

Leistungsbilanz 2008



INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	03
Überblick - Leistungsbilanz 2008	04
<u>Laufende Fonds</u>	
MT „HC Dalia“	06
MT „HC Elida“	10
HC „Container-Flotten-Fonds“	14
HC „US/EURO-Flottenfonds“	18
<u>Exits</u>	
HC „Euro-Bulker-Flottenfonds“	22
MS „Alice Bolten“	24
Prüfungsvermerk	26



VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Freunde und Geschäftspartner,

das Jahr 2008 war bis zum September geprägt von starkem Wachstum in der gesamten Schifffahrtsbranche und rundum erfreulichen wirtschaftlichen Rahmendaten. Mit der Pleite von Lehman Brothers fand die gute Phase jedoch im September 2008 ein äußerst abruptes Ende. Nicht nur die Börsen, sondern auch die Schifffahrtsmärkte gingen in großer Geschwindigkeit auf Talfahrt. Schon heute kann man sagen, dass es die größte Schifffahrtskrise aller Zeiten ist, da die gesamte Branche mit Rekord-Orderbüchern und hoher Geschwindigkeit in diese Krise hineingeraten ist. Die Schiffsemissionshäuser haben in 2009 Umsatzeinbußen von ca. 70 % hinnehmen müssen. Die Schiffspreise sind flächendeckend zwischen 30 % und 70 % eingebrochen. Nur wenige Marktteilnehmer hatten sich rechtzeitig auf ein Abschwungsszenario vorbereitet. Wer das Vorwort der Leistungsbilanz von 2007 noch in Erinnerung hat, weiß, dass Hanse Capital sich schon sehr früh auf dieses Szenario eingestellt hat, was dazu geführt hat, dass wir in der Krise aus der Position der wirtschaftlichen Stärke agieren können.

Die meisten der Hanse Capital-Fonds sind durch schnelles Handeln und frühzeitiges Sichern von hohen Einnahmen äußerst krisenfest aufgestellt. Lediglich der in 2005 aufgelegte HC Container-Flotten-Fonds musste im Jahr 2009 mit einer Kapitalerhöhung auf drohende Liquiditätsschwierigkeiten vorbereitet werden. Das Sanierungskonzept wurde mit Nachdruck und hoher Geschwindigkeit erfolgreich umgesetzt, so dass auch der Ausblick für die Fonds der Hanse Capital Gruppe insbesondere im Marktvergleich sehr positiv ist.

Wir freuen uns, dass insbesondere im Kalenderjahr 2009 unser gutes Krisenmanagement sowie die sehr gute Produktauswahl in der Vergangenheit von sehr vielen Kunden und Beratern honoriert wurde, so dass die Hanse Capital Gruppe in 2009 mit ihrem HC „Krisen-Gewinner“ zum Marktführer der Schiffs-Opportunity-Fonds aufsteigen konnte. Völlig gegen den Branchentrend wurde der HC „Krisen-Gewinner“ mit über 40 Mio. € Eigenkapital zum größten Schiffsfonds der Hanse Capital Gruppe. Die hohe Eigenbeteiligung der Geschäftsführung untermauert unsere Überzeugung, dass gerade die aktuelle Krise in der Schifffahrt hervorragende Einkaufsmöglichkeiten für gute Schiffstonnage bietet. Wir sichern Ihnen schon heute zu, dass wir unaufhörlich an einer stetigen Verbesserung unserer Firmenleistung arbeiten getreu dem Motto „Wer aufgehört hat besser zu werden, hat aufgehört gut zu sein“. Wir freuen uns über jeden Einzelnen, der uns sein Vertrauen schenkt und wollen uns an dieser Stelle auch für das unverändert sehr große Vertrauen in dieser schwierigen Zeit bedanken, das uns von Beratern und Kunden entgegengebracht wird.



Burkhard Tesdorpf
Hanse Capital Gruppe

ÜBERBLICK - LEISTUNGSBILANZ 2008

Schiffsfonds der Hanse Capital Gruppe

Nachfolgend sind sämtliche von der Hanse Capital Gruppe aufgelegten Schiffsfonds aufgeführt.

Hanse Capital Fonds Fonds/Schiff	Schiffstyp	Stellplätze/ Tragfähigkeit	Emission	Eigenkapital	Gesamtinvestition
MS „Alice Bolten“	Handymax-Bulker	47.260 tdw	2003	€ 5,4 Mio	€ 14,6 Mio
MT „HC Dalia“	Produktentanker	37.419 tdw	2004	€ 10,6 Mio	€ 29,3 Mio
MT „HC Elida“	Produktentanker	37.419 tdw	2004	€ 10,6 Mio	€ 29,2 Mio
HC „Euro-Bulker-Flottenfonds“			2004	€ 7,7 Mio	€ 19,9 Mio
- MS „HC Freya“	Mini-Bulker	3.828 tdw			
- MS „HC Gesa“	Mini-Bulker	3.828 tdw			
- MS „HC Hanna“	Mini-Bulker	3.828 tdw			
- MS „HC Ida“	Mini-Bulker	3.828 tdw			
HC „Container-Flotten-Fonds“			2005	€ 37,7 Mio	€ 81,2 Mio
- MS „HC Julia“	Containerschiff	1.129 TEU			
- MS „HC Klara“	Containerschiff	1.129 TEU			
- MS „HC Laura“	Containerschiff	1.129 TEU			
- MS „HC Maria“	Containerschiff	1.129 TEU			
HC „US/EURO-Flottenfonds“			2007	€ 16,9 Mio	€ 33,6 Mio
- MS „SCL Thun“	Multi-Purpose-Carrier	12.564 tdw / 766 TEU			
- MS „SCL Marie-Jeanne“	Mini-Bulker	7.600 tdw			
- MS „SCL Margrit“					

Aufgrund der verspäteten Ablieferung und der Weltwirtschaftskrise wurde der Kaufvertrag im Dezember 2008 storniert.





MT „HC DALIA“



Das Beteiligungsangebot

Beteiligungsgesellschaft	MT „HC Dalia“ Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Lingen
Komplementärin	HC Baltic Tanker Verwaltungs GmbH, Lingen
Emission	2004
Schiffstyp	Produkten-/Chemikaliertanker – IMO III mit Eisklasse
Bauwerft/Baujahr	Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., Ulsan, Südkorea, 2001
Tragfähigkeit	37.419 tdw
Länge/Breite	182,55 m / 27,34 m
Bereederer	MarLink Schiffahrtskontor GmbH & Co. KG, Hamburg
Charterer	ST Shipping & Transport Inc., Baar, Schweiz
Nautisch-technisches Management	ITM – International Tanker Management (Germany) GmbH, Hamburg
Treuhand	Hanse Capital Finanzservice GmbH & Co. KG, Ammersbek/Hamburg

Einsatz des Schiffes

Die MT „HC Dalia“ wurde 2001 auf der Werft Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., Ulsan, Südkorea gebaut. Das Schiff wurde 2004 mit einem Alter von drei Jahren von der Beteiligungsgesellschaft übernommen. Der nautisch-technische Schiffsbetrieb im Berichtszeitraum verlief weitestgehend störungsfrei, und es fielen keine technischen Ausfallzeiten an. Sowohl ST Shipping als auch die großen Ölgesellschaften zeigten sich durchgehend zufrieden mit der Leistung von Besatzung und Schiff.

Den überwiegenden Teil des Jahres 2008 fuhr die MT „HC Dalia“ in Unterzeitcharter für die südafrikanische Ölgesellschaft Engen Petroleum. Es wurden ausschließlich sog. Clean Products, also leichtere Ölprodukte im Küstenverkehr vorwiegend zwischen Durban, Port Elizabeth, Walfischbai und Kapstadt gefahren.

Nach Ende der Zeitcharter im November 2008 wurde die MT „HC Dalia“ im Spotmarkt in Asien mit Anläufen in Sikka, Subic Bay und Kaohsiung eingesetzt, um sie für eine neue Zeitcharter in Fernost zu positionieren.

MT „HC DALIA“

Wirtschaftliche Entwicklung in 2008

Die wirtschaftliche Entwicklung war bis Mitte 2008 geprägt durch boomende Schifffahrtsmärkte und stark steigende Schiffsbetriebskosten, die auch bei der „HC Dalia“ wie bei allen festvercharterten Schiffen zu einer Verringerung der Überschüsse führten. Da auch für die nächsten Jahre nicht mit einer deutlichen Entspannung auf Seiten der Schiffsbetriebskosten gerechnet werden konnte und die Festcharter mit ST Shipping inkl. Charteroptionen bis Mitte 2010 bestand, hatte die Geschäftsführung bereits in 2007 große Anstrengungen unternommen, um diese äußerst schwierige Situation für die „HC Dalia“ zu lösen.

Hier ist es, gemeinsam mit dem Schwesterschiff MT „HC Elida“, wahrscheinlich als einzigem Marktteilnehmer in der deutschen Emissionshausbranche gelungen, eine bis 2010 andauernde Festcharter erfolgreich nachzuverhandeln und der Gesellschaft deutliche Mehreinnahmen für die nächsten Jahre zu ermöglichen, um auf steigende Schiffsbetriebskosten reagieren zu können. Es wurde ein 7-jähriger Befrachtungsvertrag mit einer anfänglichen Mindestrate von USD 17.400 netto am Tag zzgl. Profitsharing geschlossen. Hiermit wurde der zunehmend drohende Liquiditätsengpass erfolgreich beseitigt. Gleichzeitig wurden die Risiken eines einbrechenden Marktes durch eine langfristige Minimumrate von USD 15.000 bis 2014 auf ein Minimum reduziert. Durch die ab Februar 2007 greifende Änderung des Chartervertrages bleibt die Gesellschaft bei kumulierter Betrachtung vorerst nur leicht hinter dem Prospektansatz zurück, während einige Wettbewerber mit Festchartern in ernsthafte Schwierigkeiten geraten sind.

Der Verlauf des Geschäftsjahres war im Wesentlichen von folgenden Faktoren geprägt:

- Die Einnahmesituation stellte sich durchweg erfreulich dar. Im ersten Halbjahr 2008 galt noch eine mit ST Shipping & Transport Inc. vereinbarte Mindestcharter in Höhe von USD 17.400,- mit 20%-igem Profitsharing. Seit 1. Juli 2008 beträgt die Mindestcharter USD 15.000,- mit 40%-igem Profitsharing. Dieser Zeitchartervertrag mit ST Shipping läuft noch bis zum 30. Juni 2015. Die Ist-Ergebnisse lagen über den jeweiligen Mindestchartern. Inklusive anteiligem Profitsharing ergab sich für das Gesamtjahr eine Chartereinnahme für die Gesellschaft in Höhe von rund USD 17.500,- pro Tag.
- Der Schiffsbetrieb verlief nahezu störungsfrei und ohne Ausfallzeiten. Der Anstieg der Schiffsbetriebskosten setzte sich jedoch weltweit unvermindert fort. Die größte Steigerung ergab sich bei den Personalkosten, aber auch die Versicherungsaufwendungen erhöhten sich merklich.
- Der Kapitaldienst wurde planmäßig geleistet. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr die beschlossenen Sondertilgungen auf das langfristige Schiffshypothekendarlehen in Höhe von insgesamt USD 1.270.000,- geleistet, was mit positiven Effekten auf die künftigen Fremdkapitalkosten verbunden ist.
- Der Ende März 2007 vorgenommene Währungswechsel eines Teils des Schiffshypothekendarlehens von USD in CHF wurde zum Jahresende 2008 zur Hälfte wieder rückgängig gemacht. Über die niedrigeren Zinsen im CHF-Raum ergab sich für dieses Teilgeschäft eine kalkulatorische Zinsersparnis in Höhe von ca. USD 105.000,-, der lediglich Kursverluste in Höhe von rund USD 10.000,- gegenüberstanden.
- Auf den Gesellschafterversammlungen am 20. Februar 2008 und am 25. September 2008 wurden neben den o.g. Sondertilgungen auch Auszahlungen in Höhe von jeweils 4% der Kommanditeinlage beschlossen, die im März 2008 (für 2007) und im Oktober 2008 (für 2008) erfolgten.
- Insgesamt hat die „HC Dalia“ 2008 eine angesichts des zunehmend eingetrübten Marktumfeldes sehr erfreuliche Entwicklung genommen.

Ausblick

Ab 1. Januar 2009 wurde zur Risikoreduzierung eine Poolung mit dem Schwesterschiff „HC Elida“ beschlossen, was unterschiedliche Beschäftigungsstrategien erlaubt und auch das Risiko von Ausfallzeiten auf zwei Schiffe verteilt.

Trotz der schlechten Lage der Weltwirtschaft ist das Jahr 2009 bisher sowohl in technischer als auch in wirtschaftlicher Hinsicht zufriedenstellend verlaufen. Das Schiff hat im dritten Quartal 2009 die Wertzeit absolviert (ursprünglich prospektiert für 2008). Es handelte sich um eine Zwischenbesichtigung mit budgetierten Kosten in Höhe von USD 500.000,-. Eine genaue Untersuchung des Ruderhorns (Schaden und Reparatur 2006) und der Beschichtung der Ballasttanks ergab keinen besonderen Befund. Der Anstieg der Schiffsbetriebskosten der letzten Jahre wird sich voraussichtlich verlangsamen. Da aber erstklassiges Personal mit Erfahrung in der Eisfahrt weiterhin sehr gesucht ist, wird sich die Eigentumsgesellschaft auch künftig auf über den prospektierten Werten liegende Kostensteigerungen einstellen müssen. Der Einsatz des Schiffes findet in der zweiten Jahreshälfte 2009 im weltweiten Spotmarkt statt.

MT „HC DALIA“

Trotz der hohen Sondertilgungen des Vorjahres, den Auszahlungen an die Gesellschafter und der absolvierten Wertzeit konnte gegen Jahresende 2009 eine Auszahlung in Höhe von ca. 4% des gezeichneten Kapitals vorgenommen werden.

Insgesamt zeigt sich gerade in der aktuellen Krise der Wert des im Jahr 2007 abgeschlossenen Zeitchartervertrages mit der Glencore-Tochter ST Shipping & Transport Inc.. Hierin wurde eine bis zum 30. Juni 2015 laufende Mindestcharter in Höhe von USD 15.000,- vereinbart, die deutlich über den derzeit erzielbaren Spotmarktraten liegt. Diese Regelung sichert gleichzeitig die Chartereinnahmen über dem Prospektniveau von USD 14.750,- ab. Darüber hinaus sorgt das gleichzeitig abgeschlossene Profitsharing dafür, dass bei wieder anziehenden Märkten an den Mehrerlösen partizipiert wird.

Rückwirkend betrachtet war es genau richtig, in Zeiten großer Euphorie für die Gesellschaft langfristige Mindesteinnahmen zu sichern, was diesen Fonds insbesondere im aktuellen Marktvergleich eine hervorragende Marktposition einnehmen lässt.



MT „HC DALIA“

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist	Differenz
Gesamtinvestition	TEUR	29.267	29.267	0
Anschaffungskosten	TUSD	30.275	30.275	0
Eigenkapital	TEUR	10.601	10.621	20
Schiffshypothekendarlehen I	TUSD	20.800	20.800	0
Schiffshypothekendarlehen II	TUSD	1.600	1.600	0

Schiffsbetrieb im Berichtsjahr		Prospekt	Ist	Differenz
Einsatztage		357	366	9
Chartereinnahmen	TUSD	5.266	6.544	1.278
Wechselkurs EUR / USD		1,10	1,47	0,37
Betriebsüberschuss nach Zinsen	TEUR	2.181	2.623	442
Auszahlungen	%	8	4	-4

Schiffsbetrieb kumuliert		Prospekt	Ist	Differenz
Nettoerlöse	TUSD	23.833	25.583	1.750
Betriebsüberschuss nach Zinsen	TEUR	10.215	9.765	-450
Schiffshypothek I	Stand per 31.12. TUSD	14.144	8.676	-5.438
Schiffshypothek II	Stand per 31.12. TUSD	0	0	0
Schiffshypothek III	Stand per 31.12. TCHF	0	5.096	5.096
Schiffshypothek IV	Stand per 31.12. TCHF	0	0	0
davon Sondertilgung	TUSD	0	1.270	1.270
Auszahlungen	%	27,3	13,3	-14
Liquide Mittel	Stand per 31.12. TEUR	68	36	-32

Steuerliche Ergebnisse kumuliert		Prospekt	Ist	Differenz
Ausgleichsfähige Ergebnisse	%	-60,45	-76,39	-15,94
Zu versteuernde Ergebnisse	%	0,50	0,50	0

Kumulierte Kapitalrückflussrechnung		Prospekt	Ist	Differenz
Beteiligungssumme inkl. Agio*	EUR	105.000	105.000	0
Einzahlung inkl. Agio	EUR	-105.000	-105.000	0
Saldo Steuererstattung / Steuerzahlung	EUR	27.708	34.835	7.127
Auszahlungen	EUR	27.338	13.338	-14.000
Kapitalbindung*	EUR	-49.954	-56.827	-6.873

* Die ausgewiesenen Werte beziehen sich auf die Tranche 2004 und ohne Berücksichtigung des 10-%igen Anteilsverkaufs in 2007.

Bemerkungen:

Am 30.03.2007 wurden USD 8.357.135,00 in CHF 10.191.526,13 zu einem Kurs von CHF/USD 1,2195 getauscht. Die CHF-Tranche wurde in zwei Tranchen aufgeteilt.

Am 15.12.2008 wurden CHF 5.095.763,06 wieder in USD 4.188.872,17 getauscht.

MT „HC ELIDA“



Das Beteiligungsangebot

Beteiligungsgesellschaft	MT „HC Elida“ Tankschiffahrts GmbH & Co. KG, Lingen
Komplementärin	HC Baltic Tanker Verwaltungs GmbH, Lingen
Emission	2004
Schiffstyp	Produkten-/Chemikaliertanker – IMO III mit Eisklasse
Bauwerft/Baujahr	Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., Ulsan, Südkorea, 2001
Tragfähigkeit	37.419 tdw
Länge/Breite	182,55m / 27,34m
Bereederer	MarLink Schiffahrtskontor GmbH & Co. KG, Hamburg
Charterer	ST Shipping & Transport Inc., Baar, Schweiz
Nautisch-technisches Management	ITM – International Tanker Management (Germany) GmbH, Hamburg
Treuhand	Hanse Capital Finanzservice GmbH & Co. KG, Ammersbek/Hamburg

Einsatz des Schiffes

Die MT „HC Elida“ wurde 2001 auf der Werft Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., Ulsan, Südkorea gebaut. Das Schiff wurde 2004 mit einem Alter von drei Jahren von der Beteiligungsgesellschaft übernommen. Der nautisch-technische Schiffsbetrieb im Berichtszeitraum verlief weitestgehend störungsfrei, und es fielen keine technischen Ausfallzeiten an. Sowohl ST Shipping als auch die großen Ölgesellschaften zeigten sich durchgehend zufrieden mit der Leistung von Besatzung und Schiff.

Die MT „HC Elida“ wurde 2008 nahezu ausschließlich im paneuropäischen Spotmarkt auf Reisebasis eingesetzt. Ein Schwerpunkt lag in der Ostsee/Nordsee-Fahrt, ein weiterer im Mittelmeer. Lediglich eine Reise führte nach Westafrika. Im Rahmen von 27 Reisen des Jahres wurden nahezu 750.000 Tonnen Ölprodukte bewegt.

Wirtschaftliche Entwicklung in 2008

Die wirtschaftliche Entwicklung war bis Mitte 2008 geprägt durch boomende Schiffahrtsmärkte und stark steigende Schiffsbetriebskosten, die auch bei der „HC Elida“ wie bei allen festvercharterten Schiffen zu einer Verringerung der Überschüsse führten. Da auch für die nächsten Jahre nicht mit einer deutlichen Entspannung auf Seiten der Schiffsbetriebskosten gerech-

MT „HC ELIDA“

net werden konnte und die Festcharter mit ST Shipping inkl. Charteroptionen bis Mitte 2010 bestand, hatte die Geschäftsführung bereits in 2007 große Anstrengungen unternommen, um diese äußerst schwierige Situation für die „HC Elida“ zu lösen. Hier ist es, gemeinsam mit dem Schwesterschiff, wahrscheinlich als einzigem Marktteilnehmer in der deutschen Emissionshausbranche gelungen, eine bis 2010 andauernde Festcharter erfolgreich nachzuverhandeln und der Gesellschaft deutliche Mehreinnahmen für die nächsten Jahre zu ermöglichen, um auf steigende Schiffsbetriebskosten reagieren zu können. Es wurde ein 7-jähriger Befrachtungsvertrag mit einer anfänglichen Mindestrate von USD 17.400 netto am Tag zzgl. Profitsharing geschlossen. Hiermit wurde der zunehmend drohende Liquiditätsengpass erfolgreich beseitigt. Gleichzeitig wurden die Risiken eines einbrechenden Marktes durch eine langfristige Minimumrate von USD 15.000 bis 2014 auf ein Minimum reduziert. Durch die ab Februar 2007 greifende Änderung des Chartervertrages bleibt die Gesellschaft bei kumulierter Betrachtung vorerst nur leicht hinter dem Prospektansatz zurück, während einige Wettbewerber mit langfristigen Festchartern in ernsthafte Schwierigkeiten geraten sind.

Der Verlauf des Geschäftsjahres war im Wesentlichen von folgenden Faktoren geprägt:

- Die Einnahmesituation stellte sich durchweg erfreulich dar. Im ersten Halbjahr 2008 galt noch eine mit ST Shipping & Transport Inc. vereinbarte Mindestcharter in Höhe von USD 17.400,- mit 20%-igem Profitsharing. Seit 1. Juli 2008 beträgt die Mindestcharter USD 15.000,- mit 40%-igem Profitsharing. Dieser Zeitchartervertrag mit ST Shipping läuft noch bis zum 30. Juni 2015. Die Ist-Ergebnisse lagen über den jeweiligen Mindestchartern. Inklusive anteiligem Profitsharing ergab sich für das Gesamtjahr eine Chartereinnahme für die Gesellschaft in Höhe von rund USD 18.400,- pro Tag.
- Der Schiffsbetrieb verlief nahezu störungsfrei und ohne Ausfallzeiten. Der Anstieg der Schiffsbetriebskosten setzte sich jedoch weltweit unvermindert fort. Die größte Steigerung ergab sich bei den Personalkosten, aber auch die Versicherungsaufwendungen erhöhten sich merklich.
- Der Kapitaldienst wurde planmäßig geleistet. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr die beschlossenen Sondertilgungen auf das langfristige Schiffshypothekendarlehen in Höhe von insgesamt USD 1.270.000,- geleistet, was mit positiven Effekten auf die künftigen Fremdkapitalkosten verbunden ist.
- Der Ende März 2007 auf Empfehlung des Beirates vorgenommene Währungswechsel eines Teils des Schiffshypothekendarlehens von USD in CHF wurde auf Empfehlung des Beirates mit Gewinn zum Jahresende 2008 zur Hälfte wieder rückgängig gemacht. Über die niedrigeren Zinsen im CHF-Raum ergab sich für dieses Teilgeschäft eine kalkulatorische Zinersparnis in Höhe von ca. USD 105.000,-, der lediglich Kursverluste in Höhe von rund USD 10.000,- gegenüberstanden.
- Auf den Gesellschafterversammlungen am 20. Februar 2008 und am 25. September 2008 wurden nicht nur die o.g. Sondertilgungen beschlossen. Auf der Gesellschafterversammlung am 25. September 2008 wurde auch eine Auszahlung in Höhe von 4% der Kommanditeinlage beschlossen, die im Oktober 2008 erfolgte.
- Insgesamt hat die „HC Elida“ 2008 eine angesichts des zunehmend eingetrübten Marktumfeldes sehr erfreuliche Entwicklung genommen.

Ausblick

Ab 1. Januar 2009 wurde zur Risikoreduzierung eine Poolung mit dem Schwesterschiff „HC Dalia“ beschlossen, was unterschiedliche Beschäftigungsstrategien erlaubt und auch das Risiko von Ausfallzeiten auf zwei Schiffe verteilt.

Trotz der schlechten Lage der Weltwirtschaft ist das Jahr 2009 bisher sowohl in technischer als auch in wirtschaftlicher Hinsicht zufriedenstellend verlaufen.

Die Wertzeit der „HC Elida“ (ursprünglich prospektiert für 2008) ist noch nicht durchgeführt worden, weil es im derzeitigen Fahrtgebiet im Schwarzen Meer keine wirtschaftlich vertretbare Möglichkeit gibt, eine Dockung durchzuführen. Es ist nach wie vor geplant, die Wertzeit kurzfristig zu absolvieren, sobald sich eine annehmbare Möglichkeit ergibt. Es handelt sich um eine Zwischenbesichtigung mit budgetierten Kosten in Höhe von USD 500.000,-. Eine genaue Untersuchung des Ruderhorns (Schaden und Reparatur 2006) und der Beschichtung der Ballasttanks ist vorgesehen. Der Anstieg der Schiffsbetriebskosten der letzten Jahre wird sich voraussichtlich verlangsamen. Da aber erstklassiges Personal mit Erfahrung in der Eisfahrt weiterhin sehr gesucht ist, wird sich die Eigentumsgesellschaft auch künftig auf über den prospektierten Werten liegende Kostensteigerungen einstellen müssen.

Der Einsatz des Schiffes findet in der zweiten Jahreshälfte 2009 im weltweiten Spotmarkt statt.

Trotz der hohen Sondertilgungen des Vorjahres, der Auszahlung an die Gesellschafter und der absolvierten Wertzeit konnte gegen Jahresende 2009 eine Auszahlung i.H.v. ca. 6% des gezeichneten Kapitals vorgenommen werden.

MT „HC ELIDA“

Insgesamt zeigt sich gerade in der aktuellen Krise der Wert des im Jahr 2007 abgeschlossenen Zeitchartervertrages mit der Glencore-Tochter ST Shipping & Transport Inc.. Hierin wurde eine bis zum 30. Juni 2015 laufende Mindestcharter in Höhe von USD 15.000,- vereinbart, die deutlich über den derzeit erzielbaren Spotmarktraten liegt. Diese Regelung sichert gleichzeitig die Chartereinnahmen über dem Prospektniveau von USD 14.750,- ab. Darüber hinaus sorgt das gleichzeitig abgeschlossene Profitsharing dafür, dass bei wieder anziehenden Märkten an den Mehrerlösen partizipiert wird.

Rückwirkend betrachtet war es genau richtig, in Zeiten großer Euphorie für die Gesellschaft langfristige Mindesteinnahmen zu sichern, was diesen Fonds insbesondere im aktuellen Marktvergleich eine hervorragende Marktposition einnehmen lässt.



MT „HC ELIDA“

Investition und Finanzierung			Prospekt	Ist	Differenz
Gesamtinvestition	TEUR		29.267	29.221	-46
Anschaffungskosten	TUSD		30.275	30.275	0
Eigenkapital	TEUR		10.601	10.606	5
Schiffshypothekendarlehen I	TUSD		20.800	20.800	0
Schiffshypothekendarlehen II	TUSD		1.600	1.600	0
Schiffsbetrieb im Berichtsjahr			Prospekt	Ist	Differenz
Einsatztage			357	366	9
Chartereinnahmen	TUSD		5.266	6.677	1.411
Wechselkurs EUR / USD			1,10	1,47	0,37
Betriebsüberschuss nach Zinsen	TEUR		2.180	2.639	459
Auszahlungen	%		9	4	-5
Schiffsbetrieb kumuliert			Prospekt	Ist	Differenz
Nettoerlöse	TUSD		23.887	24.625	738
Betriebsüberschuss nach Zinsen	TEUR		10.223	8.985	-1.238
Schiffshypothek I	Stand per 31.12.	TUSD	14.114	8.676	-5.438
Schiffshypothek II	Stand per 31.12.	TUSD	0	0	0
Schiffshypothek III	Stand per 31.12.	TCHF	0	5.096	5.096
Schiffshypothek IV	Stand per 31.12.	TCHF	0	0	0
davon Sondertilgung		TUSD	0	1.270	1.270
Auszahlungen		%	28,3	9,3	-19,0
Liquide Mittel	Stand per 31.12.	TEUR	20	181	161
Steuerliche Ergebnisse kumuliert			Prospekt	Ist	Differenz
Ausgleichsfähige Ergebnisse		%	-60,24	-76,98	-16,74
Zu versteuernde Ergebnisse		%	0,50	0,50	0
Kumulierte Kapitalrückflussrechnung			Prospekt	Ist	Differenz
Beteiligungssumme inkl. Agio*		EUR	105.000	105.000	0
Einzahlung inkl. Agio		EUR	-105.000	-105.000	0
Saldo Steuererstattung / Steuerzahlung		EUR	27.590	35.052	7.462
Auszahlungen		EUR	28.338	9.338	-19.000
Kapitalbindung*		EUR	-49.072	-60.610	-11.538

* Die ausgewiesenen Werte beziehen sich auf die Tranche 2004* und ohne Berücksichtigung des 10%-igen Anteilsverkaufs in 2007.

Bemerkungen:

Am 30.03.2007 wurden USD 8.357.135,00 in CHF 10.191.526,13 zu einem Kurs von CHF/USD 1,2195 getauscht. Die CHF-Tranche wurde in zwei Tranchen aufgeteilt.

Am 15.12.2008 wurden CHF 5.095.763,06 wieder in USD 4.188.872,17 getauscht.

HC „CONTAINER-FLOTTEN-FONDS“



Das Beteiligungsangebot

Beteiligungsgesellschaft	HC „Container-Flotten-Fonds“ Beteiligungs GmbH & Co. KG, Lingen
Komplementärin	HC Container 1100 Schiffsverwaltungs GmbH, Lingen
Emission	2005
Schiffstyp	vier Vollcontainerschiffe mit Kränen und Containerzellen
Bauwerft	Stocznia Gdynia JSC – Gdingen (Polen)
Baujahr	MS „HC Julia“ (MV „Astor“) – November 1995 MS „HC Klara“ (MV „Condor“) – Dezember 1995 MS „HC Laura“ (MV „Mercur“) – Juni 1996 MS „HC Maria“ (MV „Delmas Anemone“) – Juli 1996
Tragfähigkeit	auf Konstruktionswassertiefgang ca. 13.000 t, bei maximalem Tiefgang ca. 18.400 t
Länge/Breite	158,75 m / 24 m
Containerkapazität	1.129 TEU Container á 14 t (IMO): 850 TEU (homogener Intake) Container á 40 Fuss: 551 FEU + 26 TEU
Bereederer	MarLink Schiffahrtskontor GmbH, Hamburg
Nautisch-technisches Management	Wallem GmbH & Co. KG, Hong Kong
Treuhand	Hanse Capital Finanzservice GmbH & Co. KG, Ammersbek/Hamburg

HC „CONTAINER-FLOTTEN-FONDS“

Einsatz der Schiffe

„HC Julia“ (Chartername „Astor“)

Das Schiff war bis Anfang Dezember unter Charter der P&O Nedlloyd im Küstenverkehr zwischen Korea und Taiwan und Südostasien eingesetzt. Nach der Rücklieferung absolvierte die Astor die fällige Zwischenbesichtigung in Schanghai auf der Werft Huarun Dadong. Die Werftrechnung lag mit USD 720,000 etwas höher als erwartet, da im Bereich der Ballasttanks altersbedingt umfangreiche Arbeiten vorgenommen werden mussten. Dieser Teil der Werftarbeiten ist im Vorhinein nur sehr schwer einzuschätzen, da die Ballasttanks während der Fahrt meistens geflutet sind und erst in der Werft inspiziert werden können.

„HC Klara“ (Chartername „Condor“)

Bis Anfang September wurde die Condor von Maersk Lines im östlichen Mittelmeer eingesetzt. Nach Rücklieferung erfolgte der anstehende Werftaufenthalt in Rijeka, Kroatien. Der Werftaufenthalt fiel ebenfalls länger als erhofft aus, da auch hier die o.g. altersbedingten Arbeiten in den Ballasttanks etwas umfangreicher ausfielen als geplant. Die Werftzeitkosten entsprachen gleichwohl ungefähr den Erwartungen. Im Anschluss an die Werftzeit wurde das Schiff für Rechnung GA Lines geschlossen und im Transatlantikverkehr zwischen Argentinien, Brasilien und Angola eingesetzt.

„HC Laura“ (Chartername „Merkur“)

Wie das Schwesterschiff Condor war auch die Merkur bis Anfang September bei Maersk Lines im selben Fahrtgebiet im Einsatz. Anschließend wurde das Schiff kurzzeitig von Delmas in Charter genommen, um ab November für die Muttergesellschaft CMA CGM zu fahren. In dieser Zeit war der Einsatzbereich der Merkur Nordwesteuropa und Nordafrika/Westafrika.

„HC Maria“ (Chartername „Delmas Anemone“)

Die Delmas Anemone war im Berichtszeitraum wie im Vorjahr durchgängig für Delmas im Einsatz. Das Fahrtgebiet umfasste vorwiegend den innerwestafrikanischen Liniendienst zwischen der Elfenbeinküste und Äquatorialguinea.

Wirtschaftliche Entwicklung in 2008

Der Containermarkt des Jahres 2008 war von einem stetigen und drastischen Verfall der Zeitcharterraten gekennzeichnet. Die von führenden Containermaklern erstellten Indizes verzeichneten Verluste von durchschnittlich ca. 60% im Jahresverlauf in Verbindung mit einer stetig steigenden Anzahl von nicht beschäftigten Schiffen. Die wesentlichen Ursachen für diese Entwicklung sind die weltweite Finanzkrise, die sich nachhaltig negativ auf die zu verschiffenden Gütermengen auswirkte und die hohe, z.T. spekulative Bestellfähigkeit der letzten Jahre im Containerschiffsbereich.

Die Entwicklung im HC „Container-Flotten-Fonds“ war bis zum Einsetzen der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise beginnend Mitte September 2008 erfreulich. Diese Entwicklung der ersten drei Quartale wurde durch den Zusammenbruch der Containerschiffsmärkte im letzten Quartal 2008 erheblich eingetrübt. Besonders unglücklich ist insbesondere, dass drei der vier Schiffe dieses Fonds, die von Beginn an zu einer Rate von über USD 17.000 bis ins zweite Halbjahr 2008 beschäftigt waren, zu einem denkbar unglücklichen Zeitpunkt charterfrei wurden.

Bis zum Jahresende 2008 hatte sich eine Liquidität von ca. 6 % in der Gesellschaft aufgebaut, die eine Ausschüttung an die Anleger erlaubt hätte. Durch die schnelle und massive Eintrübung in der Weltwirtschaft, insbesondere in der Containerschiffahrt wurde jedoch aus Vorsichtsgründen von einer Ausschüttung abgesehen, was sich aus heutiger Sicht als absolut richtig erwiesen hat. Trotzdem konnte bis zum Jahresende 2008 planmäßig getilgt werden. Das Turbotilgungskonzept dieses Fonds hat bis Ende 2008 zu einer Entschuldung von ca. 70 % des Fonds geführt. In Zahlen bedeutet dies, dass die anfänglichen ca. USD 56 Mio. Schiffshypothekendarlehen um USD 40 Mio. auf ca. USD 16 Mio. reduziert wurden, so dass der Fonds durch den hohen Entschuldungsgrad im Marktvergleich verhältnismäßig gut für die Krise gerüstet ist. Zusammenfassend ist der Ausblick jedoch durch die einbrechenden Containerschiffsmärkte als unbefriedigend zu bezeichnen.

HC „CONTAINER-FLOTTEN-FONDS“

Ausblick

Der Rückgang der Einnahmen aus Schiffsbetrieb hat sich im Jahr 2009 weiter fortgesetzt, so dass ein gewinnbringendes Betreiben der Schiffe einstweilen nicht möglich ist. Dies wird aller Wahrscheinlichkeit auch im Jahr 2010 der Fall sein. Um den Konsequenzen einer solchen Entwicklung entgegenzuwirken, wurde im August 2009 ein Betriebsfortführungskonzept unter Einbindung frischen Eigenkapitals und der Aufnahme zusätzlichen Fremdkapitals von den Gesellschaftern beschlossen. Konkret fand eine Kapitalerhöhung mit einem Volumen von rund EUR 2,6 Mio. statt.

Seit dem Gesellschafterbeschluss vom 5. August hat sich der Markt weiter eingetrübt. Während die Tagesraten für den Fondsschiffstyp zum Berichtszeitpunkt mit ca. USD 3.750 nunmehr einen weiteren historischen Tiefpunkt erreicht haben, sind vermehrt Wartezeiten und/oder Ballastreisen zu absorbieren, um überhaupt Beschäftigung zu finden. Gleichzeitig hat der Anteil der nicht beschäftigten Kapazität etwa 15% der gesamten existierenden Containerschiffsflotte erreicht.

Gegen Jahresende 2009 fanden sich jedoch erste Anzeichen einer tatsächlichen Stabilisierung der Verhältnisse, so dass die Geschäftsführung davon ausgeht, dass sich im Jahresverlauf 2010 die Einnahmesituation des Fonds verbessern wird.



HC „CONTAINER-FLOTTEN-FONDS“

Investition und Finanzierung			Prospekt	Ist	Differenz
Gesamtinvestition	TEUR		80.965	81.166	201
Anschaffungskosten	TUSD		93.600	93.600	0
Eigenkapital	TEUR		37.711	37.665	-46
Schiffshypothekendarlehen I	TUSD		24.160	24.160	0
Schiffshypothekendarlehen II	TUSD		32.000	32.000	0
Schiffsbetrieb im Berichtsjahr			Prospekt	Ist	Differenz
Einsatztage*			1.431	-	-
Chartereinnahmen	TUSD		23.781	21.650	-2.131
Wechselkurs EUR / USD			1,25	1,48	0,23
Betriebsüberschuss nach Zinsen	TEUR		11.587	6.031	-5.556
Auszahlungen	%		9	0	-9
Schiffsbetrieb kumuliert			Prospekt	Ist	Differenz
Nettoerlöse	TUSD		83.354	78.043	-5.311
Betriebsüberschuss nach Zinsen	TEUR		28.450	19.518	-8.932
Schiffshypothek I**	Stand per 31.12.	TUSD	14.092	14.764	672
Schiffshypothek II**	Stand per 31.12.	TUSD	2.000	4.000	2.000
Auszahlungen	%		18	0	-18
Liquide Mittel	Stand per 31.12.	TEUR	485	2.253	1.768
Steuerliche Ergebnisse kumuliert			Prospekt	Ist	Differenz
Zu versteuernde Ergebnisse	%		0,65	0,65	0
Kumulierte Kapitalrückflussrechnung			Prospekt	Ist	Differenz
Beteiligungssumme inkl. Agio	EUR		103.000	103.000	0
Einzahlung inkl. Agio	EUR		-103.000	-103.000	0
Steuerzahlung	EUR		-292	-292	0
Auszahlungen	EUR		18.000	0	-18.000
Kapitalbindung	EUR		-85.292	-103.292	-18.000

* Nicht vergleichbar, da im Pool eingesetzt.

** Tilgungen zum Jahresende sind in Höhe von TUSD 2.672 planmäßig im Januar 2009 geleistet worden. Somit resultiert keine Abweichung zum Prospekt.

HC „US/EURO-FLOTTENFONDS“



Das Beteiligungsangebot

Beteiligungsgesellschaft
Komplementärin
Emission

HC „US/EURO-Flottenfonds“ Beteiligungs GmbH & Co. KG, Lingen
HC „US/EURO-Flottenfonds“ Verwaltungsgesellschaft mbH, Lingen
2007

MS „SCL Marie-Jeanne“

Schiffstyp
Bauwerft
Tragfähigkeit
Länge/Breite
Bereederer

Mini-Bulker mit Doppelboden
Tianjin XinHe Shipbuilding Heavy Industries Ltd., China
7.600 tdw
108,2 m / 18,2 m
Enzian Ship Management (Deutschland) GmbH, seit 1.10.2009 TEAM SHIP
Management GmbH & Co. KG, Bremerhaven

Charterer
Treuhand

Mini-Bulker-Pool der Peter Döhle Schifffahrts-KG, Hamburg
Hanse Capital Finanzservice GmbH & Co. KG, Ammersbek/Hamburg

MS „SCL Thun“

Schiffstyp
Bauwerft
Tragfähigkeit
Länge/Breite
Bereederer

Multi-Purpose-Carrier
Kyokuyo Shipyard Ltd., Japan
12.564 dtw / 766 TEU
140 m / 21,50 m
Enzian Ship Management (Deutschland) GmbH, seit 1.10.2009 TEAM SHIP
Management GmbH & Co. KG, Bremerhaven

Charterer

SITC Container Lines Co., Ltd., Hong Kong, seit Mai 2008 SCCL Swiss Ca-
nadian Cargo Line Ltd., Isle of Man

Treuhand

Hanse Capital Finanzservice GmbH & Co. KG, Ammersbek/Hamburg

HC „US/EURO-FLOTTENFONDS“

Einsatz des Schiffes

Die „SCL Thun“ wurde am 3. Dezember 2007 von der Fondsgesellschaft übernommen und planmäßig vom Zeitcharterer im weltweiten Handel u.a. in Australien, Singapur, Japan, Thailand, Indien, Westafrika sowie im Mittelmeer eingesetzt. Vorwiegend wurden Projektladungen, wie z.B. Windkraftträger aber auch Motor- und Segelyachten, transportiert.

Die „SCL Marie-Jeanne“ fuhr nach ihrer Auslieferung in China und kurzen Stopps in Japan und Singapur durch den Suez-Kanal in ihr Haupteinsatzgebiet Europa, wo sie vor allem für typische Bulkladungen, wie z.B. Getreide und Düngemittel, eingesetzt wurde.

Wirtschaftliche Entwicklung in 2008

Der Verlauf des Geschäftsjahres war im Wesentlichen von folgenden Faktoren geprägt:

- Der Mehrzweckfrachter „SCL Thun“ war zum 3. Dezember 2007 übernommen worden und gehörte somit während des gesamten Berichtszeitraums zum Fonds.
- Die ursprünglich geplanten Ablieferungstermine der beiden Mini-Bulker (21. April 2008 für die „SCL Marie-Jeanne“ und 7. Juli 2008 für die „SCL Margrit“) konnten nicht eingehalten werden. Ursache waren v.a. Naturkatastrophen (Schneechaos, Erdbeben) im nördlichen China, wodurch die Arbeiten auf der Tianjin XinHe-Werft stark beeinträchtigt wurden. Die „SCL Marie-Jeanne“ wurde nach der Übernahme ab dem 11. August 2008 im Mini-Bulker-Pool der Peter Döhle Schiffahrts-KG eingesetzt. Die angekündigten Ablieferungstermine der „SCL Margrit“ verschoben sich hingegen mehrfach, wofür seitens des Verkäufers des Schiffes, der „SCL Reederei AG“, zuletzt Personalprobleme auf der Werft genannt wurden. Auf einer im schriftlichen Verfahren stattfindenden außerordentlichen Gesellschafterversammlung, zu der mit Schreiben vom 17. Dezember 2008 eingeladen worden war, wurde von den Gesellschaftern die Alternative „Einigung mit dem Verkäufer der „SCL Margrit“ auf einen Preisnachlass in Höhe von EUR 720.000,- auf den bisherigen Kaufpreis von EUR 9,41 Mio.“ beschlossen. Diese Variante setzte eine vorsorgliche, aufgrund des Vertragswerkes rechtlich zulässige Kündigung des Kaufvertrages voraus. Da der Verkäufer mitteilte, dass der Kaufpreis nicht verhandelbar sei, blieb es endgültig bei der Kündigung des Kaufvertrages und somit bei der Nichtabnahme der „SCL Margrit“.
- Die Einnahmesituation verlief im Berichtszeitraum grundsätzlich erfreulich, allerdings mit einem deutlichen Einbruch im letzten Quartal 2008. Für die „SCL Thun“ war nach Ablauf der bis Mitte Mai 2008 prospektgemäß abgewickelten Festcharter ein fünfjähriger Chartervertrag mit dem Charterer SCCL mit einer anfänglichen Mindestcharter in Höhe von USD 13.500,- und einer Profit-Sharing-Vereinbarung von 50:50 abgeschlossen worden. Der Prospektwert für das Jahr 2008 in Höhe von USD 13.623,- wurde mit rund USD 15.400,- (inkl. Profitsharing-Anteil seit Ende Mai 2008) deutlich übertroffen. Die im Mini-Bulker-Pool der Peter Döhle-Schiffahrts-KG fahrende „SCL Marie-Jeanne“ erzielte letztlich durchschnittliche Chartereinnahmen in Höhe von ca. EUR 5.300,- und lag damit leicht unter dem Prospektwert in Höhe von EUR 5.500,-. Nach anfänglich sehr hohen Chartereinnahmen von bis zu EUR 6.200,- kam es im letzten Quartal 2008 zu einem Raten einbruch, der im Extrem zu einer Chatterate von nur noch EUR 2.200,- im Zeitraum 15. bis 31. Dezember 2008 führte.
- Der Schiffsbetrieb verlief nahezu störungsfrei und ohne Ausfallzeiten. Die „SCL Thun“ war lediglich zwei Tage off-hire, die „SCL Marie-Jeanne“ verzeichnete im Berichtszeitraum keine off-hire-Zeiten. Der Anstieg der Schiffsbetriebskosten setzte sich jedoch weltweit unvermindert fort. Die größte Steigerung ergab sich hier bei den Personalkosten, wovon auch beide Fondsschiffe betroffen waren.
- Der Kapitaldienst wurde planmäßig geleistet. Zudem wurde auf der Gesellschafterversammlung am 28. Oktober 2008 eine Sondertilgung aus der Liquidität in Höhe von USD 830.000,-, d.h. rund 4% der Kommanditeinlage, beim Schiffshypothekendarlehen III der „SCL Thun“ mit positiven Effekten auf die künftigen Fremdkapitalkosten vorgenommen.
- Auf der Gesellschafterversammlung am 28. Oktober 2008 wurde neben der o.g. Sondertilgung auch eine Auszahlung in Höhe von 4% der Kommanditeinlage beschlossen und zum 19. Dezember 2008 vorgenommen.

Ausblick

Trotz der anhaltend schlechten Lage der Weltwirtschaft verlief das Jahr 2009 für den HC „US/EURO-Flottenfonds“ anfangs vergleichsweise zufriedenstellend. Aufgrund der Nichtabnahme der „SCL Margrit“ verfügt der Fonds über Liquidität, über deren Verwendung auf der Gesellschafterversammlung am 25. März 2009 diskutiert wurde. Auf einer nachfolgenden schriftlichen Gesellschafterversammlung wurde beschlossen, mit einem Teil dieser Liquidität Sondertilgungen vorzunehmen, die letztlich

HC „US/EURO-FLOTTENFONDS“

zum Effekt geringerer künftiger Kapitaldienstkosten führen. Zu diesem Zeitpunkt schienen die Mindestcharterereinnahmen der „SCL Thun“ die sehr niedrigen Einnahmen der „SCL Marie-Jeanne“ zum Teil kompensieren zu können, so dass sogar mit der verbliebenen Restliquidität aus der Nichtabnahme der „SCL Margrit“ gegen Ende 2009 ggf. Investitionen getätigt werden sollten. Letzteres muss aufgrund der aktuellen Entwicklungen aus Gründen der kaufmännischen Vorsicht vorerst zurückgestellt werden.

Für den „SCL Thun“-Schiffstyp lassen sich seit Jahresbeginn nur noch Chartererlöse in Höhe von rund USD 8.000,- bis USD 9.000,- erzielen. Diese ungünstige Marktsituation traf den HC „US/EURO-Flottenfonds“ aufgrund des mit SCCL Swiss Canadian Cargo Line Ltd., Isle of Man, geschlossenen fünfjährigen Chartervertrages mit einer anfänglichen Mindestcharter in Höhe von USD 13.500,- zzgl. Profitsharing bislang nicht. Die entstehenden Verluste in Höhe von USD ca. 5.000,- pro Tag musste allerdings der Charterer SCCL hinnehmen. Ende August 2009 reduzierte dann die SCCL vertragswidrig die vereinbarte Mindestcharter von USD 13.500,- auf USD 8.000,- mit der Begründung, dass die Gesellschaft andernfalls voraussichtlich Insolvenz beantragen müsste. Schriftliche Mahnungen, mit dem Beirat abgestimmte schriftliche Verhandlungsangebote sowie auch persönliche Treffen mit SCCL blieben letztlich erfolglos. Derzeit werden rechtliche Schritte geprüft. Die USD 8.000,- liegen zwar weit über den Schiffsbetriebskosten von rund USD 3.900,-, sind aber nicht ausreichend, um den Kapitaldienst in vollem Umfang zu bedienen.

Die „SCL Marie-Jeanne“ erzielte im Döhle-Mini-Bulker-Pool bis Mitte Oktober 2009 eine Poolrate von durchschnittlich rund EUR 2.500,-, bei Schiffsbetriebskosten von ca. EUR 2.100,-. Erfreulich ist hier allerdings, dass seitdem die Poolrate auf EUR 3.400,- gestiegen ist.

Angesichts der nach wie vor bestehenden Unsicherheiten auf den Schifffahrtsmärkten und der derzeitigen Unberechenbarkeit des Verhaltens von Banken, auch hinsichtlich der Zustimmung zu etwaigen Tilgungsaussetzungen, soll aus Gründen der kaufmännischen Vorsicht die Liquidität weder ausgeschüttet noch investiert, sondern im Fonds belassen werden.

Es sind jedoch alle mit dem operativen Schiffsbetrieb befassten Personen der Überzeugung, dass sich beide Schiffe in einem hervorragenden technischen Zustand befinden und zudem sehr gut ausgerüstet sind. Auch diese Faktoren sollten, zusammen mit der hohen Alterstruktur der Weltflotte in diesen Segmenten und dem hiermit einhergehenden großen Verschrottungspotenzial, sehr bald wieder zu deutlich steigenden Charterraten für die beiden Fondsschiffe führen.



HC „US/EURO-FLOTTENFONDS“

Investition und Finanzierung			Prospekt	Ist	Differenz
Gesamtinvestition		TEUR	42.249	33.562	-8.687
Anschaffungskosten	USD-Anteil	TUSD	26.500	26.500	0
	EUR-Anteil	TEUR	18.820	9.410	-9.410
Eigenkapital		TEUR	16.950	16.852	-98
Schiffshypothekendarlehen I		TUSD	9.574	9.574	0
Schiffshypothekendarlehen II		TCHF	6.774	6.774	0
Schiffshypothekendarlehen III		TUSD	3.242	3.242	0
Schiffshypothekendarlehen IV		TEUR	3.019	2.049	-970
Schiffshypothekendarlehen V		TEUR	3.019	0	-3.019
Schiffshypothekendarlehen VI		TCHF	4.592	4.592	0
Schiffshypothekendarlehen VII		TCHF	4.592	0	-4.592
Sonderdarlehen		TUSD	0	7.668	7.668
Kontokorrent		TEUR	550	0	-550
Schiffsbetrieb im Berichtsjahr			Prospekt	Ist	
Einsatztage			756	505	-251
Chartereinnahmen		TEUR	5.681	4.482	-1.199
Wechselkurs EUR / USD			1,40	1,46	0,06
Betriebsüberschuss nach Zinsen		TEUR	2.362	1.933	-429
Auszahlungen		%	8	4	-4
Schiffsbetrieb kumuliert			Prospekt	Ist	
Nettoerlöse		TEUR	5.863	4.661	-1.202
Betriebsüberschuss nach Zinsen		TEUR	2.230	1.942	-288
Schiffshypothek I	Stand per 31.12.	TUSD	8.808	8.808	0
Schiffshypothek II	Stand per 31.12.	TCHF	6.232	6.232	0
Schiffshypothek III	Stand per 31.12.	TUSD	3.026	2.196	-830
Schiffshypothek IV	Stand per 31.12.	TEUR	2.904	1.939	-965
Schiffshypothek V	Stand per 31.12.	TEUR	2.961	0	-2.961
Schiffshypothek VI	Stand per 31.12.	TCHF	4.414	4.592	178
Schiffshypothek VII	Stand per 31.12.	TCHF	4.503	0	-4.503
davon Sondertilgung		TUSD	0	830	830
Auszahlungen		%	8	4	-4
Liquide Mittel	Stand per 31.12.	TEUR	321	1.954	1.633
Steuerliche Ergebnisse kumuliert			Prospekt	Ist	
Zu versteuernde Ergebnisse		%	0,13	0,10	-0,03
Kumulierte Kapitalrückflussrechnung			Prospekt	Ist	
Beteiligungssumme inkl. Agio		EUR	105.000	105.000	0
Einzahlung inkl. Agio		EUR	-105.000	-105.000	0
Steuerzahlung		EUR	-58	-41	17
Auszahlungen		EUR	8.000	4.000	-4.000
Kapitalbindung		EUR	-97.058	-101.041	-3.983

*) Gemäß schriftlichem Gesellschafterbeschluss vom 17.12.2008 wurde die MS „SCL MARGRIT“ nicht vom Verkäufer übernommen. Ein Vergleich der Prospektzahlen ist somit nur bedingt möglich, da bei der Prospektberechnung der Erwerb und der Betrieb der MS „SCL MARGRIT“ enthalten ist.

EXITS - HC „EURO-BULKER-FLOTTENFONDS“



Das Beteiligungsangebot

Beteiligungsgesellschaft	HC „Euro-Bulker-Flottenfonds“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG, Lingen
Komplementärin	HC Global Bulker Verwaltungs GmbH, Lingen
Emission	2004
Schiffstyp	vier Multipurpose-Minibulker mit Containerkapazität
Bauwerft	Damen Shipyards, Bergum, Holland
Baujahr	2001 (MS „HC Gesa“, MS „HC Hanna“ und MS „HC Ida“) 2002 (MS „HC Freya“)
Tragfähigkeit	jeweils 3.828 tdw
Länge/Breite	88,60 m / 12,50 m
Bereederer	MarLink Schiffahrtskontor GmbH & Co. KG, Hamburg
Nautisch-technisches Management	Hermann Lohmann Bereederungen, Haren
Befrachter	Meerpahl & Meyer GmbH, Hamburg
Treuhand	Hanse Capital Finanzservice GmbH & Co. KG, Ammersbek/Hamburg

Wirtschaftliche Entwicklung

Die vier Schiffe des HC „Euro-Bulker-Flottenfonds“ wurden 2001 bzw. 2002 von der bekannten Damen Werft im holländischen Bergum an den Vorbesitzer abgeliefert. Die Beteiligungsgesellschaft hat die vier Schiffe im Dezember 2004 übernommen und drei Jahre später, Ende 2007, wieder verkauft.

Zum Ende des Geschäftsjahres 2007 befand sich der Mini-Bulker-Markt nahe an seinem historischen Höchststand. In diesem Umfeld gelang es, alle vier Schiffe des HC „Euro-Bulker-Flottenfonds“ zu sehr attraktiven Preisen zu veräußern. Hierdurch konnte der Fonds nach nur drei vollen Jahren Laufzeit einen Gesamtbetrag in Höhe von bisher 154 % des Kommanditkapitals an die Anleger auszahlen (inkl. Juli 2008-Auszahlung). Gemäß Prospekt waren bis Ende 2008 lediglich Auszahlungen in Höhe von 26 % vorgesehen. Erst am Laufzeitende des Fonds im Jahr 2016 hätten sich über jährliche Auszahlungen von 9 % bis 11 % und dem abschließenden Verkauf des Schiffes kumulierte Auszahlungen in Höhe von 174,16 % ergeben. Es bleibt festzuhalten, dass dieser Hanse Capital-Fonds die Prospektwerte weit übertroffen hat und somit als überaus erfolgreiches Investment gelten kann.

EXITS - HC „EURO-BULKER-FLOTTENFONDS“

Ausblick

Nach dem im Oktober und November 2007 erfolgten Verkauf aller vier Schiffe des Fonds haben die vier Schifffahrtsgesellschaften MS „HC Freya“ Schifffahrtsgesellschaft GmbH & Co. KG, MS „HC Gesa“ Schifffahrtsgesellschaft GmbH & Co. KG, MS „HC Hanna“ Schifffahrtsgesellschaft GmbH & Co. KG und MS „HC Ida“ Schifffahrtsgesellschaft GmbH & Co. KG ihre operative Tätigkeit eingestellt. Eine Fortführung dieser Gesellschaften sowie der Dachgesellschaft HC „Euro-Bulker-Flottenfonds“ Beteiligungsgesellschaft mbH & Co. KG war nicht mehr sinnvoll. Die Gesellschafterversammlung hatte daher laut § 9 Nr. 14.3 des Gesellschaftsvertrages die Auflösung der Schifffahrtsgesellschaften und der Dachgesellschaft zum 31. Dezember 2008 beschlossen. Die Auflösung der Gesellschaften wurde anschließend beim Handelsregister zur Eintragung angemeldet. Nach Abschluss der Betriebsprüfung und den üblichen Nachläufern kam es im September 2009 zu einer höher als erwarteten Schlusszahlung in Höhe von 9 % des Kommanditkapitals. Kumuliert haben sich somit letztlich Auszahlungen an die Anleger in Höhe von 163 % des Kommanditkapital ergeben. Mit einer Rendite in Höhe von knapp 25 % p.a. bei einer Kapitalbindungsdauer von 2,75 Jahren zählt der HC „Euro-Bulker-Flottenfonds“ zu den Spitzeninvestments, die Anleger in den letzten Jahren tätigen konnten.

Gesamtinvestition	TEUR	19.916
Eigenkapital	TEUR	7.700
Anschaffung		2004
Verkauf		2007
Rendite ^{1) 3) 4)}	%	24,53
Vermögenszuwachs ^{2) 3) 4)}		57.715,00
Auszahlung gesamt	%	163,00
davon Auszahlung bei Veräußerung	%	155,00
Verlustzuweisung Soll		-
Verlustzuweisung Ist		-
Abweichung		-
Laufzeit in Jahren		2,75

¹⁾ Angegeben wird die Rendite gemäß der Internen Zinsfußmethode. Hierbei wird u.a. unterstellt, dass die während der Laufzeit der Beteiligung an den Anleger erfolgten Auszahlungen zu dem für die Beteiligung selbst errechneten Zinssatz (der ausgewiesenen Rendite) wieder angelegt werden können. Aufgrund der damit verbundenen Anwendungseinschränkung und der Gefahr unzutreffender Entscheidungsempfehlungen handelt es sich hier um eine rein nachrichtliche Renditeangabe, die nicht mit Renditen anderer Kapitalanlagen vergleichbar ist.

²⁾ Vermögenszuwachs nach Steuern für eine typische Beteiligung in Höhe von EUR 100.000. Für die Steuerwirkung wurden die jeweils gültigen Spitzensteuersätze unterstellt. Soweit die Gesellschafter in unterschiedlichen Jahren beigetreten sind, wurde der durchschnittliche Vermögenszuwachs ermittelt.

³⁾ Änderungen des Vermögenszuwachses bzw. der Rendite können sich aufgrund von Steuernachzahlungen durch Außenprüfungen der Finanzverwaltung ergeben.

⁴⁾ Inkl. Schlusszahlung vom September 2009 in Höhe von 9 % des Kommanditkapitals.

EXITS - MS „ALICE BOLTEN“



Das Beteiligungsangebot

Beteiligungsgesellschaft	MS „Alice Bolten“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg
Komplementärin	Verwaltung MS „Alice Bolten“ GmbH, Hamburg
Emission/Jahr d. Schließung	2003
Schiffstyp	Massengutfrachter der Handymax-Klasse
Bauwerft	Oshima Shipbuilding Co. Ltd., Japan
Tragfähigkeit	47.260 tdw
Länge/Breite	185,73 m / 30,95 m
Bereederer	Aug. Bolten Wm. Miller´s Nachfolger GmbH & Co. KG
Charterer	DS NORDEN A/S, Kopenhagen
Kommerzielle Charterbegleitung	MarLink Schiffahrtskontor GmbH & Co. KG, Hamburg
Treuhand	Hanse Capital Finanzservice GmbH & Co. KG, Ammersbek/Hamburg

Wirtschaftliche Entwicklung

Es fand seit Ende 2006 kein Schiffsbetrieb mehr statt, da die MS „Alice Bolten“ zum 1. Dezember 2006 verkauft wurde und die operative Tätigkeit der Gesellschaft zu diesem Zeitpunkt damit eingestellt wurde.

Da das Schiff 2006 bereits veräußert wurde, war das Jahr 2007 geprägt durch die sehr komplizierte Abwicklung des Hauptmaschinenschadens. Die Herausarbeitung der Schadensursache stellte sich als äußerst schwierig dar, und es bedurfte großer Anstrengungen, mit den Versicherungsgesellschaften zu einem erfolgreichen Abschluss zu kommen. Erfreulicherweise wurde die Gesamtforderung gegenüber den Versicherern in Höhe von ursprünglich EUR 1.1 Mio. letztlich vollumfänglich beglichen.

Ausblick

Insgesamt ist, bedingt durch die Kaufoption des Charterers sowie die Havarie, die Gesamtbeteiligung unglücklich verlaufen, so dass das Ergebnis aus heutiger Sicht kaum befriedigen kann. Berücksichtigt man neben den Ein- und Auszahlungen (inkl.

EXITS - MS „ALICE BOLTEN“

Schlusszahlung von 7,2 % des Kommanditkapitals) auch die steuerlichen Wirkungen, schließt der Fonds trotz der widrigen Umstände wie unerwartet lange Wertzeiten, dem Maschinenschaden vom März 2006 und den stark gestiegenen Schiffsbetriebskosten, am Ende allerdings doch noch mit einem positiven Ergebnis ab.

Die Erfahrungen der Hanse Capital sowie anderer Emissionshäuser mit Kaufoptionen haben dazu geführt, dass die Geschäftsführung der Hanse Capital beschlossen hat, grundsätzlich keine Kaufoptionen zu gewähren. Ausnahmen könnten lediglich dann akzeptiert werden, wenn die Kaufoptionen an ein entsprechend positives Nettogesamtergebnis der Anleger auf Eurobasis geknüpft werden.

Gesamtinvestition	TEUR	14.622
Eigenkapital	TEUR	5.420
Anschaffung		2003
Verkauf		2006
Rendite ^{1) 3) 4)}	%	2,19
Vermögenszuwachs ^{2) 3) 4)}		3.785,00
Auszahlungen gesamt	%	89,20
davon Auszahlungen bei Veräußerung	%	77,20
Verlustzuweisung Soll ⁵⁾	%	-56,23
Verlustzuweisung Ist ⁵⁾	%	-57,38
Abweichung	%	-1,15
Laufzeit in Jahren		3

¹⁾ Angegeben wird die Rendite gemäß der Internen Zinsfußmethode. Hierbei wird u.a. unterstellt, dass die während der Laufzeit der Beteiligung an den Anleger erfolgten Auszahlungen zu dem für die Beteiligung selbst errechneten Zinssatz (der ausgewiesenen Rendite) wieder angelegt werden können. Aufgrund der damit verbundenen Anwendungseinschränkung und der Gefahr unzutreffender Entscheidungsempfehlungen handelt es sich hier um eine rein nachrichtliche Renditeangabe, die nicht mit Renditen anderer Kapitalanlagen vergleichbar ist.

²⁾ Vermögenszuwachs nach Steuern für eine typische Beteiligung in Höhe von EUR 100.000. Für die Steuerwirkung wurden die jeweils gültigen Spitzensteuersätze unterstellt. Soweit die Gesellschafter in unterschiedlichen Jahren beigetreten sind, wurde der durchschnittliche Vermögenszuwachs ermittelt.

³⁾ Änderungen des Vermögenszuwachses bzw. der Rendite können sich aufgrund von Steuernachzahlungen durch Außenprüfungen der Finanzverwaltung ergeben.

⁴⁾ Inkl. Schlusszahlung von 7,2 % des Kommanditkapitals

⁵⁾ Enthalten sind Ergebnisse aus dem Betriebsvermögensvergleich für die Jahre 2003-2005. Laufende Tonnagesteuergewinne und Gewinne aus der Auflösung des Unterschiedsbetrages aus dem Jahr 2006 sind nicht enthalten.

PRÜFUNGSVERMERK

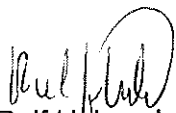
Bescheinigung:

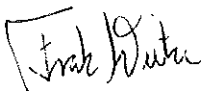
„Wir haben die Leistungsbilanzen des Jahres 2008 der von der Geschäftsführung der Hanse Capital Emissionshaus GmbH benannten Schiffsfonds auf der Grundlage der uns vorgelegten Jahresabschlüsse, Geschäftsberichte, Prospekte, sonstiger Unterlagen sowie von der Geschäftsführung erteilten Auskünfte und Vorgaben erstellt. Eine Beurteilung der Ordnungsmäßigkeit der vorgelegten Jahresabschlüsse, Geschäftsberichte, Prospekte, sonstiger Unterlagen und der Angaben der Geschäftsführung war nicht Gegenstand unseres Auftrages.“

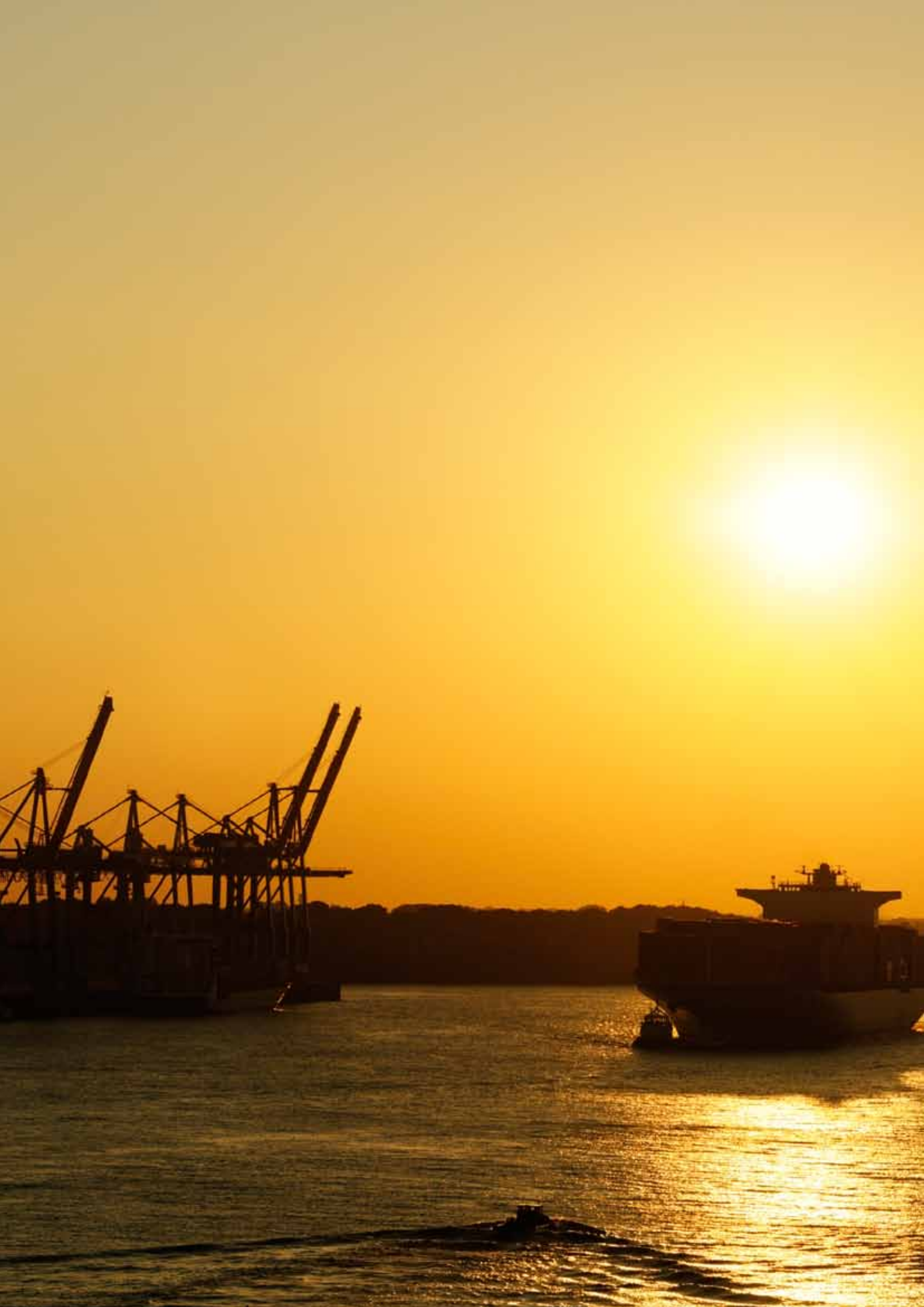
Bremen, den 10.02.2010

W & P
Steuerberatungsgesellschaft mbH




(Ralf Unbescheid)
Dipl.-Oec./Steuerberater


(Frank Weitze)
Dipl.-Vw./Steuerberater





Hanse Capital Emissionshaus GmbH
Georg-Sasse-Straße 5
22949 Ammersbek

Tradition hat Zukunft