ¹⁰⁾	-57.535 ¹²⁾	-60.332 ¹⁴⁾
Ausschüttungen an Fonds-Zeichner (ohne Verkäufe)	(in TEUR) 104.131	21.108	30.361	21.476	8.074	0	5.320
	(Ø in %) 9,0	1,8	2,5	1,9	0,7	0	0,7

PRIVATE EQUITY (TEUR)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Investitionsvolumen, kumuliert, gesamt (Berenberg Private Capital und HANSA TREUHAND FINANCE)	36.227	40.585	47.474	47.474	47.474	47.474	47.474
davon HANSA TREUHAND FINANCE	16.974	18.410	19.273	19.273	19.273	19.273	19.273
Anzahl der Zeichnungen, kumuliert, gesamt (Berenberg Private Capital und HANSA TREUHAND FINANCE)	624	743	830	830	830	830	830
davon HANSA TREUHAND FINANCE	343	381	413	413	413	413	413
Durchschnittliche Zeichnungssumme in EUR	58.056	54.623	57.198	57.198	57.198	57.198	57.198
Anzahl Zielfonds (IST)	12	24	25	26	26	26	26
Ausschüttungen an Fonds-Zeichner (in TEUR)						1.378	6.888
						(Ø in %) 4,0	16,0

FLUGZEUGE (TEUR)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Investitionsvolumen, kumuliert	46.245	183.245	594.595	682.879	682.879	682.879
Eigenkapitalvolumen, kumuliert	20.171	77.763	214.352	234.695	234.695	234.695
Anzahl der Zeichnungen, kumuliert	884	3.045	7.469	8.676	8.676	8.676
Durchschnittliche Zeichnungssumme (in EUR)	22.817	25.538	28.699	27.051	27.051	27.051
Ausschüttungen an Fonds-Zeichner (in TEUR)		2.538	7.925	17.763	18.369	18.536
		(Ø in %) 7,75	7,83	7,25	7,88	7,88

Jahreskurs im Durchschnitt	EUR/USD:	1,4708 ¹⁾	1,3948 ³⁾	1,3257 ⁵⁾	1,3920 ⁷⁾	1,2848 ⁹⁾	1,3281 ¹¹⁾	1,3285 ¹³⁾
Jahresendkurs	EUR/USD:	1,3951 ²⁾	1,4369 ⁴⁾	1,3354 ⁶⁾	1,2936 ⁸⁾	1,3185 ¹⁰⁾	1,3791 ¹²⁾	1,2141 ¹⁴⁾

HANSA TREUHAND in Zahlen	2
Vorwort	4
Geschichte der HANSA TREUHAND	5
HANSA TREUHAND Holding AG	6
Flottenliste 2014	9
Geschäftsverlauf Flotte	10
Schiffahrtsmarkt	14
Schiffsverkäufe	18
Gesamtdepot	20
Im Management befindliche Fonds	21
Schiffe ohne Soll-Daten	22
Sicherheitskonzept	23
Zweitmarkt	24
Private Equity-Markt	25
Flugzeugmarkt	28
Wirtschaftliche Darstellung der Fonds	32
Schiffsverkäufe	84

Entgegen vieler Erwartungen hat sich der Containerschiff-fahrtsmarkt auch im vergangenen Jahr nicht nachhaltig er-holt. Nur in wenigen Schiffklassen waren Aufwärtstenden-zen zu erkennen, entsprechend angespannt blieb die Situation bei Reedern und Fondshäusern. Überkapazitäten, insbesondere in den großen Schiffsklassen, und der infolgedessen starke Konkurrenz- und Preisdruck haben das Tagesgeschäft weiterhin dominiert.

Trotz der grundsätzlich guten Auslastung der Flotte war die Ent-wicklung der Charraten in 2014 im Containerschiffsegment nicht zufriedenstellend. Gesunkene Bunkerpreise wirkten zwar entlas-tend, das insgesamt niedrige Rateniveau reichte bei der Mehrheit der Schiffe jedoch nicht aus, um den Kapitaldienst in vollem Umfang leisten zu können, geschweige denn, Gewinne zu erwirtschaften.

Der Marktverlauf im ersten Halbjahr 2015 weckte zunächst Hoff-nung auf eine Ende der Durststrecke. Infolge eines moderaten Angebotes in den kleineren und mittleren Segmenten sowie einer guten Nachfragesituation, bewegten sich die Charraten deut-lich nach oben und erreichten in einigen Klassen ein seit Jahren nicht gesehenes Niveau. Da diese Nachfragesteigerung unter anderem von temporären Sondereffekten befeuert wurde, war die Aufwärtsbewegung auch dieses Mal nicht von Dauer. Stattdessen entwickeln sich die Containermärkte seit Mitte des Jahres wieder deutlich nach unten.

Insgesamt sind die Aussichten der Schifffahrtsbranche derzeit durchwachsen. Neben den bekannten branchenspezifischen Fak-toren, die eine Erholung behindern, setzt das abgeschwächte Wachstum in China den Schifffahrtsunternehmen erheblich zu. Wir erwarten daher, dass die Containerschiffe frühestens im nächsten Sommer wieder auskömmliche Charraten einfahren könnten.

Anders dagegen die Situation in der Tankschiffahrt. Seit Mitte 2014 hat sich die Einnahmesituation aller Tankersegmente sukzessive verbessert, was sich in entsprechend gestiegenen Betriebsergeb-nissen der HANSA TEUHAND-Tanker widerspiegelt.

Die anderen Beteiligungsmärkte, in denen die HANSA TREUHAND aktiv ist, präsentierten sich im vergangenen Jahr ebenfalls von ei-ner freundlichen Seite. Der Flugzeugmarkt, der sich seit Jahren auf zuverlässigem Aufwärtstkurs befindet, zeigte auch in 2014 ein über-durchschnittliches Wachstum. Träger der Expansion sind vor allem die Regionen Naher Osten und Asien/Pazifik. Die vier Flugzeug-fonds der HANSA TREUHAND-Gruppe, deren Maschinen des Typs Airbus A380 langfristig an die arabische Linie Emirates verleast



sind, verliefen in 2014 prospektgemäß und leisteten planmäßige Ausschüttungen an die Anleger. Auch im bisherigen Jahresverlauf 2015 wuchs der Passagierverkehr überproportional und der Lea-singnehmer Emirates steuert beständig auf Rekordkurs, so dass einem weiteren planmäßigen Verlauf der Flugzeugfonds nichts im Wege steht.

Im Segment Private Equity ist der Markt – und im Zuge dessen auch der Fondsverlauf in 2014 – ebenfalls erfreulich. Aufgrund des po-sitiven Marktumfeldes sind in mehreren Zielfonds des international agierenden "Private Equity Partners 1" ertragreiche Verkäufe von Investments gelungen, so dass in 2014 gleich zweimal Ausschüt-tungen an die Anleger gezahlt werden konnten. Und auch in 2015 ließ der anhaltend positive Geschäftsverlauf bereits zwei Auszah-lungen zu.

Die weiteren wesentlichen Informationen über den Geschäftsver-lauf und die Entwicklung der Beteiligungen haben wir in der vorlie-genden Leistungsbilanz für Sie zusammengestellt.

Die Geschäftsleitung

Dezember 2015

Die 1983 gegründete HANSA TREUHAND gehört zu den erfahrenen sowie renommierten Initiatoren mit Schwerpunkt in der Schiffsbeteiligungsbranche und disponierte per Ende 2014 eine Flotte mit 39 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. 1,9 Mrd. EUR. Bis einschließlich 2014 wurden 62 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 8 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 48 Schiffe (42 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 verantwortete seit 2006 die Emission und Abwicklung der HANSA TREUHAND Beteiligungsangebote außerhalb der Schifffahrt. Dies waren neben den Private Equity-Fonds "Private Equity Partners 1" und "Private Equity Partners 2" die vier Flugzeugfonds der SKY CLOUD-A380-Reihe. Heute betreut die HTF die Bestandsfonds der Unternehmens-Gruppe. Das Angebot und die Verwaltung Alternativer Investmentfonds (AIF)



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

nach dem seit Juli 2013 geltenden Kapitalanlagegesetzbuch (KAGB) obliegt nun der HANSA TREUHAND Assetmanagement, die im Oktober 2015 die Erlaubnis als AIF-Kapitalverwaltungsgesellschaft (KVG) von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) erhalten hat.

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>GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, T. Schlüter</p> <p>HRA 89174 Haftkapital: 1.533.875,64 EUR</p>	 <p>HANSA SHIPPING GmbH & Co. KG</p> <p>GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, J. Bartels*, K. Gerken *, P. Mackeprang*</p> <p>HRA 93856 Haftkapital: 100.000 EUR</p>	 <p>SEA CLOUD CRUISES GmbH</p> <p>GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, K. Gerken, D. Schäfer (seit 9/2014)</p> <p>HRB 25803 Haftkapital: 255.645,95 EUR</p>	 <p>HANSA CHARTERING GmbH & Co. KG</p> <p>GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, J. Bartels *</p> <p>HRA 95093 Haftkapital: 100.000 EUR</p>
 <p>HANSA TREUHAND FINANCE GmbH & Co. KG</p> <p>GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, 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>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 TREUHAND ASSETMANAGEMENT GmbH & Co. KG (Kapitalverwaltungsgesellschaft)</p> <p>GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, T. Schlüter</p> <p>HRA 117565 Haftkapital: 200.000 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>HANSA SHIPBUILDING & ENGINEERING GmbH & Co. KG</p> <p>GESCHÄFTSLEITUNG H. Ebel *, T. Schlüter</p> <p>HRA 91658 Haftkapital: 516.404,80 EUR</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>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.

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 48 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. Sie gehört zu den zehn größten Reedereien Deutschlands und besteht seit 1903. 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 derzeit aus 8 Hochseeschiffen.

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 den Bereich Alternative Investments zuständig und zeichnete für die Konzeption und Umsetzung der HANSA TREUHAND Fonds „Private Equity Partners 1+2“ sowie „Sky Cloud-A380“ I - IV verantwortlich.

HANSA TREUHAND Assetmanagement GmbH & Co. KG (KVG)

Die in 2014 gegründete HANSA TREUHAND Assetmanagement wird für die Unternehmensgruppe künftig Alternative Investmentfonds nach dem Kapitalanlagegesetzbuch verwalten. Die notwendige Erlaubnis als AIF-Kapitalverwaltungsgesellschaft erhielt die Gesellschaft im Oktober 2015.

SEA CLOUD CRUISES GmbH (SCC)

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 mehr als eine Kapazitätsverdoppelung.



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 CALYPSO«	1.645
MS »HS PUCCINI«	1.338	MS »HANSA CASTELLA«	1.645
MS »HANSA AALESUND« *	1.550	MS »HANSA CENTURION«	1.645
MS »HANSA ARENDAL«	1.550	MS »HANSA OLDENBURG«	1.740
MS »HANSA KRISTIANSAND« *	1.550	MS »HANSA NORDBURG«	1.740
MS »HANSA NARVIK«	1.550	MS »HS SMETANA«	1.740



2.000 - 3.000 TEU

MS »CHAMPION«	2.078	MS »CHIEF«	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		



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 BAFFIN«	5.000	MS »HS COLUMBIA«	5.551
MS »HS SHACKLETON«	5.000	MS »HS PARIS«	6.552
MS »HS EVEREST«	5.000	MS »HS ROME«	6.552
MS »HS MARCO POLO«	5.000		



TANKER

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



HOCHSEESEGLER

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

* Verkauf 2015

Geschäftsverlauf

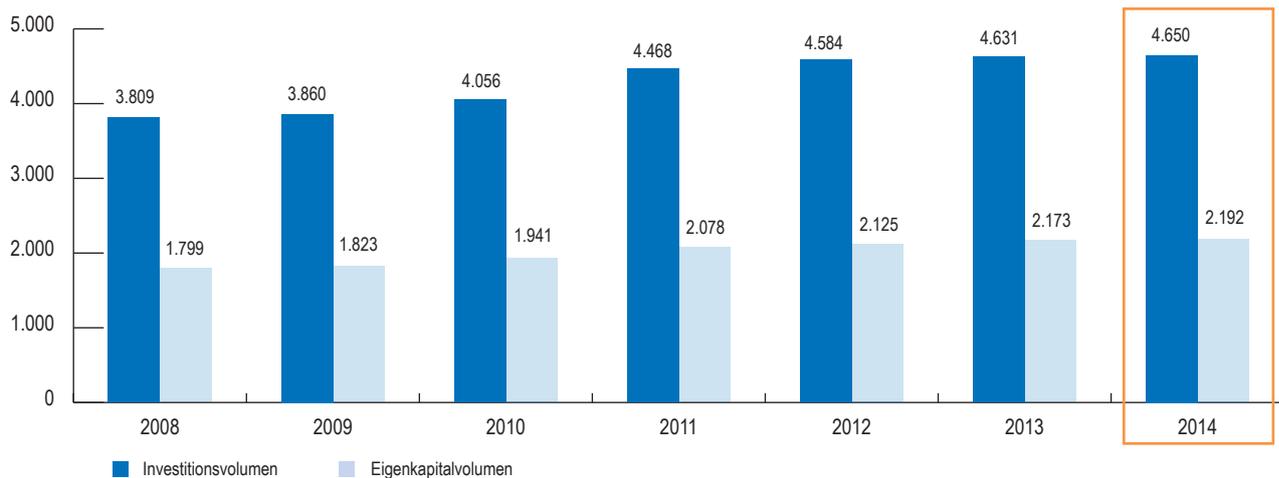
Im vergangenen Jahr hat sich die Erholung der Weltwirtschaft weiter fortgesetzt. Allerdings blieb die Entwicklung leicht hinter den Erwartungen zurück. Statt der vom Internationalen Währungsfonds (IWF) zu Beginn des Jahres 2014 prognostizierten 3,7% wuchs das globale Bruttoinlandsprodukt nur um 3,4% und kam damit nicht über den Vorjahreswert hinaus. Das Handelsvolumen fiel mit 3,3% um mehr als einen Prozentpunkt geringer aus als erwartet. Auch in 2015 ist nicht mehr mit einem Anziehen der Expansionsdynamik zu rechnen, so gehen die Experten derzeit von einem Wirtschaftswachstum in Höhe von 3,1% aus; das globale Handelsvolumen soll sich in 2015 um 3,2% erhöhen.

Entsprechend blieb die Situation in den Schifffahrtmärkten im vergangenen Jahr überwiegend angespannt. Lediglich in der Tankschifffahrt konnte in 2014 in der Regel bereits wieder der Kapitaldienst

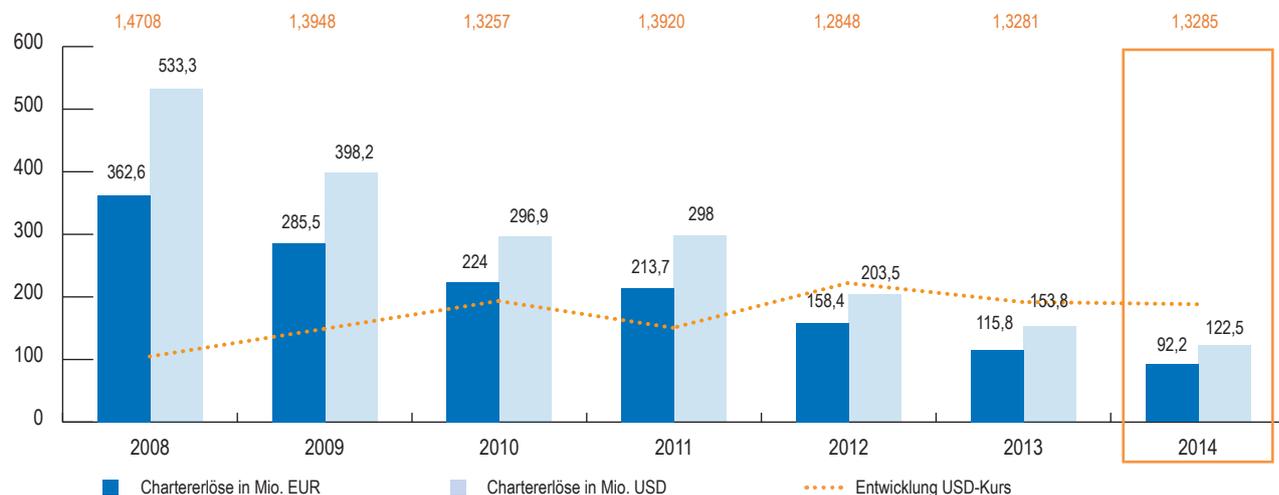
geleistet werden; die anhaltend positive Entwicklung im bisherigen Jahresverlauf 2015 ließ viele Tanker wieder in die Gewinnzone fahren. In der Containerschifffahrt blieb der angesichts sich regelmäßig abzeichnender positiver Tendenzen immer wieder prognostizierte Aufschwung weiterhin aus. Zu Beginn des Jahres 2015 stiegen die Charraten im Containerschiffsegment in einer seit Jahren nicht dagewesenen Höhe an – eine Entwicklung, die einmal mehr eine fundamentale Besserung in Aussicht stellte, das Niveau konnten allerdings nicht lange halten werden.

Die HANSA TREUHAND-(Pool)Ergebnisse 2014 reichten überwiegend nicht aus, um die Betriebskosten vollständig zu decken und darüber hinaus den Kapitaldienst gegenüber den Banken vollständig zu bedienen. Hierfür war das Charratenniveau über das Gesamtjahr weiterhin zu niedrig. Positiv ist zu vermerken ist, dass sich die

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



Brutto-Chartererlöse und USD-Kurs



beschäftigungslosen Zeiten der HT-Flotte gegenüber dem Vorjahr weiter verringert haben und zum Jahresende 2014 alle Fondsschiffe im Einsatz waren. Auch im bisherigen Jahresverlauf 2015 zeigt sich eine gute Beschäftigungssituation.

Wie bereits in den letzten Jahren der Schifffahrtskrise stand auch in 2014 für die HANSA TREUHAND die Sicherstellung der Liquidität der Schifffahrtsgesellschaften im Vordergrund. Der Rückzug vieler Banken aus der Schiffsfinanzierung hat nicht nur auf den laufenden Betrieb der Schiffe negative Auswirkungen, sondern auch auf die Schiffswerte, d.h. die Secondhand-Preise. Häufig steht die schnelle Verwertung der Schiffe im Vordergrund. Die Bereitschaft, sich weiter an der Finanzierung von Schiffen zu beteiligen, war und ist begrenzt. Nicht zuletzt infolge dieser Praxis musste in 2014 bei drei Schiffen der HANSA TREUHAND Insolvenz angemeldet werden. Drei weitere Schiffe wurden auf Basis von Verkaufsbeschlüssen der Gesellschafter verkauft. Im bisherigen Jahresverlauf 2015 wurden vier Schiffe in Abstimmung mit den Anlegern veräußert.

Auch im laufenden Jahr werden sich die Bemühungen der HANSA TREUHAND weiterhin auf die Sicherstellung des Geschäftsbetriebes der Fondsschiffe und die Vermeidung von Insolvenzen konzentrieren. Zu diesem Zweck wurde im Frühjahr 2015 das Konzept "Sanieren oder Ausscheiden" entwickelt und den Gesellschaftern von vier Fondsschiffen zur Abstimmung angeboten. Das Konzept lässt dem Anleger die Wahl, sich an der Sanierung des jeweiligen Schiffes zu beteiligen oder aus der Gesellschaft auszuschneiden. Die Sanierung wurde im Sommer erfolgreich umgesetzt.

Verkäufe 2014 / 2015

Schiffsname	TEU/cbft/tdw	Baujahr
MS »HANSA LÜBECK«	592.295	1990
MS »MENTOR«	1.672	2002
MS »MERKUR BEACH«	1.730	1996
MS »HS SCOTT«	2.867	2007
MS »HS HUMBOLDT«	4.992	2004
MS »HS LIVINGSTONE«	4.992	2004
MS »HANSA KRISTIANSAND« *	1.550	2001
MS »HANSA AALESUND« *	1.550	2001
MS »MERKUR BAY« *	2.764	2002
MS »HANSA CENTURY« *	2.810	1997

* Verkauf in 2015

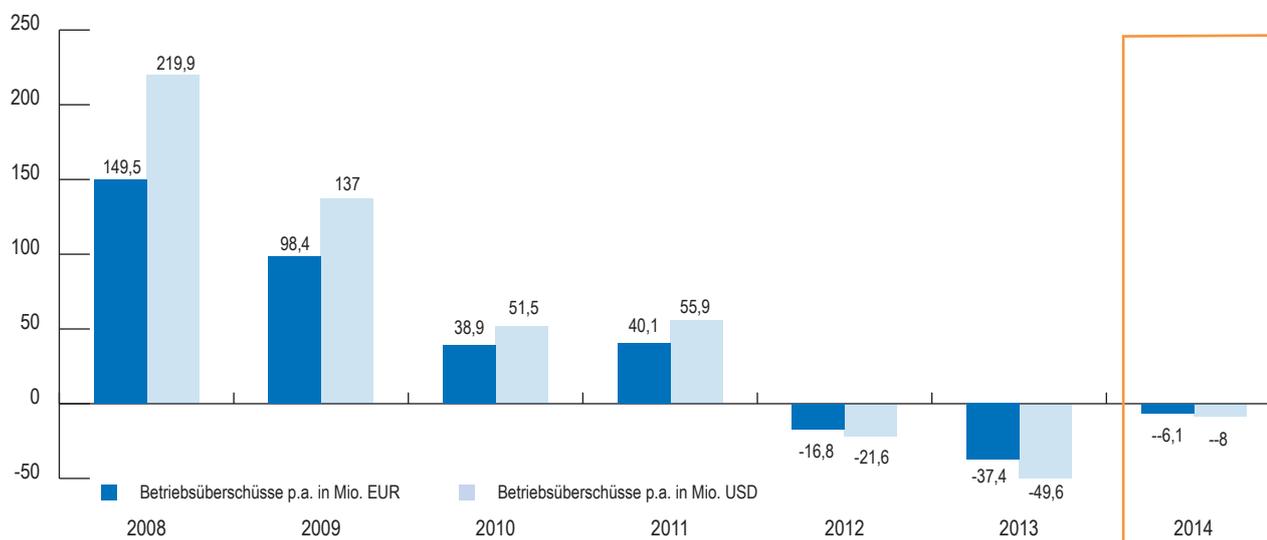
Investitionen

Insgesamt hat die HANSA TREUHAND Schiffsbeteiligungs GmbH & Co. KG bei den Schiffsfonds bis zum Jahresende 2014 ein kumuliertes Investitionsvolumen von rd. 3,92 Mrd. EUR realisiert; dieses wurde anteilig durch Hypothekenkredite von rd. 2,01 Mrd. EUR finanziert. Das Eigenkapital beläuft sich bisher auf insgesamt rd. 1,91 Mrd. EUR (inkl. Ausschüttungsrückforderungen und Kapitalerhöhungen). Die durchschnittliche Eigenkapitalquote beträgt rd. 49% .

Chartererlöse

Die Chartererlöse erreichten einen Wert von rd. 122 Mio. USD (2013: rd. 154 Mio. USD) und verringerten sich marktbedingt gegenüber dem Vorjahr um ca 20%. In Euro bewertet ergeben sich Chartererlöse i.H.v. rd. 92 Mio. EUR (2013: rd. 116 Mio. EUR). Der Jahresdurchschnittskurs belief sich wie im Vorjahr auf EUR/USD 1,33.

Entwicklung der Betriebsüberschüsse



Betriebsüberschüsse

Aufgrund des weiterhin niedrigen Einnahmenniveaus und gelegentlicher beschäftigungsloser Zeiten einiger Schiffe konnte über die Gesamtflotte auch in 2014 kein positives Betriebsergebnis erwirtschaftet werden. Allerdings hat sich die betriebliche Unterdeckung mit ca. 8 Mio. USD im Vergleich zum Vorjahr (Betriebsunterdeckung 2013: rd. 50 Mio. USD) verringert. Dieser Effekt ist vor allem auf den Verkauf von Schiffen zurückzuführen, die das Ergebnis in den vergangenen Jahren belastet haben. In Euro betrachtet beläuft sich der Gegenwert auf rd. 6 Mio. EUR (Betriebsunterdeckung 2013: rd. 37 Mio. EUR) und wurde durch Kontokorrentlinien bzw. Rückzahlungen von Ausschüttungen bzw. Betriebsfortführungskonzepten finanziert.

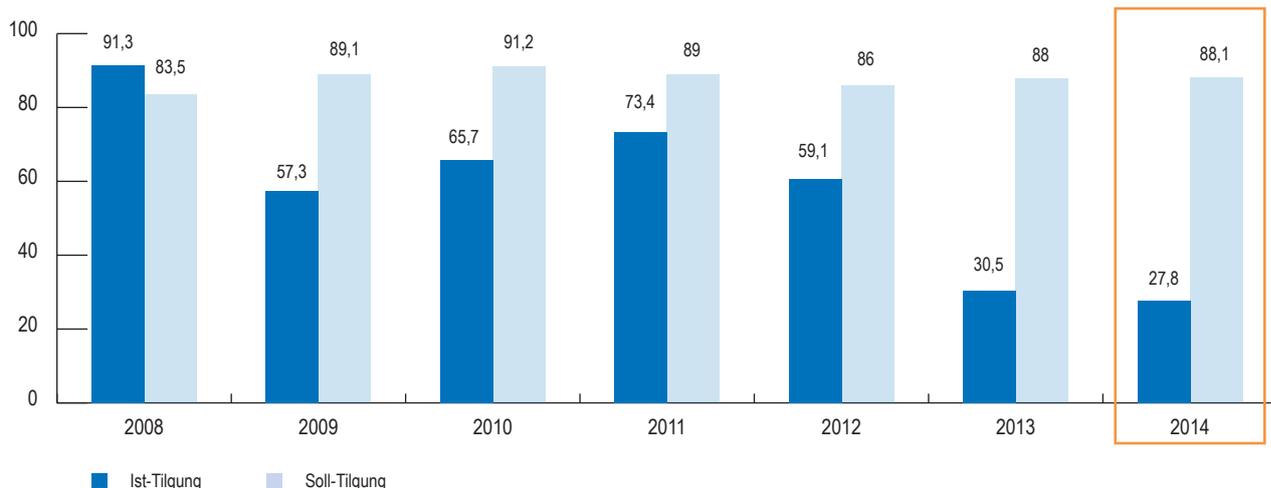
Tilgungen

Für die Flotte konnten die Plantilgungen von rd. 88 Mio. USD (rd. 73 Mio. EUR) auch im Jahr 2014 nicht erreicht werden. Tatsächlich wurden rd. 28 Mio. USD (rd. 23 Mio. EUR) an die Kreditinstitute geleistet. Die Differenz ist weiterhin durch Banken gestundet.

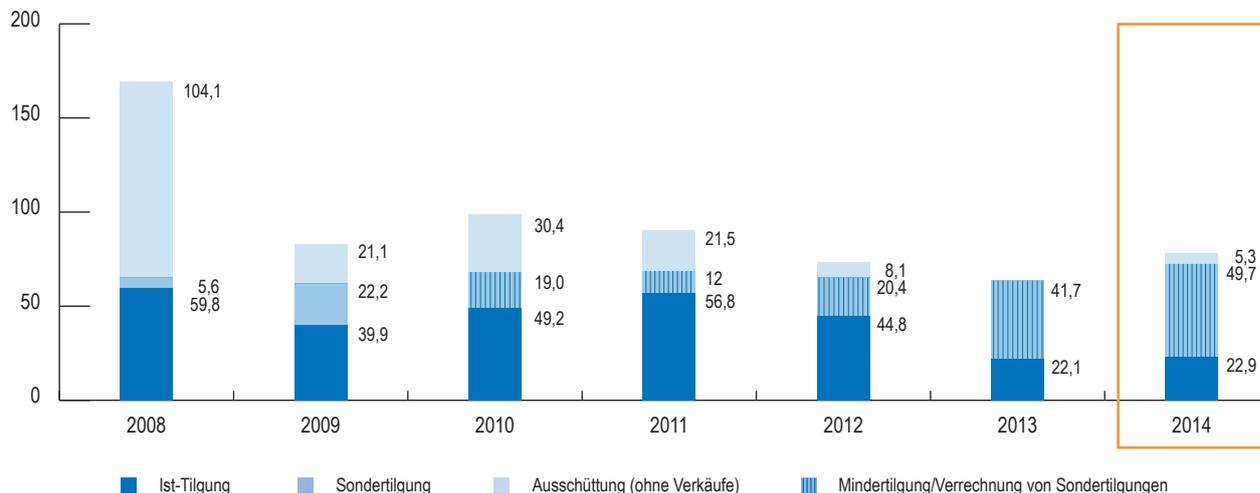
Ausschüttungen

Im Jahr 2014 konnten zwei Fonds (drei Schiffe) Ausschüttungen an die Gesellschafter leisten. Über die Gesamtflotte entspricht dies im Durchschnitt rd. 0,7%. Prospektiert war eine durchschnittliche Auszahlung von ca. 7,6%. Aus den Verkäufen der Schiffe erhielten die Anleger in 2014 rd. 10 Mio. EUR. Im Containerschiffsegment werden auch in 2015 Ausschüttungen voraussichtlich nur in Ausnahmefällen geleistet. Im Tankersegment dürften aufgrund der verbesserten Einnahmesituation im laufenden Jahr die gekündigten Darlehen wieder an die Anleger zurückgeführt werden können.

Laufende Hypothekentilgung in Mio. USD



Verwendung des Cashflow in Mio. EUR





Containerschiffahrtsmarkt

Die Marktsituation in der Containerschiffahrt blieb auch in 2014 weiterhin angespannt. Das Volumen der containerisierten Seetransporte erhöhte sich in 2014 um 5,5%, die Containerschiffkapazität wuchs in annähernd gleicher Höhe, so dass das Überangebot an Schiffsraum über alle Klassen nicht abgebaut werden konnte und die Charraten auf einem niedrigen Niveau verharrten.

Die kleinen Schiffsklassen, die sich in 2013 aufgrund der Angebotsverknappung im Zuge hoher Verschrottungszahlen verhältnismäßig gut behaupten konnten, verzeichneten auch in 2014 durchschnittlich höhere Raten, zeigten im Jahresverlauf allerdings eine leichte Abwärtstendenz und bewegten sich insgesamt auf einem nicht auskömmlichen Niveau. Die Raten der Segmente über 2.800 TEU steigerten sich sukzessive; Panamax-Schiffe über 4.250 TEU, die in 2013 stark unter dem Kaskadeneffekt, d.h. der Verdrängung durch größere Schiffe aus ihren angestammten Märkten, zu leiden hatten, erlebten einen Nachfrageschub, der ihnen ebenfalls Ratenverbesserungen bescherte. Aufwärts ging es trotz verschärfter Konkurrenzsituation ab dem zweiten Quartal 2014 ebenfalls für die großen Containerschiffsegmente, aufgrund eines schwachen ersten Quartals blieben die Ergebnisse im Durchschnitt hinter denen des Vorjahres zurück.

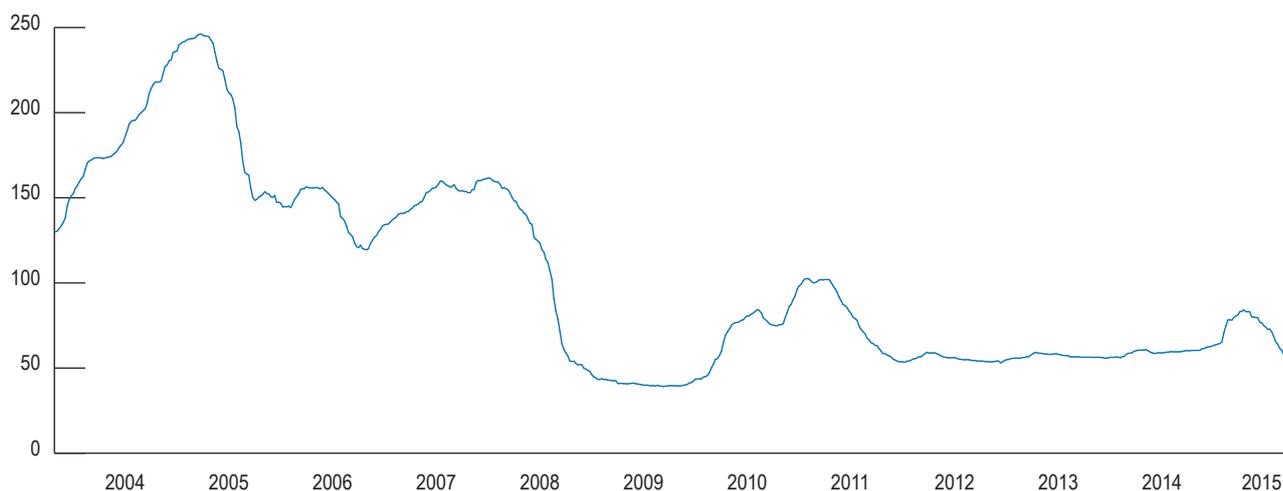
Die Erholungstendenz, die sich in der Containerschiffahrt im Jahresverlauf 2014 in den mittleren Segmenten andeutete, setzte sich in den ersten Monaten des Jahres 2015 in fast allen Containerschiffklassen zunächst weiter fort. So verzeichneten die Segmente 2.500/2.800/3.500 TEU bis Anfang Mai 2015 Ratenerhöhungen um bis zu 70%. Schiffe der Panamax-Klasse konnten ihre Einnahmen um knapp die Hälfte steigern. Charraten in dieser Höhe hatte die Containerschiffahrt zuletzt im dritten Quartal 2011 gesehen. Neben einer verbesserten Nachfragesituation hatten Abfertigungsverzögerungen

in einigen Häfen im ersten Quartal 2015 zusätzliche Kapazität insbesondere im Panamax-Segment gebunden und die Zahl der beschäftigungslosen Schiffe niedrig gehalten. Hier seien insbesondere die monatelang andauernden Tarifstreiks der Hafentarbeiter und damit verbundenen Streiks in den Häfen der US-Westküste genannt. Mit dem Auslaufen der Hauptsaison, die in diesem Jahr ohnehin unerwartet schwach ausfiel, sowie dem Ende der Sondereffekte durch die Hafenstaus sind die Charraten seit den Sommermonaten erheblich gefallen und die Zuwächse in allen Schiffsklassen wieder abgeschmolzen. Lediglich die kleineren Segmente bis 2.500 TEU verzeichnen noch Charraten, die in etwa auf dem Niveau des Jahresbeginns liegen. Je größer das Schiff, desto höher fallen die Rückgänge aus. Insbesondere bei den großen Schiffklassen über 5.500 TEU spiegelt sich das Problem der Überkapazitäten sehr deutlich in niedrigeren Raten wider. Insgesamt haben sich die Verdienste der Schiffe über 5.500 TEU im bisherigen Jahresverlauf mehr als halbiert; die Raten der sogenannten Megacarrier über 8.500 TEU lagen Anfang Dezember sogar um zwei Drittel niedriger als zu Jahresbeginn.

Schiffsklasse	Ø 2013	Ø 2014	08.12.2015
1.700 TEU (grd.)	6.850	7.450	7.400
1.740 TEU (grd.)	7.000	7.600	7.600
2.000 TEU (gl.) *	6.500	6.950	7.500
2.500 TEU (grd.)	7.550	7.250	6.500
2.800 TEU (gl.)	6.750	7.600	7.250
3.500 TEU (gl.)	7.000	7.850	6.750
4.250 TEU (gl.)	8.200	8.600	6.200
5.500 TEU (gl.)	16.700	15.000	7.000
8.500 TEU (gl.)	30.750	25.850	10.000

Quellen: Braemar ACM Shipbroking, *Clarkson Research, grd.= geared (mit Kränen), gl.=gearless (ohne Kräne)

Charratenentwicklung / BOX Index (BOXI) 700 - 8.500 TEU



Quelle: Braemar ACM Shipbroking

Die Zahl der unbeschäftigten Schiffe hat sich nach Angaben des Branchendienstes Alphaliner über das Jahr 2014 von 235 auf 118 Schiffe numerisch nahezu halbiert. Die freie Kapazität hat sich von rund 779.000 TEU auf ca. 228.000 TEU sogar um 70% verringert. Über das gesamte Jahr 2014 verlief die Entwicklung tendenziell zugunsten der größeren Schiffe. Entgegen der Erwartung der Experten stieg die Quote der Auflieger auch in den nachfrageschwächeren Wintermonaten nicht erheblich, sondern befand sich ab Mitte 2014 auf einem verhältnismäßig niedrigen Niveau. Nachdem die Zahl der unbeschäftigten Schiffe bis Mitte Juni 2015 auf 82 Schiffe (228.400 TEU) gesunken war, stieg die Zahl parallel zu den über alle Klassen deutlich gesunkenen Charterraten sinkenden bis Ende November mit 329 Schiffen (1,4 Mio. TEU) auf den höchsten Stand seit rund fünf Jahren. Angesichts der nachfrageschwachen Wintersaison wird damit gerechnet, dass bis Ende des Jahres 2015 das „Allzeithoch“ von 1,5 Mio. TEU freier Kapazität überschritten wird.

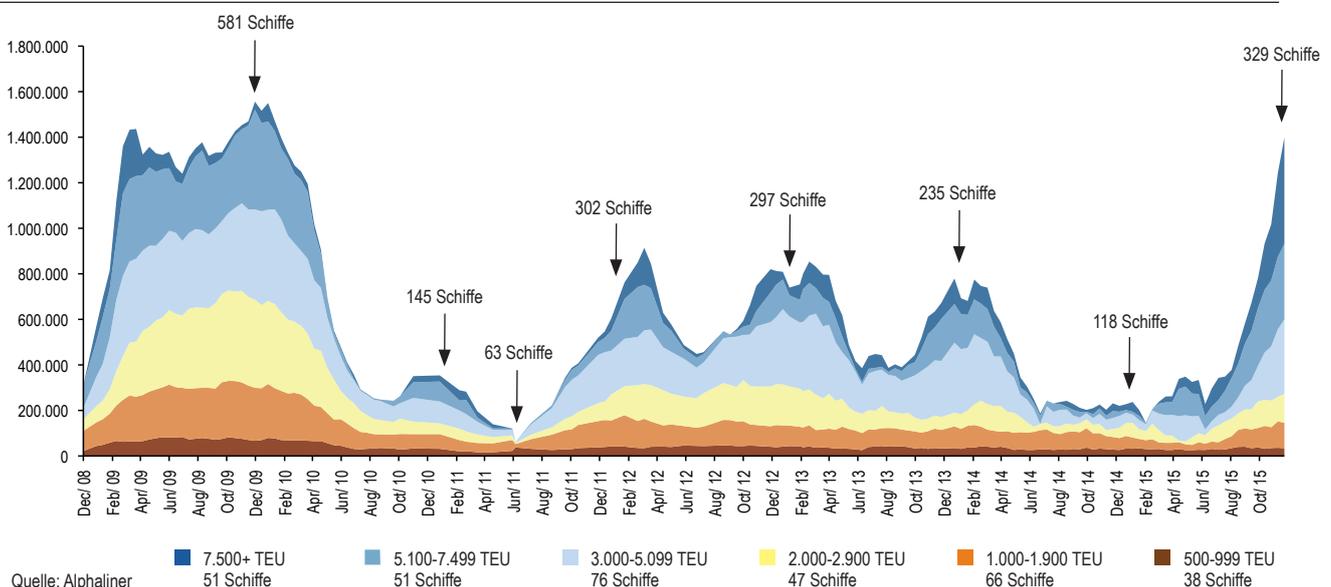
Die Frachtraten, also die Transporterlöse der Linienreedereien, blieben in 2014 auf den meisten Handelsrouten auf einem niedrigen Niveau. Vielfache Versuche der Linien, insbesondere auf den Fernost-Europa-Routen, Ratenerhöhungen durchzusetzen, scheiterten oder zeigten nur kurzfristig Wirkung. Zu groß war und ist der Konkurrenzdruck durch den kontinuierlichen Zufluss neuer, großer Containerschiffe. Effizienzsteigerung, Kostenreduktion und nicht zuletzt deutlich gesunkene Bunkerpreise ermöglichten zehn der insgesamt 17 von Alphaliner betrachteten Linienreedereien dennoch eine Steigerung ihrer Gewinnmagen gegenüber dem Vorjahr. Die höchsten Gewinnspannen erzielten Maersk mit 8,6%, gefolgt von der koreanischen Wan Hai Lines mit 8,3% und CMA CGM mit 5,8%. Gewinnen dürften in 2015 schwieriger zu generieren sein, da sich die Situation der Linienreeder weiter verschärft hat. Im März 2015 verließen die Frachtraten auf der Asien-Europa-Route die bei ca. 800 USD begin-

nende Gewinnzone und kehrten bis Ende Oktober nur in wenigen Wochen dorthin zurück. Im Juni fiel der Index mit 205 USD auf den historisch niedrigsten Wert. Angesichts von Treibstoffzuschlägen der Reedereien von durchschnittlich mehr als 300 USD wurden die Transporte somit faktisch von den Linien subventioniert.

Die Zahl der Verschrottungen blieb im abgelaufenen Jahr deutlich hinter den Erwartungen zurück. Laut Alphaliner verließen 170 Schiffe mit ca. 388.400 TEU Kapazität den Markt. Rund drei Viertel der verschrotteten Schiffe haben den Markt bereits im ersten Halbjahr 2014 verlassen. Aufgrund der Verlangsamung der Verschrottungsaktivitäten im zweiten Halbjahr wurde die Prognose von 500.000 TEU nicht erreicht. Demgegenüber standen 203 Neubaulieferungen mit rund 1,47 Mio. TEU. Die Orderaktivität blieb mit 151 Schiffen und einer Kapazität von gut 1,1 Mio. TEU ca. 40% unter den Schiffsbestellungen des Vorjahres. Die Verschrottungsaktivitäten haben sich in 2015 weiter verlangsamt. Bis Anfang Dezember haben lediglich 80 Schiffe mit 173.000 TEU den Markt verlassen. Im gleichen Vorjahreszeitraum wurden mehr als doppelt so viele Schiffe mit gut zweieinhalb Mal soviel Kapazität verschrottet. Demgegenüber stehen 196 Neubauten mit rund 1,58 Mio. TEU, die bis Anfang Dezember 2015 abgeliefert wurden.

Insbesondere aufgrund rückläufiger Ladungsmengen auf den Fernost-Europa-Strecken und einem schwächeren intraasiatischen Handels in Verbindung mit einer Vielzahl von Neubaulieferungen, hat das Analysehaus Clarkson die Prognose von Angebot und Nachfrage für 2015 im Laufe des Jahres mehrfach nach unten korrigiert und geht derzeit von einem Tonnagezuwachs über alle Klassen von rund 7,2% und einem Wachstum der Ladungsmengen von ca. 2,5% aus. Für 2016 wird nach aktueller Einschätzung ein ausgeglichenes Verhältnis erwartet. Diese Prognose setzt allerdings ein Ende des aktuellen Abwärtstrends voraus.

Aufliegertonnage Dezember 2008 bis November 2015



Tankermarkt

Das Jahr 2014 verlief für die Akteure im Tankermarkt wechselhaft, insgesamt aber durchaus erfreulich. Nach einem starken Winter 2013/2014 reduzierten sich die Transporterlöse zunächst saisonbedingt im zweiten Quartal 2014. Mitte des Jahres zogen die Raten deutlich an und steigerten sich – bis auf einen Einbruch im September 2014 – sukzessive. Nicht zuletzt aufgrund der gesunkenen Rohölpreise und der konstant hohen Fördermengen lagen die durchschnittlichen Zwölfmonatschartern der einzelnen Tankerklassen in 2014 insgesamt um rund 70% bis 80% höher als im Vorjahr.

Schiffsklasse	2013	2014	ytd 2015
VLCC	19.850	28.100	47.800
Suezmax	16.000	22.700	35.750
AFRAMax	13.300	17.550	26.500

Quelle: Clarkson Research, Angaben in USD pro Tag.

Laut aktueller Analyse der OPEC erhöhte sich die Rohölnachfrage in 2014 um rund 1 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 fast 4%, der Nahe Osten trug mit ca. 3,2%, Lateinamerika sowie Afrika mit jeweils ca. 3% zur globalen Nachfrage bei. Der höhere Rohölverbrauch insbesondere Chinas und Indiens, die den Großteil ihres Bedarfs aus Westafrika beziehen, bedeutet längere Transportstrecken und dadurch die Bindung höherer Transportkapazitäten. Für VLCC- und Suezmax-Tanker, die hauptsächlich auf den langen Strecken eingesetzt werden, hatte dies eine stabile Nachfragesituation zur Folge. Der Rohölverbrauch in der Euro-Zone ist nach derzeitigem Stand in 2014 um ca. 1,3% gesunken, im Raum Asien-Pazifik sogar um 2,2%. Dennoch konnten auch die AFRAMax-Tanker, deren Haupteinsatzgebiete hier liegen, am insgesamt deutlich verbesserten Markt partizipieren.

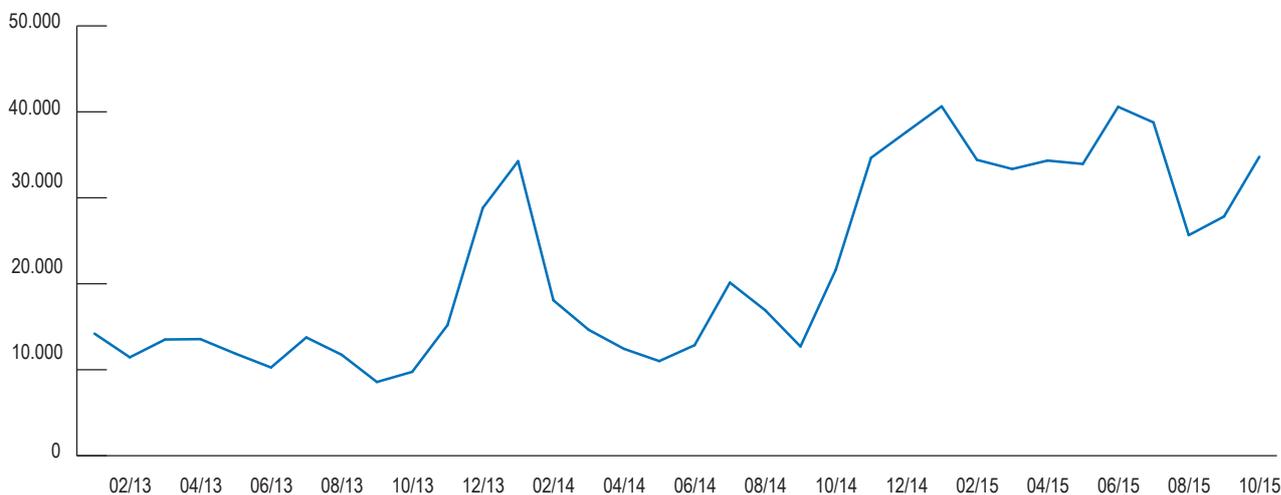
Während sich das Kapazitätsangebot in den Jahren 2011 und 2012 noch um durchschnittlich 5%-6% p.a. erhöht hat, ist die verfügbare Tankerflotte in 2013 leicht geschrumpft und auch in 2014 dank verhältnismäßig hoher Verschrottungszahlen nur um moderate ca. 1,5% gewachsen. Im Segment der großen Tanker vergrößerte sich die Flotte um ca. 3,4%; die Flotte der Suezmax-Tanker verzeichnet einen Zuwachs von knapp 1%. Die AFRAMax-Flotte verringerte sich in 2014 sogar um 2,2% und soll sich auch im laufenden Jahr kaum vergrößern. Nach Jahren der kontinuierlichen Verdrängung durch größere Schiffe, sind die Prognosen für das laufende Jahr in diesem Segment etwas freundlicher. Der Ausbau der Suezmax-Flotte soll in 2015 mit 1,5% ebenfalls gering ausfallen; im VLCC-Segment wird eine Steigerung der Kapazität um ca. 2,3% prognostiziert. Demgegenüber steht eine Nachfrageprognose für die größeren Tanker von jeweils ca. 3,9% bzw 4,8%. Zwar hat die Raten-Rally im Sommer 2015 eine Pause eingelegt, insgesamt befinden sich die Transporterlöse im Vergleich zum Vorjahreszeitraum aber auf einem erheblich verbesserten Niveau.

Trotz eines weltweiten Anstiegs der Ölnachfrage, der für 2015 mit ca. 1,53 und für 2016 1,25 Mio. Barrel pro Tag wird aufgrund höherer Ablieferungszahlen im kommenden Jahr allerdings wieder mit einem schwierigeren Marktumfeld gerechnet. Über alle Klassen umfasst das Tanker-Orderbuch mit Ablieferungen bis 2017+ derzeit noch ca. 18% der Flotte, die sich wie folgt auf die einzelnen Segmente verteilen:

Schiffsklasse	Orderbuch, Stand 11/2015 in tdw
VLCC	20%
Suezmax	21%
AFRAMax	18%

Quelle: Clarkson Research

Average Earnings All Tankers (Durchschnittliche Monatswerte in USD pro Tag)



Quelle: Clarkson Research

Bulkermarkt

Während Tankschiffe im vergangenen Jahr Grund zur Freude hatten ist die Situation im Bulkschiffsektor nach wie vor prekär.

Dem Höhenflug, zu dem der Bulkermarkt Ende des Jahres 2013 ansetzte, folgte in 2014 die erneute harte Landung im bekannten Krisenalltag. Nachdem der Baltic Dry Index (BDI), der die Preisentwicklung für das weltweite Verschiffen von trockenen Massengütern abbildet, Mitte Dezember 2013 mit ca. 2.330 Punkten den höchsten Stand seit mehr als drei Jahren erreicht hatte, verlor der Index binnen sechs Wochen mehr als die Hälfte und fiel nach kurzer Erholung bis Juli 2014 auf unter 730 Punkte. Entsprechend blieben die durchschnittlichen Einnahmen der einzelnen Bulkerklassen im Spotmarkt in 2014 hinter den Ergebnissen des Vorjahres zurück. Auch im bisherigen Jahresverlauf 2015 gab es für die Massengutschiffe wenig Lichtblicke. Im Februar hatte der BDI mit 509 Punkten den tiefsten Stand seit 30 Jahren erreicht. Nach einer leichten Aufwärtsbewegung Mitte des Jahres fiel der Index Ende November sogar unter die 500-Punkte-Marke, so dass sich die Zwölfmonatsraten auf historisch niedrigem Niveau befinden.

Schiffsklasse	2013	2014	ytd 2015
Capesize	15.750	21.750	10.250
Panamax	10.100	12.050	7.600
Supramax	10.050	11.400	7.750

Quelle: Clarkson Research, Angaben in USD pro Tag.

Die Nachfrage nach Bulktransporten ist laut Clarkson Research in 2014 um ca. 5% gewachsen, das Flottenwachstum fiel mit ca. 4,4% unwesentlich geringer aus. Für 2015 wird eine weitere Verlangsamung des Flottenwachstums auf 2,8% prognostiziert, dies allerdings bei gleichzeitiger Stagnation der Transportnachfrage.

Maßgeblichen Einfluss auf die Nachfrageentwicklung haben die Rohstoffimportmengen der Schwellenländer, allen voran China. So zogen allein die chinesischen Eisenerzimporte in 2014 im Zuge höherer Ausbringungsmengen australischer Produzenten und infolgedessen niedriger Preise um ca. 15% an. Für 2015 gehen Experten davon aus, dass die chinesische Nachfrage nach Eisenerz lediglich um 1% steigen wird, der Bedarf an Kohle soll sich u.a. im Zuge restriktiverer chinesischer Umweltschutzrichtlinien um rund 30% verringern.

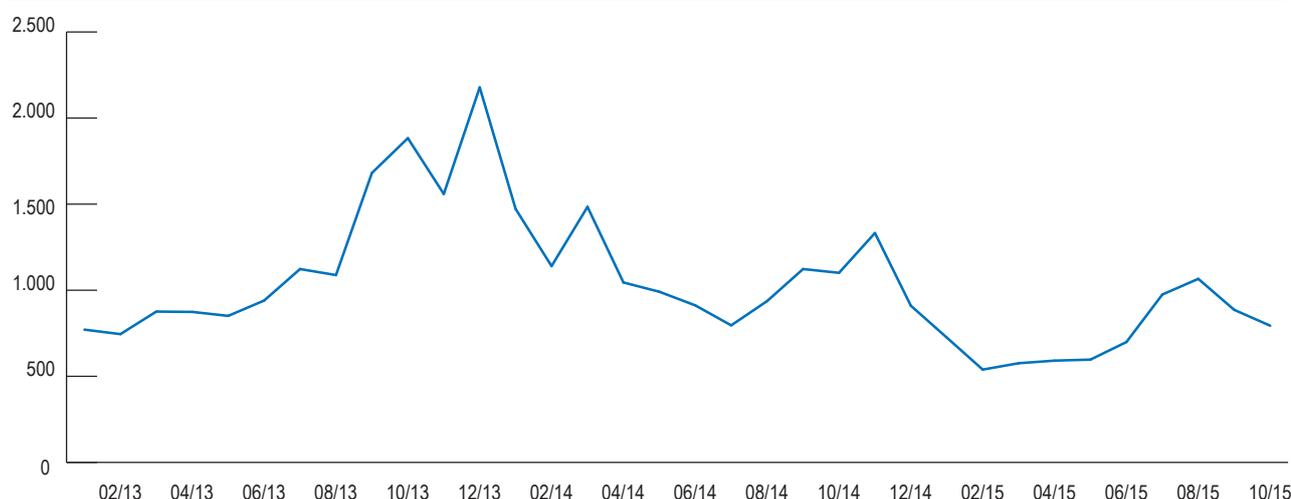
Wie bereits im Jahr 2013 gingen von der Verschrottungsseite keine nennenswerten tonnagereduzierenden Effekte aus. Die Aktivitäten haben sich in 2014 weiter verringert und lagen um knapp ein Drittel unter denen des Vorjahres. Angesichts der hohen Verschrottungsquoten der vergangenen Jahre und des mittlerweile geringen Durchschnittsalters der Bulkerflotte schienen die Möglichkeiten hier weitgehend ausgereizt. Die schwierigen Rahmenbedingungen in 2015 haben Eigner allerdings bewogen, sich von weiteren Schiffen zu trennen, so wurden bis November des Jahres bereits knapp 70% mehr Kapazität aus dem Markt genommen als im gesamten Jahr 2014. Im Segment der Capesize-Bulker übersteigen die bisherigen Verschrottungen des Jahres 2015 das Vorjahr sogar um rund Dreieinhalbfache.

Nachdem der kurzfristige Aufschwung in 2013 eine Reihe von Marktteilnehmern zu Neubaufträgen verleitet hatte, umfasst das Orderbuch aktuell noch ca. 17% der Flotte, die in den nächsten Jahren zur Ablieferung anstehen und das Tonnageangebot weiter erhöhen.

Schiffsklasse	Orderbuch, Stand 11/2015 in tdw
Capesize	17%
Panamax	14%
Handymax	21%

Quelle: Clarkson Research

Baltic Dry Index (Durchschnittliche Monatswerte)



Quelle: Clarkson Research

Schiffsverkäufe

Rendite nach Steuern p.a. (Methode interner Zinsfuß) aller öffentlich platzierten und wieder verkauften Schiffe per 31.12.2014
(Ergebnisse sind zum Teil vorläufig)

Schiffsname	Indienststellung	Übergabe an den Käufer	Kommanditkapital TEUR	Investitionsvolumen TEUR	Mittelrückfluss nach Steuern je 100 TEUR Zeichnungssumme	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 LÜBECK	12/90	1/14	20.562	37.435	113.185	7,82
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.
HS HUMBOLDT	11/04	10/14	18.050	48.323	29.744	k. A.
HS LIVINGSTONE	10/04	10/14	17.500	47.773	29.071	k. A.
HS SCOTT ²⁾	04/07	09/14	20.232	39.417	5.623	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

Schiffsname	Indienststellung	Übergabe an den Käufer	Kommanditkapital TEUR	Investitionsvolumen TEUR	Mittelrückfluss nach Steuern je 100 TEUR Zeichnungssumme	jährliche Rendite (IRR) nach Steuern in %
MERKUR BEACH ²⁾	2/96	06/14	14.484	30.027	73.696	k. A.
MENTOR ²⁾	12/02	02/14	15.535	39.169	52.870	k. A.
MERKUR BRIDGE ²⁾	2/92	7/13	10.532	22.142	91.070	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
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					132.466	

¹⁾ Versicherungsschaden

²⁾ inkl. Kapitalerhöhung

³⁾ Altkapital + Vorzugskapital aus BFK 2010

Auf Basis aller öffentlich platzierten und bis einschließlich 2014 wieder verkauften 59 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. 132,5%.

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 2014 befanden sich insgesamt 39 Schiffe unter dem Management der HANSA TREUHAND-Gruppe im Einsatz. In der Tabelle „Im Management befindliche Fonds“ auf Seite 21 sind 19 Fonds (27 Schiffe) abgebildet, die zum Jahresende 2014 in die Bewertung des Gesamtdepots der HANSA TREUHAND einfließen, einschließlich eines Private Placements. Nicht enthalten sind 13 Schiffsfonds, deren Prospektrechnung 2013 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 Gesamtdepot stellt die Abweichung der prospektierten (Soll) von den tatsächlichen (Ist) Werten aus Anlegersicht dar. Hierbei beziehen sich die Abweichungen auf die relevanten Kriterien Steuervor- und -nachteile sowie Ausschüttungs- und Tilgungsdifferenzen. Zugrunde gelegt wurde eine Zeichnung von jeweils 100.000 EUR unter Annahme der Höchststeuersätze zzgl. Solidaritätszuschlag ohne Kirchensteuer. Die ausgewiesene Gesamtabweichung ergibt sich aus dem Saldo der Spalten „Differenz Steuervorteil zzgl. Ausschüttungen, zzgl. Sondertilgungen und abzgl. Gewinnsteuern“. An der Gesamtabweichung kann der Anleger somit die Performance des Fonds im Verhältnis zu den prospektierten Werten ablesen. Hieraus lassen sich allerdings keine Rückschlüsse auf die tatsächlich erzielte Rendite ableiten; diese lässt sich erst abschließend nach erfolgtem Schiffsverkauf ermitteln.

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 Gesamtdepot 2014 nicht prüfen lassen. Grund dafür ist neben betriebswirtschaftlichen Entscheidungen im wesentlichen die herrschende Unklarheit hinsichtlich der zukünftigen Bewertung von Leistungsbilanzen für geschlossene Fonds (AIF) 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, wie für die Zukunft damit umgegangen werden soll. Die Bewertungsmethode ist unabhängig von der Prüfung gleich geblieben.

Im Management befindliche Fonds (Schiffe mit Soll-Daten)

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	174	-36.000	-14.349	-50.175
Summe:		0	174	-36.000	-14.349	-50.175
Durchschnittliche Abweichung		0,00%	0,17%	-36,00%	-13,35%	-50,18% 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	177	-81.258	-5.191	-86.272
2004	HT-FLOTTENFONDS III	0	139	-57.709	-11.295	-68.865
2006	HT-FLOTTENFONDS IV	0	2	-35.790	9.753	-26.035
2007	HT-FLOTTENFONDS V	0	98	-48.970	-4.579	-53.451
2008	HT-TWINFONDS	0	7	-37.000	-9.756	-46.749
2004	HS MOZART	0	36	-75.000	-16.389	-91.353
2005	HS CARMEN	0	29	-54.000	-2.432	-56.403
Summe:		0	488	-389.727	-39.889	-429.128
Durchschnittliche Abweichung		0,00%	0,07%	-55,68%	-5,70%	-61,30% 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	-7.064	-157.888	-26.601	-189.968
2001	BONNY	4.765	51.278	-117.926	-32.296	-94.179
2001	BRAVO	8.960	-919	-120.694	-27.284	-139.937
2001	CHIEF	8.101	-8.075	-140.085	-17.973	-158.032
2001	HANSA ARENDAL	5.113	-13.298	-117.000	-8.481	-133.666
2001	HS COLON	-3.709	-8.208	-43.155	-109	-55.181
2002	HT-FLOTTENFONDS I	331	-7.550	-75.196	0	-82.415
2002	HANSA KRISTIANSAND	-1.539	-3.457	-102.017	-37.452	-144.465
2002	HS CARIBE	-3.877	-8.396	-35.958	5.850	-42.381
2003	HANSA OLDENBURG	-6.876	-4.567	-55.000	6.174	-60.269
Summe:		12.854	-10.256	-964.919	-138.172	-1.100.493
Durchschnittliche Abweichung		1,29%	-1,03%	-96,49%	-13,82%	-110,05% 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	-23.691	-73.000	8.087	-110.176
Summe:		-21.572	-23.691	-73.000	8.087	-110.176
Durchschnittliche Abweichung		-21,57%	-23,69%	-73,00%	8,09%	-110,18% ⁵⁾

Schiffe unter Tonnagesteuer

- ¹⁾ - = weniger Steuervorteil; + = mehr Steuervorteil
²⁾ + = weniger Steuerlast; - = mehr Steuerlast
³⁾ - = weniger Ausschüttung; + = mehr Ausschüttung
⁴⁾ - = weniger Tilgung; + = mehr Tilgung
⁵⁾ = Durchschnittliche Gesamtabweichung aller Fonds zum 31.12.2012

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

Schiffe ohne Soll-Daten

Kapitalüberschuss (+) bzw. Kapitalbindung (-) der Schiffe, deren Prospektrechnung bereits beendet ist
Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 in EUR

Emissions-jahr	Schiffsname	Kapitaleinsatz	Steuervorteile	Steuern auf lfd. Gewinne	Ausschüttungen	Kapital-überschuss/-bindung
1995	GLORY	-105.000	67.228	-1.181	61.000	22.047
1995	PRIMUS	-105.000	74.776	-1.531	53.000	21.245
1996	CHAMPION	-105.000	69.035	-1.144	36.069	-1.040
1996	HANSA AFRICA	-105.000	74.780	-2.231	135.130	102.679
1996	MASTER	-105.000	25.802	-1.445	41.984	-38.659
1997	HANSA CENTURY	-105.000	57.164	-1.224	108.000	58.940
1997	HANSA CONSTITUTION	-105.000	55.801	-1.263	105.033	54.571
1998	HANSA CASTELLA	-105.000	71.480	-425	22.000	-11.945
1998	HANSA NARVIK	-105.000	65.417	-12.016	30.003	-21.596
1998	HANSA CALYPSO	-105.000	67.290	-6.545	0	-44.255
1998	HANSA CENTURION	-105.000	68.678	-7.866	0	-44.188
1999	HANSA LIBERTY	-105.000	49.791	-2.925	50.655	-7.479
1999	HANSA VICTORY	-105.000	48.041	-2.084	58.000	-1.043



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, neun 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.

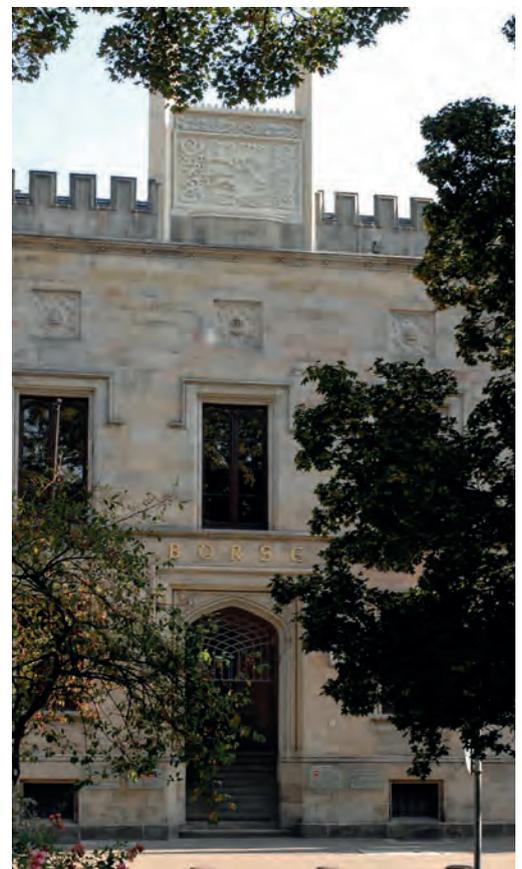
Seit Januar 2005 besteht die Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG, eine Initiative der Börsen Hamburg, Hannover und München, über die Anleger geschlossene Fonds kaufen und verkaufen können. Als Makler nimmt die Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG Kauf- und Verkaufsanträge von Anlegern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

2014 erzielten die Fondsbörse Deutschland und die von ihr im Oktober 2014 übernommene Deutsche Zweitmarkt AG (DZAG) einen gemeinsamen Handelsumsatz mit Anteilen geschlossener Fonds von nominal ca. 212 Mio. EUR. Rund 163 Mio. EUR entfielen davon auf das nominale Handelsvolumen der Fondsbörse Deutschland. In 2014 wurden insgesamt 4.476 Transaktionen umgesetzt.

Mit rund 65% des nominalen Handelsvolumens machten Immobilienfonds auch 2014 das mit Abstand größte Segment der gehandelten Fonds aus. Darüber hinaus wurden in diesem Segment auch die höchsten Kurse verzeichnet. Der Durchschnittskurs der 2014 gehandelten Immobilienfondsanteile lag bei 58,5% (2013: 51%). Das Handelsvolumen im Bereich der Schiffsbeteiligungen ist mit ca. 24,6 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr (rund 38,3 Mio. EUR) weiter rückläufig und macht noch etwa 15,1% des bei der Fondsbörse gehandelten Volumens aus. Auch die mit Schiffsfondsanteilen im Mittel erzielten Kurse lagen mit 23,5% unter denen des Vorjahres (32,8%). Die sonstigen Fondsklassen machten mit ca. 32,8 Mio. EUR bzw. 20,1% erstmals einen größeren Anteil am Handelsvolumen als die Schiffsbeteiligungen aus. Auch hier zeigten sich die Kurse mit durchschnittlich 43,2% rückläufig (2013: 54%).

Über die verschiedenen Zweitmarktplattformen wechselten im Jahr 2014 HANSA TREUHAND-Fondsanteile mit einem Nominalkapital von ca. 5 Mio. EUR (2013: ca. 15 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 www.hansatreuhand.de sowohl die zuletzt an der Fondsbörse abgewickelten Kurse als auch die aktuellen außerbörslichen Transaktionen.



Marktentwicklung *

Seit dem globalen Markteinbruch der Jahre 2008/2009 hat sich der Private Equity-Markt sukzessive erholt. Der allgemeine Optimismus, mit dem die Branchenteilnehmer in das Jahr 2014 starteten, hat sich als berechtigt erwiesen. Weiter verbesserte Rahmenbedingungen sorgten für eine Fortsetzung der positiven Marktentwicklung und ein erfolgreiches Geschäftsjahr.

Nach derzeitiger Datenlage wurden 2014 weltweit rund 544 Mrd. USD von über 1.230 Private Equity-Fonds eingeworben. Diese Zahl übersteigt das Fundraising-Ergebnis von 2013 (ca. 540 Mrd. USD) leicht und dürfte sich im Zuge weiterer verfügbarer Informationen noch erhöhen.

Auch das nicht investierte Kapital der Private Equity-Fonds, das sogenannte "Dry Powder", das für Unternehmensankäufe zur Verfügung steht, hat sich deutlich erhöht. Während die Branche in früheren Jahren noch über Liquiditätsmangel und schlechte Finanzierungsmöglichkeiten klagte, verfügten die Fonds nach Angaben des Analysedienstes Preqin zum Jahresende 2014 weltweit über eine Liquidität von mehr als 1.144 Mrd. USD. Die Kehrseite der Medaille: die enormen Mittel, die zunehmende, günstige Verfügbarkeit und der steigende Einsatz von Fremdkapital bei gleichzeitig wachsender Anzahl der Fonds heizen den Wettbewerb um hochwertige Beteiligungen weiter an und führen zu steigenden Unternehmensbewertungen, was wiederum zu Lasten der Rendite geht.

Die Aufwärtsbewegung an den Kapitalmärkten hat im vergangenen Jahr Börsengänge, also Exit-Möglichkeiten für Private Equity-Investoren, begünstigt. Private Equity-Manager haben das anhaltend positive Umfeld nutzen können, um sich erfolgreich von Beteiligungen zu trennen und attraktive Renditen für ihre Investoren zu generieren. Nach Analysen von Preqin beläuft sich der Wert der in 2014 weltweit getätigten rund 1.600 Exits auf ca. 428 Mrd. USD – ca. 30% mehr als in 2013.

Nordamerika bildet unverändert den größten Private Equity-Markt und steht nicht zuletzt aufgrund der Erholung der US-Wirtschaft weiterhin hoch im Kurs der Beteiligungsgesellschaften. Allerdings haben Nordamerika-orientierte Fonds im vergangenen Jahr mit ca. 308 Mrd. USD ca. 8% weniger als in 2013 eingeworben.

Das europäische Fundraising fiel nach derzeitiger Datenlage mit 140 Mrd. USD um rund 10% höher aus als im Vorjahr. Aufgrund der Verfügbarkeit billiger Akquisitionsfinanzierungen erwarten Marktteilnehmer, dass Bieter aus Ländern mit stärkeren Währungen Chancen in der Eurozone nutzen werden.

In Deutschland wurden im Rahmen des Fundraisings in 2014 neue Mittel in Höhe von ca. 1,7 Mrd. EUR eingeworben – rund ein Viertel mehr als in 2013. Mehr als drei Viertel dieser Mittel wurden durch Buyout-Fonds eingeworben. Die wichtigsten Kapitalquellen waren Dachfonds, Family Office/Privatanleger und Versicherungen.

Der Investitionsrückgang aus dem Vorjahr wurde in 2014 in Deutschland mehr als wettgemacht. Mit ca. 7,1 Mrd. EUR wurden ca. 40% mehr investiert als in 2013 – so viel wie zuletzt im Jahr 2008. Die Branchen mit den höchsten Investitionen waren Unternehmens-/Industrieerzeugnisse mit 27% vor Kommunikationstechnologien/-inhalte (18%) und Konsumgüter/Handel (15%). Innerhalb Europas ist Deutschland aufgrund seiner Stabilität in mitten eines turbulenten Umfeldes – einschließlich der Staatsschuldenkrisen in anderen Volkswirtschaften der Eurozone – und der Stärke seines Mittelstands der Favorit der Private Equity-Investoren. Entsprechend positiv ist der Ausblick für die weitere Entwicklung des deutschen Private Equity-Marktes.

Nachdem das Interesse an Fonds mit Anlageschwerpunkt Asien oder "Rest der Welt" in 2013 deutlich nachgelassen hatte, konnten sich Fonds, die außerhalb Nordamerikas und Europas investieren, in 2014 mit 96 Mrd. USD um mehr als 20% steigern. Der Anteil Asiens liegt dabei bei ca. 72 Mrd. USD (2013: ca. 55 Mrd. USD).

Wie bereits in den letzten Jahren hat sich der Trend zur Platzierung größerer Kapitalmengen bei abnehmender Risikobereitschaft weiter fortgesetzt. 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.

Die Private Equity-Fonds weltweit haben zu Beginn des Jahres angegeben, in diesem Jahr ihre Investitionen noch einmal zu erhöhen. Gemäß einer Preqin-Umfrage hatten 55% der 260 befragten Fondsmanager die Absicht, mehr als im Jahr 2014 zu investieren. Weitere 35% wollten das Investitionsniveau halten. Insgesamt sprechen Experten trotz und wegen der genannten hohen Liquidität im Markt von einem weiterhin gesunden Umfeld und erwarten eine Fortschreibung der positiven Marktentwicklung.

Neben dem Konkurrenz- und Anlagedruck sowie der Herausforderung, attraktive Investitionsmöglichkeiten zu vertretbaren Preisen zu identifizieren, bestehen die potentiell negativ beeinflussenden Parameter in den strukturellen Problemen der Eurozone und der Verlangsamung des Wirtschaftswachstum im asiatisch-pazifischen Raum; demgegenüber steht die wieder in Fahrt gekommene US-Wirtschaft, die bereits im vergangenen Jahr den Private Equity-Markt beflügelte hat.

* Quellen: Preqin Ltd., Bundesverband Deutscher Kapitalgesellschaften (BVK).

Private Equity Partners 1

Der "Private Equity Partners 1" (PEP1) 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 bis 30.06.2015 in ca. 486 Unternehmen beteiligt war; davon wurden 168 Beteiligungen inzwischen wieder veräußert, 27 Beteiligungen wurden vollständig abgeschlossen.

Die kumulierten Ausschüttungen der Zielfonds sind in 2014 sowie im bisherigen Jahresverlauf 2015 weiter angestiegen. Die Fondsmanager profitierten unter anderem von der Wiederbelebung von Börseneinführungen in Europa, die für erfolgreiche Realisierungen genutzt wurden.

Nachdem im April 2014 bereits 10% der Kommanditeinlage ausgeschüttet wurden, erhielten die Anleger im Zuge der erfreulichen Fondsentwicklung im November 2014 eine weitere Ausschüttung in Höhe von 6%. Aufgrund des nach wie vor freundlichen Marktumfeldes und des fortgeschrittenen Reifegrades des PEP1 sind in mehreren Zielfonds ertragreiche Verkäufe von Investments gelungen, so dass im März und September 2015 weitere 8% bzw. 10% an die Anleger ausgeschüttet werden konnten. Zu den Veräußerungen gehören z.B. Beteiligungen an dem Laborbetreiber DISA, dem Kinderwagenhersteller Baby Jogger sowie dem Internetfilmverleih Netflix. Insgesamt liegt die Ausschüttungsquote bezogen auf das Zeichnungskapital nun bei insgesamt 38%.

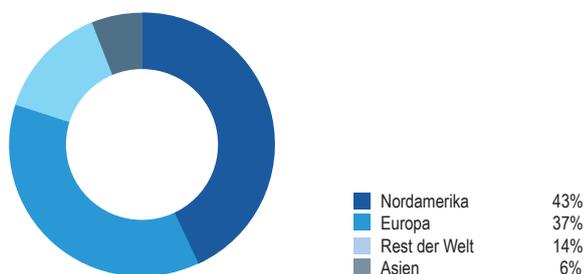
Nach Berücksichtigung von Wechselkurseffekten betrug der Wert des Beteiligungsportfolios (inkl. der bisher geleisteten Ausschüttungen) zum 31.12.2014 ca. 150% bezogen auf das eingezahlte Kapital (31.12.2013: ca. 133%). Bis zum 30.06.2015 verzeichnete der PEP1 mit ca. 165% einen weiteren erheblichen Zuwachs gegenüber dem Vorjahresendstand.

Private Equity Partners 1: Fonds-Allokation

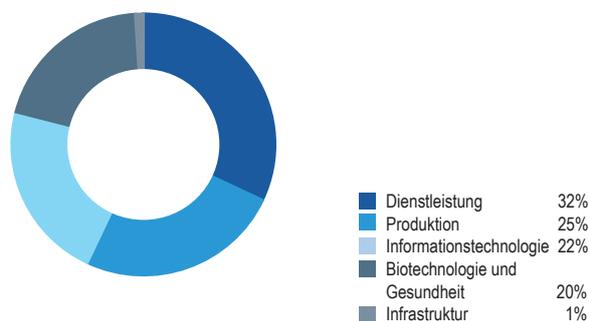
Zielfonds	Auflegungsjahr	Volumen	Fonds-Typ	Geographischer Fokus	Währung	Beteiligung
AUCTUS II B GmbH & Co. KG	2007	38,6 Mio. EUR	BO	Europa	EUR	1.250.000
Bowmark Capital Partners IV, LP	2008	265 Mio. GBP	BO	Europa	GBP	700.000
Cape Natixis Due	2007	195 Mio. EUR	BO	Europa	EUR	1.250.000
CDH China Fund III, 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

BO=Buyout
VC=Venture Capital

PEP 1: Allokation zum 30.06.2015 nach Regionen



PEP 1: Allokation zum 30.06.2015 nach Branchen



Private Equity Partners 2 - Asien/Pazifik

Der "Private Equity Partners 2" (PEP2) 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 erworbenen 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 vor allem in China und Indien.

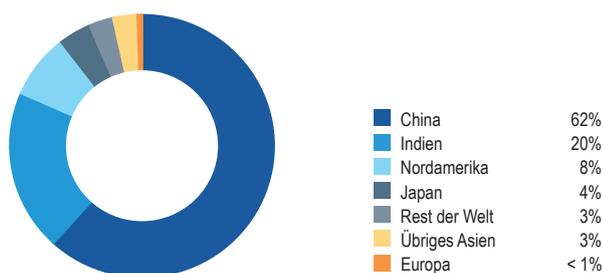
Der Adveq Asia II bestand zum 30.06.2015 aus insgesamt 20 Zielfonds. Seit Fondsauflegung wurden über diese Zielfonds Investitionen in 493 Unternehmen getätigt, die sich in unterschiedlichen Stadien ihrer Entwicklung befinden und dadurch eine ausgewogene Investitionsbalance gewährleisten. 51 Unternehmensbeteiligungen konnten bisher durch Börsengänge oder Verkäufe an strategische Investoren veräußert werden; 12 wurden abgeschrieben.

Konsumentenbezogene Investitionen (Konsumgüter, Dienstleistungen und Einzelhandel) repräsentieren ca. 28% des derzeitigen

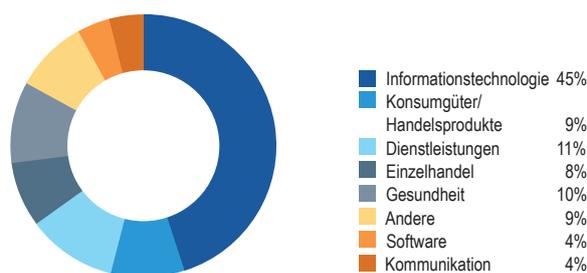
Nettoinventarwertes, technologiebezogene Investitionen (Kommunikation, Software und andere IT) machen ca. 53% des Marktwertes aus. Da sich das Portfolio weiterhin in der Aufbauphase befindet, wird es sich in Übereinstimmung mit der Strategie von Adveq Asia II weiter entwickeln. Der Schwerpunkt der Investitionen liegt derzeit mit mehr als der Hälfte auf China. Die unterliegenden Portfolios sowohl in China als auch in Indien weisen deutliche Aufwertungen auf.

Der Wert des Portfolios ist im Vergleich zum Vorjahr weiter gestiegen. Zum 30.12.2014 wies der Adveq Asia II einen Wert von ca. 200,2 Mio. USD auf (31.12.2013: 144,3 Mio. USD). Nach Abzug aller Kosten entspricht dies einem Wert von 119%. 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. Die positive Entwicklung setzte sich im bisherigen Jahresverlauf 2015 weiter fort. So steigerte sich der Portfoliowert bis zum 30.06.2015 auf 261,6 Mio. USD bzw. gut 133%.

PEP 2 (Adveq Asia II): Allokation zum 30.06.2015 nach Regionen *



PEP 2 (Adveq Asia II): Allokation zum 30.06.2015 nach Branchen *



* Darstellung beinhaltet Rundungsdifferenzen.

Marktentwicklung

Nach Angaben der International Air Transport Association (IATA) hat die Nachfrage im weltweiten Passagierverkehr in 2014, gemessen in Personenkilometern, gegenüber dem Vorjahr um 6% zugenommen und liegt damit über dem Durchschnitt der letzten zehn Jahre von 5,6%.

Alle Regionen verzeichneten ein Wachstum der Passagierzahlen; die stärksten Zuwächse wurden im Nahen Osten (12,6%), im asiatisch-pazifischen Raum sowie in Lateinamerika (jeweils 6,9%) erzielt. Dahinter fanden sich die europäischen Fluggesellschaften mit einem Plus von 5,8%. Nordamerikanische Airlines steigerten sich um 2,7%. Die Ergebnisse in Afrika lagen mit einem Plus von 0,3% deutlich unter dem Vorjahresniveau von 4,6%. Hier hat sich die Ebola-Epidemie und die schwache wirtschaftliche Entwicklung Nigerias, der größten, aber stark vom Ölmarkt abhängigen Volkswirtschaft, bemerkbar gemacht. In den inländischen Verkehren zeigten Brasilien, China und Indien zweistellige Zugewinne. Insgesamt gab es mit 3,33 Mrd. Fluggästen, das sind rund 184 Mio. mehr verkaufte Flugtickets als im Jahr 2013, einen neuen Rekord.

Die deutschen Airlines haben im vergangenen Jahr mit einem Wachstum von 2,3% nicht ganz so gut abgeschnitten. Gründe dafür sieht der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft u.a. in der Luftverkehrssteuer, den eingeschränkten Betriebszeiten deutscher Flughäfen, hohen Sicherheitsgebühren und auch Streiks

Die weltweite Auslastung der Maschinen blieb der IATA-Statistik zufolge mit durchschnittlich 79,8% nahezu stabil. In Nordamerika war die Auslastung mit 83% am höchsten, das Schlusslicht bildeten die afrikanischen Fluglinien, bei denen in 2014 im Schnitt nur gut zwei Drittel der Sitze belegt waren.

Nach derzeitiger IATA-Berechnung haben die Fluggesellschaften in 2014 einen Gewinn von 16,4 Mrd. USD erzielt – eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr um rund 55%. Eine große Rolle spielt dabei der niedrige Ölpreis. Da Kerosin für ca. 30% der Kosten verantwortlich ist, sinkt die Kostenbasis und es werden höhere Gewinne realisiert. Dadurch stehen wiederum mehr Mittel für Investitionen in Logistik oder Maschinen zur Verfügung. Zudem können Kerosinzuschläge und damit die effektiven Ticketpreise gesenkt werden, was wiederum Flugreisen für Passagiere attraktiver macht. Für 2015 wird infolgedessen mit einem Anstieg der geflogenen Personenkilometer um 6,7% gerechnet, die Gewinne der Airlines sollen prognosegemäß knapp 26 Mrd. USD erreichen.

Nach einigen Jahren der Stagnation war im Frachtgeschäft in 2014 eine leichte Besserung zu beobachten. Nachdem in 2013 lediglich ein Wachstum von 2,3% erreicht wurde, sorgte die allmähliche Erholung der Weltwirtschaft im Jahresverlauf für einen Anstieg der Nachfrage in Höhe von 4,5% (gemessen in Frachttonnenkilometern). Die Auslastung lag mit 47,4% geringfügig über dem Vorjahreswert von 47%.



* Quellen: Airbus, Boeing, Deutsche Luftverkehrswirtschaft, Emirates, IATA.

Nachfrage nach Flugzeugen

Nach Analysen von Boeing werden bis 2034 weltweit ca. 38.050 neue Flugzeuge benötigt. Airbus erwartet einen Bedarf von rund 32.600 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 rund 40% der neuen Maschinen geliefert werden sollen. Hier macht sich insbesondere die prognostizierte Verdreifachung der Mittelschicht und der damit verbundenen steigenden Reiseaktivität bemerkbar. Nach aktuellen Berechnungen werden sich die Passagierzahlen und die weltweit im Einsatz befindlichen Flugzeuge bis zum Jahr 2034 mehr als verdoppelt haben.

Nachdem die Flugzeugbauer Airbus und Boeing bereits in 2013 Rekordzahlen bei den Auslieferungen und Neubestellungen vorgelegt haben, konnten sie sich in 2014 erneut steigern. So lieferte Airbus 629 Flugzeuge (2013: 626) aus und feiert damit das dreizehnte Jahr in Folge einen Produktionsanstieg. Besonderer Beliebtheit erfreuten sich die Mittelstreckenjets der A330er-Familie, die mit 490 übergebenen Maschinen den Löwenanteil ausmachten. Mit fast 1.500 eingegangenen Nettoaufträgen (Listenpreis ca. 148 Mrd. EUR) lag das Unternehmen annähernd auf Vorjahresniveau. Die Bestellungen des Konkurrenten Boeing lagen mit 1.432 nur knapp darunter. Aufgrund des größeren Anteils an Großraumflugzeugen summierten sich die Neubaufträge der Amerikaner auf 233 Mrd. USD. Auch bei den Auslieferungen lag Boeing mit 726 Maschinen vorne und übertraf damit das eigene Vorjahresergebnis von 648 Maschinen. Von den Modellen der 737-Reihe verließen im vergangenen Jahr 485 Exemplare die Werkhallen. Zudem konnten mit 114 Dreamlinern mehr Flugzeuge des Typs 787 an Unternehmen ausgeliefert werden als erwartet.

Produktion des Airbus A380

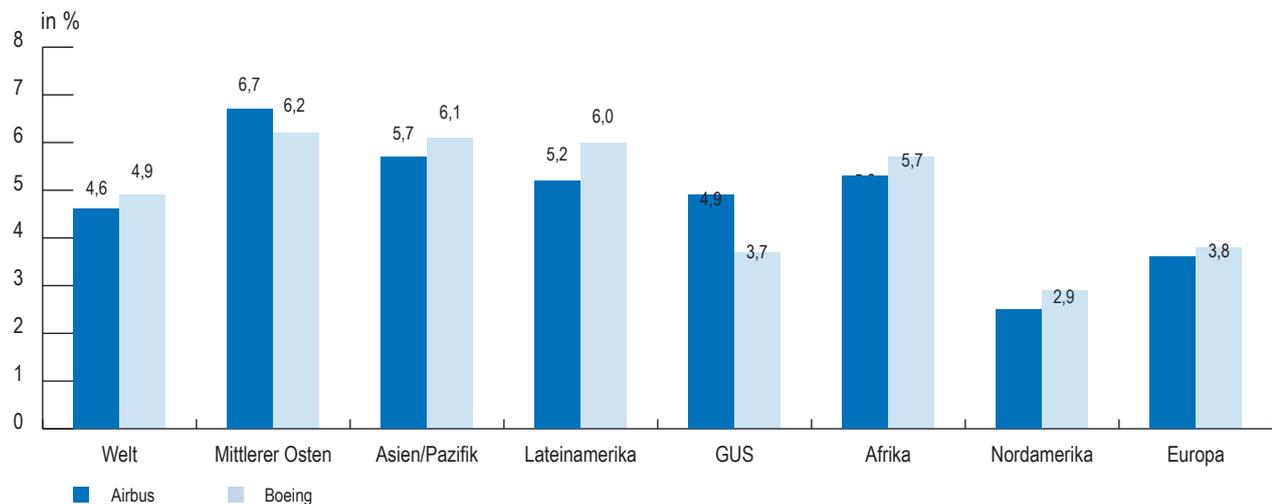
Ende des vergangenen Jahres sorgten Spekulationen über ein eventuelles Ende der Airbus A380-Produktion kurzzeitig für Aufsehen. Die Unternehmensführung der Airbus Group gab schnell ein klares Bekenntnis zum A380 ab und auch die arabische Fluggesellschaft Emirates, der größte Betreiber des Modells, bekräftigte, weiterhin mit dem Großraumflugzeug zu planen. Nach Einschätzung des Emirates-Präsidenten Tim Clark ist der A380 das Flugzeug, welches "das Wachstum der Städtepaare zwischen Asien und Europa, Transpazifik in die USA oder auch auf Transatlantik-Strecken auffangen kann. Es ist auch die perfekte Antwort auf ständig steigende Umweltauforderungen, mit 500 Plätzen auf einmal."¹⁾ Allerdings sieht Emirates auch Potenzial für Produktverbesserungen und hat Neubestellungen in Aussicht gestellt, falls Airbus den A380 mit sparsameren Triebwerken zum leicht gestreckten "A380neo" fortentwickelt.

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 Emirates verleast.

Die Ausschüttungen des Jahres 2014 betragen bei SKY CLOUD-A380 und SKY CLOUD II-A380 7,25% bzw. 8,25%. Die Fonds SKY CLOUD III-A380 und SKY CLOUD IV-A380 schütteten jeweils 8% aus. Damit erfolgten die Ausschüttungen aller Flugzeugfonds in 2014 planmäßig. Auch im Jahr 2015 wurden bei der SKY CLOUD-Reihe der HANSA TREUHAND die Ausschüttungen prospektgemäß in gleicher Höhe an die Anleger geleistet.

Prognostiziertes durchschnittliches jährliches Luftverkehrswachstum 2015 bis 2034 (in RPK)



¹⁾ www.airliners.de, 12. März 2015

Der Leasingnehmer

Für den Leasingnehmer der vier HANSA TREUHAND-Flugzeuge ging am 31. März 2015 ein turbulentes, aber insgesamt erneut erfolgreiches Geschäftsjahr zu Ende. Erhebliche Währungsschwankungen, militärische Konflikte sowie die zeitweiligen Schließung einer Start- und Landebahn in Dubai, die eine Stilllegung von 90 Jets über 80 Tage zur Folge hatte, stellten die Airline vor Herausforderungen. In der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres machten sich die gesunkenen Treibstoffkosten zwar positiv bemerkbar, konnten die negativen Effekte jedoch nicht ausgleichen. Dennoch ist es Emirates gelungen, zum 27. Mal in Folge ein Geschäftsjahr mit Gewinn abzuschließen.

Der Umsatz stieg im Geschäftsjahr 2014/2015 im Vergleich zur Vorperiode um 7,5% auf die Rekordhöhe von 24,2 Mrd. USD an. Der Nettogewinn stieg um 40% auf 1,2 Mrd. USD und die Gewinnmarge nach Steuern belief sich auf 5,1% – die höchste seit dem Geschäftsjahr 2010/11.

Die geflogenen Passagierkilometer nahmen im Vorjahresvergleich um 9% zu. Emirates konnte damit eine leicht über dem Vorjahreswert liegende Flugzeugauslastung von 79,6% erzielen. Die Fluggesellschaft beförderte im Geschäftsjahr 2013/2014 insgesamt rund 49,3

Mio. Passagiere – plus 11% gegenüber dem Vorjahr – und nahm fünf neue Ziele in den Flugplan auf: Abuja (Nigeria), Brüssel, Budapest, Chicago sowie Oslo.

Begünstigt durch weiter gesunkene Treibstoffpreise konnte Emirates (Airline) auch im ersten Halbjahr des Fiskaljahres 2015/2016 den Unternehmensgewinn um 65% weiter steigern. Der Umsatz lag um ca. 4% unter dem Vorjahreszeitraum. Diesen leichten Rückgang erklärt die Linie mit unvorteilhaften Währungskursen und Ticketpreisen, die infolge der niedrigeren Kerosinpreise gesenkt wurden.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden 5,5 Mrd. USD in 22 neue Passagier- und zwei Frachtflugzeuge investiert, darunter der 50. Airbus A380 und die 100. Boeing 777ER. Einige Flugzeuge wurden aussortiert, so dass sich zum Ende des Geschäftsjahres 231 Maschinen in Betrieb befanden. Das Durchschnittsalter der Flotte beträgt mit 75 Monaten nur etwa die Hälfte des Branchendurchschnitts. Rund 270 Flugzeuge stehen noch auf der Orderliste, darunter 71 Airbus A380. Am 27. November 2015 hat Emirates das 69. Flugzeug dieses Typs übernommen und ist damit mit Abstand der weltgrößte A380-Betreiber.





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

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 31.12.2014 bestätigten Unterschiedsbeträge.

Alle Werte sind gerundete Angaben.

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

82

Schiffsverkäufe bis 31.12.2014

84

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. Alle Werte sind gerundete Angaben.

Betriebsfortführungskonzepte

Fahrende Flotte	TEU	Altkapital inkl. Kapital- erhöhung in TEUR	Vorzugs- Kapital in TEUR	Vorzugs- Kapital in %	Einzahlung 2010	Einzahlung 2011	Einzahlung 2012	Einzahlung 2013	Einzahlung 2014
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%	-	-	-	-	-
MS »BONNY«	2.700	14.819	3.705	25,00%	20,00%	5,00%	6,70%	-	-
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			55.699						
	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 inkl. Kapital- erhöhung in TEUR	Neu-Kapital in TEUR	Neu-Kapital in %	Einzahlung 2010	Einzahlung 2011	Einzahlung 2012	Einzahlung 2013	Einzahlung 2014
MS »HANSA BERLIN« ¹⁾	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⁾	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 2015 hatte das Flugzeug 3.835 Flüge absolviert und dabei 23.037 Flugstunden geleistet. Die durchschnittliche Flugdauer lag bisher bei sechs Stunden.

Im November 2014 veröffentlichte die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) eine so genannte Lufttüchtigkeitsanweisung. Darin werden alle A380-Betreiber aufgefordert, die 16 Türen des Flugzeuges in regelmäßigen Abständen auf Risse in der Außenhaut hin zu überprüfen. Die Behörde reagiert damit auf Türgeräusche, die mehrfach während des Fluges auftraten. Gleichzeitig hat Airbus ein Modifikationsprogramm entwickelt, dessen Umsetzung weitere Risse verhindern soll. Die wiederkehrenden Inspektionen sind dann nicht mehr erforderlich. Das Modifikationsprogramm wurde im September 2015 bei Etihad Airways Engineering in Abu Dhabi durchgeführt.

Der Asset Manager Doric GmbH hat das Flugzeug der Beteiligungsgesellschaft im Juni 2015 im Rahmen des 6-Jahres-Checks bei Emirates Engineering am Dubai International Airport inspiziert. Insgesamt befindet sich das Flugzeug in einem 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 2013	TEUR	18.710	18.565 ¹⁾	
Berichtsjahr 2014	TEUR	4.955	5.055	
Gesamt	TEUR	23.665	23.620	-45
	Prozent	36,25	38,00	1,75 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2014	TEUR	3.249	3.155	-94
-----------------------	-------------	--------------	--------------	------------

Jahrestilgung

2014	TUSD	8.706	8.706	0
-------------	-------------	--------------	--------------	----------

Stand Hypothek

per 31.12.2014	TUSD	90.535	90.535	0
-----------------------	-------------	---------------	---------------	----------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ²⁾

Kapitaleinsatz	EUR		-105.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		0 ³⁾
Ausschüttungen	EUR		38.000 ¹⁾
Kapitalbindung	EUR		-67.000

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 den Langstrecken zwischen Dubai und dem asiatisch-pazifischen Raum bzw. Nordamerika eingesetzt. Bis Ende September 2015 hatte das Flugzeug 3.330 Flüge absolviert und dabei 27.846 Flugstunden geleistet. Die durchschnittliche Flugdauer lag bisher bei acht Stunden und zwanzig Minuten.

Im November 2014 veröffentlichte die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) eine so genannte Lufttüchtigkeitsanweisung. Darin werden alle A380-Betreiber aufgefordert, die 16 Türen des Flugzeuges in regelmäßigen Abständen auf Risse in der Außenhaut hin zu überprüfen. Die Behörde reagiert damit auf Türgeräusche, die mehrfach während des Fluges auftraten. Gleichzeitig hat Airbus ein Modifikationsprogramm entwickelt, dessen Umsetzung weitere Risse verhindern soll. Die wiederkehrenden Inspektionen sind dann nicht mehr erforderlich. Das Modifikationsprogramm wird voraussichtlich im vierten Quartal 2015 bei Sabena Technics in Bordeaux durchgeführt.

Der Asset Manager Doric GmbH hat das Flugzeug der Beteiligungsgesellschaft im April 2015 am Dubai International Airport inspiziert. Zu diesem Zeitpunkt befand sich die Maschine zu einem größeren Wartungsaufenthalt am Boden. Das Flugzeug befand sich zu diesem Zeitpunkt in einem guten 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	42.550	42.795	
Fremdkapital	TEUR	97.692	97.692	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	140.242	140.487	245

Ausschüttungen

bis Ende 2013	TEUR	9.215	10.269 ¹⁾	
Berichtsjahr 2014	TEUR	3.510	3.584	
Gesamt	TEUR	12.725	13.853	1.128
	Prozent	41,25	42,00	0,75 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2014	TEUR	1.707	2.010	303
-----------------------	-------------	--------------	--------------	------------

Jahrestilgung

2014	TUSD	9.803	9.565	-238
-------------	-------------	--------------	--------------	-------------

Stand Hypothek

per 31.12.2014	TUSD	98.546	99.839	-1.293
-----------------------	-------------	---------------	---------------	---------------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ²⁾

Kapitaleinsatz	EUR		-105.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		0 ³⁾
Ausschüttungen	EUR		42.000 ¹⁾
Kapitalbindung	EUR		-63.000

¹⁾ Zeiteinheitlich 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 2015 hatte das Flugzeug 2.752 Flüge absolviert und dabei 16.600 Flugstunden geleistet. Die durchschnittliche Flugdauer lag bisher bei rund sechs Stunden.

Im November 2014 veröffentlichte die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) eine so genannte Lufttüchtigkeitsanweisung. Darin werden alle A380-Betreiber aufgefordert, die 16 Türen des Flugzeuges in regelmäßigen Abständen auf Risse in der Außenhaut hin zu überprüfen. Die Behörde reagiert damit auf Türgeräusche, die mehrfach während des Fluges auftraten. Gleichzeitig hat Airbus ein Modifikationsprogramm entwickelt, dessen Umsetzung weitere Risse verhindern soll. Die wiederkehrenden Inspektionen sind dann nicht mehr erforderlich. Das Modifikationsprogramm wird voraussichtlich im vierten Quartal 2015 bei Etihad Airways Engineering in Abu Dhabi durchgeführt.

Der Asset Manager Doric GmbH hat das Flugzeug der Beteiligungsgesellschaft im Oktober 2015 im Rahmen des jüngsten C-Checks am Dubai International Airport inspiziert. Die Maschine war zu diesem Zeitpunkt in einem guten 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 2013	TEUR	10.167	10.636 ¹⁾	
Berichtsjahr 2014	TEUR	4.880	4.887	
Gesamt	TEUR	15.047	15.523	476
	Prozent	32,00	31,00	-1,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2014	TEUR	3.184	2.956	-228
-----------------------	-------------	--------------	--------------	-------------

Jahrestilgung

2014	TUSD	12.494	12.715	221
-------------	-------------	---------------	---------------	------------

Stand Hypothek

per 31.12.2014	TUSD	108.417	107.403	1.014
-----------------------	-------------	----------------	----------------	--------------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ²⁾

Kapitaleinsatz	EUR		-105.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		0 ³⁾
Ausschüttungen	EUR		31.000 ¹⁾
Kapitalbindung	EUR		-74.000

¹⁾ Zeitanteilig, je nach Beitritts- und Einzahlungsdatum.

²⁾ Bei einer Ausschüttungsberechtigung ab 1. Dezember 2011.

³⁾ Noch keine Vorlage steuerlicher Ergebnisse.

SKY CLOUD IV - A380

FLUGZEUG

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



Der SKY CLOUD 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 2015 hatte das Flugzeug 2.236 Flüge absolviert und dabei 13.735 Flugstunden geleistet. Die durchschnittliche Flugdauer lag bisher bei sechs Stunden und zehn Minuten.

Im November 2014 veröffentlichte die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) eine so genannte Lufttüchtigkeitsanweisung. Darin werden alle A380-Betreiber aufgefordert, die 16 Türen des Flugzeuges in regelmäßigen Abständen auf Risse in der Außenhaut hin zu überprüfen. Die Behörde reagiert damit auf Türgeräusche, die mehrfach während des Fluges auftraten. Gleichzeitig hat Airbus ein Modifikationsprogramm entwickelt, dessen Umsetzung weitere Risse verhindern soll. Die wiederkehrenden Inspektionen sind dann nicht mehr erforderlich. Das Modifikationsprogramm wird voraussichtlich im vierten Quartal 2015 bei Sabena Technics in Bordeaux durchgeführt.

Der Asset Manager Doric GmbH hat das Flugzeug der Beteiligungsgesellschaft im Januar 2015 am Dubai International Airport inspiziert. Die Maschine befand sich zu diesem Zeitpunkt in einem guten und gepflegten 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

Ausschüttungen

bis Ende 2013	TEUR	8.060	7.019 ¹⁾	
Berichtsjahr 2014	TEUR	4.960	5.010	
Gesamt	TEUR	13.020	12.029	-991
	Prozent	21,00	20,00	-1,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2014	TEUR	1.874	3.262	1.388
-----------------------	-------------	--------------	--------------	--------------

Jahrestilgung

2014	TUSD	12.256	12.595	339
-------------	-------------	---------------	---------------	------------

Stand Hypothek

per 31.12.2014	TUSD	115.534	117.408	-1.874
-----------------------	-------------	----------------	----------------	---------------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ²⁾

Kapitaleinsatz	EUR		-105.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		0 ³⁾
Ausschüttungen	EUR		20.000 ¹⁾
Kapitalbindung	EUR		-85.000

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.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterratenlevels benötigte der HT-FLOTTENFONDS I im Jahr 2010 zusätzliches Kapital i.H.v. gesamt 2,52 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen von Betriebsfortführungskonzepten bereitgestellt haben. Zum Jahresende 2014 konnten bereits 158% auf das Vorzugskapital zurückgeführt werden.

Die Schiffe MS »MENTOR« und MS »HANSA BRANDENBURG« sind in 2013 aus dem Flottenfonds ausgeschieden und befinden sich in Liquidation.

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 des MS »HANSA BRANDENBURG« verbleibt nur noch der Unterschiedsbetrag des MS »HS CARIBE« per 31.12.2014 in Höhe von ca. -11%.

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 2013	TEUR	20.411	7.196	
ab 2014	TEUR	2.477	0	
Gesamt	TEUR	22.889	7.196	-15.692
	Prozent	126,90	39,96	-86,94 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2014	TEUR	0	-17	-17
(nach Ausschüttung + Tilgung)				

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ²⁾

ausgleichsfähige Verluste	-49,78	-50,59
zu versteuernde Gewinne	11,42	28,14

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ³⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	25.668
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-12.609
Ausschüttungen	EUR	73.872 *
Kapitalbindung	EUR	-16.069

* inkl. Ausschüttungen auf das Vorzugskapital

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 (verkauft)
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.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charteratenniveaus benötigte der HT-FLOTTENFONDS II seit 2010 zusätzliches Kapital i.H.v. gesamt ca. 15,24 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen von Betriebsfortführungskonzepten bereitgestellt haben.

Für das »HS HUMBOLDT« musste Insolvenzantrag gestellt werden. Der Verkauf des Schiffes erfolgte im Oktober 2014. Bei den Schiffen »HANSA NORDBURG« sowie »HANSA AALESUND« haben die Gesellschafter den Verkauf beschlossen; der Verkauf der »HANSA AALESUND« ist bereits vollzogen, das Schiff wurde im August 2015 an den Käufer übergeben.

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 2013	TEUR	55.834	14.615	
ab 2014	TEUR	6.644	-1.094	
Gesamt	TEUR	62.478	13.521	-48.957
	Prozent	103,40	22,20	-81,20 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2014	TEUR	0	-18	-18
-----------------------	-------------	----------	------------	------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ²⁾

zu versteuernde Gewinne	2,80	2,40
-------------------------	------	------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ³⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	0
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.072
Ausschüttungen	EUR	22.183
Kapitalbindung	EUR	-81.889

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.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterratenlevels benötigte der HT-FLOTTENFONDS III in den Jahren 2012 und 2013 zusätzliches Kapital i.H.v. gesamt ca. 8,21 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen von Betriebsfortführungskonzepten bereitgestellt haben.

Im Mai 2015 erfolgte der Verkauf des MS »MERKUR BAY« auf Basis eines Gesellschafterbeschlusses.

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 2013	TEUR	43.200	13.526	
Berichtsjahr 2014	TEUR	4.800	0	
Gesamt	TEUR	48.000	13.526	-34.474
	Prozent	80,00	22,30	-57,70 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2014	TEUR	0	95	95
-----------------------	-------------	----------	-----------	-----------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ²⁾

zu versteuernde Gewinne	2,34	2,02
-------------------------	------	------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ³⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-898
Ausschüttungen	EUR	22.300
Kapitalbindung	EUR	-81.598

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 schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterrateniveaus benötigte der Tanker »HS ALCINA« zur Aufrechterhaltung der Liquidität im Jahr 2014 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,28 Mio. EUR, das durch die Verrechnung mit den Ausschüttungen des »HS OCEANO« bereitgestellt wurde.

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

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	60.100	60.400	
Fremdkapital	TEUR	0	0	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	60.100	60.400	300
Ausschüttungen ¹⁾				
bis Ende 2013	TEUR	27.450	10.198	
Berichtsjahr 2014	TEUR	4.207	0	
Gesamt	TEUR	31.657	10.198	-21.460
	Prozent	52,70	16,87	-35,83 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ²⁾			
zu versteuernde Gewinne		1,78	1,78

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ³⁾			
Kapitaleinsatz	EUR		-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-789
Ausschüttungen	EUR		16.884
Kapitalbindung	EUR		-86.905

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: 3.768 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.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterratenlevels benötigte der HT-FLOTTENFONDS V in den Jahren 2012 und 2013 zusätzliches Kapital i.H.v. gesamt ca. 7,21 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen von Betriebsfortführungskonzepten bereitgestellt haben.

Für das MS »HS SCOTT« musste Insolvenzantrag gestellt werden. Der Verkauf des Schiffes erfolgte im September 2014. Der MT »HS ELEKTRA« wurde bereits im Juni 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 2013	TEUR	28.765	0	
Berichtsjahr 2014	TEUR	5.039	0	
Gesamt	TEUR	33.804	0	-33.804
	Prozent	49,00	0,00	-49,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ²⁾

zu versteuernde Gewinne		1,39	1,17	
-------------------------	--	------	------	--

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ³⁾

Kapitaleinsatz	EUR		-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-519
Ausschüttungen	EUR		0
Kapitalbindung	EUR		-103.519

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: 3.768 TEU

MS »HS BIZET«:

Containerkapazität: 3.768 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 schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterrateniveaus benötigte der HT-TWINFONDS im Jahr 2013 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 4,97 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen eines Betriebsfortführungskonzeptes bereitgestellt haben.

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 2013	TEUR	15.540	4.347	
Berichtsjahr 2014	TEUR	3.108	-2.277	
Gesamt	TEUR	18.648	2.070	-16.578
	Prozent	42,00	5,00	-37,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Steuerliche Ergebnisse in % de Beteiligungssumme ²⁾

zu versteuernde Gewinne	1,31	1,39
-------------------------	------	------

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ³⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-617
Ausschüttungen	EUR	5.000
Kapitalbindung	EUR	-98.617

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
Wertablieferung:	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 Januar 2015 beendete das MS »BELLA« eine, seit September 2013 bestehende, Charter bei der französischen Reederei CMA CGM. Das Schiff wurde im Berichtsjahr zwischen der Arabischen Halbinsel und Ostafrika eingesetzt. Nach ca. zweiwöchiger Wartezeit lieferte das Schiff bei der Schweizer Reederei MSC an und bedient seitdem Häfen in Australien und Neuseeland. Die Beschäftigung hat eine maximale Dauer bis April 2016. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Das MS »BELLA« fährt im C-27 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charratenniveaus seit 2009 benötigte das Schiff seit 2010 zusätzliches Kapital i.H.v. gesamt ca. 7,32 Mio. EUR das die Gesellschafter im Rahmen von Betriebsfortführungskonzepten bereitgestellt haben.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2008. 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 2013	Tage	4.335	4.325 *	
ab 2014	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	4.690	4.690	0

* erste Charteranlieferung um 11 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2013	TEUR	71.300	48.930	
ab 2014	TEUR	6.169	1.776	
Gesamt	TEUR	77.469	50.706	-26.763

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2013	TEUR	41.951	19.926	
ab 2014	TEUR	4.120	-234	
Gesamt	TEUR	46.071	19.692	-26.379

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2013	TEUR	21.744	1.744	
ab 2014	TEUR	2.335	-687	
Gesamt	TEUR	24.079	1.057	-23.022
	Prozent	165,00	7,12	-157,86 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2014	TEUR	317	470	153
-----------------------	-------------	------------	------------	------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2014	TUSD	1.712	384	-1.328
-------------	-------------	--------------	------------	---------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2014	TUSD	2.135	6.631 *	-4.496
-----------------------	-------------	--------------	----------------	---------------

* inkl. Keilkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste		-58,48	-61,40	
zu versteuernde Gewinne		31,08	31,42	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR			-102.000
Steuervorteile	EUR			31.414
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-14.031
Ausschüttungen	EUR			7.115
Kapitalbindung	EUR			-77.502

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



Im März des Berichtsjahres beendete das MS »BONNY« eine Beschäftigung bei der Reederei Orient Overseas Container Line (OOCL), Hongkong, die das Schiff zwischen Fernost und Neuseeland-Pazifik einsetzte. Im Anschluss absolvierte das Schiff bis Dezember 2014 Dienste für die Reedereien Hanjin, Südkorea, Nippon Yusen Kaisha, Japan, und CNC, Taiwan. Seit Jahresende steht das Schiff in Diensten der französischen Reederei CMA CGM, die das Schiff maximal bis Juni 2016 beschäftigt und aktuell zwischen Ostafrika und Südostasien einsetzt. Zwischen den Charterern fielen im Berichtsjahr 124 Warte- bzw. Ballasttage an. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei.

Das MS »BONNY« fährt im C-27 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charterratenlevels seit 2009 benötigte das Schiff seit 2010 zusätzliches Kapital i.H.v. gesamt ca. 5,77 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen von Betriebsfortführungskonzepten bereitgestellt haben.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2008. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag 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 2013	Tage	4.455	4.474	
Berichtsjahr 2014	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	4.810	4.839	29

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2013	TEUR	75.530	52.081	
Berichtsjahr 2014	TEUR	6.230	1.542	
Gesamt	TEUR	81.760	53.623	-28.137

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2013	TEUR	43.901	23.155	
Berichtsjahr 2014	TEUR	4.208	-425	
Gesamt	TEUR	48.109	22.730	-25.379

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2013	TEUR	22.228	7.961	
Berichtsjahr 2014	TEUR	2.519	-688	
Gesamt	TEUR	24.747	7.273	-17.474
	Prozent	167,00	49,08	-117,92 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2014	TEUR	52	803	751

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2014	TUSD	1.767	0	-1.767

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2014	TUSD	1.320	6.518	-5.198 *

* inkl. Keilkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
ausgleichsfähige Verluste		-48,58	-57,89
zu versteuernde Gewinne		140,03	19,82

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-102.000
Steuervorteile	EUR	29.622
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-9.031
Ausschüttungen	EUR	49.072
Kapitalbindung	EUR	-32.337

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:	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



Seit Januar des Berichtsjahres steht das MS »BRAVO« in Diensten der französischen Reederei CMA CGM, die das Schiff maximal bis Februar 2016 beschäftigt und zwischen Saudi Arabien und Afrika einsetzt. Vor Antritt der CMA-Charter fielen rd. sechs Warte- bzw. Ballasttage an. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Das MS »BRAVO« fährt im C-27 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charterrateniveaus seit 2009 benötigte das Schiff seit 2010 zusätzliches Kapital i.H.v. gesamt ca. 6,06 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen von Betriebsfortführungskonzepten bereitgestellt haben.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2008. 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 2013	Tage	4.501	4.454	
Berichtsjahr 2014	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	4.856	4.819	-37

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2013	TEUR	75.537	51.858	
Berichtsjahr 2014	TEUR	6.172	1.822	
Gesamt	TEUR	81.709	53.680	-28.029

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2013	TEUR	44.671	22.188	
Berichtsjahr 2014	TEUR	4.197	-262	
Gesamt	TEUR	48.868	21.926	-26.942

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2013	TEUR	22.778	6.664	
Berichtsjahr 2014	TEUR	2.462	0	
Gesamt	TEUR	25.240	6.664	-18.576
	Prozent	163,99	43,29	-120,70 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2014	TEUR	36	252	216
(nach Ausschüttung + Tilgung)				

Jahrestilgung				
2014	TUSD	1.578	384	-1.194

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2014	TUSD	390	5.062 *	-4.672

* inkl. Keilkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
ausgleichsfähige Verluste		-47,85	-65,36
zu versteuernde Gewinne		18,36	19,70

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	33.443
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-8.938
Ausschüttungen	EUR	43.304
Kapitalbindung	EUR	-35.191

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



Anfang Februar des Berichtsjahres beendete das MS »CHAMPION« eine Beschäftigung bei der taiwanesischen Reederei Wan Hai Lines. Im Anschluss befand sich das Schiff marktbedingt vier Monate in Warteposition. Mit einer Unterbrechung steht das Schiff seit Mai 2014 in Diensten der chinesischen SITC Shipping Group und wird zwischen Südostasien und Fernost eingesetzt. Die aktuelle Charter hat eine maximale Laufzeit bis Januar 2016. Im Berichtsjahr fielen zwischen den verschiedenen Chartern rund 113 Warte- bzw. Ballasttage an, der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei.

Das MS »CHAMPION« fährt im C-20 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charteratenniveaus benötigte das Schiff in den Jahren 2012 und 2014 zusätzliches Kapital i.H.v. gesamt ca. 3,29 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen von Betriebsfortführungskonzepten bereitgestellt haben.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2008. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 61,84%.

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

Einsatztage		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	Tage	4.285	4.636 *	
ab 2010	Tage	0	1.425	
Gesamt	Tage	4.285	6.061	1.776

* Werftablieferung um 68 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR	61.246	59.145	
ab 2010	TEUR	0	7.714	
Gesamt	TEUR	61.246	66.859	5.613

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR	26.817	30.573	
ab 2010	TEUR	0	-3.137	
Gesamt	TEUR	26.817	27.436	619

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR	10.779	9.980	
ab 2010	TEUR	0	-4.079	
Gesamt	TEUR	10.779	5.901	-4.878
	Prozent	68,00	36,00	-32,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2014	TEUR	n.a.	-47	

(nach Ausschüttung + Tilgung zzgl. Kontokorrentlinie)

Stand Schiffshypothek	
schuldenfrei seit Juni 2007	

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
ausgleichsfähige Verluste		-116,08	-121,25	
zu versteuernde Gewinne		84,96	2,46	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ⁵⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR		-105.000	
Steuervorteile	EUR		69.035	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-1.144	
Ausschüttungen	EUR		36.069	
Kapitalbindung	EUR		-1.040	

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
Wertfablieferung:	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



Im gesamten Berichtsjahr stand das MS »CHIEF« in Diensten der französischen Reederei CMA CGM, die das Schiff maximal bis Dezember 2015 beschäftigt und zwischen Indien und Ostafrika einsetzt. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr bis auf einen halben Off-hire-Tag störungsfrei.

Das MS »CHIEF« fährt im C-27 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Chatteratenniveaus seit 2009 benötigte das Schiff seit 2010 zusätzliches Kapital i.H.v. gesamt ca. 8,93 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen von Betriebsfortführungskonzepten bereitgestellt haben.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2008. 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 2013	Tage	4.310	4.221	
Berichtsjahr 2014	Tage	355	364	
Gesamt	Tage	4.655	4.585	-80

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2013	TEUR	71.188	48.885	
Berichtsjahr 2014	TEUR	6.156	2.271	
Gesamt	TEUR	77.344	51.156	-26.188

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2013	TEUR	41.725	19.062	
Berichtsjahr 2014	TEUR	4.113	164	
Gesamt	TEUR	45.838	19.226	-26.612

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2013	TEUR	21.644	4.474	
Berichtsjahr 2014	TEUR	2.422	-1.516	
Gesamt	TEUR	24.066	2.958	-21.108
	Prozent	159,01	18,92	-140,09 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2014	TEUR	94	1.119	1.025
-----------------------	-------------	-----------	--------------	--------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2014	TUSD	1.717	1.152	-565
-------------	-------------	--------------	--------------	-------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2014	TUSD	2.135	5.689 *	-3.554
-----------------------	-------------	--------------	----------------	---------------

*inkl. Keilkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste		-50,94	-66,77	
zu versteuernde Gewinne		16,73	35,01	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR			-103.000
Steuervorteile	EUR			34.167
Steuern auf laufende Gewinne	EUR			-15.634
Ausschüttungen	EUR			18.917
Kapitalbindung	EUR			-65.550

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



Das MS »GLORY« beendete im Januar des Berichtsjahres eine knapp elfmonatige Beschäftigung bei der taiwanesischen Reederei Evergreen. Von Februar 2014 bis März 2015 stand das Schiff in Diensten der Schweizer Reederei MSC und verkehrte zwischen Australien und Neuseeland. Bis September 2015 war das Schiff für Mariana Express Lines (MELL), Singapur, im Einsatz. Aktuell steht es in Diensten von T.S. Lines, Hong Kong. Im Berichtsjahr kam es zwischen den Charterern zu gut sechs Warte- bzw. Ballasttagen, zudem fielen ca. drei Off-hire-Tage an.

Das MS »GLORY« fährt im C-20 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes und des niedrigen Charterratenniveaus benötigte das Schiff im Jahr 2012 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 0,63 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen eines Betriebsfortführungskonzeptes bereitgestellt haben.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis 2008. 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	2.163	
Gesamt	Tage	4.305	6.500	2.195

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2008	TEUR	59.448	60.083	
ab 2009	TEUR	0	11.918	
Gesamt	TEUR	59.448	72.001	12.553

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2008	TEUR	25.719	30.027	
ab 2009	TEUR	0	-775	
Gesamt	TEUR	25.719	29.252	3.533

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	Abweichung
per 31.12.2014	TEUR	n.a.	-562	

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Stand Schiffshypothek	
schuldenfrei seit Juni 2007	

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
ausgleichsfähige Verluste		-114,98	-118,00	
zu versteuernde Gewinne		81,27	2,54	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ⁵⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR		-105.000	
Steuervorteile	EUR		67.228	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-1.181	
Ausschüttungen	EUR		61.000	
Kapitalüberschuss	EUR		22.047	

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.

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



Zu Beginn des Berichtsjahres absolvierte das MS »HANSA AALESUND« einen kurzen Dienst bei der französischen Reederei CMA CGM. Es folgt ein ca. viermonatiger Einsatz bei ZISS, Israel. Die nächsten gut vier Monate war das Schiff für Hamburg Süd im karibischen Raum unterwegs. Im August 2015 beendete das Schiff eine Charter bei der dänischen Reederei A. P. Møller/Maersk.

Infolge der angespannten wirtschaftlichen Situation, wurde das Schiff auf Basis eines Gesellschafterbeschlusses verkauft und nach Rücklieferung im August 2015 an den Käufer übergeben. Im Berichtsjahr fielen 23 Warte- bzw. Ballasttage sowie acht Off-hire-Tage an.

Das MS »HANSA AALESUND« gehörte zum »HT-FLOTTENFONDS II«. Das Schiff fuhr im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielte damit Erlöse aus dem Pool.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2007.

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 Prospektende 2013	Tage	3.525	3.473	
ab 2014	Tage	355	357	
Gesamt	Tage	3.880	3.830	-50

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Prospektende 2013	TEUR	35.403	30.059	
ab 2014	TEUR	3.819	1.472	
Gesamt	TEUR	39.222	31.531	-7.691

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Prospektende 2013	TEUR	15.635	13.063	
ab 2014	TEUR	1.960	-39	
Gesamt	TEUR	17.595	13.024	-4.561

Ausschüttungen ³⁾

bis Prospektende 2013	TEUR	6.860	4.200	
ab 2014	TEUR	980	0	
Gesamt	TEUR	7.840	4.200	-3.640
	Prozent	112,00	60,00	-52,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2014	TEUR	225	-602	-827
-----------------------	-------------	------------	-------------	-------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2014	TUSD	1.000	750	-250
-------------	-------------	--------------	------------	-------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2014	TUSD	3.251	1.900	1.351
-----------------------	-------------	--------------	--------------	--------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

zu versteuernde Gewinne		3,79	3,33	
-------------------------	--	------	------	--

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



Nach einem Lagerschaden wurde das MS »HANSA AFRICA« Ende Juni 2014 aus einer Charter bei der Schweizer Reederei MSC zurückgeliefert und binnen gut drei Wochen repariert. Ab Ende Juli des Berichtsjahres wurde das Schiff von der Reederei Sea Consortium, Singapur, beschäftigt. Wie bereits für MSC war das Schiff auch für Seacon im arabischen Raum unterwegs. Die Beschäftigung endete im November 2015. Im Berichtsjahr fielen zwischen den Charterern ca. vier Warte- bzw. Ballasttage an, der erwähnte Schaden verursachte gut 24 Off-hire-Tage.

Das MS »HANSA AFRICA« fuhr bis Ende des Jahres 2012 im C-35 Pool der HANSA TREUHAND. Mit Verkauf der beiden Schiffe MS »HANSA INDIA« und MS »LÜTJENBURG« wurde der Pool 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	1.775	
Gesamt	Tage	4.475	6.298	1.823

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR	84.545	92.822	
ab 2010	TEUR	0	11.586	
Gesamt	TEUR	84.545	104.408	19.863

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR	40.103	58.872	
ab 2010	TEUR	0	2.040	
Gesamt	TEUR	40.103	60.912	20.809

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 31.12.2014	TEUR	n.a.	558	

(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 31.12.2014 ⁵⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR		-105.000	
Steuervorteile	EUR		74.780	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-2.231	
Ausschüttungen	EUR		135.130	
Kapitalüberschuss	EUR		102.679	

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

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

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Wenchong Werft, Guangzhou, China
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



Im November des Berichtsjahres beendete das MS »HANSA ARENDAL« einen ca. zehnmonatigen Dienst bei der amerikanischen Reederei Seaboard, die das Schiff zwischen den USA, Zentral- und Südamerika einsetzte. Bis Ende Januar 2015 fuhr das Schiff für den US-amerikanischen Transporteur King Ocean. Im Anschluss absolvierte das Schiff einen Einsatz für A. P. Møller/Maersk und wechselte bis Ende Mai zu Hamburg Süd. Von Juli bis September 2015 folgten kürzere Dienste bei Transfrut Express, Bermudas, und Seaboard, USA. Kranreparaturen verursachte im Berichtsjahr ca. drei Off-hire-Tage, zwischen den Charterern kam es zudem zu rd. 27 Warte- bzw. Ballasttagen.

Die »HANSA ARENDAL« fährt im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterrateniveaus benötigte das Schiff in den Jahren 2010 und 2013 zusätzliches Kapital i.H.v. gesamt ca. 3,33 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen von Betriebsfortführungskonzepten bereitgestellt haben.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 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

bis Ende 2013	Tage	4.485	4.455	
Berichtsjahr 2014	Tage	355	362	
Gesamt	Tage	4.840	4.817	-23

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2013	TEUR	52.865	42.073	
Berichtsjahr 2014	TEUR	4.295	1.887	
Gesamt	TEUR	57.160	43.960	-13.200

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2013	TEUR	26.814	17.535	
Berichtsjahr 2014	TEUR	2.438	17	
Gesamt	TEUR	29.252	17.552	-11.700

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2013	TEUR	13.963	3.224	
Berichtsjahr 2014	TEUR	1.456	0	
Gesamt	TEUR	15.392	3.224	-12.168
	Prozent	148,00	31,00	-117,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2014	TEUR	17	-196	-213
-----------------------	-------------	-----------	-------------	-------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2014	TUSD	964	980	16
-------------	-------------	------------	------------	-----------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2014	TUSD	487	1.235	-768
-----------------------	-------------	------------	--------------	-------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-57,74	-67,73
zu versteuernde Gewinne	2,28	32,00

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-100.000
Steuervorteile	EUR	34.656
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-14.327
Ausschüttungen	EUR	31.000
Kapitalbindung	EUR	-48.671

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



Im März des Berichtsjahres beendete das MS »HANSA CALYPSO« eine Charter bei dem Feederoperator Sea Consortium. Im Rahmen der anschließenden, zwölfmonatigen Beschäftigung bei der Reederei Far Shipping Line wurde das Schiff zwischen Bangladesch und Sri Lanka eingesetzt. Der nächste Charterwechsel änderte das Fahrtgebiet nur wenig, so fährt das Schiff – maximal bis Mai 2016 – für Orient Express Lines (OEL) zwischen Bangladesch und Singapur, dem Sitz der genannten Reedereien. Zwischen den Charterern kam es im Berichtsjahr zu rd. fünf Warte- bzw. Ballasttagen. Kranreparaturen sowie der Austausch des Hydraulikmotors verursachten zudem ca. 35 Off-hire-Tage.

Das MS »HANSA CALYPSO« fährt im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charteratenniveaus benötigte das Schiff in den Jahren 2010 und 2013 weiteres Kapital i.H.v. gesamt ca. 7,06 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen von Betriebsfortführungskonzepten bereitgestellt haben.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2007. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 37,8%.

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	
ab 2012	Tage	0	1.048	
Gesamt	Tage	4.600	5.696	1.096

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	TEUR	55.341	46.626	
ab 2012	TEUR	0	3.908	
Gesamt	TEUR	55.341	50.534	-4.807

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	TEUR	27.060	19.602	
ab 2012	TEUR	0	-2.313	
Gesamt	TEUR	27.060	17.289	-9.771

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	TEUR	11.326	1.760	
ab 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 31.12.2014	TEUR	n.a.	-599	

(nach Ausschüttung + Tilgung zzgl. Kontokorrentlinie)

Jahrestilgung		Prospekt	Ist	Abweichung
2014	TUSD	0	0	0

Stand Schiffshypothek		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2014	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	13,86	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ⁵⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR		-105.000	
Steuervorteile	EUR		67.290	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-6.545	
Ausschüttungen	EUR		0	
Kapitalbindung	EUR		-44.255	

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



Bis Anfang Juni des Berichtsjahres stand das MS »HANSA CASTELLA« in Diensten der arabischen Reederei Orient Express Lines (OEL). Nach marktbedingter Wartezeit folgte ein ca. vierwöchiger Einsatz bei dem Feederoperator Sea Consortium, Singapur. Von Juli 2014 bis März 2015 wurde das Schiff erneut von OEL beschäftigt und verkehrte zwischen Thailand und Malaysia. Nach ca. zweiwöchiger Wartezeit folgten zwei kürzere Einsätze für Gold Star Line, Hong Kong, und Golden Shipping, Singapur, bevor das Schiff bis Oktober 2015 wieder von Seacon beschäftigt wurde. Die Charterwechsel verursachten im Berichtsjahr zwei Warte- bzw. Ballasttage. Der technische Schiffsbetrieb verlief weitgehend störungsfrei.

Die »HANSA CASTELLA« fährt im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterrateniveaus benötigte das Schiff im Jahr 2012 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,51 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen eines Betriebsfortführungskonzeptes bereitgestellt haben.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 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	1.396	
Gesamt	Tage	4.410	5.839	1.429

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Prospektende 2010	TEUR	57.893	47.651	
ab 2011	TEUR	0	5.601	
Gesamt	TEUR	57.893	53.252	-4.641

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Prospektende 2010	TEUR	29.556	22.215	
ab 2011	TEUR	0	-2.305	
Gesamt	TEUR	29.556	19.936	-9.646

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 31.12.2014	TEUR	n.a.	-367
-----------------------	-------------	-------------	-------------

(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	0,92

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	71.480
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-425
Ausschüttungen	EUR	22.000
Kapitalbindung	EUR	-11.945

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



Bis Ende Januar des Berichtsjahres stand das MS »HANSA CENTURION« in Diensten der Reederei Orient Express Line (OEL), Singapur. Von März 2014 bis Februar 2015 wurde das Schiff von der ebenfalls in Singapur beheimateten Reederei Far Shipping Line beschäftigt und zwischen Bangladesch und Sri Lanka eingesetzt. Vor Antritt dieser Charter erfolgte die Klasedocking. Von März bis September 2015 war das Schiff erneut für OEL im Einsatz und verkehrte zwischen Bangladesch und Singapur. Es folgte ein dreiwöchiger Einsatz für Sea Consortium, ebenfalls Singapur, bevor das Schiff bei seinem aktuellen Charterer, dem Feederoperator Simatech Shipping, Dubai, anlieferte. Diese Beschäftigung hat eine maximale Dauer bis April 2016. Durch Reparaturarbeiten an Hilfsdieseln sowie die Dockung entstanden im Berichtsjahr ca. 65 Off-hire-Tage. Zudem fielen rd. vier Warte- bzw. Ballasttage an.

Das MS »HANSA CENTURION« fährt im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charteratenniveaus benötigte das Schiff in den Jahren 2010 und 2013 zusätzliches Kapital i.H.v. gesamt ca. 6,7 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen von Betriebsfortführungskonzepten bereitgestellt haben.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2003. Bei der Gesellschaft findet zurzeit die Anschlussprüfung für die Jahre bis 2007 statt. Der durch die Finanzverwaltung bestätigte Unterschiedsbetrag Seeschiff beträgt ca. 36,25%.

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	1.007	
Gesamt	Tage	4.678	5.702	1.024

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	TEUR	56.321	47.726	
ab 2012	TEUR	0	3.400	
Gesamt	TEUR	56.321	51.126	-5.195

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2011	TEUR	27.700	19.651	
ab 2012	TEUR	0	-2.798	
Gesamt	TEUR	27.700	16.853	-10.847

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 31.12.2014	TEUR	n.a.	-264	

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung		Prospekt	Ist	Abweichung
2014	TUSD	0	313	313

Stand Schiffshypothek		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2014	TUSD	0	1.250	-1.250

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
ausgleichsfähige Verluste		-119,69	-122,82	
zu versteuernde Gewinne		-91,91	16,50	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ⁵⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR		-105.000	
Steuervorteile	EUR		68.678	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-7.866	
Ausschüttungen	EUR		0	
Kapitalbindung	EUR		-44.188	

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



Im gesamten Berichtsjahr stand das MS »HANSA CENTURY« in Diensten der Schweizer Reederei MSC und bediente das Fahrtgebiet Australien-Neuseeland. Die seit Anfang März 2013 bestehende Beschäftigung endete im März 2015. Im Anschluss absolvierte das Schiff einen fünfmonatigen Einsatz bei der taiwanesischen Yang Ming Marine Transport Corp. Infolge der angespannten wirtschaftlichen Situation, wurde das Schiff auf Basis eines Gesellschafterbeschlusses verkauft und im Juli 2015 an den Käufer übergeben.

Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr im Wesentlichen störungsfrei.

Das MS »HANSA CENTURY« fuhr im C-28 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielte damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterratenniveaus benötigte das Schiff in den Jahren 2012 und 2014 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 3 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen von Betriebsfortführungskonzepten bereitgestellt haben.

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	1.666	
Gesamt	Tage	4.455	6.148	1.693

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Prospektende 2009	TEUR	68.303	71.574	
ab 2010	TEUR	0	9.160	
Gesamt	TEUR	68.303	80.734	12.431

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Prospektende 2009	TEUR	36.332	42.633	
ab 2010	TEUR	0	-3.124	
Gesamt	TEUR	36.332	39.509	3.177

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 31.12.2014	TEUR	n.a.	-880
-----------------------	-------------	-------------	-------------

(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	2,71

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	57.164
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.224
Ausschüttungen	EUR	108.000
Kapitalüberschuss	EUR	58.940

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



Im gesamten Berichtsjahr stand das MS »HANSA CONSTITUTION« in Diensten der Schweizer Reederei MSC und bediente das Fahrtgebiet China-Japan. Die seit Anfang März 2013 bestehende Beschäftigung endete im September 2015. Seitdem befindet sich das Schiff in Warteposition. Durch einen Maschinenschaden fielen im Berichtsjahr knapp drei Off-hire-Tage an.

Gemeinsam mit dem Schwesterschiff »HANSA CENTURY« fuhr das Schiff im C-28 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielte damit Erlöse aus dem Pool. Mit dem Verkauf des Schwesterschiffes wurde der Pool aufgelöst.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charteratenniveaus benötigte das Schiff im Jahr 2012 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,39 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen eines Betriebsfortführungskonzeptes bereitgestellt haben.

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				
bis Prospektende 2010	Tage	4.720	4.800	
ab 2011	Tage	0	1.289	
Gesamt	Tage	4.720	6.089	1.369

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Prospektende 2010	TEUR	69.864	75.517	
ab 2011	TEUR	0	6.643	
Gesamt	TEUR	69.864	82.060	12.196

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Prospektende 2010	TEUR	36.666	43.988	
ab 2011	TEUR	0	-3.123	
Gesamt	TEUR	36.666	40.865	4.199

Ausschüttungen ³⁾				
bis Prospektende 2010	TEUR	17.885	19.644	
ab 2011	TEUR	0	-1.385	
Gesamt	TEUR	17.885	18.259	374
	Prozent	106,00	105,00	-1,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität			
per 31.12.2014	TEUR	n.a.	-954

(nach Ausschüttung + Tilgung zzgl. Kontokorrentlinie)

Stand Schiffshypothek	
schuldenfrei seit März 2006	

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		
ausgleichsfähige Verluste	-102,33	-98,65
zu versteuernde Gewinne	112,42	2,77

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	55.801
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.263
Ausschüttungen	EUR	105.033
Kapitalüberschuss	EUR	54.571

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
Wertablieferung:	13.12.2001
Länge:	170,16 m
Breite:	24,8 m
Tiefgang:	10,85 m
Tragfähigkeit:	20.500 tdw
Containerkapazität:	1.550 TEU
Geschwindigkeit:	20,5 kn



Bis Oktober des Berichtsjahres stand das MS »HANSA KRISTIANSAND« in Diensten der US-amerikanischen Reederei Seaboard Marine und wurde im Fahrtgebiet Mittelamerika-USA eingesetzt. Nach ca. zweiwöchiger Wartezeit trat das Schiff eine Charter bei X-Press Line, die wie Seaboard der X-Press Feeders Group angehört und das Schiff ebenfalls im mittelamerikanischen Raum verkehren ließ. Diese Charter hatte eine Dauer bis September 2015. Infolge der angespannten wirtschaftlichen Situation wurde das Schiff auf Basis eines Gesellschafterbeschlusses verkauft und im September 2015 an den Käufer übergeben.

Im Berichtsjahr fielen zwölf Warte- bzw. Ballasttage an. Der technische Schiffsbetrieb verlief weitgehend störungsfrei.

Das Schiff fuhr im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielte damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterratenniveaus benötigte das Schiff im Jahr 2010 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 2,37 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen eines Betriebsfortführungskonzeptes bereitgestellt haben.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2007. 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 2013	Tage	4.265	4.323	
Berichtsjahr 2014	Tage	355	364	
Gesamt	Tage	4.620	4.687	67

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2013	TEUR	51.861	40.000	
Berichtsjahr 2014	TEUR	4.441	1.469	
Gesamt	TEUR	56.302	41.469	-14.833

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2013	TEUR	26.939	17.372	
Berichtsjahr 2014	TEUR	2.538	-156	
Gesamt	TEUR	29.477	17.216	-12.261

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2013	TEUR	14.085	5.102	
Berichtsjahr 2014	TEUR	1.429	0	
Gesamt	TEUR	15.514	5.102	-10.412
	Prozent	152,00	50,00	-102,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2014	TEUR	94	-211	-305

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2014	TUSD	972	242	-730

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2014	TUSD	1.213	4.616	-3.403

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
ausgleichsfähige Verluste		-55,44	-52,29
zu versteuernde Gewinne		17,56	25,13

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	26.755
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-11.322
Ausschüttungen	EUR	50.000
Kapitalbindung	EUR	-37.567

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 Mitte Dezember des Berichtsjahres wurde das MS »HANSA LIBERTY« von der französischen Reederei CMA CGM eingesetzt. In den nächsten Monaten folgten verschiedene Chartern bei T.S. Lines, Hong Kong, für die das Schiff in Südostasien verkehrte. Ende Juli 2015 trat das Schiff in eine Beschäftigung bei Cheng Lie Navigation, Taiwan, einem auf intraasiatische Transporte spezialisierten Unternehmen. Diese Charter hat noch eine maximale Dauer bis April 2016. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Betriebsjahr bis auf einen halben Off-hire-Tag störungsfrei.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charteratenniveaus benötigte das Schiff im Jahr 2014 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,25 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen eines Betriebsfortführungskonzeptes bereitgestellt haben..

Das MS »HANSA LIBERTY« fährt im C-27 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. 37,15%.

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 2013	Tage	4.290	4.379	
Berichtsjahr 2014	Tage	0	729	
Gesamt	Tage	4.290	5.108	818

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2013	TEUR	60.732	55.082	
Berichtsjahr 2014	TEUR	0	3.120	
Gesamt	TEUR	60.732	58.202	-2.530

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2013	TEUR	32.052	29.655	
Berichtsjahr 2014	TEUR	0	-732	
Gesamt	TEUR	32.052	28.923	-3.129

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2013	TEUR	15.427	8.754	
Berichtsjahr 2014	TEUR	0	0	
Gesamt	TEUR	15.427	8.754	-6.673
	Prozent	92,00	50,70	-41,30 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität			
per 31.12.2014	TEUR	n.a.	908

(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	5,98

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	49.791
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-2.925
Ausschüttungen	EUR	50.655
Kapitalbindung	EUR	-7.479

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

MS »HANSA NARVIK«

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« stand im gesamten Berichtsjahr in Diensten der französischen Reederei CMA CGM und wurde im Mittelmeerraum eingesetzt. Die Beschäftigung hat noch eine Dauer bis Februar 2016. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei.

Das MS »HANSA NARVIK« fährt im C-16 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterratenniveaus benötigte das Schiff im Jahr 2013 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,96 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen eines Betriebsfortführungskonzeptes bereitgestellt haben.

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

bis Prospektende 2011	Tage	4.357	4.340	
ab 2012	Tage	0	1.437	
Gesamt	Tage	4.357	5.777	1.420

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Prospektende 2011	TEUR	50.763	45.445	
ab 2012	TEUR	0	5.729	
Gesamt	TEUR	50.763	51.174	412

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Prospektende 2011	TEUR	25.210	21.008	
ab 2012	TEUR	0	-1.884	
Gesamt	TEUR	25.210	19.124	-6.086

Ausschüttungen ³⁾

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

per 31.12.2014	TEUR	n.a.	-219	0
-----------------------	-------------	-------------	-------------	----------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2014	TUSD	0	0	0
-------------	-------------	----------	----------	----------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2014	TUSD	0	3.000 *	3.000
-----------------------	-------------	----------	----------------	--------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-116,00	-117,04
zu versteuernde Gewinne	100,08	23,99

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	65.417
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-12.016
Ausschüttungen	EUR	30.003
Kapitalbindung	EUR	-21.596

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:	18.06.2002
Übernahme	25.02.2004
Länge:	165 m
Breite:	27,4 m
Tiefgang:	10,9 m
Tragfähigkeit:	23.400 tdw
Containerkapazität:	1.740 TEU
Geschwindigkeit:	21 kn



Im Mai des Berichtsjahres bendete das MS »HANSA NORDBURG« eine Charter bei Carpenters Shipping, Malaysia. Im weiteren Verlauf des Jahres absolvierte das Schiff kürzere Einsätze für die Reedereien Bengal Tiger Line, Singapur, T.S. Lines, Hong Kong, sowie Pacific International Lines, Singapur. Seit Januar 2015 wird das Schiff erneut von Bengal Tiger Line beschäftigt und zwischen Indien und Sri Lanka eingesetzt. Diese Charter hat eine maximale Dauer bis März 2016. Im Berichtsjahr fielen zwischen den Charterern rd. 58 Warte- bzw. Ballasttage an. Der technische Schiffsbetrieb verlief weitgehend störungsfrei.

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

Infolge der angespannten wirtschaftlichen Situation haben die Gesellschafter den Verkauf des Schiffes beschlossen.

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 Prospektende 2013	Tage	3.520	3.500 *	
ab 2014	Tage	355	364	
Gesamt	Tage	3.875	3.864	-11

*Übernahme 25.02.2004

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Prospektende 2013	TEUR	38.332	30.960	
ab 2014	TEUR	4.123	1.547	
Gesamt	TEUR	42.455	32.507	-9.948

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Prospektende 2013	TEUR	17.136	12.550	
ab 2014	TEUR	2.153	-73	
Gesamt	TEUR	19.289	12.477	-6.812

Ausschüttungen ³⁾

bis Prospektende 2013	TEUR	7.310	5.695	
ab 2014	TEUR	1.020	0	
Gesamt	TEUR	8.330	5.695	-2.635
	Prozent	98,00	67,00	-31,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2014	TEUR	158	-75	-233
-----------------------	-------------	------------	------------	-------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2014	TUSD	1.143	286	-857
-------------	-------------	--------------	------------	-------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2014	TUSD	3.714	6.562	-2.848
-----------------------	-------------	--------------	--------------	---------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

zu versteuernde Gewinne		3,12	3,39	
-------------------------	--	------	------	--

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 »HANSA OLDENBURG«

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



Bis Ende August des Berichtsjahres befand sich das MS »HANSA OLDENBURG« in zwei Chartern bei der dänischen Reederei A. P. Møller/Maersk und bediente Häfen an der Nordwestküste Afrikas. Im Anschluss trat das Schiff einen Dienst bei der französischen Reederei CMA CGM an, die das Schiff im östlichen Mittelmeer einsetzt. Diese Charter hat eine maximale Dauer bis Februar 2016. Die Charterwechsel verursachten rd. 32 Warte- bzw. Ballasttage. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei.

Das MS »HANSA OLDENBURG« fährt im C-17 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterrateniveaus benötigte das Schiff im Jahr 2013 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 0,47 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen eines Betriebsfortführungskonzeptes bereitgestellt haben.

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 2013	Tage	3.570	3.545	
Berichtsjahr 2014	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	3.925	3.910	-15

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2013	TEUR	38.861	31.683	
Berichtsjahr 2014	TEUR	4.123	1.633	
Gesamt	TEUR	42.984	33.316	-9.668

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2013	TEUR	17.553	15.718	
Berichtsjahr 2014	TEUR	2.155	152	
Gesamt	TEUR	19.708	15.870	-3.838

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2013	TEUR	7.470	3.140	
Berichtsjahr 2014	TEUR	990	0	
Gesamt	TEUR	8.460	3.140	-5.320
	Prozent	94,00	39,00	-55,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2014	TEUR	396	-162	-558

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2014	TUSD	1.143	1.144	1

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2014	TUSD	3.758	2.812	946

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
ausgleichsfähige Verluste		-34,84	-20,60
zu versteuernde Gewinne		2,47	12,78

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	10.408
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-5.664
Ausschüttungen	EUR	39.000
Kapitalbindung	EUR	-59.256

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 Januar des Berichtsjahres beendete das MS »HANSA VICTORY« einen Dienst bei der zur französischen CMA CGM-Gruppe gehörenden Reederei Delmas. Seit dem steht das Schiff in mehreren Chartern bei der dänischen Reederei A. P. Møller/Maersk, die von einem rund sechsmonatigen sowie einem vierwöchigen Einsatz bei CMA CGM unterbrochen wurden. Die aktuelle Maersk-Charter hat eine maximale Dauer bis Juni 2016. Im Berichtsjahr fielen rund 19 Auftriege-, Warte- bzw. Ballasttage an. Der technische Schiffsbetrieb verlief annähernd störungsfrei.

Das MS »HANSA VICTORY« fährt im C-27 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. 37,44%.

Aufgrund der zu diesem Zeitpunkt leicht verbesserten Marktsituation haben die Gesellschafter den im Juli 2014 gefassten Beschluss, das Schiff zu verkaufen, wieder zurückgenommen.

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 2013	Tage	4.335	4.428	
Berichtsjahr 2014	Tage	0	728	
Gesamt	Tage	4.335	5.156	821

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2013	TEUR	61.032	55.335	
Berichtsjahr 2014	TEUR	0	3.128	
Gesamt	TEUR	61.032	58.463	-2.569

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2013	TEUR	31.777	28.584	
Berichtsjahr 2014	TEUR	0	-768	
Gesamt	TEUR	31.777	27.816	-3.961

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2013	TEUR	14.925	10.023	
Berichtsjahr 2014	TEUR	0	0	
Gesamt	TEUR	14.925	10.023	-4.902
	Prozent	89,00	58,00	-31,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität			
per 31.12.2014	TEUR	n.a.	-1.362

(nach Ausschüttung + Tilgung, 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	4,32

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	48.041
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-2.084
Ausschüttungen	EUR	58.000
Kapitalbindung	EUR	-1.043

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
Werftablieferung:	05.01.2001
Übernahme:	12.06.2006
Länge:	274 m
Breite:	48 m
Tiefgang:	16,2 m
Tragfähigkeit:	160.183 tdw
Geschwindigkeit:	15 kn



Im gesamten Berichtsjahr fuhr der zum »HT-FLOTTEN-FONDS IV« gehörende Suezmaxtanker »HS ALCINA« im Blue Fin Pool, der von der amerikanischen Heidmar Inc. betrieben wird und aktuell 15 Suezmaxtanker verschiedener Reedereien umfasst. Der Poolvertrag ist auf unbestimmte Zeit geschlossen. Im Rahmen der Poolbeschäftigung war das Schiff weltweit im Einsatz. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterrateniveaus benötigte der Tanker im Jahr 2014 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,28 Mio. EUR, das durch die Verrechnung mit den Ausschüttungen des »HS OCEANO« bereitgestellt wurde.

Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher 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 2013	Tage	2.695	2.712	
Berichtsjahr 2014	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	3.050	3.077	27

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2013	TEUR	67.051	54.853	
Berichtsjahr 2014	TEUR	8.803	6.195	
Gesamt	TEUR	75.854	61.048	-14.806

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2013	TEUR	36.964	27.653	
Berichtsjahr 2014	TEUR	5.384	2.999	
Gesamt	TEUR	42.348	30.652	-11.696

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2013	TEUR	13.800	4.161	
Berichtsjahr 2014	TEUR	1.932	-1.278	
Gesamt	TEUR	15.732	2.883	-12.849
	Prozent	57,00	10,40	-46,60 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2014	TEUR	3.004	2.755	-249
-----------------------	-------------	--------------	--------------	-------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2014	TUSD	3.309	3.109	-200
-------------	-------------	--------------	--------------	-------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2014	TUSD	23.184	19.879	3.305
-----------------------	-------------	---------------	---------------	--------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

zu versteuernde Gewinne		2,20	2,20	
-------------------------	--	------	------	--

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:	24.07.2007
Länge:	246,8 m
Breite:	32,2 m
Tiefgang:	10,75 m
Tragfähigkeit:	44.985 tdw
Containerkapazität:	3.768 TEU
Geschwindigkeit:	23,6 kn



Anfang Februar 2015 wurde das MS »HS BACH« aus einer seit der Übernahme durch die Gesellschaft im September 2008 bestehenden Charter bei der französischen Reederei CMA CGM zurückgeliefert. Im Rahmen der Beschäftigung wurde das Schiff im Liniendienst zwischen der nordamerikanischen Ostküste, Mexiko und Nordeuropa eingesetzt. Im Anschluss erfolgte die erste Klasedocking. Seit Mitte Februar 2015 wird das Schiff von der Schweizer Reederei MSC beschäftigt und verkehrt zwischen Russland, Panama, Grand Bahama und Chile. Die Charter hat eine maximale Dauer bis April 2016. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Das MS »HS BACH« gehört zum »HT-TWIN-FONDS«. Das Schiff fährt im C-35 STX-Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charteratenniveaus benötigte das Schiff im Jahr 2013 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 3,52 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen eines Betriebsfortführungskonzeptes bereitgestellt haben.

Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher 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 2013	Tage	1.917	1.917 *	
Berichtsjahr 2014	Tage	360	365	
Gesamt	Tage	2.277	2.282	5

* Übernahme um 28 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2013	TEUR	31.290	25.640	
Berichtsjahr 2014	TEUR	5.932	1.956	
Gesamt	TEUR	37.222	27.596	-9.626

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2013	TEUR	17.163	11.843	
Berichtsjahr 2014	TEUR	3.252	-462	
Gesamt	TEUR	20.415	11.381	-9.034

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2013	TEUR	7.770	2.277	
Berichtsjahr 2014	TEUR	1.554	0	
Gesamt	TEUR	9.324	2.277	-7.047
	Prozent	42,00	11,00	-31,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2014	TEUR	1.149	2.237	1.088

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2014	TUSD	2.429	-607	-3.036

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2014	TUSD	19.427	21.232	-1.805

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		1,31	1,39

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 BEETHOVEN«

VOLLCONTAINERSCHIFF

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



Anfang Februar des Berichtsjahres beendete das MS »HS BEETHOVEN« eine ca. dreimonatige Charter bei der zur Grimaldi-Gruppe gehörenden Atlantic Container Line. Nach rund zweiwöchiger Wartezeit erfolgte binnen zehn Tagen die Klassedocking. Von März bis Oktober 2014 absolvierte das Schiff Einsätze für Hamburg Süd und die chinesische COSCO Container Lines. Im Rahmen der aktuellen Charter bei der französischen CMA CGM, die eine maximale Dauer bis August 2016 hat, wird das Schiff zwischen Fernost und der US-Ostküste eingesetzt. Im Berichtsjahr fielen 36 Warte- und 9 Off-hire-Tage an.

Die »HS BEETHOVEN« gehört zum »HT-FLOTTEN-FONDS III«. Das Schiff fährt im C-44 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher noch nicht stattgefunden.

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

Einsatztage

bis Ende 2013	Tage	3.190	2.994 *	
Berichtsjahr 2014	Tage	355	354	
Gesamt	Tage	3.545	3.348	-197

* Werftablieferung um 22 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2013	TEUR	61.688	42.235	
Berichtsjahr 2014	TEUR	6.884	1.900	
Gesamt	TEUR	68.572	44.135	-24.437

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2013	TEUR	33.573	15.847	
Berichtsjahr 2014	TEUR	3.941	-1.024	
Gesamt	TEUR	37.514	14.823	-22.691

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2013	TEUR	16.147	44	
Berichtsjahr 2014	TEUR	1.794	0	
Gesamt	TEUR	17.941	44	-17.897
	Prozent	82,50	0,20	-82,30 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2014	TEUR	373	1.171	798
-----------------------	-------------	------------	--------------	------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2014	TUSD	2.322	0	-2.322
-------------	-------------	--------------	----------	---------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2014	TUSD	9.280	14.520	-5.240
-----------------------	-------------	--------------	---------------	---------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

zu versteuernde Gewinne		2,46	2,40	
-------------------------	--	------	------	--

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:	27.04.2007
Übernahme	11.03.2008
Länge:	246,8 m
Breite:	32,2 m
Tiefgang:	10,75 m
Tragfähigkeit:	44.985 tdw
Containerkapazität:	3.768 TEU
Geschwindigkeit:	23,4 kn



Im gesamten Berichtsjahr fuhr das MS »HS BERLIOZ« für die französische Reederei CMA CGM. Im Rahmen dieser Charter, die eine maximale Laufzeit bis Mai 2016 hat, verkehrt das Schiff zwischen Europa und Westafrika. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Das MS »HS BERLIOZ« gehört zum »HT-FLOTTENFONDS V«. Das Schiff fährt das Schiff im C-35 STX-Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charteratenniveaus benötigte das Schiff im Jahr 2013 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,45 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen eines Betriebsfortführungskonzeptes bereitgestellt haben.

Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher 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 2013	Tage	2.102	2.102 *	
Berichtsjahr 2014	Tage	360	365	
Gesamt	Tage	2.462	2.467	5

* Übernahme um 14 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2013	TEUR	36.229	28.129	
Berichtsjahr 2014	TEUR	6.144	1.879	
Gesamt	TEUR	42.373	30.008	-12.365

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2013	TEUR	19.172	12.560	
Berichtsjahr 2014	TEUR	3.483	-580	
Gesamt	TEUR	22.655	11.980	-10.675

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2013	TEUR	8.682	0	
Berichtsjahr 2014	TEUR	1.654	0	
Gesamt	TEUR	10.336	0	-10.336
	Prozent	50,00	0,00	-50,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2014	TEUR	630	-271	-901

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2014	TUSD	2.457	0	-2.457

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2014	TUSD	18.430	23.348	-4.918

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		1,53	1,52

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.

MS »HS BIZET«

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	STX Shipbuilding Co. Ltd., Südkorea
Werftablieferung:	05.06.2007
Übernahme:	29.09.2008
Länge:	246,8 m
Breite:	32,2 m
Tiefgang:	10,75 m
Tragfähigkeit:	44.985 tdw
Containerkapazität:	3.768 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, bzw. ihrer auf die Seefrachtmärkte in Australien und Neuseeland spezialisierten Tochtergesellschaft ANL, und wurde im pazifischen Dienst zwischen Australien, Neuseeland und der Westküste der USA eingesetzt. Diese Charter hat noch ein maximale Laufzeit bis Januar 2016. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Das MS »HS BIZET« gehört zum »HT-TWIN-FONDS«. Das Schiff fährt im C-35 STX-Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterrateniveaus benötigte das Schiff im Jahr 2013 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,45 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen eines Betriebsfortführungskonzeptes bereitgestellt haben.

Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher 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 2013	Tage	1.917	1.904 *	
Berichtsjahr 2014	Tage	360	365	
Gesamt	Tage	2.277	2.269	-8

* Übernahme um 28 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2013	TEUR	31.290	25.520	
Berichtsjahr 2014	TEUR	5.932	1.841	
Gesamt	TEUR	37.222	27.361	-9.861

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2013	TEUR	17.165	10.532	
Berichtsjahr 2014	TEUR	3.252	-894	
Gesamt	TEUR	20.417	9.638	-10.779

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2013	TEUR	7.770	2.070	
Berichtsjahr 2014	TEUR	1.554	0	
Gesamt	TEUR	9.324	2.070	-7.254
	Prozent	42,00	10,00	-32,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2014	TEUR	1.149	91	-1.058
-----------------------	-------------	--------------	-----------	---------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2014	TUSD	2.429	0	-2.429
-------------	-------------	--------------	----------	---------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2014	TUSD	19.427	23.402	-3.975
-----------------------	-------------	---------------	---------------	---------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

zu versteuernde Gewinne		1,31	1,39	
-------------------------	--	------	------	--

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:	25.04.2002
Länge:	280,2 m
Breite:	32,2 m
Tiefgang:	12 m
Tragfähigkeit:	57.600 tdw
Containerkapazität:	4.389 TEU
Geschwindigkeit:	24,5 kn



Im Juni des Berichtsjahres beendete das MS »HS CARIBE« eine Charter bei United Arab Shipping Company. Von Juli bis Oktober 2014 wurde das Schiff von Wan Hai Lines, Taiwan, beschäftigt. Im Anschluss folgte ein Dienst bei der französischen Reederei CMA CGM, der zum 1. September 2015 endete. CMA setzte das Schiff zwischen dem Mittelmeer und der US-Golfküste/Karibik ein. Aktuell befindet sich das Schiff in einer Charter bei Hapag Lloyd, die eine maximale Dauer bis Juni 2016 hat.

Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr nahezu störungsfrei.

Das MS »HS CARIBE« gehört zum »HT-FLOT-TENFONDS I«. Das Schiff fährt 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		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2013	Tage	4.165	4.241	
ab 2014	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	4.520	4.606	86

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2013	TEUR	102.540	91.114	
ab 2014	TEUR	9.231	1.796	
Gesamt	TEUR	111.771	92.910	-18.861

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2013	TEUR	59.553	62.037	
ab 2014	TEUR	6.095	-204	
Gesamt	TEUR	65.648	61.833	-3.815

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2013	TEUR	31.831	26.322	
ab 2014	TEUR	3.654	0	
Gesamt	TEUR	35.485	26.322	-9.163
	Prozent	136,00	100,00	-36,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2014	TEUR	154	198	44

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung		Prospekt	Ist	Abweichung
2014	TUSD	2.159	0	-2.159

Stand Schiffshypothek		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2014	TUSD	3.234	1.860	1.374

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
ausgleichsfähige Verluste		-46,75	-39,07	
zu versteuernde Gewinne		12,56	31,04	

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-ROHÖLTRANKER

Bauwerft:	Hyundai Samho Heavy Industries, Südkorea
Wertfablieferung:	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 Aframxtanker »HS CARMEN« im Sigma-Pool, der von der Heidmar Inc. in Norwalk, USA, betrieben wird und derzeit 37 Aframxtanker verschiedener Reedereien umfasst. Die Mitgliedschaft ist auf unbestimmte Zeit geschlossen. Im Rahmen der Poolmitgliedschaft ist der Tanker weltweit im Einsatz. Im Berichtsjahr fielen ca. zwei Off-hire-Tage an.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterrateniveaus benötigte der Tanker im Jahr 2013 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 3,42 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen eines Betriebsfortführungskonzeptes bereitgestellt haben.

Eine steuerliche Betriebsprüfung hat bisher nicht stattgefunden.

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

Einsatztage				
bis Ende 2013	Tage	2.620	2.626 *	
Berichtsjahr 2014	Tage	355	363	
Gesamt	Tage	2.975	2.989	14

* Übernahme um 7 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2013	TEUR	46.291	38.672	
Berichtsjahr 2014	TEUR	6.272	5.137	
Gesamt	TEUR	52.563	43.809	-8.754

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2013	TEUR	24.078	15.862	
Berichtsjahr 2014	TEUR	3.496	2.485	
Gesamt	TEUR	27.574	18.347	-9.227

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2013	TEUR	10.730	2.280	
Berichtsjahr 2014	TEUR	1.480	0	
Gesamt	TEUR	12.210	2.280	-9.930
	Prozent	66,00	12,00	-54,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2014	TEUR	889	1.445	556

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2014	TUSD	2.360	2.360	0

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2014	TUSD	14.125	14.710	-585

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		2,66	2,59

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.150
Ausschüttungen	EUR	12.000
Kapitalbindung	EUR	-92.150

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:	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 Februar des Berichtsjahres beendete das MS »HS CHALLENGER« einen Dienst bei der Reederei Pacific International Line (PIL), Singapur. Im Anschluss erfolgte die zweite Klasedocking, bei der auch Reparaturarbeiten erledigt wurden. Bis zur Anlieferung an den aktuellen Charterer CMA CGM befand sich das Schiff knapp drei Wochen in Warteposition. Die französische Reederei beschäftigt das Schiff maximal bis März 2016 und setzt es im Fahrtgebiet zwischen Südostasien, Südasiens und Ostafrika ein. Im Berichtsjahr entstanden aufgrund der Dockung zehn Off-hire-Tage.

Das MS »HS CHALLENGER« gehört zum »HT-FLOTTENFONDS II«. Das Schiff fährt im C-27 Chartereinnahmepool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004.

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

Einsatztage		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2013	Tage	3.535	3.478 *	
ab 2014	Tage	355	355	
Gesamt	Tage	3.890	3.833	-57

* Übernahme um 72 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2013	TEUR	52.555	38.869	
ab 2014	TEUR	4.938	1.618	
Gesamt	TEUR	57.493	40.487	-17.006

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2013	TEUR	29.013	18.047	
ab 2014	TEUR	2.303	-1.226	
Gesamt	TEUR	31.316	16.821	-14.495

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2013	TEUR	13.860	7.500	
ab 2014	TEUR	1.400	0	
Gesamt	TEUR	15.260	7.500	-7.760
	Prozent	109,00	53,00	-56,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2014	TEUR	229	426	197

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung		Prospekt	Ist	Abweichung
2014	TUSD	1.643	70	-1.573

Stand Schiffshypothek		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2014	TUSD	5.334	7.010	-1.676

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist
zu versteuernde Gewinne		2,35	2,28

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



Im gesamten Berichtsjahr stand das MS »HS COLON« in Diensten von Hamburg Süd. Die mehrfach verlängerte Charter besteht seit Ende November 2013 und hat eine maximale Dauer bis Juli 2016. Das Schiff verkehrt zwischen Europa und der US-Westküste.

Reparaturarbeiten an einem Hilfsdiesel verursachten knapp drei Off-hire-Tage.

Das »HS COLON« fährt 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. -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 2013	Tage	4.280	4.351	
Berichtsjahr 2014	Tage	355	362	
Gesamt	Tage	4.635	4.713	78

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2013	TEUR	104.710	92.993	
Berichtsjahr 2014	TEUR	9.256	1.849	
Gesamt	TEUR	113.966	94.842	-19.124

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2013	TEUR	62.175	61.410	
Berichtsjahr 2014	TEUR	6.215	-295	
Gesamt	TEUR	68.390	61.115	-7.275

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2013	TEUR	33.528	26.095	
Berichtsjahr 2014	TEUR	3.960	0	
Gesamt	TEUR	37.488	26.095	-11.393
	Prozent	142,00	98,80	-43,20 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2014	TEUR	369	40	-329
-----------------------	-------------	------------	-----------	-------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2014	TUSD	2.159	0	-2.159
-------------	-------------	--------------	----------	---------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2014	TUSD	2.693	2.720	-27
-----------------------	-------------	--------------	--------------	------------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-50,53	-43,21	
zu versteuernde Gewinne	13,47	31,50	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-103.000
Steuervorteile	EUR	22.109
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-14.244
Ausschüttungen	EUR	98.845
Kapitalüberschuss	EUR	3.710

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

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

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

VOLLCONTAINERSCHIFF

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



Im April 2015 beendete das MS »HS DISCOVERER« eine seit mehr als drei Jahren bestehende Beschäftigung bei zur französischen CMA CGM-Gruppe gehörenden Reederei Delmas, die das Schiff auf der Fahrtroute Nordwestafrika-Westafrika einsetzte. Im direkten Anschluss trat das Schiff in eine Charter bei Schweizer Reederei MSC. Im Rahmen dieser Beschäftigung, die eine maximale Dauer bis März 2016 hat, verkehrt das Schiff im Linienverkehr zwischen der Adria, der südlichen Türkei und Ägypten. Im Berichtsjahr fielen zwei Off-hire-Tage an.

Das MS »HS DISCOVERER« gehört zum »HT-FLOTTENFONDS II«. Das Schiff fährt das Schiff im C-27 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004.

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

Einsatztage		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2013	Tage	3.535	3.467	
ab 2014	Tage	355	363	
Gesamt	Tage	3.890	3.830	-60

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2013	TEUR	52.555	40.131	
ab 2014	TEUR	4.938	1.659	
Gesamt	TEUR	57.493	41.790	-15.703

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2013	TEUR	29.013	19.519	
ab 2014	TEUR	2.303	-527	
Gesamt	TEUR	31.316	18.992	-12.324

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2013	TEUR	13.860	7.217	
ab 2014	TEUR	1.400	0	
Gesamt	TEUR	15.260	7.217	-8.043
	Prozent	109,00	51,00	-58,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2014	TEUR	229	-33	-262

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung		Prospekt	Ist	Abweichung
2014	TUSD	1.643	820	-823

Stand Schiffshypothek		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2014	TUSD	5.334	5.370	-36

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist
zu versteuernde Gewinne		2,35	2,33

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-ROHÖLTRANKER

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



Der Aframextanker MT »HS MEDEA« ist seit August 2011 Mitglied im Sigma-Pool, der von der Heidmar Inc. in Norwalk, USA, betrieben wird und derzeit 37 Aframextanker verschiedener Reedereien umfasst. Die Poolmitgliedschaft ist auf unbestimmte Zeit geschlossen. Im Berichtsjahr wurde das Schiff weltweit eingesetzt. Reparaturen an der Heizanlage verursachten im Berichtsjahr knapp vier Off-hire-Tage.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterratenlevels benötigte der Tanker in den Jahren 2012 und 2014 zusätzliches Kapital i.H.v. gesamt ca. 4,25 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen von Betriebsfortführungskonzepten bereitgestellt haben.

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 2013	Tage	2.690	2.650 *	
Berichtsjahr 2014	Tage	355	361	
Gesamt	Tage	3.045	3.011	-34

* Übernahme um 19 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2013	TUSD	61.787	52.212	
Berichtsjahr 2014	TUSD	8.154	6.625	
Gesamt	TUSD	69.941	58.837	-11.104

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2013	TUSD	32.392	18.521	
Berichtsjahr 2014	TUSD	4.572	2.777	
Gesamt	TUSD	36.964	21.298	-15.666

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2013	TUSD	14.520	7.896	
Berichtsjahr 2014	TUSD	1.936	0	
Gesamt	TUSD	16.456	7.896	-8.560
	Prozent	68,00	32,00	-36,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2014	TUSD	1.266	2.097	831

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2014	TUSD	2.360	1.770	-590

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2014	TUSD	13.530	17.070	-3.540

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		2,72	2,33

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ⁵⁾		
Kapitaleinsatz	TUSD	-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	TUSD	-1.030
Ausschüttungen	TUSD	32.000
Kapitalbindung	TUSD	-72.030

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



Von Anfang Februar bis Mitte Dezember des Berichtsjahres stand das MS »HS MOZART« in Diensten der Reederei Sea Consortium, Singapur, die das Schiff zwischen Fernost und Indien einsetzte. Zum Abschluss des Jahres absolvierte das Schiff einen knapp vierwöchigen Einsatz bei Orient Overseas Container Lines (OOCL), Hong Kong. Im direkten Anschluss sicherte sich die chinesische Reederei Yang Ming Marine Transport Corp die Dienste der »HS MOZART«. Seit Mai 2015 wird das Schiff von Hamburg Süd beschäftigt und im Liniendienst zwischen Europa und der US-Ostküste eingesetzt. Diese Charter hat eine maximale Laufzeit bis Juli 2016. Zu Beginn des Berichtsjahres stand das Schiff marktbedingt für knapp acht Tage in Warteposition. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei.

Das MS »HS MOZART« fährt im C-44 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charteratenniveaus benötigte das Schiff im Jahr 2013 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 4,32 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen eines Betriebsfortführungskonzeptes bereitgestellt haben.

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 2013	Tage	3.230	3.291	
Berichtsjahr 2014	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	3.585	3.656	71

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2013	TEUR	59.055	44.816	
Berichtsjahr 2014	TEUR	6.599	1.826	
Gesamt	TEUR	65.654	46.642	-19.012

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2013	TEUR	32.279	17.178	
Berichtsjahr 2014	TEUR	3.884	-394	
Gesamt	TEUR	36.163	16.784	-19.379

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2013	TEUR	15.540	1.728	
Berichtsjahr 2014	TEUR	1.890	0	
Gesamt	TEUR	17.430	1.728	-15.702
	Prozent	83,00	8,00	-75,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2014	TEUR	378	466	88

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2014	TUSD	2.321	0	-2.321

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2014	TUSD	9.288	13.820 *	-4.533

* inkl. Betriebsmittelkredit

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		2,58	2,50

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ⁵⁾			
Kapitaleinsatz	EUR		-103.000
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-1.108
Ausschüttungen	EUR		8.000
Kapitalbindung	EUR		-96.108

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:	STX Shipbuilding Co. Ltd., Südkorea
Werftablieferung:	04.07.2006
Übernahme:	25.06.2007
Länge:	212,8 m
Breite:	32,24 m
Tiefgang:	10 m
Tragfähigkeit:	38.250 tdw
Containerkapazität:	2.867 TEU
Geschwindigkeit:	23 kn



Das MS »HS OCEANO« beendete im Mai 2014 eine seit seiner Ablieferung im Juni 2007 bestehende Charter bei der Linienreederei Italia Marittima S.p.A. Das zum »HT-FLOTTENFONDS IV« gehörende Schiff wurde zwischen Fernost und Südost-Asien beschäftigt. Nach einer zweiwöchigen Wartezeit trat das Schiff in einen Dienst bei der Reederei Pacific International Lines (PIL), Singapur, die das Schiff bis Ende Dezember 2014 beschäftigte. Nach erneuter Wartezeit wurde eine Charter mit der auf intraasiatische Transporte spezialisierte MCC Transport, Singapur, vereinbart, die Ende Juli 2015 endete. Aktuell ist das Schiff für Cheng Lie Navigation, Taiwan, im Einsatz, einem ebenfalls innerhalb Asiens tätigen Unternehmen, das das Schiff maximal bis Mai 2016 beschäftigt. Zwischen den Charterern fielen im Berichtsjahr ca. 23 Wartetage an. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Seit Mai 2014 fährt das Schiff gemeinsam mit dem Schwesterschiff »HS ONORE« im C-28 STX Pool 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 2013	Tage	2.330	2.374	
Berichtsjahr 2014	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	2.685	2.739	54

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2013	TEUR	38.225	36.533	
Berichtsjahr 2014	TEUR	5.658	3.543	
Gesamt	TEUR	43.883	40.076	-3.807

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2013	TEUR	18.998	19.213	
Berichtsjahr 2014	TEUR	3.007	1.282	
Gesamt	TEUR	22.005	20.495	-1.510

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2013	TEUR	6.826	3.593	
Berichtsjahr 2014	TEUR	1.138	1.283	
Gesamt	TEUR	7.964	4.876	-3.088
	Prozent	49,00	29,90	-19,10 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2014	TEUR	793	1.125	332
(nach Ausschüttung + Tilgung)				

Jahrestilgung				
2014	TUSD	2.358	2.945	587

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2014	TUSD	15.907	12.915	2.992

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		1,43	1,43

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:	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 MS »HS ONORE« beendete im März des Berichtsjahres eine seit seiner Ablieferung im Juni 2007 bestehende Charter bei der zur taiwanesischen Evergreen-Gruppe gehörenden Linienreederei Italia Marittima S.p.A. Nach ca. siebenwöchiger, marktbedingter Wartezeit trat das zum »HT-FLOTTENFONDS IV« gehörende Schiff in eine viermonatige Beschäftigung bei Sea Consortium, Singapur. Von September bis Dezember 2014 stand das Schiff in Diensten der japanischen Mitsui O.S.K. Lines. Nach knapp zweimonatiger Wartezeit wird das Schiff aktuell von der französischen Reederei CMA CGM beschäftigt. Im Rahmen der Charter, die eine maximale Laufzeit bis März 2016 hat, verkehrt das Schiff im Asienverkehr zwischen China, Indonesien und den Philippinen. Im Berichtsjahr fielen marktbedingt ca. 82 Wartetage an. Der technische Schiffsbetrieb verlief störungsfrei.

Seit Mai 2014 fährt das Schiff gemeinsam mit dem Schwesterschiff »HS OCEANO« im C-28 STX Pool 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 2013	Tage	2.330	2.369	
Berichtsjahr 2014	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	2.685	2.734	49

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2013	TEUR	38.226	36.430	
Berichtsjahr 2014	TEUR	5.599	2.374	
Gesamt	TEUR	43.825	38.804	-5.021

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2013	TEUR	18.999	19.003	
Berichtsjahr 2014	TEUR	2.948	563	
Gesamt	TEUR	21.947	19.566	-2.381

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2013	TEUR	6.826	2.438	
Berichtsjahr 2014	TEUR	1.138	0	
Gesamt	TEUR	7.964	2.438	-5.526
	Prozent	49,00	15,00	-34,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2014	TEUR	734	1.178	444

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2014	TUSD	2.358	3.534	1.176

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2014	TUSD	15.907	10.980	4.927

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾			
zu versteuernde Gewinne		1,43	1,43

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
Werftablieferung:	27.10.2004
Länge:	250 m
Breite:	43,8 m
Tiefgang:	13,6 m
Tragfähigkeit:	115.000 tdw
Geschwindigkeit:	15 kn



Seit September 2013 ist der zum »HT-FLOTTEN-FONDS III« gehörende MT »HS TOSCA« Mitglied des Sigma-Pools, der von der Heidmar Inc. in Norwalk, USA, betrieben wird und derzeit 37 Aframaxtanker verschiedener Reedereien umfasst. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei. Im November 2014 erfolgte die Klasedocking des Schiffes. Die steuerliche Betriebsprüfung erfolgte bis einschließlich 2004.

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	23.400	23.700	
Fremdkapital	TEUR	27.500	27.500	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	50.900	51.200	300

Einsatztage

bis Ende 2013	Tage	3.267	3.324	
Berichtsjahr 2014	Tage	350	337	
Gesamt	Tage	3.617	3.661	44

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2013	TEUR	63.144	60.933	
Berichtsjahr 2014	TEUR	6.699	4.941	
Gesamt	TEUR	69.843	65.874	-3.969

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2013	TEUR	34.651	36.803	
Berichtsjahr 2014	TEUR	3.252	1.435	
Gesamt	TEUR	37.903	38.238	335

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2013	TEUR	16.848	14.457	
Berichtsjahr 2014	TEUR	1.872	0	
Gesamt	TEUR	18.720	14.457	-4.263
	Prozent	80,00	61,00	-19,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität

per 31.12.2014	TEUR	268	1.806	1.538
-----------------------	-------------	------------	--------------	--------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2014	TUSD	268	397	129
-------------	-------------	------------	------------	------------

Stand Schiffshypothek

per 31.12.2014	TUSD	10.021	10.029	-8
-----------------------	-------------	---------------	---------------	-----------

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

zu versteuernde Gewinne		2,55	2,55	
-------------------------	--	------	------	--

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:	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 gesamten Berichtsjahr fuhr das MS »MASTER« für die Schweizer Reederei MSC, die das Schiff im Asienverkehr zwischen Singapur und Surabaya einsetzte. Die Beschäftigung endete im August 2015. Bis November stand das Schiff in Diensten der SITC Shipping Group, Hong Kong. Seitdem befindet sich das Schiff in Warteposition. Der technische Schiffsbetrieb verlief im Berichtsjahr störungsfrei.

Das MS »MASTER« fährt im C-20 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterrateniveaus benötigte die Gesellschaft in den Jahren 2012 und 2014 zusätzliches Kapital i.H.v. gesamt ca. 3,56 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen von Betriebsfortführungskonzepten bereitgestellt haben.

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	1.797	
Gesamt	Tage	4.360	6.161	1.801

* Werftablieferung um 70 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR	60.269	59.941	
ab 2010	TEUR	0	8.231	
Gesamt	TEUR	60.269	68.172	7.903

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR	26.259	30.619	
ab 2010	TEUR	0	-2.876	
Gesamt	TEUR	26.259	27.743	1.484

Ausschüttungen ³⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2009	TEUR	10.674	10.373	
ab 2010	TEUR	0	-3.568	
Gesamt	TEUR	10.674	6.805	-3.869
	Prozent	68,00	42,00	-89,00 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität		Prospekt	Ist	Abweichung
per 31.12.2014	TEUR	n.a.	-332	

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Stand Schiffshypothek		Prospekt	Ist	Abweichung
schuldenfrei seit April 2008				

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
ausgleichsfähige Verluste		-111,18	-45,29	
zu versteuernde Gewinne		80,95	3,84	

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ⁵⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
Kapitaleinsatz	EUR		-105.000	
Steuervorteile	EUR		25.802	
Steuern auf laufende Gewinne	EUR		-1.445	
Ausschüttungen	EUR		41.984	
Kapitalbindung	EUR		-38.659	

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

²⁾ Nettochartererlöse / Schiffsbetriebskosten / Gesellschaftskosten / Zinsen = Betriebsüberschuss

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Bezogen auf das Gesamtkapital.

⁵⁾ Bei Zugrundelegung des jeweiligen Spitzensteuersatzes zzgl. Solidaritätszuschlag.

MS »MERKUR BAY«

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Stocznia, Gdynia (Gdynia Shipyard), Polen
Werftablieferung:	15.07.2002
Übernahme:	10.01.2005
Länge:	207,95 m
Breite:	32,24 m
Tiefgang:	11,5 m
Tragfähigkeit:	35.770 tdw
Containerkapazität:	2.764 TEU
Geschwindigkeit:	23 kn



Im Mai des Berichtsjahres beendete das MS »MERKUR BAY« eine Beschäftigung bei der französischen Reederei Marfret. Anschließend war das Schiff bis September 2014 für die dänische Reederei A. P. Møller/Maersk im Einsatz und stand von Oktober 2014 bis Mai 2015 in Diensten der französischen Reederei CMA CGM. Infolge der angespannten wirtschaftlichen Situation, wurde das Schiff auf Basis eines Gesellschafterbeschlusses verkauft und im Mai 2015 an den Käufer übergeben. Zwischen den Charterern fielen ca. 19 Wartetage an. Reparaturen an der Hauptmaschine verursachten einen halben Off-hire-Tag.

Das MS »MERKUR BAY« gehörte zum »HT-FLOT-TENFONDS III«. Das Schiff fuhr im C-27 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielte damit Erlöse aus dem Pool.

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 2013	Tage	3.206	3.249	
Berichtsjahr 2014	Tage	355	365	
Gesamt	Tage	3.561	3.614	53

Nettochartererlöse ¹⁾				
bis Ende 2013	TEUR	46.552	33.065	
Berichtsjahr 2014	TEUR	4.927	1.629	
Gesamt	TEUR	51.479	34.694	-16.785

Betriebsüberschuss ²⁾				
bis Ende 2013	TEUR	25.251	11.806	
Berichtsjahr 2014	TEUR	2.742	-719	
Gesamt	TEUR	27.993	11.087	-16.906

Ausschüttungen ³⁾				
bis Ende 2013	TEUR	11.808	3.358	
Berichtsjahr 2014	TEUR	1.312	0	
Gesamt	TEUR	13.120	3.358	-9.762
	Prozent	80,00	20,00	-59,80 *

* Abweichung in Prozentpunkten

Liquidität				
per 31.12.2014	TEUR	901	-502	-1.403

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung				
2014	TUSD	1.697	212	-1.485

Stand Schiffshypothek				
per 31.12.2014	TUSD	6.782	10.394	-3.612

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:	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 Berichtsjahr fuhr das MS »PRIMUS« in zwei Charters bei der zur französischen CMA CGM-Gruppe gehörenden Reederei Delmas. Die letzte Beschäftigung endete im Oktober 2015. Das Schiff wurde zwischen Südeuropa und der Westküste Afrikas eingesetzt. Aktueller Charterer ist die cubanische Reederei Melfi, die das Schiff maximal bis April 2016 beschäftigt. Zwischen den CMA-Chartern kam es zu zwei Wartetagen, zudem fielen im Berichtsjahr knapp drei Off-hire-Tage an.

Das MS »PRIMUS« fährt im C-20 Pool der HANSA TREUHAND-Gruppe und erzielt damit Erlöse aus dem Pool.

Aufgrund des schlechten Marktumfeldes seit 2009 und des niedrigen Charterrateniveaus benötigte die Gesellschaft im Jahr 2012 zusätzliches Kapital i.H.v. ca. 1,11 Mio. EUR, das die Gesellschafter im Rahmen eines Betriebsfortführungskonzeptes bereitgestellt haben.

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	2.135	
Gesamt	Tage	4.290	6.313	2.023

* Werftablieferung um 121 Tage verzögert

Nettochartererlöse ¹⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2008	TEUR	59.205	58.660	
ab 2009	TEUR	0	11.386	
Gesamt	TEUR	59.205	70.046	10.841

Betriebsüberschuss ²⁾		Prospekt	Ist	Abweichung
bis Prospektende 2008	TEUR	25.641	29.025	
ab 2009	TEUR	0	-1.088	
Gesamt	TEUR	25.641	27.937	2.296

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

per 31.12.2014	TEUR	Prospekt	Ist
		n.a.	-379

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Stand Schiffshypothek

schuldenfrei seit August 2007

Steuerliche Ergebnisse in % der Beteiligungssumme ⁴⁾

ausgleichsfähige Verluste	-115,49	-131,24
zu versteuernde Gewinne	81,69	3,83

Gebundenes Kapital je 100.000 EUR Mustereinlage per 31.12.2014 ⁵⁾

Kapitaleinsatz	EUR	-105.000
Steuervorteile	EUR	74.776
Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.531
Ausschüttungen	EUR	53.000
Kapitalüberschuss	EUR	21.245

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.

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 2013	TEUR	1.568.261	1.196.027	
Berichtsjahr 2014	TEUR	149.485	57.467	
Gesamt	TEUR	1.717.746	1.253.494	-464.252

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2013	TEUR	855.015	560.725	
Berichtsjahr 2014	TEUR	87.400	1.123	
Gesamt	TEUR	942.415	561.848	-380.567

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2013	TEUR	410.115	148.552	
Berichtsjahr 2014	TEUR	45.520	-4.596	
Gesamt	TEUR	455.635	143.956	-311.679

Liquidität

per 31.12.2014	TEUR	14.164	16.750	2.586
-----------------------	-------------	---------------	---------------	--------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2014	TUSD	45.569	18.458	-27.138
-------------	-------------	---------------	---------------	----------------

Hypothekenstand

per 31.12.2014	TUSD	201.842	242.570	-40.728
-----------------------	-------------	----------------	----------------	----------------

Wirtschaftliche Entwicklung EUR-Schiffsfonds (ohne Soll-Daten) ⁴⁾

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Abweichung
Eigenkapital (ohne Agio)	TEUR	222.643	227.469	
Fremdkapital	TEUR	241.985	241.985	
Gesamtinvestitionsvolumen	TEUR	464.627	469.480	4.852

Nettochartererlöse ¹⁾

bis Ende 2013	TEUR	863.145	823.489	
Berichtsjahr 2014	TEUR	0	98.839	
Gesamt	TEUR	863.145	922.328	59.183

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2013	TEUR	418.624	425.249	
Berichtsjahr 2014	TEUR	0	-23.874	
Gesamt	TEUR	418.624	401.375	-17.249

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2013	TEUR	183.738	138.223	
Berichtsjahr 2014	TEUR	0	-12.530	
Gesamt	TEUR	183.738	125.693	-58.045

Liquidität

per 31.12.2014	TEUR	n.a.	-4.797	
-----------------------	-------------	-------------	---------------	--

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2013	TUSD	0	313	313
-------------	-------------	----------	------------	------------

Hypothekenstand

per 31.12.2014	TUSD	0	5.775	-5.775
-----------------------	-------------	----------	--------------	---------------

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

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

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

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Betrifft Schiffe, die zum Stichtag die Prospektlaufzeit bereits beendet haben.

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

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 2013	TUSD	61.787	52.212	
Berichtsjahr 2014	TUSD	8.154	6.625	
Gesamt	TUSD	69.941	58.837	-11.104

Betriebsüberschuss ²⁾

bis Ende 2013	TUSD	32.392	18.521	
Berichtsjahr 2014	TUSD	4.572	2.777	
Gesamt	TUSD	36.964	21.298	-15.666

Ausschüttungen ³⁾

bis Ende 2013	TUSD	14.520	7.896	
Berichtsjahr 2014	TUSD	1.936	0	
Gesamt	TUSD	16.456	7.896	-8.560

Liquidität

per 31.12.2014	TUSD	1.266	2.097	831
-----------------------	-------------	--------------	--------------	------------

(nach Ausschüttung + Tilgung)

Jahrestilgung

2014	TUSD	2.360	1.770	-590
-------------	-------------	--------------	--------------	-------------

Hypothekenstand

per 31.12.2014	TUSD	13.530	17.070	-3.540
-----------------------	-------------	---------------	---------------	---------------

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 ³⁾

bis Ende 2013	TEUR	46.152	46.489	
Berichtsjahr 2014	TEUR	18.305	18.536	
Gesamt	TEUR	64.457	65.025 ⁴⁾	568

Liquidität

per 31.12.2014	TEUR	10.014	11.383	1.369
-----------------------	-------------	---------------	---------------	--------------

Jahrestilgung

2014	TUSD	43.259	43.581	322
-------------	-------------	---------------	---------------	------------

Hypothekenstand

per 31.12.2014	TUSD	413.032	415.185	-2.153
-----------------------	-------------	----------------	----------------	---------------

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

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

³⁾ Bezogen auf das Kommanditkapital.

⁴⁾ Zeitanteilig je nach Beitritts- und Einzahlungsdatum.

Darstellung der verkauften Schiffe in alphabetischer Reihenfolge

MS »BRAVE EAGLE«	85	MS »HANSA VISBY«	95
MS »FINE EAGLE«	85	MS »HANSA WISMAR«	95
MS »FLOTTBEK«	85	MS »HARMONY«	95
MS »HANSA AMERICA«	86	MT »HS ELEKTRA«	96
MS »HANSA ASIA«	86	MS »HS HUMBOLDT«	96
MS »HANSA ATLANTIC«	86	MS »HS LIVINGSTONE«	96
MS »HANSA AUSTRALIA«	87	MS »HS SCOTT«	97
MS »HANSA BERLIN«	87	MS »JOHN M«	97
MS »HANSA BRANDENBURG«	87	MS »LÜTJENBURG«	97
MS »HANSA BREMEN«	88	MS »LUDWIGSBURG«	98
MS »HANSA CARRIER«	88	MS »MARCON«	98
MS »HANSA CALEDONIA«	88	MS »MENTOR«	98
MS »HANSA CATALINA«	89	MS »MERKUR BEACH«	99
MS »HANSA CENTAUR«	89	MS »MERKUR BRIDGE«	99
MS »HANSA CLIPPER«	89	MS »MERKUR DELTA«	99
MS »HANSA COMMODORE«	90	MS »MERKUR SEA«	100
MT »HANSA CONSTANCE«	90	MS »NOBLE EAGLE«	100
MS »HANSA DANZIG«	90	MS »NORDBURG«	100
MS »HANSA EUROPE«	91	MS »RISSSEN«	101
MS »HANSA HAMBURG«	97	MS »SAN MARTIN«	101
MS »HANSA INDIA«	97	MS »SANTA CATARINA«	101
MS »HANSA LONDON«	92	MS »SANTA CLARA«	102
MS »HANSA LÜBECK«	92	MS »TRIUMPH«	102
MS »HANSA OSLO«	92	MS »TROPHY«	102
MS »HANSA PACIFIC«	93	MS »VILLE DE MARS«	103
MS »HANSA RIGA«	93	MS »VILLE DE SATURNE«	103
MS »HANSA ROSTOCK«	93	MS »WESTERN GALLANTRY«	103
MS »HANSA STETTIN«	94	TMS »EMSGAS«	104
MS »HANSA STOCKHOLM«	94	TMS »LEDAGAS«	104
MS »HANSA TRONDHEIM«	94		

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
Werttablieferung:	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 LÜBECK«

verkauft 2014

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Bremer Vulkan
Werttablieferung:	07.12.1990
Laufzeit der Beteiligung:	23 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	- 105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	72.149
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.597
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	70.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	11.000
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a, Abs. 4 EStG)	EUR	-38.000
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	113.185
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	8.185
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	7,82

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 13,2% bei einer Laufzeit von 12 Jahren

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



MS »HANSA OSLO«

verkauft 2011

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Szczecin, Polen
Werttablieferung:	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
 Werftablieferung: 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
 Werftablieferung: 15.06.1994
 Laufzeit der Beteiligung: 17 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	- 105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	64.528
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	- 7.483
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	110.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	37.000
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a, Abs. 4 EStG)	EUR	- 21.216
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	182.829
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	77.829
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	9,50

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 15,80% bei einer Laufzeit von 14 Jahren.

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 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 »HS HUMBOLDT« Insolvenz / verkauft 2014

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hyundai Heavy Industries, Ulsan, Südkorea
Werftablieferung:	25.11.2004
Laufzeit der Beteiligung:	10 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-134.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	k.A.
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-1.256
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	31.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	k.A.
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a, Abs. 4 EStG)	EUR	k.A.
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	29.744
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	-104.256

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

Prospektgemäß 10,3% Rendite nach Steuern p.a. (Methode interner Zinsfuß) bei einer Laufzeit von 20 Jahren. Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss..



MS »HS LIVINGSTONE« Insolvenz / verkauft 2014

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft:	Hyundai Heavy Industries, Ulsan, Südkorea
Werftablieferung:	23.09.2004
Laufzeit der Beteiligung:	10 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-137.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	1.936
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-6.865
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	34.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	k.A.
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a, Abs. 4 EStG)	EUR	k.A.
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	29.071
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	-107.929

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 11,1% bei einer Laufzeit von 17 Jahren.

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



MS »HS SCOTT«

Insolvenz / verkauft 2014

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: STX Shipbuilding Co. Ltd., Südkorea
 Wertablieferung: 29.02.2008
 Laufzeit der Beteiligung: 6 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-123.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	k.A.
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-377
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	6.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	k.A.
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a, Abs. 4 EStG)	EUR	k.A.
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	5.623
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	-117.377

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 »JOHN M«**

verkauft 1997

VOLLCONTAINERSCHIFF

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

1. Gesamteinzahlung	EUR	-130.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	165.144
3. Steuern auf laufende Gewinne (§ 34c, Abs. 4 EStG) halber Satz	EUR	-33.926
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	0
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	50.749
6. Steuern auf Veräußerungsgewinn (§§ 16, 34 EStG) halber Satz	EUR	-34.474
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	147.493
8. Nettovermögenszuwachs	EUR	17.493
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	24,61

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen.

**MS »LÜTJENBURG«**

verkauft 2012

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Gdynia Shipyard, Polen
 Wertablieferung: 21.08.1995
 Laufzeit der Beteiligung: 17 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-105.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	75.838
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-3.148
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	215.600
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	12.500
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a, Abs. 4 EStG)	EUR	-22.710
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	278.080
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	173.080
9. Rendite nach Steuern* p.a. (Methode interner Zinsfuß)	%	16,22

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

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

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)**	%	12,17

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 15,10% bei einer Laufzeit von 14 Jahren.

** 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 Veräußerung	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 »MENTOR«

verkauft 2014

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Gdynia Shipyard, Polen
 Werftablieferung: 30.10.2002
 Laufzeit der Beteiligung: 11 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-103.000
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	31.544
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-10.129
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	38.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	0
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a, Abs. 4 EStG)	EUR	-6.273
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	53.142
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	-49.858

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

Prospektgemäß 16% Rendite nach Steuern p.a. (Methode interner Zinsfuß) bei einer Laufzeit von 16 Jahren.
 Vorbehaltlich noch zu erfolgender Änderungen durch Betriebsprüfungen und/oder Liquidationsabschluss.



MS »MERKUR BEACH«

verkauft 2014

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Stettin, Polen
 Werttablieferung: 09.02.1996
 Laufzeit der Beteiligung: 18 Jahre

1. Gesamteinzahlung	EUR	-132.500
2. Steuervorteil aus Verlustzuweisungen	EUR	70.827
3. Steuern auf laufende Gewinne	EUR	-477
4. Ausschüttung in der Betriebsphase	EUR	40.250
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	3.750
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§ 5a, Abs. 4 EStG)	EUR	-40.250
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	73.696
8. Nettovermögenszuwachs	EUR	-58.804

Bei einem zu versteuernden Einkommen von EUR 150.000.

* Prospektgemäß 13% bei einer Laufzeit von 14 Jahren.

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

**MS »MERKUR BRIDGE«**

verkauft 2013

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: Stocznia Szczecinska, A. Warskiego, Szczecin, Polen
 Werttablieferung: 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	31.000
5. Ausschüttung aus der Veräußerung	EUR	20.140
6. Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag (§5a Abs. 4 EStG)	EUR	-22.355
7. Mittelrückfluss nach Steuern	EUR	91.070
8. Nettovermögenszuwachs (vorläufig)	EUR	-33.930

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
 Werttablieferung: 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

* Keine Rendite im Prospekt ausgewiesen.



MS »RISEN«

verkauft 2013

VOLLCONTAINERSCHIFF

Bauwerft: 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

Bauwerft: 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

Bauwerft: 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)	%	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.







HANSA TREUHAND Schiffsbeteiligungs GmbH & Co. KG

HANSA TREUHAND Finance GmbH & Co. KG

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