

ZWISCHENBERICHT HC „KRISEN-GEWINNER II“

INHALTSÜBERSICHT

1. Markt und aktuelle Schiffspreise

- a) Containermarkt
- b) Tankermarkt
- c) Bulkermarkt (Massengutfrachter)
- d) Mehrzweckfrachter-/Heavy-Lift-Markt

2. Beteiligungen des Fonds

- „HC Anna-Lena“
- „HC Paulina“

3. Die häufigsten Anlegerfragen

- a) Wird es noch genug günstige Einkaufsmöglichkeiten geben?
- b) Wann wird der Fonds voll investiert sein?
- c) Wird sich die geplante Gesamtlaufzeit durch die späteren Investitionen verlängern?
- d) Wann wird es voraussichtlich die erste Ausschüttung geben?

4. Ausblick



ZWISCHENBERICHT HC „KRISEN-GEWINNER II“

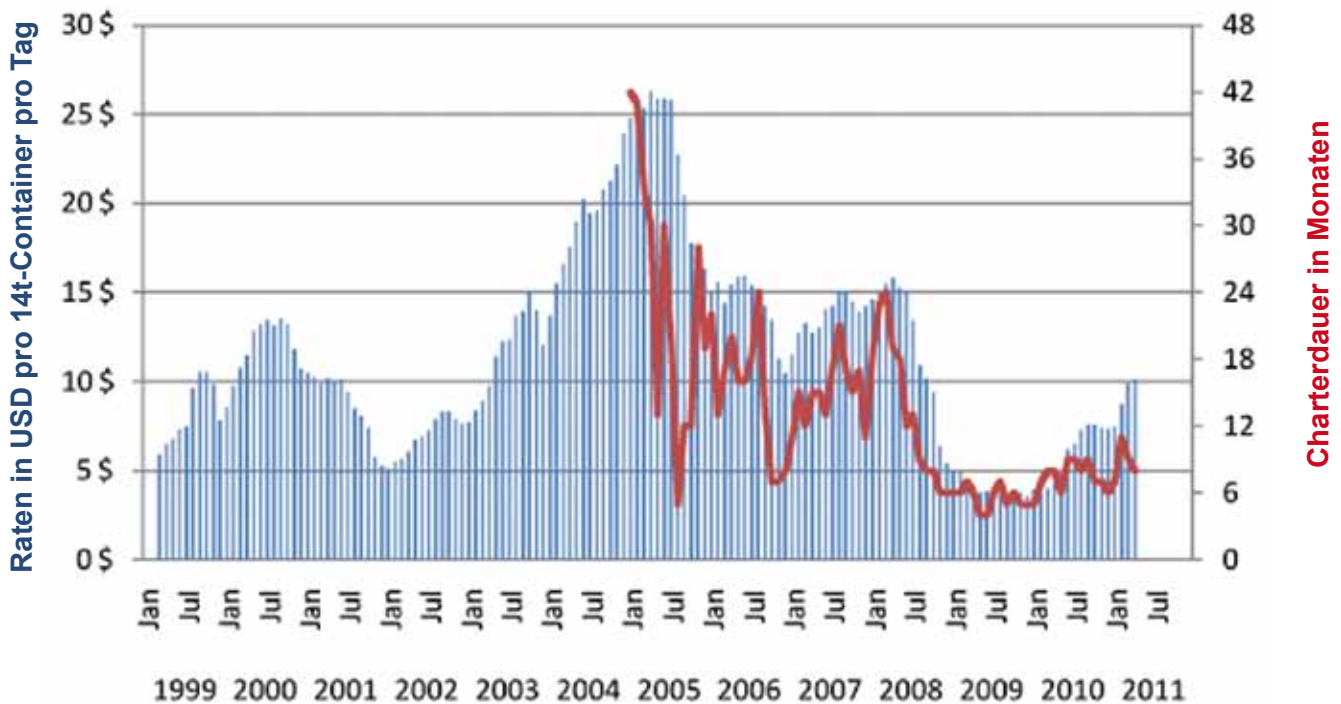
1. MARKT UND AKTUELLE SCHIFFSPREISE

a) Containermarkt

Der Containermarkt hat sich nach Rekordtiefständen und vielen beschäftigungslosen Schiffen im Jahr 2009 kontinuierlich erholt und ist seit einigen Wochen in eine Seitwärtsbewegung übergegangen (siehe Chart). Trotz dieser Markterholung sind die aktuell erzielbaren Raten für viele Schiffe, insbesondere kleinere Containerschiffe, nicht ausreichend, um die Betriebskosten, die Zinsen und die Tilgung zu bezahlen. Nachdem viele Schiffe bereits zwei Jahre Tilgungsaussetzung hinter sich haben, erhöhen die Banken den Druck auf die Eigentümer erheblich. Durch die zumindest vorübergehende Beendigung des Aufwärtstrends herrscht auch auf Seiten der Käufer massive Zurückhaltung, da in den derzeit verlangten Preisen bereits eine weitere Ratenerholung eingepreist ist.

Wir halten die aktuellen Secondhandpreise für Containerschiffe für nicht attraktiv, da Neubestellungen mit verbrauchs-optimiertem modernem Design das bessere Preis-/ Leistungsverhältnis bieten. Durch einen massiven Rückgang von Neubestellungen in allen Segmenten sind die Werften mit ihren gewaltigen Baukapazitäten aus der Boomzeit gezwungen, mit Kampfpreisen für Neubestellungen zu werben. Dieser Druck wird sich unseres Erachtens nach in 2012 noch deutlich erhöhen. Es ist nicht auszuschließen, dass in Asien durch staatliche Subventionen Neubauten zu Dumpingpreisen angeboten werden.

BEISPIELCHART FÜR CONTAINERSCHIFFE MIT EIGENEM LADEGESCHIRR

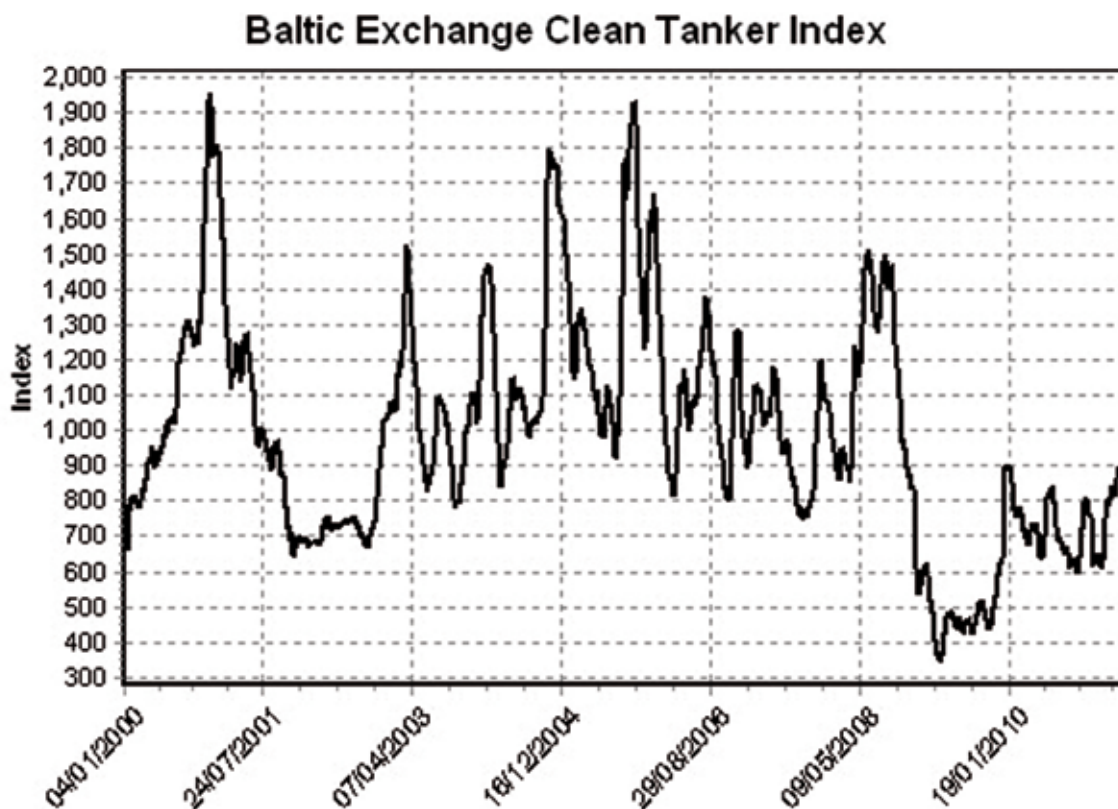


ZWISCHENBERICHT HC „KRISEN-GEWINNER II“

b) Tankermarkt

Auch der Tankermarkt befindet sich seit 2009 in der Krise. Eine nachhaltige Erholung hat es bis heute nicht gegeben. Die Auswirkungen zeigen sich dadurch, dass vermehrt Sanierungskonzepte für deutsche Tankergesellschaften benötigt werden, während international die Zahl der Zwangsversteigerungen in diesem Segment deutlich zunimmt. Die bis heute noch ausstehende hohe Anzahl von Neubauten lässt auch keine kurzfristige Markterholung erwarten.

PRODUNKTENTANKERINDEX

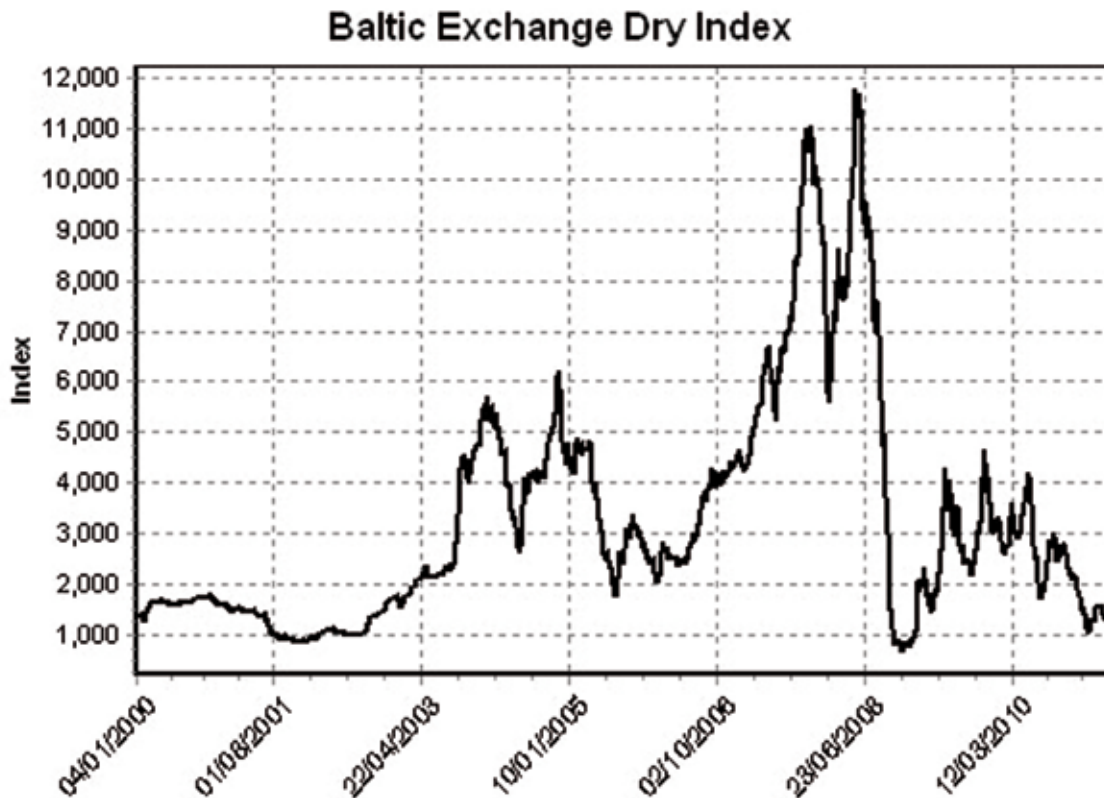


c) Bulkermarkt (Massengutfrachter)

Die Entwicklung des Bulkermarktes können Sie am besten dem Chart des sogenannten Baltic-Dry-Index (siehe nächste Seite) entnehmen. Er stellt die Ratenentwicklung über alle Schiffsgrößen dar. Auch wenn die Ratenentwicklung in den einzelnen Größensegmenten unterschiedlich stark ist, so ist der Gesamttrend trotzdem gut zu erkennen. Besonders hart getroffen sind die größten Bulker (Capesize-Bulker). Sie verdienen aktuell weniger als 12.000 USD/Tag, was nur geringfügig oberhalb der Schiffsbetriebskosten liegt. Bezeichnend für die Heftigkeit der Krise ist, dass die Capesize-Bulker (ca. 170.000 tdw) damit lediglich genauso viel wie die nur ca. 1/6 so großen Handysize-Bulker (ca. 30.000 tdw) einfahren. Auch hier ist durch die hohe Anzahl der im Bau befindlichen Schiffe keine kurzfristige Markterholung zu erwarten.

ZWISCHENBERICHT HC „KRISEN-GEWINNER II“

MASSENGUTFRACHTERINDEX



d) Mehrzweckfrachter-/Heavy-Lift-Markt

Der Mehrzweckfrachtermarkt befindet sich immer noch in einer schwierigen Marktphase. Es kommen weiterhin in der Boomphase bestellte Neubauten in den Markt, die auf ein unzureichendes Ladungsangebot treffen. Ladung und angebotene Tonnage sind nicht in Deckung und erzeugen dadurch trotz hoher Treibstoffpreise ein weiterhin unbefriedigendes Frachtniveau bzw. sogar fallende Frachtraten. Die Frachtraten sind seit Anfang des Jahres um ca. 10 % gefallen. Reeder als auch Zeitcharteroperator verzeichnen täglich Verluste, da die Frachteinnahmen nicht zur vollen Kostendeckung ausreichen. Dies wird sich nach Einschätzung erfahrener Marktteilnehmer vor Ende 2012 auch nicht nachhaltig ändern. Die Mehrzweckfrachter-Fahrt ist immer nachlaufend zur Container- und Massengutfahrt, da der Transport von Anlagen und Investitionsgütern längere Vorlaufzeit benötigt. Alles, was heute bestellt und produziert wird, wird größtenteils erst nächstes Jahr zur Verladung kommen. Im zweiten Halbjahr 2011 wird der Druck auf die Reeder zunehmen, da die Banken immer weniger bereit sind, weitere Tilgungsaussetzungen zu akzeptieren. Es ist zu erwarten, dass sich spätestens zur ersten Hälfte 2012 ein entsprechender Verkaufsdruck seitens der Reeder entwickelt. Die Bestellfähigkeit in dem Sektor ist fast zum Erliegen gekommen. Dies sollte einer nachhaltigen Markterholung ab 2012/2013 zuträglich sein.

Schiffspreise: Da es in der Mehrzweckfrachter-Fahrt keine Standardschiffe gibt, gibt es auch keine repräsentativen Charts zu den entsprechenden Schiffspreisen. Daher haben wir in der nachfolgenden Tabelle getätigte Käufe von im Wesentlichen vergleichbaren Schiffen aufgelistet:

ZWISCHENBERICHT HC „KRISEN-GEWINNER II“

GEGENÜBERSTELLUNG VON EINIGEN VON DEUTSCHEN FONDS GEKAUFTEN MEHRZWECKFRACHTERN/
HEAVY-LIFTERN 2009-2011 (Alle Angaben ohne Gewähr)

Schiffsname	Alter bei Kauf	Baujahr	tdw	Kräne	Kaufpreis EUR	Käufer
„BBC Gdansk“*	neu	2009	ca. 7.500	2 x 120 t	ca.12.900.000,00	Oltmann Gruppe
„Emma“*	neu	2009	ca. 7.500	2 x 120 t	ca.12.000.000,00	Nimmrich & Prahm/HTB
„BBC Kwiatkowski“*	2 Jahre	2008	ca. 7.500	2 x 120 t	ca.11.500.000,00	Oltmann Gruppe
„BBC Polonia“*	neu	2010	ca. 7.500	2 x 120 t	ca.13.000.000,00	Oltmann Gruppe
„HC Melina“*	neu	2011	ca. 9.200	2 x 80 t	ca. 11.500.000,00	Hanse Capital Gruppe
„HC Lara“*	neu	2011	ca. 9.200	2 x 80 t	ca. 11.500.000,00	Hanse Capital Gruppe
„Dutch Regina“*	neu	2009	ca. 9.800	2 x 60 t	ca. 16.840.000,00	Oltmann Gruppe
„Sinus Aestuum“*	neu	2011	ca. 9.800	2 x 60 t	ca. 15.500.000,00	Oltmann Gruppe
„HC Anna-Lena“	neu	2010	ca. 11.200	2 x 60 t	ca. 12.170.000,00	Hanse Capital Gruppe
„Sinus Fidei“	2 Jahre	2008	ca. 11.200	2 x 80 t	ca. 12.250.000,00	Oltmann Gruppe
„Marselisborg“	neu	2010	ca. 12.800	2 x 150 t	ca. 15.785.000,00	Shipsnavo/HTB
„HC Paulina“	7 Jahre	2003	ca. 6.700	2 x 240 t (RoRo)	ca. 9.400.000,00	Hanse Capital Gruppe
„Orkan“	neu	2011	ca. 9.600	2 x 350 t	ca. 21.400.000,00	Oltmann Gruppe

* Die gleichfarbig markierten Schiffe sind baugleiche Schwesterschiffe.

2. BETEILIGUNGEN DES FONDS

„HC Anna-Lena“ (Beteiligungsquote 15 %)

Die seit 12. September 2010 in Fahrt befindliche „HC Anna-Lena“ (11.200 tdw Mehrzweckfrachter; gekauft von einer insolventen Werft in Südkorea; Chartername: „HC Opal“) hatte ab Werft die vier- bis sechsmontatige Anfangscharter zu einer Charrate von 9.500 USD/Tag (brutto) angetreten. Der Charterer war hochzufrieden mit der Performance des Schiffes und hat trotz fallender Raten die Charter nicht nur sechs Monate abgefahren, sondern noch mehr als einen Monat an die vereinbarte Vertragslaufzeit zur Anfangsrate herangehängt und das Schiff Ende April 2011 in China zurückgeliefert. Da dort keine Festcharter verfügbar war, hat die Befrachtungsfirma der Hanse Capital, die HC-Chartering, eine Reise mit zwei Bohrtürmen nach Venezuela gebucht, womit das Schiff vollbeladen eine auskömmliche Rate einfährt. Die genauen Ergebnisse dieser Reise sind derzeit noch nicht bekannt, da sich das Schiff noch auf dieser Reise befindet.

„HC Paulina“ (Beteiligungsquote 30 %)

Die am 9. Dezember 2010 in Südafrika ersteigerte „HC Paulina“, die bei der Reederei Harren & Partner bereedert wird, konnte zu Durchschnittsraten von über 10.000 USD/Tag befrachtet werden. Sie befindet sich derzeit in Bremerhaven zu einer planmäßigen Hauptmaschinenüberholung. Wir haben das Schiff am 17. Mai 2011 erneut in Bremerhaven besichtigt. Das Schiff präsentiert sich in einem gepflegten und guten Zustand und wird seine aktuelle Reise planmäßig über Rotterdam, Antwerpen nach West- und im Anschluss nach Ostafrika fortsetzen. Die Einnahmen weisen aktuell jedoch eine fallende Tendenz auf, da sich die Mehrzweckfrachtermärkte seit Herbst letzten Jahres noch einmal um ca. 20 % verschlechtert haben. Die vor dem Hintergrund des aktuellen Marktes trotzdem bisher erfreulichen Einfahrerergebnisse sind auf die hervorragende Einsatzbarkeit dieses Schiffes zurückzuführen.

ZWISCHENBERICHT HC „KRISEN-GEWINNER II“



ZWISCHENBERICHT HC „KRISEN-GEWINNER II“

3. DIE HÄUFIGSTEN ANLEGERFRAGEN

a) Wird es noch genug günstige Einkaufsmöglichkeiten geben?

Die in unserem Marktbericht abgebildeten Charts zeigen deutlich, dass in den meisten Schiffssegmenten das Ratenniveau immer noch bzw. wieder in der Nähe der Raten der letzten großen Schifffahrtskrise (2001/2002) ist. Berücksichtigt man die stark gestiegenen Schiffsbetriebskosten, ist die Situation sogar noch schlimmer als damals. Dies führt zu einem immer größer werdenden finanziellen Druck bei den Schiffseignern. Insolvenzen von großen Marktteilnehmern wie Beluga oder Korea Line belegen das zunehmende Ausmaß der Krise. Aus diesen Gründen sind wir überzeugt, dass die guten Einkaufsgelegenheiten zunehmen werden.

b) Wann wird der Fonds voll investiert sein?

Aus heutiger Sicht rechnen wir mit einer Vollinvestition bis zum Jahresende 2012.

c) Wird sich die geplante Gesamtlaufzeit durch die späteren Investitionen verlängern?

Trotz der späteren Einkäufe halten wir eine Veräußerung der gekauften Schiffe in den Jahren 2014/2015 immer noch für realistisch.

d) Wann wird es voraussichtlich die erste Ausschüttung geben?

Die erste Ausschüttung für den Fonds wird nach derzeitigem Stand voraussichtlich Ende 2012 erfolgen.

4. AUSBLICK

Selbstverständlich sind wir täglich damit beschäftigt, nach weiteren interessanten Schnäppchen zu suchen. Wirkliche Schnäppchen lassen sich jedoch nicht erzwingen und allein die Nachricht von Opportunity-Fonds, dass sie voll investiert sind, ist nicht automatisch eine gute Nachricht. Man muss sich die einzelnen Schiffskäufe schon sehr genau anschauen und insbesondere mit heutigen und künftig zu erwartenden Neubaubestellpreisen vergleichen. Dies ist für uns eine immer wieder herangezogene Orientierung. Wir halten unverändert an dem Ziel fest, Schiffe zu erwerben, die man heute zu diesem Preis nicht herstellen kann. Erst dann handelt es sich für uns um ein wirkliches Schnäppchen. Parallel müssen natürlich die Marktaussichten in dem jeweiligen Schiffssegment entsprechend positiv sein. Wir haben zwischenzeitlich auf viele Schiffe geboten, konnten unsere angestrebten Preise bisher aber nicht immer durchsetzen. Der gute Kaufmann muss auch „Nein“ sagen können. Nach wie vor sind wir aber absolut sicher, dass wir noch ausreichend interessante Schiffe zu unseren Wunschpreisen werden erwerben können.

Wir wissen, dass sich der eine oder andere Anleger aufgrund der Verzögerung im Einkauf gefragt hat, ob das angestrebte Konzept noch zeitnah umgesetzt werden kann. Wie Ihnen allen bekannt ist, ist das Management selbst mit sehr viel Geld investiert und trotz der Verzögerung auf der Einkaufsseite sind wir absolut überzeugt, mit dem richtigen Konzept unterwegs zu sein. Wir nutzen täglich unser exzellentes Netzwerk und kommunizieren mit marktführenden Experten. Die Qualität unseres Netzwerks zeigt sich zum Beispiel an unseren beiden Tankern „HC Dalia“ und „HC Elida“, die wir im Gemeinschaftseigentum mit der Firma Glencore haben. Die Firma Glencore ist der weltgrößte private Rohstoffhändler. Von Glencore wird derzeit ein Börsengang geplant. Der Marktwert dieses Unternehmens wird auf ca. USD 60 Milliarden geschätzt. Mit diesem Netzwerk haben wir deutlich bessere Chancen als viele andere Marktteilnehmer, die Märkte einzuschätzen und auch die Zukunftsaussichten für bestimmte Schiffstypen zu bewerten. Aus diesen Gründen halten wir unverändert an unserer disziplinierten Projektauswahl fest. Insbesondere halten wir überhaupt nichts von Projekten, die zu überhöhten Preisen angeboten werden und sich - wenn überhaupt - nur durch eine überhöhte, weit über dem aktuellen Marktniveau liegende Charter rechnen. Die vergangenen 2,5 Jahre haben eindrucksvoll bewiesen,

ZWISCHENBERICHT HC „KRISEN-GEWINNER II“

wie gefährlich es sein kann, hoch dotierten Charterverträgen rückhaltlos zu vertrauen. Viele solcher Charterverträge konnten in der Krise nicht mehr bedient werden. Wir setzen bei unseren Einkäufen hingegen vor allem auf einen günstigen Einkaufspreis und die Zukunftsaussichten des jeweiligen Schiffstyps, getreu dem Motto: „Im Einkauf liegt der Gewinn.“ Dies ist unserer Meinung nach langfristig die beste und sicherste Strategie.

Da auch der Investitionsausschuss der Meinung ist, dass es in den nächsten Monaten noch ausreichend interessante Einkaufsmöglichkeiten geben wird, werden wir noch bis 30.09.2011 das bisher eingeworbene Eigenkapital des Fonds von ca. EUR 41 Mio. soweit wie möglich aufstocken. Dies gewährleistet für die Anleger noch bessere Diversifikationsmöglichkeiten, was wiederum zu einer erhöhten Sicherheit für das investierte Kapital führt.

„HC Anna-Lena“



„HC Paulina“

