

BERICHT ZUM GESCHÄFTSJAHR 1996



NORDCAPITAL 



BERICHT ZUM GESCHÄFTSJAHR 1996



NORDCAPITAL

Gesellschaft für Unternehmens-
beteiligungen mbH & Cie.

Am Sandtorkai 77, 20457 Hamburg

Telefon 040/37 85 50-0

Telefax 040/37 85 50-40

e-mail: info@nordcapital.de

internet: <http://www.nordcapital.de>

Inhalt

Vorwort	6	Einzelberichte der Fonds:	
NORDCAPITAL – Partner für den Erfolg	8	MS "PETER RICKMERS"	28
Geschichte der Schiffsbeteiligungen	10	MS "PAUL RICKMERS"	30
Entwicklung der Schiffahrtsmärkte 1996 und Ausblick 1997	14	MS "JUDITH SCHULTE"	32
Investitionstätigkeit 1996 und Ausblick 1997	22	MS "HYUNDAI LONGVIEW"	34
Musterdepot zum 31. Dezember 1996	24	MS "NORDPARTNER"	36
Entwicklung der Gesamtflotte 1996 und Ausblick 1997	26	MS "DORIAN"	38
		MS "CHRISTIAN RUSS"	40
		MS "RICKMER RICKMERS"	42
		MS "ELISABETH RICKMERS"	44
		MS "LISSY SCHULTE"	46
		MS "CAMILLA RICKMERS"	48
		MS "ETHA RICKMERS"	50
		MS "CHRISTA RICKMERS"	52
		MS "DEIKE RICKMERS"	54
		MS "VULKAN"	56
		MS "SOFIA RUSS"	58
		MS "HELENE RUSS"	60
		MS "OLIVIA"	62
		MS "PAN RISER"	64
		MS "PAN CRYSTAL"	66
		MS "PAN DIVINITY"	68
		MS "PAN PROVIDENCE"	70
		MS "MADELEINE RICKMERS"	72
		MS "URSULA RICKMERS"	74
		MS "MABEL RICKMERS"	86
		MS "MAI RICKMERS"	78
		MS "LARA RICKMERS"	80
		MS "NORDSEA"	82
		MS "NORDSTRAND"	84
		MS "NORDFALCON"	86
		MS "NORDEAGLE"	88
		MS "NORDHAWK"	90
		Bestätigung des Wirtschaftsprüfers	93

Vorwort

6

Globalisierung der Weltwirtschaft

Neben verbesserten weltweiten Kommunikationsmöglichkeiten sind insbesondere günstige Transportkosten eine wichtige Antriebskraft für den wachsenden Welthandel. Die internationale Arbeitsteilung und die Verflechtung der Volkswirtschaften wären in der heutigen Form ohne die Containerisierung der Warenströme und die damit verbundenen Produktivitätszuwächse im Transportsystem nicht denkbar. So beträgt der Anteil der Transportkosten an den Gesamtkosten z. B. langlebiger Konsumgüter nur noch durchschnittlich 1 %. Selbst mittelgroße und kleine Unternehmen agieren heute bei Materialbeschaffung und Warenproduktion unter dem Stichwort "Global Sourcing" weltweit und induzieren so neue Handels- und Transportströme.

Konsolidierung im Chartermarkt

Der für unsere Beteiligungsgesellschaften wichtige Chartermarkt für Containerschiffe hat sich im vergangenen Jahr nach den enormen Ratensteigerungen der Vorjahre abgeschwächt. Das hohe Ratenniveau und das Auslaufen verschiedener Steuervorteile für Schifffahrtsinvestitionen hatten zu einer regen Neubautätigkeit geführt. Der Zulauf an Tonnage wird in den beiden kommenden Jahren zu einer Marktkonsolidierung führen, so daß erst ab 1999 wieder mit Ratensteigerungen gerechnet werden sollte. Dennoch bleibt die Containerschifffahrt aufgrund ihres hohen Wachstumspotentials ein attraktiver Investitionsbereich.



Positive Ergebnisse und wirtschaftliche Reserven bei den NORDCAPITAL-Fonds

Die Fonds der NORDCAPITAL entwickelten sich 1996 positiv. Hierzu trugen der wieder gestiegene Kurs des US-Dollar, Unterschreitungen der prospektierten Schiffsbetriebskosten sowie günstige Zinsen bei. Der kumulierte Cash-flow lag per 31. Dezember 1996 um 13,2 % über den Prospektwerten (Vorjahr + 6,1 %). Es wurden Sondertilgungen in Höhe von kumuliert US \$ 18,6 Mio. geleistet. Die Flotte verfügt somit über erhebliche wirtschaftliche Reserven. Darüberhinaus konnten bei einigen Schiffen vorzeitige Auszahlungen vorgenommen werden.

Bei einer durchschnittlich mittelfristig gesicherten Beschäftigung der Schiffe erwarten wir aufgrund der oben genannten Faktoren auch für das Jahr 1997 insgesamt gute Ergebnisse.

Weiterhin hohe Nachfrage nach Schiffsbeteiligungen

Der Markt für Schiffsbeteiligungen wuchs gegenüber dem hohen Vorjahresniveau nochmals um rund ein Drittel. Mit einem Eigenkapital von rund drei Milliarden Mark wurden ca. 175 Schiffe mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von mehr als sieben Milliarden Mark finanziert. Neben der steuerlichen Attraktivität von Schiffahrtsinvestitionen war hierfür vor allem das positive wirtschaftliche Umfeld in der Containerschiffahrt ausschlaggebend.

Im Vorfeld der derzeit diskutierten Reform der Einkommensteuer wurde beschlossen, verschiedene Steuervorteile für Schiffahrtsinvestitionen zu streichen. Die Investitionstätigkeit der NORDCAPITAL ist hiervon vorerst nicht betroffen, da wir noch über eine Anzahl von Projekten disponieren, bei denen die Bauverträge vor dem Stichtag 24. April 1996 gezeichnet wurden.

Auch in Zukunft werden Schiffsbeteiligungen interessante Investitionsmöglichkeiten bieten. Durch die anstehenden Veränderungen wird künftig jedoch die Wirtschaftlichkeit der Schiffe als Investitionskriterium wieder stärker in den Vordergrund rücken – eine Entwicklung, die wir uneingeschränkt begrüßen.

Dank für die Zusammenarbeit

Der Bericht zum Geschäftsjahr 1996 stellt die "Leistungsbilanz" unserer Tätigkeit dar. Mit den guten Ergebnissen verbinden wir den Dank für das von unseren Geschäftspartnern und Investoren entgegengebrachte Vertrauen, das auch in Zukunft für uns Ansporn und Verpflichtung sein wird.

Hamburg, im Mai 1997



Erck R. C. Rickmers
Geschäftsführender Gesellschafter

NORDCAPITAL – Partner für den Erfolg

8

Der Markt für Unternehmensbeteiligungen

Durch unternehmerisches Handeln entstehen aus Know-how und Kapital besondere wirtschaftliche Chancen. Emissionshäuser initiieren Beteiligungsfonds und üben eine Mittlerfunktion aus zwischen privaten Investoren und solchen Unternehmen, die für besonders kapitalintensive Investitionsbereiche (z.B. Immobilien, Schiffe, Medien, etc.) Mittel suchen. Dies ist die Grundlage des Marktes für Unternehmensbeteiligungen.

Der Nutzen derartiger Beteiligungsfonds liegt für beide Seiten auf der Hand: Der private Investor erhält Zugang zu attraktiven Investitionsbereichen, die üblicherweise wegen des hohen Kapitalbedarfs, aber

auch wegen des erforderlichen Know-how Großunternehmen vorbehalten bleiben. Zudem wird er steuerlich als Mitunternehmer behandelt, was ihm beträchtliche Vorteile bei verschiedenen Steuerarten beschert. Dies führt dazu, daß ein erheblicher Teil der Investitionssumme für den Investor aus Steuerersparnissen refinanziert werden kann, was eine Reduzierung des Anlagerisikos mit sich bringt.

Auf der anderen Seite kann ein Unternehmer über einen Beteiligungsfonds seine Kapitalbasis verbreitern und sich so strategische Vorteile für sein Geschäft sichern.

Die Partner

NORDCAPITAL als unabhängiges Emissionshaus für Unternehmensbeteiligungen versteht sich als Partner für den privaten Investor. Hauptgesellschafter der NORDCAPITAL ist die Erck Rickmers Holding GmbH & Cie. mit Sitz in Hamburg. Erck Rickmers entstammt einer Familie, die seit über 160 Jahren mit eigenen Unternehmen in Schifffahrt und Handel tätig ist. Die sich hieraus ergebende Marktnähe, die persönlichen Kontakte und die Erfahrung werden durch NORDCAPITAL zum Vorteil der einzelnen Investoren.

Bis Mai 1997 wurden mit acht renommierten Reedereien 37 moderne Schiffe finanziert, an denen sich mehr als 6.000 Investoren beteiligten. Das realisierte Gesamtinvestitionsvolumen belief sich auf über DM 2,2 Mrd.

Die Aufgaben der NORDCAPITAL

Die Tätigkeit der NORDCAPITAL erstreckt sich von der Projektauswahl, der eine sorgfältige Wirtschaft-



Die durch NORDCAPITAL finanzierten Containerschiffe haben bisher bessere Ergebnisse erzielt als prospektiert.



Das 1896 gebaute Segelschiff "RICKMER RICKMERS" liegt heute als Museumsschiff im Hamburger Hafen.

lichkeitsanalyse zugrunde liegt, über die Entwicklung einer rechtlichen und steuerlichen Konzeption bis zur Überwachung der Budgets in der Investitions- und Betriebsphase. So wird das Potential der jeweiligen Projekte optimal ausgeschöpft.

Dennoch – Ergebnisse von Schiffsbeteiligungen lassen sich lediglich planen, aber nicht vorherbestimmen. Aus diesem Grund legt NORDCAPITAL großen Wert auf die Auswahl qualifizierter Partner. Diese dokumentieren ihr Vertrauen und ihr wirtschaftliches Interesse an den Schiffen durch hohe Eigenbeteiligungen.

NORDCAPITAL begleitet die Fonds von der Investitionsphase über die Betriebsphase bis zur späteren Veräußerung der Schiffe und gewährleistet somit Kontinuität und den bestmöglichen wirtschaftlichen Erfolg für die Investoren.

Geschichte der Schiffsbeteiligungen

10

Die Nutzung der Wasserwege, seien es nun Flüsse oder ufernahe Küstengewässer, gehört seit dem Beginn des Tauschhandels zu den billigsten und sichersten Beförderungsarten und wurde von daher seit frühester Menschheitsgeschichte betrieben. Schiffbau und Schifffahrt gehörten somit zu den ersten Erwerbszweigen der sich entwickelnden menschlichen Gesellschaft. Die Erschließung der Erde und die zuneh-

mende wirtschaftliche und politische Verflechtung der Länder und Regionen führte zu einer immer schnelleren Ausdehnung der Fluß-, Küsten- und Seeschifffahrt. Um den stetig wachsenden nautischen und technischen Anforderungen sowie den wachsenden Ladungsmengen gerecht zu werden, wurden die Schiffe immer größer und besser ausgerüstet, damit aber auch teurer.



Der Sandtorkai im Hamburger Hafen um die Jahrhundertwende, heutiger Sitz der NORDCAPITAL.

Die Partenreederei – eine historische Rechtsform

Bis ins 13. Jahrhundert waren Eigentümer und Kapitän eines Schiffes meist ein und dieselbe Person. Mit den kontinuierlich größer und teurer werdenden Schiffen und den parallel dazu wachsenden Ladungswerten wuchs auch die Zahl der Schiffs- und Ladungseigentümer. Es entwickelte sich langsam eine Aufgabenteilung zwischen Reedern, Schiffen und Befrachtern. Schon zu Zeiten der Hanse wurden Seeschiffe durch branchenfremdes Kapital finanziert. Zu Beginn des 14. Jahrhunderts wird zum ersten Mal eine Teilung in vier "Parten" erwähnt, was bald für größere Schiffe die Regel wurde. Im 15. Jahrhundert war die Teilung in acht Parten häufig, aber bei großen Schiffen kamen auch Teilungen in bis zu vierundsechzig Anteile vor. Der Parteninhaber gab sein Geld nicht als Betriebskredit, sondern er wurde Miteigentümer des Schiffes, war also an Gewinn und Verlust beteiligt und haftete dementsprechend. Häufig bereederte der Eigner des größten Anteils das Schiff. Zu den Parteninhabern gehörte neben anderen meistens auch der Kapitän des Schiffes. Er hatte somit ein gestärktes Eigeninteresse am Schiff und zudem die Möglichkeit, sein Geld anzulegen. Außerdem beteiligten sich branchenfremde und dem Handel und der Schifffahrt eigentlich fernstehende Persönlichkeiten wie beispielsweise Ärzte, Pastoren oder Professoren an diesen Gemeinschaftsunternehmungen. Die Eigner eines Schiffes bildeten eine Art Gesellschaft und kamen regelmäßig zusammen, um sich über die auf ihre Anteile entfallenden Kosten und Erträge zu informieren. Manchmal



Die Familie Rickmers ist seit 1834 mit eigenen Unternehmen in Schifffahrt und Handel tätig.

entwickelte sich aus der Partenreederei ein Schifffahrtsunternehmen auf Aktien. Dabei stand dann allerdings nicht mehr so sehr der Gedanke der Risikostreuung bei Verlust, sondern eher die Erleichterung der Kapitalbeschaffung für die immer kostenintensivere Linienschifffahrt im Vordergrund.

Die Partenreederei wurde die maßgebliche Rechtsform für den Betrieb von Schiffen. Heute wird jedoch überwiegend die Rechtsform der Kommanditgesellschaft gewählt. Diese ist für branchenfremde Kapitalanleger besser geeignet, da die Haftung im Gegensatz zur Partenreederei auf die Zeichnungssumme beschränkt bleibt.

Wiederaufbau der Deutschen Handelsflotte nach dem Zweiten Weltkrieg

Nach dem Zweiten Weltkrieg war der größte Teil der deutschen Handelsflotte zerstört oder mußte gemäß dem Potsdamer Abkommen im Rahmen von Reparationsleistungen an die Siegermächte abgegeben werden. Dadurch verblieben den deutschen Reedern nur noch wenige Schiffe mit einem Durchschnittsalter von annähernd vierzig Jahren. Einige Jahre lang unterlag der deutsche Schiffbau starken Beschränkungen, die erst 1951 aufgehoben wurden. Infolge der Zerstörungen während des Krieges und durch den Vermögensschnitt im Zuge der Währungsreform stand den Reedereien kein ausreichendes Kapital für den Wie-



Ein Containerschiff des Typs B 170 nach der Taufe ...

deraufbau der Flotte zur Verfügung. Es mußten daher andere Wege für die Finanzierung von Schiffsneubauten gefunden werden. Die Politik schuf Anfang der fünfziger Jahre durch verschiedene Initiativen und Gesetze Anreize zur Investition im Schiffahrtsbereich. Es war erklärtes Ziel des Gesetzgebers, binnenländisches Kapital über die Anlage in Reedereiunternehmen haftend an der deutschen Schiffahrt zu beteiligen und so einen Ausgleich für fehlendes Eigenkapital zu schaffen. Neben den speziellen Schiffskreditinstituten gewährten auch Geschäftsbanken, insbesondere Landesbanken, die erforderlichen Fremdmittel, während u. a. bedeutende Handelsunternehmen, Versicherungsgesellschaften und die Industrie als Kapitalanleger Eigenmittel zur Verfügung stellten. Mit der Erholung der deutschen Wirtschaft drängte zusätzlich auch privates Kapital auf den Markt und suchte nach Anlagemöglichkeiten.

Entwicklung der letzten zwanzig Jahre

In den letzten zwanzig Jahren zeigte der Markt für Schiffsbeteiligungen eine lebhaftere Fortentwicklung, die nicht zuletzt durch steuerliche Anreize begünstigt wurde. Emissionshäuser machten über öffentliche Beteiligungsfonds Schiffsbeteiligungen einem breiten Publikum zugänglich. 1996 wurden zur Finanzierung von über 175 Schiffsneubauten mehr als 3 Mrd. DM Fondskapital bei privaten Investoren plaziert, was einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 7,5 Mrd. DM entspricht.



... und beladen auf der Jungfernfahrt nach Südamerika.

Entwicklung der Schiffahrtsmärkte 1996 und Ausblick 1997

14

Weltwirtschaftliche Lage – weiterhin hohes Wachstum in Asien

Die wirtschaftliche Lage der Industrieländer verbessert sich. Ihr Bruttosozialprodukt dürfte sich 1996 mit ca. 2,3 % etwas stärker erhöht haben als noch 1995. Eine gewisse Wachstumsabschwächung stellte sich in den Ländern ein, in denen die Wirtschaft zuletzt stark expandierte, wie beispielsweise China. Dagegen hat sich die Erholung in vielen anderen Ländern verstärkt, vor allem in Japan, aber auch in einigen europäischen Ländern.

1997/98 ist überwiegend mit einem höheren Wachstum zu rechnen als noch im vergangenen Jahr. In den meisten Ländern der Europäischen Union steht

aufgrund der niedrigen Zinsen eine günstige Wirtschaftsentwicklung bevor. Wachstumsträger bleiben jedoch wiederum die Entwicklungs- und Schwellenländer in Asien, wo im Durchschnitt weiterhin eine hohe Rate um 8 % zu erwarten ist.

Die Erfolge in der Inflationsbekämpfung und das Bemühen zum Abbau der Haushaltsdefizite in der Fiskalpolitik hatten entsprechende Auswirkungen auf die Geldmarktbedingungen, besonders in der Europäischen Union. In Deutschland wurden die kurzfristigen Zinsen im August weiter gesenkt und auch in anderen Ländern sind sie zurückgegangen. In Japan, Kanada und einigen europäischen Ländern liegen sie auf ihrem historisch niedrigsten Niveau.



Der weltweite Containerhafenumschlag stieg seit 1990 um durchschnittlich 9,6 % pro Jahr.

PROGNOSE BSP UND WELTHANDEL – IN % GEGENÜBER VORJAHR					
LÄNDER/LÄNDERGRUPPEN		1995	1996	1997	1998
BSP der Industrieländer		2,1	2,3	2,7	2,7
darunter:	USA	2,0	2,4	3,0	2,2
	Japan	1,4	3,6	2,2	2,9
	Deutschland	1,9	1,4	2,3	3,0
BSP der Entwicklungs- und Schwellenländer		6,0	6,5	6,6	6,5
darunter in Asien		8,9	8,2	8,3	7,7
Welt-BSP gesamt		3,7	4,0	4,4	4,4
Welthandel		9,2	5,6	7,3	6,8

Quelle: OECD, IWF, Prof. Dr. Berthold Volk

Der US \$ notierte zu Beginn des Jahres 1996 bei DM 1,46 und verbesserte sich bis zum Mai 1997 auf über DM 1,70, was einer Erhöhung um mehr als 16 % entspricht. Damit erreichte er das höchste Niveau seit drei Jahren.

Welthandel – anhaltendes Wachstum bei Austausch von Fertigwaren

Nach über 8 % im Jahre 1995 hat sich das Wachstum des Welthandels 1996 etwas verlangsamt, doch lag es immer noch bei 6 %. Da für die kommenden beiden Jahre von einer Verbesserung der Konjunktur in den Industrieländern auszugehen ist, wird vom Forschungsinstitut der OECD für den Welthandel insgesamt wieder mit höheren Zuwächsen, um jeweils ca. 7 % für 1997 und 1998, gerechnet.

Die Globalisierung der Wirtschaft schreitet ungebrochen voran. Die zunehmende internationale Arbeitsteilung führt zu einem verstärkten Austausch von Halbfertig- und Fertigwaren. Von diesem Güterstruktureffekt profitiert insbesondere die Containerschifffahrt.

Im vergangenen Jahr stieg der Weltseehandel, in Verbindung mit der geringeren Wachstumsrate des gesamten Welthandels, noch um 2,2% (im Vorjahr 4,0%).

Das Verhältnis zwischen Tonnageangebot und -nachfrage hat sich 1996 insgesamt verschlechtert. Dem Verkehrswachstum von nur 1 % gemessen in Tonnenmeilen stand eine Ausweitung der Tonnage um 2,5 % gegenüber. Für die einzelnen Schifffahrtsmärkte stellte sich dabei die Entwicklung unterschiedlich dar.

Der Tankermarkt

Der Verkehr mit Rohöl stieg um 2,7%. Stärker stieg die Transportleistung bei den Mineralölprodukten mit gut 3 %. Die Bedingungen auf dem Markt für Tankschiffe blieben im wesentlichen unverändert. Verkehrs- und Tonnagewachstum hielten sich in etwa die Waage. Dennoch überstiegen die erzielten Frachtraten jene des Vorjahres. Dies wird darauf zurückgeführt, daß die Charterer inzwischen mehr auf die Qualität der Transportabwicklung achten und auch bereit sind, für hochwertige Tonnage einen Aufpreis zu bezahlen.

Der Bulkermarkt

Die Verkehre mit trockenen Massengütern sind insgesamt leicht zurückgegangen. Einem Anstieg bei Kohle standen spürbare Rückgänge bei Eisenerz und Getreide gegenüber. Die verringerten Eisenerzverkehre stehen im Zusammenhang mit der reduzierten Stahlproduktion, während die Kohle vom wachsenden Energieverbrauch profitierte. Bei Getreide machten sich Minderernten in den USA bemerkbar.

Der Markt litt insgesamt unter dem geringen Wirtschaftswachstum, insbesondere in Westeuropa,

und der damit verbundenen geringeren Stahlproduktion. Hinzu kam, daß viele Neubauten abgeliefert wurden, die nach den hohen Raten 1995 bestellt wurden.

Der Verlauf der Frachtraten spiegelt die weltweite Konjunktorentwicklung in der Eisen- und Stahlindustrie 1996 wider: Nach einer rückläufigen Produktion bis zur Jahresmitte ist diese danach wieder kräftig angestiegen. Vorteilhaft für die Marktentwicklung in der zweiten Jahreshälfte wirkten ferner die Zunahme der Abwrackungen und die Verschiebung der Fertigstellung von Bulkcarrier-Neubauten.

Der Ausblick für 1997 gestaltet sich nunmehr wieder besser. Zwar werden noch viele Schiffe aus den '95er Bestellungen abgeliefert, doch geben der Verlauf der Stahlkonjunktur und die bessere US-Getreideernte im Herbst 1996 Anlaß zu verhaltenem Optimismus.

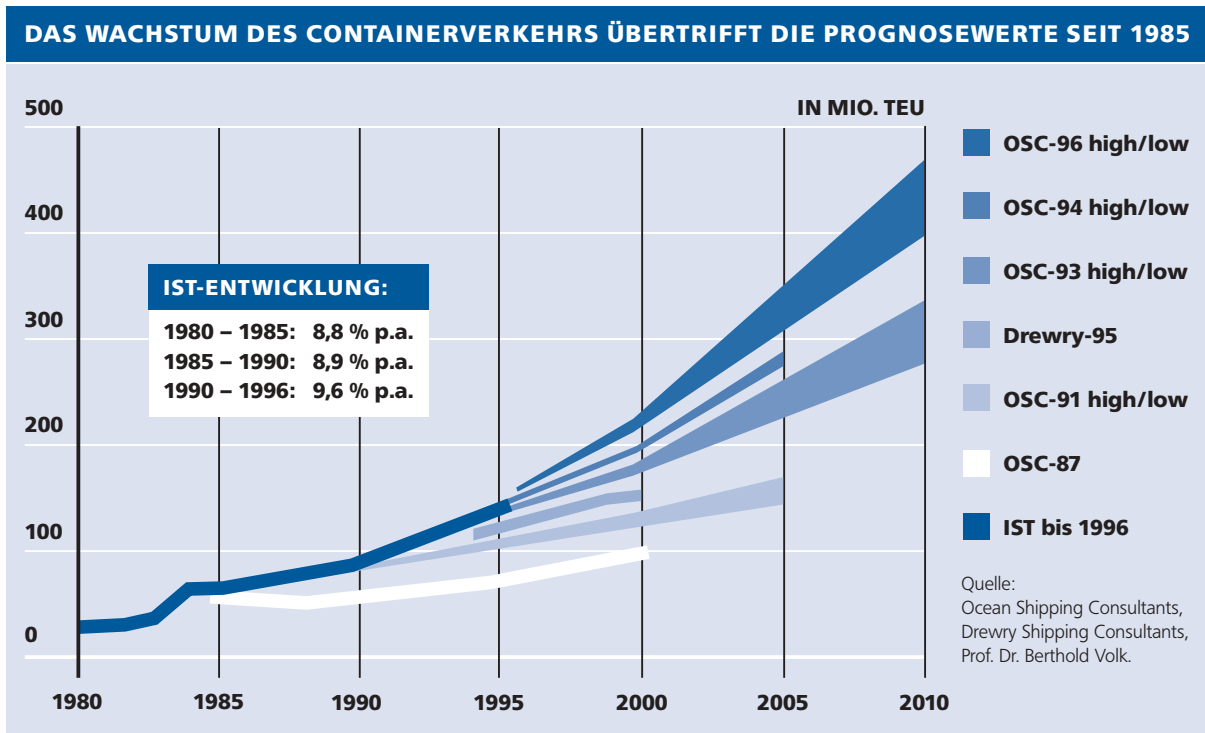
Entwicklung des Containerverkehrs

Überdurchschnittliche Wachstumsraten zeigten sich beim Containerverkehr, der nach vorläufigen Angaben in 1996 um ca. 6,5 % zugenommen hat. Mit 148 Mio. TEU wurde wieder ein neuer Rekord erzielt – allerdings ist eine leichte Wachstumsabschwächung festzustellen.

Die künftige Entwicklung des Containerverkehrs wird in den aktuellen Prognosen weiterhin sehr positiv eingeschätzt. Drewry Shipping Consultants, London, erwartet, daß der Verkehr bis zum Jahr 2000 um durchschnittlich 7,6 % jährlich zunimmt. Das ebenfalls britische Beratungsunternehmen OSC Ocean Shipping Consultants ist optimistischer und geht von 8,9 % p.a. bis zum Jahr 2000 und danach um 8,0 % p.a. bis zum



Containerbrücken auf dem Eurokai-Terminal in Hamburg.



Jahre 2010 aus. Dies würde bedeuten, daß sich der Containerhafenumschlag bis dahin nochmals verdoppelt bis verdreifacht. Die obenstehende Grafik zeigt jedoch, daß die Ist-Entwicklung seit 1985 alle Prognosen jeweils übertraf.

Der Wachstumsschwerpunkt wird weiterhin in Südost- und Ostasien gesehen, einer Region, in der bereits heute mehr Container bewegt werden als in Europa und Nordamerika zusammen. Für die asiatisch-pazifische Region werden von OSC bis zum Jahre 2000 Zuwächse um durchschnittlich 11,5 % jährlich vorausgesehen, für Europa 6,2 % p.a., für Nordamerika 5,3 % p.a. und für die Gruppe der übrigen Länder nochmals 8,8 % p.a. Selbst auf der Basis der etwas zurückhaltenderen Drewry-Studie wird die dem Containerverkehr weiterhin innewohnende Dynamik deutlich.

Ratenentwicklung in der Containerschifffahrt

Für die Containerschifffahrt war das Jahr 1996 durch einen Rückgang der Charraten gekennzeichnet. Nach den überraschend hohen Zuwächsen der Vorjahre war diese Marktkonsolidierung vielfach erwartet worden.

Ursache für die Marktabschwächung sind die vielen in Dienst gestellten Neubauten – die Flotte vergrößerte sich um knapp 10 %, während der Verkehr "nur" um 6,5 % zunahm. Die 1994/95 erzielten sehr hohen Charraten hatten zu einer regen Bestellmöglichkeit für Containerschiffsneubauten geführt, die durch die Steuerdiskussion in Deutschland im Frühjahr 1996 noch zusätzlich gesteigert wurde. Diese Schiffe werden vor allem in den beiden Jahren 1997

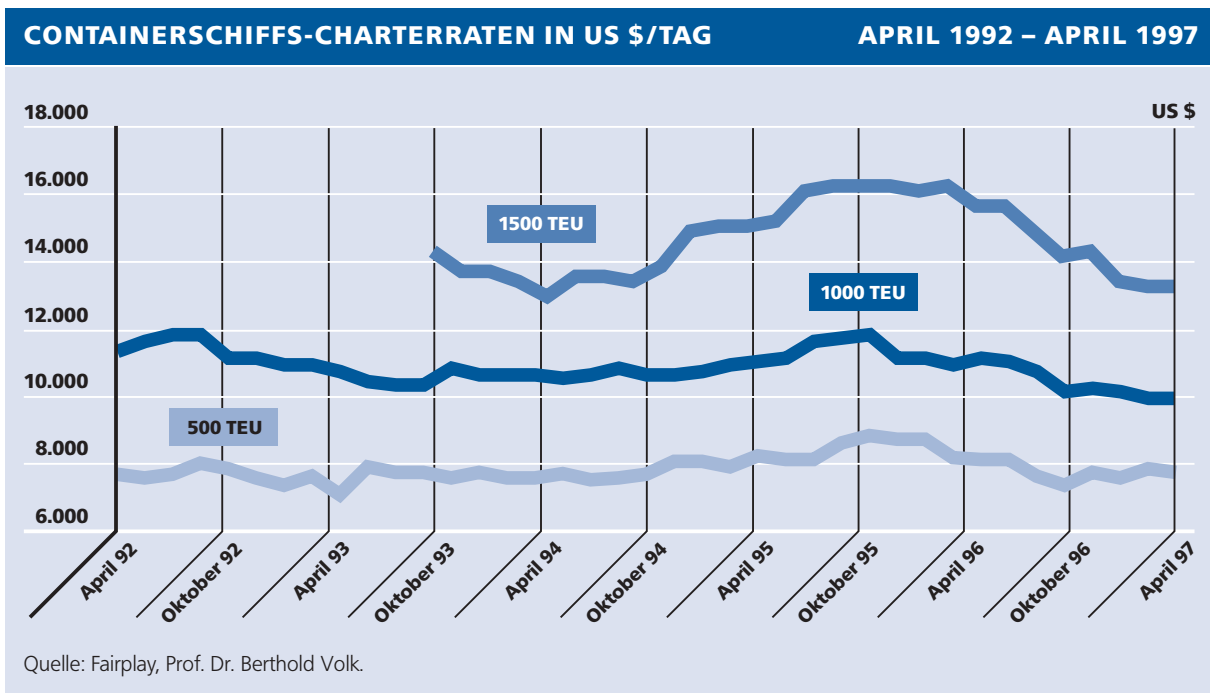
und 1998 zur Ablieferung kommen. In dem schnell wachsenden Markt der Containerschifffahrt kann ein höheres Angebot jedoch relativ schnell absorbiert werden, insbesondere da sich die Reedereien mit Neubaufträgen derzeit stark zurückhalten.

Die mit 6,5 % Wachstum relativ geringe Verkehrszunahme in 1996 ist eine zyklische Ausgleichsreaktion auf die starke Zunahme in 1994 und 1995, als der Containerverkehr um ca. 12 % p.a. expandierte. Im Durchschnitt der 6 Jahre von 1990 – 1996 ist der Containerverkehr um 9,6 % p.a. angestiegen; hohe Zuwachsraten werden von allen anerkannten Verkehrswissenschaftlern und Marktexperten auch für die nächsten Jahre vorausgesagt. Dennoch sollte zunächst erst ab 1999 wieder mit steigenden Raten gerechnet werden.

Bei der Interpretation der Charratenentwicklung ist anzumerken, daß diese auf Basis des US \$ dargestellt werden. Auf DM-Basis haben sich die Raten aufgrund des Kursanstiegs des US \$ seit Ende 1996 kaum verändert.

Verglichen mit anderen Schiffahrtsmärkten zeichnet sich die Containerschifffahrt ohnehin durch relativ große Stabilität aus. Dies liegt an den völlig unterschiedlichen Marktstrukturen der Trampmassengut-schifffahrt, in der die Tanker und Bulkcarrier eingesetzt werden, und der (Container-) Linienschifffahrt.

In der Linienschifffahrt führt ein konjunktureller oder saisonaler Ladungsrückgang nicht sofort zu einer nachlassenden Nachfrage nach Tramptonnage, da die Linienreedereien ihren Kunden feste Abfahrtstage





Die Eurokai Gruppe betreibt den größten privaten Containerterminal Europas.

garantieren, unabhängig von der zur Verfügung stehenden Ladungsmenge. Ein Ladungsrückgang führt hier zwar zu einer schlechteren Auslastung der Schiffe, nicht aber zu einer Ausdünnung der eingesetzten Flotte, da zur Einhaltung des Fahrplans eine feste Anzahl von Schiffen benötigt wird. Eine Linienreederei kann demzufolge ihre Kapazität auf einer Route in der Regel nicht sukzessive reduzieren. Hier stellt sich nur die Alternative, den Dienst mit der gegebenen Anzahl von Schiffen fortzuführen oder ihn ganz einzustellen – eine Entscheidung, die einer Geschäftsaufgabe gleichkommt und naturgemäß lange hinausgezögert wird. Aus diesem Grunde konnten in der Vergangenheit die Charraten in diesem Markt stets ein relativ hohes Niveau selbst dann behaupten, wenn die Frachtraten rückläufig waren.

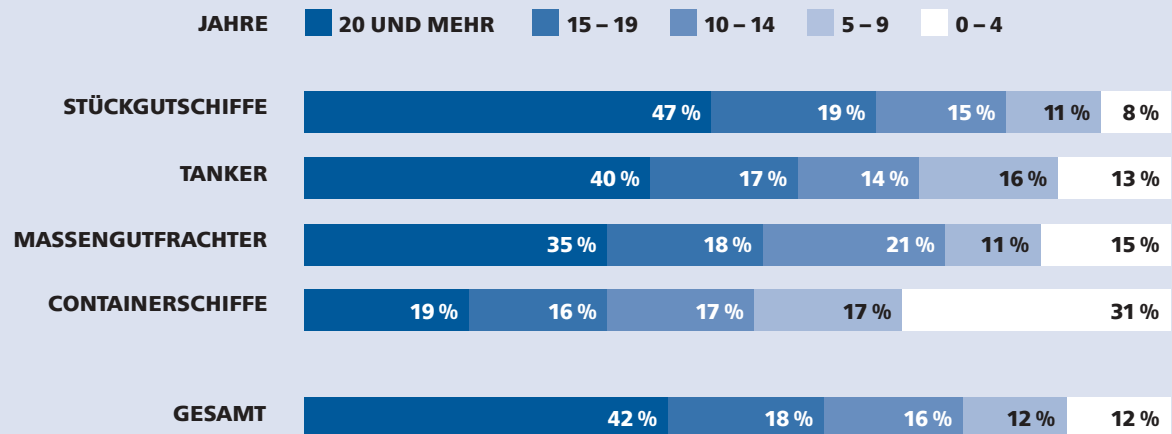
Rückläufiges Auftragsvolumen auf den Werften

Insgesamt ist eine deutlich nachlassende Bestell-tätigkeit festzustellen. Infolgedessen sind die Neubaupreise im Verlaufe des Jahres 1996 gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken.

Nach Angaben von Lloyd's Register werden ca. 60 % der bestehenden Aufträge 1997 zur Ablieferung kommen. Der Auftragsvorlauf gestaltet sich dabei für die einzelnen Schiffstypen recht unterschiedlich. Die entsprechende Ablieferungsquote bei den Containerschiffen liegt bei 55 %.

Die vielen Ablieferungen von Containerschiffen in den letzten beiden Jahren haben zu einer Reduktion des Durchschnittsalters der Flotte geführt. Dennoch ist festzustellen, daß fast 20 % der Containerschiffe

ALTERSSTRUKTUR WICHTIGER SCHIFFSTYPEN ZUM 1.1.1997, ANZAHL SCHIFFE



Quelle: ISL/LMIS, Prof. Dr. Berthold Volk.

schon über 20 Jahre alt sind. Nach den Erfahrungen bisheriger Abwrackungen von Containerschiffen endet deren wirtschaftliche Einsatzzeit bei ca. 25 Jahren. Daher müssen künftig auch vermehrt Ersatzbestellungen für ausscheidende Alttonnage vorgenommen werden.

Bei der Stückgutflotte ist fast die Hälfte der Schiffe über 20 Jahre alt. Hier geht es vielfach nicht darum, daß die alten Schiffe durch gleichartige neue ersetzt werden. Vielmehr verdrängen Spezialschiffe, darunter Containerschiffe und RoRo-Schiffe, sukzessive diesen alten universellen Schiffstyp. Auch bei Tankern und Bulkcarriern steht eine Reihe von Ersatzbestellungen an. 40 % der Tanker und 35 % der Bulkcarrier sind bereits über 20 Jahre alt.

Fazit

Das Jahr 1996 war gekennzeichnet von nachlassender Wirtschaftstätigkeit in wichtigen außenhandelsorientierten Ländern, fahrtgebietsstrukturellen Verschiebungen und einem hohen Zulauf an Neubautonnage. Dies führte in einigen Bereichen der Schifffahrt zu rückläufigen Einnahmen. Im Jahre 1997 werden zwar wieder viele Neubauten zur Ablieferung kommen, jedoch verbessern sich die makroökonomischen Rahmenbedingungen. Für die Containerschifffahrt gilt, daß der Markt erst den hohen Zulauf an Neubauten aus dem Auftragsbestand aufnehmen muß. Da jedoch die Bestelltätigkeit inzwischen deutlich zurückgegangen ist und der Containerverkehr weiterhin hohe Wachstumsraten aufweist, sollte die Rückkehr zu wieder steigenden Raten ab 1999 möglich sein. So bietet das Segment der Containerschifffahrt auch zukünftig attraktive Investitionsmöglichkeiten.



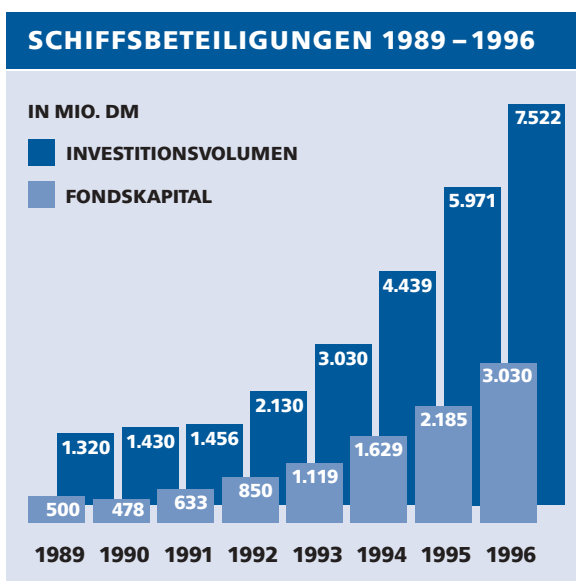
Einsetzen der Hauptmaschine in einen Neubau der Stettiner Werft.

Investitionstätigkeit 1996 und Ausblick 1997

Hohe Nachfrage nach Schiffsbeteiligungen

Das hohe Wachstum des Schiffsbeteiligungsmarktes setzte sich auch im Jahr 1996 unvermindert fort. Das plazierte Fondskapital stieg erneut um rd. 36 % auf ca. DM 3 Mrd. Hiermit wurden ca. 175 Schiffe mit einem Investitionsvolumen von rund DM 7,5 Mrd. finanziert.

Diese dynamische Entwicklung ist im wesentlichen auf zwei Faktoren zurückzuführen. Zum einen konnten Investoren in den letzten Jahren bei bestehenden Fonds gute Ergebnisse verzeichnen, was zu einer hohen Wiederholungsquote führte. Zum anderen stellen Schiffsbeteiligungen aufgrund der Steuervorteile und der hohen Einkommensteuerbelastung in Deutschland eine attraktive Investitionsmöglichkeit dar.



Investitionstätigkeit 1996

Die Investitionstätigkeit der NORDCAPITAL erstreckte sich im Jahre 1996 auf 12 Containerschiffe mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von DM 739 Mio. Für die Finanzierung der Schiffe wurde gemeinsam mit unseren Vertriebspartnern bei ca. 2.700 Investoren Fondskapital in Höhe von insgesamt DM 315 Mio. plaziert. Damit gehört NORDCAPITAL zu den führenden deutschen Anbietern von Schiffsbeteiligungen mit einem Marktanteil von über 10 %.

Die Reedereien und NORDCAPITAL selbst beteiligten sich mit insgesamt ca. DM 33 Mio. an den einzelnen Schiffen. Dies entspricht über 10 % bezogen auf das Fondskapital und demonstriert das hohe Eigenengagement der Initiatoren. DM 391,1 Mio. wurden – überwiegend als Schiffshypothekendarlehen – durch Banken bereitgestellt.

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit im Jahr 1996 lag auf mittelgroßen Containerschiffen. Mit drei verschiedenen Reedereien wurden insgesamt zwölf Projekte finanziert:

Mit der Reederei Friedrich A. Detjen wurden zwei Schiffe aus der Serie von 2.825 TEU-Schiffen der koreanischen HALLA-Werft realisiert.

Mit der Reederei "NORD" Klaus E. Oldendorff wurden fünf Schiffe finanziert, darunter mit dem MS "NORDSTRAND" das erste Second-hand-Schiff, das über NORDCAPITAL plaziert wurde sowie drei baugleiche Schwesterschiffe mit 2.105 TEU, die auf der südkoreanischen Daewoo-Werft gebaut werden.

Mit der Reederei Rickmers wurden neben dem Containermehrzweckschiff (Conbulker) MS "LARA

RICKMERS" vier mittelgroße Containerschiffe von der Stettiner Werft realisiert.

Die nachstehende Tabelle zeigt das im Jahr 1996 durchgeführte Investitionsprogramm.

PROJEKT	TRAG- FÄHIGKEIT TDW	CONTAINER- KAPAZITÄT TEU
MS "PAN DIVINITY"	36.100	2.825
MS "PAN PROVIDENCE"	36.100	2.825
MS "MADELEINE RICKMERS"	22.900	1.728
MS "URSULA RICKMERS"	22.900	1.728
MS "MABEL RICKMERS"	14.000	1.150
MS "MAI RICKMERS"	14.000	1.150
MS "LARA RICKMERS"	45.000	1.816
MS "NORDSEA"	22.400	1.684
MS "NORDSTRAND"	34.000	2.280
MS "NORDFALCON"	27.000	2.105
MS "NORDEAGLE"	27.000	2.105
MS "NORDHAWK"	27.000	2.105
Gesamt	328.400	23.501

Kriterien der Anlagepolitik

Die Investitionstätigkeit des Jahres 1996 spiegelt die bewährten Kriterien unserer Anlagepolitik wider:

- Zusammenarbeit mit erfahrenen und leistungsfähigen Reedereipartnern.
- Erwerb von Schiffen mit einem günstigen Preis-/Leistungsverhältnis.
- Konzentration auf flexibel einsetzbare mittelgroße Containerschiffe.

Ausblick 1997

Zu Beginn des Jahres 1997 haben wir mit der Reederei Transeste Schiffahrt einen neuen Partner gewonnen. Das von ihr bereederte MS "WIKING" ist bereits das zwölfte Schiff vom Typ B 170 der Stettiner Werft, das über NORDCAPITAL finanziert wurde. Mit dem MS "DENDERAH RICKMERS" folgte eine weitere Einheit dieses Typs. Beide Schiffe sind an die japanische Großreederei Mitsui O.S.K. Lines verchartert. Mit dem MS "ANNA RICKMERS" wird ein weiterer Conbulker mit einer 5jährigen Festcharter bei der chilenischen Reederei CCNI angeboten. Weiterhin wurde mit dem MS "PAN SPIRIT" und dem MS "PAN DESTINY" die mittlerweile sechs Schiffe umfassende Serie von 2.825 TEU-Schiffen der koreanischen Halla-Werft fortgesetzt. Weitere Projekte sind mit mehreren unserer Reedereipartner in Vorbereitung.



Das moderne Werftgelände der Halla-Werft in Südkorea.

Musterdepot zum 31. Dezember 1996

Geringe Kapitalbindung

Das nebenstehende Musterdepot zeigt das vorteilhafte Chancen/Risiken Raster der NORDCAPITAL Schiffsbeteiligungen. Es stellt dar, wie sich die Fonds aus Anlegersicht entwickelt haben. Hierfür ist jeweils bezogen auf eine Zeichnungssumme von DM 100.000 die Kapitalbindung, d. h. das durch den Investor effektiv eingesetzte Kapital, dargestellt.

Im Durchschnitt beträgt die Kapitalbindung der Investoren nur 23,5 % der Zeichnungssumme. 76,5 % sind über Steuerersparnisse und Auszahlungen bereits zurückgeflossen.

Weiterhin ist der jeweilige Tilgungsstand des Schiffshypothekendarlehens, ebenfalls bezogen auf eine Zeichnungssumme von DM 100.000, angegeben. Hieraus ist ersichtlich, daß innerhalb einzelner Fonds Sondertilgungen geleistet bzw. höhere Liquiditätsstände aufgebaut wurden, so daß insoweit erhebliche stille Reserven entstanden sind, die die Werthaltigkeit der Beteiligungen erhöhen.

Da die Darlehen bei fast allen Schiffen in US-Dollar valutieren und somit auch die Tilgungen in dieser Währung vorgenommen werden, das Musterdepot jedoch zweckmäßigerweise in DM geführt wird, wurden alle Dollar-Tilgungen zur Ausschaltung von lediglich kursbedingten Abweichungen zu den jeweiligen Prospektkursen umgerechnet. In den Tilgungsstand wurden außerdem die Liquiditätsreserven der Beteiligungsgesellschaften eingerechnet. Hierdurch ergibt sich ein vollständiges Bild über die finanziellen Reserven der Fonds.

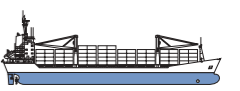
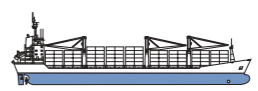
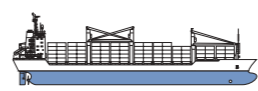
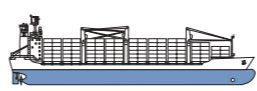
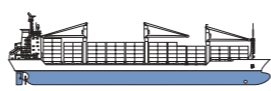
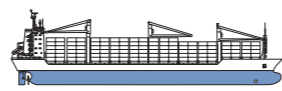
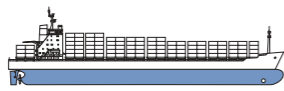
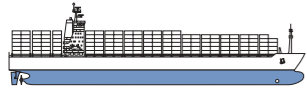
Bei den Schiffen, die erst 1997 abgeliefert werden, war die Zeichnungssumme im Jahr 1996 noch nicht voll zur Einzahlung fällig.

Erfreuliche Entwicklung

Das Musterdepot hat sich im Jahr 1996 erfreulich entwickelt. Die prospektierten Steuervorteile entsprechen mit einer Abweichung von weniger als 1 % insgesamt den Prospektwerten. Die geringeren Steuervorteile bei einzelnen Fonds resultieren überwiegend aus besseren wirtschaftlichen Ergebnissen. So entstand bei MS "HYUNDAI LONGVIEW" wie im Vorjahr auch 1996 ein zu versteuernder Gewinn. Die Abweichungen bei MS "LISSY SCHULTE" und MS "ETHA RICKMERS" hatten ihre Ursache in einer Verschiebung der Ablieferungstermine der Schiffe und damit veränderten Abschreibungen. Der Kursanstieg des Dollar zum Jahresende 1996 führte bei vielen Fonds zu einer höheren Bewertung der Schiffshypothekendarlehen und damit zu einer Erhöhung der Steuervorteile.

Bei acht Fonds konnten wiederum vorzeitige Auszahlungen auf das Kommanditkapital vorgenommen werden. Der Kapitalrückfluß aus Steuervorteilen und Auszahlungen beträgt per Ende 1996 insgesamt 76,5 % bezogen auf die Einzahlungen.

Mit einer Ausnahme konnten die 24 in Betrieb befindlichen Schiffe bereits Sondertilgungen erwirtschaften bzw. überplanmäßige Liquiditätsstände aufbauen. Besonders positiv ragen hier MS "OLIVIA" und MS "HYUNDAI LONGVIEW" heraus, bei denen pro DM 100.000 Zeichnungssumme finanzielle Reserven in Höhe von DM 12.153 bzw. DM 14.463 entstanden sind. Auch bei MS "CHRISTIAN RUSS", bei dem die Liquidität im Jahr 1995 durch eine Havarie beeinträchtigt worden war, hat sich gegenüber dem Vorjahr eine deutliche Verbesserung ergeben.



SCHIFF UND EMISSIONSJAHR	EINZAHLUNG	STEUERVORTEILE ¹⁾			AUSZAHLUNGEN			KAPITALBINDUNG			TILGUNGSSTAND ²⁾			
		PROSPEKT	IST	ABWEICHUNG	PROSPEKT	IST	ABWEICHUNG	PROSPEKT	IST	ABWEICHUNG	PROSPEKT	IST	ABWEICHUNG	
MS "PETER RICKMERS"	1992	105.000	70.674	77.162	+ 6.488	8.000	12.000	+ 4.000	26.326	15.838	+ 10.488	27.348	33.423	+ 6.075
MS "PAUL RICKMERS"	1993	105.000	68.353	67.010	- 1.343	10.000	15.000	+ 5.000	26.647	22.990	+ 3.657	24.268	32.353	+ 8.085
MS "JUDITH SCHULTE"	1993	105.000	70.785	68.116	- 2.669	10.000	10.000	0	24.215	26.884	- 2.669	30.972	37.368	+ 6.396
MS "HYUNDAI LONGVIEW"	1994	105.000	86.793	80.903	- 5.890	5.000	10.000	+ 5.000	13.207	14.097	- 890	34.368	48.831	+ 14.463
MS "NORDPARTNER"	1994	105.000	75.584	71.871	- 3.713	4.000	8.000	+ 4.000	25.416	25.129	+ 287	30.172	37.047	+ 6.875
MS "DORIAN"	1994	105.000	76.758	75.213	- 1.545	5.000	5.000	0	23.242	24.787	- 1.545	26.218	30.089	+ 3.871
MS "CHRISTIAN RUSS"	1994	105.000	89.052	90.987	+ 1.935	4.000	4.000	0	11.948	10.013	+ 1.935	30.535	29.423	- 1.112
MS "RICKMER RICKMERS"	1994	105.000	72.871	70.537	- 2.334	0	5.000	+ 5.000	32.129	29.463	+ 2.666	19.679	25.465	+ 5.786
MS "ELISABETH RICKMERS"	1994	105.000	70.049	67.042	- 3.007	0	5.000	+ 5.000	34.951	32.958	+ 1.993	21.385	28.503	+ 7.118
MS "LISSY SCHULTE"	1995	105.000	73.445	78.255	+ 4.810	0	4.000	+ 4.000	31.555	22.745	+ 8.810	17.637	22.468	+ 4.831
MS "CAMILLA RICKMERS"	1995	105.000	80.676	81.040	+ 364	0	0	0	24.324	23.960	+ 364	7.268	12.560	+ 5.292
MS "ETHA RICKMERS"	1995	105.000	80.046	74.797	- 5.249	0	0	0	24.954	30.203	- 5.249	11.872	16.286	+ 4.414
MS "CHRISTA RICKMERS"	1995	105.000	80.898	79.502	- 1.396	0	4.000	+ 4.000	24.102	21.498	+ 2.604	13.282	20.326	+ 7.044
MS "DEIKE RICKMERS"	1995	105.000	80.873	80.527	- 346	0	0	0	24.127	24.473	- 346	8.834	11.963	+ 3.129
MS "VULKAN"	1995	105.000	78.965	80.811	+ 1.846	0	0	0	26.035	24.189	+ 1.846	15.660	21.413	+ 5.753
MS "SOFIA RUSS"	1995	105.000	79.434	81.040	+ 1.606	0	0	0	25.566	23.960	+ 1.606	9.044	17.823	+ 8.779
MS "HELENE RUSS"	1995	105.000	79.354	79.163	- 191	0	0	0	25.646	25.837	- 191	9.972	15.120	+ 5.148
MS "OLIVIA"	1995	105.000	81.040	77.767	- 3.273	0	0	0	23.960	27.233	- 3.273	15.647	27.800	+ 12.153
MS "PAN RISER"	1995	105.000	81.040	78.613	- 2.427	0	0	0	23.960	26.387	- 2.427	11.486	20.534	+ 9.048
MS "PAN CRYSTAL"	1995	105.000	81.040	81.040	0	0	0	0	23.960	23.960	0	11.486	17.613	+ 6.127
MS "PAN DIVINITY"	1996	105.000	81.040	80.669	- 371	0	0	0	23.960	24.331	- 371	9.031	13.214	+ 4.183
MS "PAN PROVIDENCE"	1996	105.000	77.187	77.860	+ 673	0	0	0	27.813	27.140	+ 673	8.192	12.082	+ 3.890
MS "MADELEINE RICKMERS"	1996	88.000 ³⁾	67.919	67.919	0	0	0	0	20.081	20.081	0		*	
MS "URSULA RICKMERS"	1996	88.000 ³⁾	67.919	67.919	0	0	0	0	20.081	20.081	0		*	
MS "MABEL RICKMERS"	1996	56.000 ³⁾	43.221	43.221	0	0	0	0	12.779	12.779	0		*	
MS "MAI RICKMERS"	1996	80.000 ³⁾	61.745	61.745	0	0	0	0	18.255	18.255	0		*	
MS "LARA RICKMERS"	1996	60.000 ³⁾	46.308	46.308	0	0	0	0	13.692	13.692	0		*	
MS "NORDSTRAND"	1996	105.000	64.832	64.832	0	0	0	0	40.168	40.168	0	4.318	8.356	+ 4.038
MS "NORDSEA"	1996	105.000	77.403	77.452	+ 49	0	0	0	27.597	27.548	+ 49	5.012	10.887	+ 5.875
MS "NORDFALCON"	1996	81.000 ³⁾	62.516	61.473	- 1.043	0	0	0	18.484	19.527	- 1.043		*	
MS "NORDEAGLE"	1996	81.000 ³⁾	62.516	62.516	0	0	0	0	18.484	18.484	0		*	
MS "NORDHAWK"	1996	81.000 ³⁾	62.516	62.516	0	0	0	0	18.484	18.484	0		*	
GESAMT		3.135.000	2.332.852	2.315.826	- 17.026	46.000	82.000	+ 36.000	756.148	737.174	+ 18.974	403.686	550.947	+ 147.261

23,5 %

¹⁾ Bei einem Steuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

²⁾ Einschl. Liquiditätsreserve, währungsbereinigt.

³⁾ Die Zeichnungssumme war im Jahr 1996 noch nicht in voller Höhe zur Einzahlung fällig.

* Ablieferung 1997



Entwicklung der Gesamtflotte 1996 und Ausblick 1997

Einsatz und Betrieb der Schiffe

Die Flotte der NORDCAPITAL-Fonds wuchs im Jahr 1996 auf 32 Einheiten an. Hiervon waren zum Jahresende 24 Schiffe in Fahrt und 8 im Bau. Der Betrieb verlief ohne nennenswerte Vorkommnisse. Technisch bedingte Ausfallzeiten hielten sich in engen Grenzen. Zwei Schiffe erreichten die in einem Schaltjahr höchstmögliche Zahl von 366 Einsatztagen. Hieran zeigt sich neben dem hohen technischen Standard und der guten Bauqualität der Schiffe die sorgfältige Betreuung durch die jeweiligen Vertragsreeder.

Die Beschäftigungssituation der Flotte ist gut. Die drei Schiffe vom Typ B183, MS "PETER RICKMERS", MS "PAUL RICKMERS" und MS "JUDITH SCHULTE", werden in einem Pool beschäftigt, der zur Zeit aus neun typgleichen Schiffen besteht. Hierdurch wird eine Verstetigung der Einnahmen erreicht, die gerade für dieses durch relativ kurze Charterperioden gekennzeichnete Marktsegment besonders vorteilhaft ist. Im Jahr 1997 werden die zur Zeit im Bau befindlichen Schiffe MS "MAI RICKMERS" und MS "MABEL RICKMERS" diesem Pool beitreten. Für die übrigen 27 Schiffe bestehen mittelfristige Charterverträge mit einer durchschnittlichen Restlaufzeit per Ende 1996 von mehr als 18 Monaten.

Finanzielle Situation der Fondsgesellschaften

Das wirtschaftliche Ergebnis der Flotte war im Jahr 1996 insgesamt erfreulich. Zwar lagen die Nettoumsatzerlöse währungsbedingt um 1,5 % unter den Prospektwerten. Aufgrund von erheblichen Einspa-



MS "PAN DIVINITY" aus der erfolgreichen 2.825 TEU-Serie der Halla-Werft.

rungen bei den Zinsaufwendungen und Unterschreitungen der prospektierten Schiffsbetriebskosten übertraf jedoch der Cash-flow aus dem Betrieb der Schiffe die Prospektwerte um mehr als 18 %. Der kumulierte Cash-flow bis Ende 1996 lag für die Gesamtflotte damit um über DM 12 Mio. beziehungsweise 13,3 % höher als prospektiert.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	1.827.200	1.861.084 ¹⁾
Fondskapital (8.129 Beteiligungen)	TDM	733.500	770.235 ¹⁾
Initiatorenkapital	TDM	103.276	103.420
Fremdkapital	TDM	990.424	987.429
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	599.120	596.819
	TDM	29.000	29.000

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienststellung		11.731	11.769
Nettoumsatzerlöse	TDM	242.255	235.280
Cash-flow ²⁾	TDM	91.022	103.114
Auszahlungen	TDM	9.103	18.344
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	31.415	45.024
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	414.199	389.054
	TDM	26.667	38.241

¹⁾ Die Mehrbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserven erhöhten Fondskapital und dem höher valutierenden US-Dollar.

²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

Die gute Liquiditätslage der Beteiligungsgesellschaften ermöglichte es, bis Ende 1996 Sondertilgungen in Höhe von insgesamt rund US \$ 18,6 Mio. zu leisten.

Ausblick 1997

Im Jahr 1997 werden sich die wirtschaftlichen Ergebnisse der Fonds unterschiedlich entwickeln. Die Gesellschaften, bei denen die Charterverträge erst 1998 oder später auslaufen, können wiederum mit guten Ergebnissen rechnen. Dagegen muß aufgrund der abgeschwächten Situation am Chartermarkt bei den 7 Fonds, für deren Schiffe in diesem Jahr eine

Anschlußbeschäftigung abzuschließen ist, damit gerechnet werden, daß die prospektierten Werte nicht mehr übertroffen bzw. unterschritten werden. Allerdings bestehen bei den meisten Schiffen aufgrund der guten Ergebnisse der Vorjahre wirtschaftliche Reserven. Positive Ergebnisfaktoren für das Jahr 1997 sind der gestiegene Dollarkurs, das weiterhin moderate Zinsniveau sowie das überwiegend gute Kostenmanagement der Vertragsreeder, das erneut eine Unterschreitung der prospektierten Schiffsbetriebskosten erwarten läßt. Somit erwarten wir für die Flotte der NORDCAPITAL-Fonds auch für 1997 ein insgesamt positives Ergebnis.

MS "PETER RICKMERS"

Vertragsreeder: Reederei B. Rickmers



28



MS "PETER RICKMERS" nach Rückkehr von der Jungferreise am Afrika-Terminal.

TECHNISCHE DATEN

Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Stettiner Werft
Indienststellung:	20. September 1993
Länge/Breite/Tiefgang:	163/22,3/8,1 m
Tragfähigkeit:	14.100 TDW
Containerkapazität:	1.150 TEU
Geschwindigkeit:	18 kn

Das MS "PETER RICKMERS" war, wie in den Vorjahren, weiterhin unter dem Charternamen "KAIAMA" bei der OT-Africa-Line, London, im Linienverkehr zwischen Antwerpen und Westafrika im Einsatz. Die Abrechnung der Chartereinnahmen erfolgt weiterhin über einen Pool, der aus 9 typgleichen Schiffen besteht.

Im April 1996 fand die erste planmäßige Dockung des Schiffes statt, die mit einer Dauer von 8 Tagen im Rahmen der Planung blieb. Darüberhinaus entstanden Ausfallzeiten von weniger als einem Tag. Reederei und Charterer sind mit dem technischen Betrieb des Schiffes zufrieden.

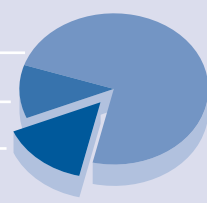
Im Jahr 1996 konnte wiederum ein gutes Ergebnis erzielt werden. Der Cash-flow aus dem Betrieb des Schiffes übertraf den prospektierten Wert um TDM 286. Hierzu trugen insbesondere niedrige Schiffsbetriebskosten bei, die den Prospektansatz trotz der Dockung um TDM 235 unterschritten. Auf das Schiffshypothekendarlehen wurde mit US \$ 1,2 Mio. eine um TUS \$ 75 erhöhte Tilgung geleistet. Damit belaufen sich die Sondertilgungen nunmehr auf insgesamt TUS \$ 225. Die prospektierte Auszahlung in Höhe von 4 % auf das Kommanditkapital für das Jahr 1996 wurde bereits vorzeitig im November 1996 geleistet.

Im April 1997 trat ein Schaden am Propeller des Schiffes auf, der einen außerplanmäßigen Dockaufenthalt erforderlich machte. Trotzdem dürfte das Ergebnis des Jahres 1997 den Prospektwert erneut übertreffen. Die geringeren Nettoerlöse werden voraussichtlich durch ebenfalls geringere Schiffsbetriebskosten und Zinsaufwendungen mehr als ausgeglichen. Es ist vorgesehen, das Hypothekendarlehen wiederum leicht überplanmäßig zu tilgen und die Auszahlung auf das Kommanditkapital für das Geschäftsjahr 1997 prospektgemäß im ersten Quartal 1998 vorzunehmen.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	41.500	42.379 ¹⁾
Fondskapital (176 Investoren)	TDM	18.150	18.150
Initiatorenkapital	TDM	2.100	2.100
Fremdkapital	TDM	21.250	22.129 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	13.500	13.500

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienststellung		1.173	1.183
Nettoumsatzerlöse	TDM	18.421	19.546
Cash-flow ²⁾	TDM	6.787	8.871
Auszahlungen	TDM	1.540	2.310
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	202	1.034
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	10.125	9.900

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ³⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1992 und 1993		- 119,50 %	- 132,36 %
Verrechenbare Verluste bis 1996		- 8,43 %	0,00 %
Zu versteuernde Gewinne bis 1996		0,00 %	1,54 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000	
Steuervorteile ⁴⁾	DM	77.162	
Auszahlungen	DM	12.000	
Kapitalbindung	DM	15.838	

¹⁾ Der Mehrbetrag resultiert aus dem höher valutierenden US-Dollar.

²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

³⁾ Gemäß Jahresabschluß.

⁴⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "PAUL RICKMERS"

Vertragsreeder: Reederei B. Rickmers



30



MS "PAUL RICKMERS" bei der Erstbeladung im Hamburger Hafen.

TECHNISCHE DATEN

Schiffstyp: Vollcontainerschiff

Bauwerft: Stettiner Werft

Indienststellung: 24. November 1993

Länge/Breite/Tiefgang: 163/22,3/8,1 m

Tragfähigkeit: 14.100 TDW

Containerkapazität: 1.150 TEU

Geschwindigkeit: 18 kn

Nach Beendigung der Beschäftigung bei ZIM ISRAEL Navigation im März 1996 wurde das MS "PAUL RICKMERS" an die OT-Africa-Line verchartert. Das Schiff fährt unter dem Charternamen "KAMINA" im Linienverkehr zusammen mit dem Schwesterschiff MS "PETER RICKMERS" zwischen dem europäischen Kontinent und Westafrika. Dabei werden u.a. Antwerpen, Dakar, Abidjan und Douala in Kamerun angelaufen. Der technische Betrieb des Schiffes verlief zur Zufriedenheit des Reeders und des Charterers. Technisch bedingte Ausfallzeiten lagen unter einem Tag.

Im Jahr 1996 wurde ein gutes Ergebnis erzielt. Der Cash-flow aus dem Betrieb des Schiffes lag trotz geringerer Chartereinnahmen um TDM 288 über dem prospektierten Wert. Hierzu trugen insbesondere erhebliche Einsparungen bei den Schiffsbetriebskosten bei. Die erwirtschaftete Liquidität ermöglichte neben der Plantilgung von TUS \$ 1.083 eine Sonder tilgung von TUS \$ 117. Damit beträgt der kumulierte Tilgungsvorsprung TUS \$ 1.092 bzw. etwas mehr als ein Jahr. Für einen Teilbetrag des Hypothekendarlehens in Höhe von TUS \$ 4.250 wurde ein günstiger Zinssatz von 6,95 % bis zum Dezember des Jahres 2000 gesichert. Für den Restbetrag werden jeweils kurzfristige Zinsvereinbarungen getroffen. Die prospektierte Auszahlung für das Jahr 1996 in Höhe von 5 % auf das Kommanditkapital wurde bereits im November 1996 vorzeitig geleistet.

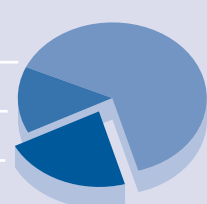
Im Jahr 1997 wird das Ergebnis voraussichtlich im prospektierten Rahmen liegen. Die Nettoerlöse werden aufgrund geringerer Poolerlöse, der planmäßigen Dockung sowie einer Ausfallzeit von 8 Tagen als Folge eines Kranunfalls geringer sein als prospektiert. Dies dürfte jedoch durch ebenfalls geringere Schiffsbetriebskosten und Zinsaufwendungen ausgeglichen werden. Es ist vorgesehen, das Hypothekendarlehen wiederum leicht überplanmäßig zu tilgen und die Auszahlung auf das Kommanditkapital für das Geschäftsjahr 1997 in Höhe von 5 % prospektgemäß im ersten Quartal 1998 vorzunehmen.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	43.000	45.355 ¹⁾
Fondskapital (220 Investoren)	TDM	18.700	19.700
Initiatorenkapital	TDM	2.500	2.500
Fremdkapital	TDM	21.800	23.155 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	13.000	13.000

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienststellung		1.107	1.119
Nettoumsatzerlöse	TDM	19.235	18.503
Cash-flow ²⁾	TDM	7.422	8.722
Auszahlungen	TDM	2.020	3.180
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	569	779
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	10.292	9.200

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ³⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1993 und 1994		- 118,32 %	- 116,90 %
Verrechenbare Verluste bis 1996 kumuliert		- 5,18 %	0,00 %
Zu versteuernde Gewinne bis 1996 kumuliert		0,00 %	0,85 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000	
Steuervorteile ⁴⁾	DM	67.010	
Auszahlungen	DM	15.000	
Kapitalbindung	DM	22.990	



¹⁾ Die Mehrbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital und dem höher valutierenden US-Dollar.

²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

³⁾ Gemäß Jahresabschluß.

⁴⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "JUDITH SCHULTE"

Vertragsreeder: Bernhard Schulte



32



MS "JUDITH SCHULTE" bei der Erstbeladung im Hamburger Hafen.

TECHNISCHE DATEN

Schiffstyp: Vollcontainerschiff

Bauwerft: Stettiner Werft

Indienststellung: 20. August 1993

Länge/Breite/Tiefgang: 149,5/22,3/8,2 m

Tragfähigkeit: 12.400 TDW

Containerkapazität: 1.012 TEU

Geschwindigkeit: 18 kn

MS "JUDITH SCHULTE" wird weiterhin in dem von der Peter Döhle Schifffahrts-KG gemanagten Pool gemeinsam mit acht typgleichen Schiffen eingesetzt. Hierdurch wird eine Verstärkung der Einnahmesituation der Gesellschaft erreicht. Innerhalb des Pools war das Schiff bis Mitte Oktober 1996 für die französische Linienreederei F.A.S. im Einsatz. Anschließend wurde das Schiff an die Maersk-Line verchartert.

Im Juli 1996 absolvierte das Schiff seine erste planmäßige Zwischendocking. Neben routinemäßig vorgesehenen Arbeiten wurden Stauereischäden sowie durch eine Grundberührung entstandene Unterwasserschäden des Schiffes repariert. Hierdurch ergab sich

eine Ausfallzeit von rd. 14 Tagen. Im September 1996 entstanden Stauereischäden an den Kranseilen, die zu weiteren 2,5 Off-hire-Tagen führten.

Geringere Chartererlöse, ein gegenüber dem Prospektkurs von DM 1,60 niedrigerer Dollarkurs sowie die Ausfallzeit während der Dockung hatten zur Folge, daß die Einnahmen der Gesellschaft deutlich geringer waren als prospektiert. Während die Schiffsbetriebskosten im prospektierten Rahmen lagen, wurden bei den Zinsaufwendungen erneut erhebliche Einsparungen realisiert. Der prospektierte Cash-flow konnte dennoch nicht erreicht werden. Die Abrechnung der verschiedenen Schäden mit dem Charterer bzw. den Versicherern gestaltet sich schwierig, so daß zunächst vorsorglich ein Teil der Reparaturkosten zu Lasten der Beteiligungsgesellschaft verbucht wurde.

Die erwirtschaftete Liquidität ermöglichte die planmäßige Tilgung auf das Schiffshypothekendarlehen in Höhe von TUS \$ 1.040. Für das Darlehen, das zum Jahresende noch mit TUS \$ 9.360 valutierte, besteht eine Festzinsvereinbarung zu 5,74 % bis zum Mai 1997 und anschließend zu 7,365 % bis zum Mai 2003. Aufgrund der unbefriedigenden Ergebnissituation wurde die für das 1. Quartal 1997 vorgesehene Auszahlung auf das Kommanditkapital verschoben. Sie soll bei entsprechender Liquiditätslage im 4. Quartal 1997 nachgeholt werden.

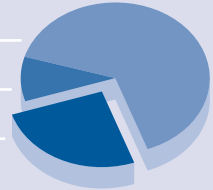
Für das Jahr 1997 sollte aus heutiger Sicht ein gegenüber dem Vorjahr verbessertes Ergebnis erreichbar sein. Hierzu tragen der gestiegene US-Dollarkurs und niedrigere Schiffsbetriebskosten bei. Da sich die Charraten gegenüber dem Vorjahr jedoch weiter ermäßigt haben, muß damit gerechnet werden, daß der prospektierte Cash-flow erneut nicht erreicht werden kann.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	41.250	42.502 ¹⁾
Fondskapital (217 Investoren)	TDM	16.900	17.900
Initiatorenkapital	TDM	2.100	2.100
Fremdkapital	TDM	22.250	22.502 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	12.480	12.480

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienststellung		1.200	1.208
Nettoumsatzerlöse	TDM	20.031	18.108
Cash-flow ²⁾	TDM	7.723	7.327
Auszahlungen	TDM	1.800	1.900
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	271	1.796
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	9.360	9.360

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ³⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1993 und 1994		- 122,53 %	- 117,91 %
Verrechenbare Verluste bis 1996 kumuliert		- 5,22 %	- 8,58 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000	
Steuervorteile ⁴⁾	DM	68.116	
Auszahlungen	DM	10.000	
Kapitalbindung	DM	26.884	



¹⁾ Die Mehrbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital und dem höher valutierenden US-Dollar.

²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

³⁾ Gemäß Jahresabschluß.

⁴⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "HYUNDAI LONGVIEW"

Vertragsreeder: Friedrich A. Detjen



34



MS "HYUNDAI LONGVIEW" auf See.

TECHNISCHE DATEN	
Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Halla Werft
Indienststellung:	13. April 1994
Länge/Breite/Tiefgang:	187,6/28,4/11,1 m
Tragfähigkeit:	33.500 TDW
Containerkapazität:	2.021 TEU
Geschwindigkeit:	19,6 kn

Am 30. November 1996 endete die seit Indienststellung des Schiffes bestehende Charter mit Hyundai Merchant Marine. In direktem Anschluß daran wurde das Schiff für 18 Monate von der israelischen Linien-

reederei ZIM Israel Navigation Ltd. zu einer nahezu unveränderten Nettorate eingechartert. Unter dem Namen "ZIM KOPER" wird es im Liniendienst zwischen Fernost und dem Mittelmeer eingesetzt. Der technische Zustand des Schiffes ist sehr gut. Im Jahr 1996 fiel lediglich eine Ausfallzeit von 8 Stunden an.

Das wirtschaftliche Ergebnis des Jahres 1996 war erfreulich. Der prospektierte Cash-flow aus dem Betrieb des Schiffes konnte vor allem aufgrund von Einsparungen bei den Schiffsbetriebskosten und den Zinsaufwendungen um TDM 738 übertroffen werden. Die zur Verfügung stehende hohe Liquidität wurde für eine Sondertilgung in Höhe von TUS \$ 500 verwendet. Der Tilgungsvorsprung beträgt rd. 9 Monate.

Im Jahr 1994 war das Schiffshypothekendarlehen zur Hälfte in US \$ und zur Hälfte in DM aufgenommen worden. Aufgrund des stark gestiegenen US-Dollarkurses erfolgte im Februar 1997 bei Kursen von rund DM 1,66 und DM 1,69 die Umstellung des Hypothekendarlehens für einen Teilbetrag von insgesamt DM 12 Mio. bzw. US \$ 7,17 Mio. Während der vergangenen 3 Jahre ergab die DM-Finanzierung insgesamt eine Ergebnisverbesserung von TDM 510.

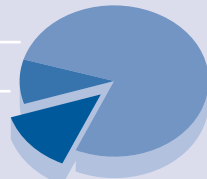
Die Einnahmen der Gesellschaft sind durch den bis Mitte 1998 geschlossenen Chartervertrag für das laufende Jahr gesichert. Zwar konnten die prospektierten Ratensteigerungen nicht erzielt werden, dies dürfte jedoch durch Einsparungen bei den Schiffsbetriebskosten und bei den Zinsaufwendungen in etwa ausgeglichen werden. Insgesamt wird so das prospektierte Ergebnis für 1997 voraussichtlich erreicht.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	72.500	72.685 ¹⁾
Fondskapital (266 Investoren)	TDM	25.300	26.300
Initiatorenkapital	TDM	6.200	6.200
Fremdkapital	TDM	41.000	40.185 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	22.500	22.500

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienststellung		973	990
Nettoumsatzerlöse	TDM	25.853	24.088
Cash-flow ²⁾	TDM	10.224	11.346
Auszahlungen	TDM	1.290	2.680
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	664	2.368
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	17.812	5.125
	TDM	0	18.671

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ³⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1994		- 150,24 %	- 142,70 %
Verrechenbare Verluste bis 1996 kumuliert		- 1,88 %	- 1,46 %
Zu versteuernde Gewinne bis 1996 kumuliert		0,00 %	4,93 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000	
Steuervorteile ⁴⁾	DM	80.903	
Auszahlungen	DM	10.000	
Kapitalbindung	DM	14.097	



¹⁾ Die Mehr- bzw. Minderbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital bzw. dem niedriger valutierenden US-Dollar.

²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

³⁾ Gemäß Jahresabschluß.

⁴⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "NORDPARTNER"

Vertragsreeder:
Reederei "NORD" Klaus E. Oldendorff



MS "NORDPARTNER" auf dem Weg nach Nordamerika.

TECHNISCHE DATEN	
Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Stettiner Werft
Indienststellung:	20. Mai 1994
Länge/Breite/Tiefgang:	166,1/25,3/10,1 m
Tragfähigkeit:	20.275 TDW
Containerkapazität:	1.354 TEU
Geschwindigkeit:	19,5 kn

Das Jahr 1996 nahm einen unerwarteten und ereignisreichen Verlauf. Während zur Jahresmitte noch damit gerechnet werden konnte, daß die seit Indienststellung bestehende Charter bei der norwegischen Ivarans Rederi im Herbst zu einer erhöhten Rate verlängert werden würde, schwächte sich der Markt im zweiten Halbjahr ab. Am 16. Oktober 1996 wurde das Schiff von Ivarans zurückgeliefert. Vom 22. Oktober bis zum 17. Dezember folgte eine Beschäftigung bei der amerikanischen Linienreederei Sealand zu einer Rate von durchschnittlich US \$ 13.500 pro Tag.

Im Laufe des Jahres 1996 hatte sich herausgestellt, daß im Gestell der Hauptmaschine Risse aufgetreten waren. Hierfür war eine umfangreiche Reparatur erforderlich, die nach Rücklieferung aus der Sealand-

Charter in New York durchgeführt wurde. Mit den Reparaturkosten wird die Beteiligungsgesellschaft nicht belastet. Für insgesamt 14 Tage der Reparaturzeit tritt die Loss-of-hire- (Betriebsunterbrechungs-) Versicherung ein.

Seit dem 26. Januar 1997 ist das Schiff wieder in Fahrt und wird bis Oktober 1997 zu US \$ 13.800 pro Tag bei der DSR-Senator-Linie im Fahrtgebiet Nordamerika Ostküste – Südamerika Ostküste eingesetzt.

Das Ergebnis des Jahres 1996 konnte trotz der im 2. Halbjahr ungünstigen Beschäftigungssituation den Prospektansatz leicht übertreffen. Den geringeren Nettoerlösen standen deutliche Einsparungen bei den Schiffsbetriebskosten und Zinsaufwendungen sowie verschiedene sonstige Erträge gegenüber, so daß der Cash-flow aus dem Betrieb des Schiffes um TDM 75 über dem prospektierten Wert lag. Im 4. Quartal wurde aufgrund der bevorstehenden Reparaturzeiten ein Teil der hohen Sondertilgungen der Vorjahre wieder zurückgenommen und die Liquiditätsreserve entsprechend aufgestockt. Die kumulierten Sondertilgungen zum 31. Dezember 1996 beliefen sich auf TUS \$ 450. Für einen Teilbetrag des Hypothekendarlehens in Höhe von TUS \$ 4.550 wurde eine Festzinsvereinbarung zu 6,875 % bis Ende 1998 getroffen. Für den Restbetrag werden jeweils kurzfristige Zinsbindungen vereinbart.

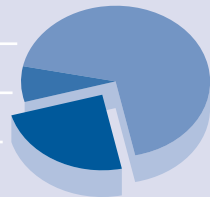
Das Ergebnis des Jahres 1997 wird aus heutiger Sicht in etwa im prospektierten Rahmen liegen. Geringere Nettoerlöse und niedrigere Schiffsbetriebskosten sollten sich überwiegend ausgleichen. Entscheidend hierfür ist jedoch die Beschäftigungssituation nach Auslaufen der DSR-Senator-Charter im 4. Quartal 1997.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	58.000	58.485 ¹⁾
Fondskapital (240 Investoren)	TDM	23.500	25.000
Initiatorenkapital	TDM	2.700	2.700
Fremdkapital	TDM	31.800	30.785 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	17.760	17.760

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienststellung		939	927
Nettoumsatzerlöse	TDM	19.575	17.728
Cash-flow ²⁾	TDM	7.728	7.825
Auszahlungen	TDM	948	2.016
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	787	2.198
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	14.060	13.610

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ³⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1994		- 130,61 %	- 125,49 %
Verrechenbare Verluste bis 1996 kumuliert		- 4,89 %	- 0,89 %
Zu versteuernde Gewinne bis 1996 kumuliert		0,00 %	1,01 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000	
Steuervorteile ⁴⁾	DM	71.871	
Auszahlungen	DM	8.000	
Kapitalbindung	DM	25.129	



¹⁾ Die Mehr- bzw. Minderbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital bzw. dem niedriger valutierenden US-Dollar.

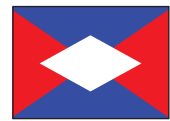
²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

³⁾ Gemäß Jahresabschluß.

⁴⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "DORIAN"

Vertragsreeder: Komrowski



38



MS "DORIAN" vor der Skyline von New York.

TECHNISCHE DATEN	
Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Stettiner Werft
Indienststellung:	18. August 1994
Länge/Breite/Tiefgang:	178,3/25,3/9,9 m
Tragfähigkeit:	22,450 TDW
Containerkapazität:	1.524 TEU
Geschwindigkeit:	19,5 kn

MS "DORIAN" fuhr im Jahr 1996 unter dem Charnamen "MAERSK CHARLESTON" und später "SEA BOLD" für die bekannte amerikanische Linienreederei Sealand in einem Gemeinschaftsdienst mit der Maersk-Line. Die Rate für den bis September 1997 laufenden Chartervertrag beträgt US \$ 15.650 pro Tag. Der Einsatz des Schiffes erfolgte zunächst in dem Fahrtgebiet Mittelmeer/USA und nach der Umbenennung zwischen Brasilien und dem nordeuropäischen Kontinent. Der technische Betrieb des Schiffes verlief wie im Vorjahr ohne Ausfalltage zur Zufriedenheit des Reeders und des Charterers.

Im Jahr 1996 wurde insgesamt ein leicht über dem Prospektwert liegendes Ergebnis erzielt. Die gute Charrate und die hohe Zahl von Einsatztagen konnten auf der Erlösseite den gegenüber Prospekt niedrigeren Dollarkurs mehr als kompensieren. Darüber hinaus entstanden Einsparungen bei den Zinsaufwendungen. Hingegen ist es der Reederei Komrowski erneut nicht gelungen, die Schiffsbetriebskosten zu senken. Die aus dem Vorjahr bestehende Liquiditätsreserve wurde genutzt, um eine Sonder tilgung in Höhe von TUS \$ 500 zu leisten. Für einen Teilbetrag des Schiffshypothekendarlehens in Höhe von rd. US \$ 8 Mio. besteht eine langfristige Zinsvereinbarung bis zum Jahr 2001 zu 7,105 %. Für den Restbetrag werden jeweils kurzfristige Zinsvereinbarungen getroffen.

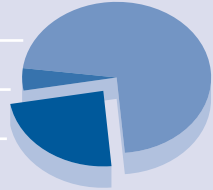
Der Chartervertrag mit Sealand läuft zwischen September und November 1997 aus. Die Charterraten haben sich gegenüber dem hohen Vorjahresniveau zwischenzeitlich wieder ermäßigt, so daß für die Anschlußbeschäftigung mit einer niedrigeren Charrate gerechnet werden muß. Zur Jahresmitte steht die erste planmäßige Dockung des Schiffes an. Aufgrund des gestiegenen Dollarkurses sollte es insgesamt möglich sein, das prospektierte Ergebnis zu erreichen. Hierfür wird auch von Bedeutung sein, inwieweit es der Reederei Komrowski gelingt, die in der Vergangenheit vergleichsweise hohen Schiffsbetriebskosten zu reduzieren. Hierzu sind insbesondere Kostensenkungsmaßnahmen im Personalbereich eingeleitet worden. Im April 1997 wurden 40 zusätzliche Kühlcontaineranschlüsse installiert. Die Investition von TDM 125, die auf Wunsch des Charterers erfolgte, verbessert die Wettbewerbsposition des Schiffes.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	57.500	57.723 ¹⁾
Fondskapital (245 Investoren)	TDM	21.500	23.000
Initiatorenkapital	TDM	3.850	3.850
Fremdkapital	TDM	32.150	30.873 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	19.000	19.000

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienststellung		848	866
Nettoumsatzerlöse	TDM	18.142	17.635
Cash-flow ²⁾	TDM	6.853	6.428
Auszahlungen	TDM	1.105	1.180
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	675	1.172
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	15.840	15.340

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ³⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1994 und 1995		- 132,47 %	- 129,88 %
Verrechenbare Verluste bis 1996 kumuliert		- 5,49 %	- 2,84 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS		
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000
Steuervorteile ⁴⁾	DM	75.213
Auszahlungen	DM	5.000
Kapitalbindung	DM	24.787



¹⁾ Die Mehr- bzw. Minderbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital bzw. dem niedriger valutierenden US-Dollar.

²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

³⁾ Gemäß Jahresabschluß.

⁴⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "CHRISTIAN RUSS"

Vertragsreeder: ERNST RUSS

– Private Placement –



MS "CHRISTIAN RUSS" kurz vor der Elbmündung.

TECHNISCHE DATEN	
Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Fosen Werft
Indienststellung:	7. Dezember 1994
Länge/Breite/Tiefgang:	134,1/19,6/7,9 m
Tragfähigkeit:	9.400 TDW
Containerkapazität:	585 TEU
Geschwindigkeit:	16 kn

Im Januar 1996 endete die seit Indienststellung des Schiffes bestehende Charter bei der bulgarischen Linienreederei Navibulgar. Knapp vier Tage später trat das Schiff unter dem neuen Namen "NEDLLOYD CRETE" eine zunächst 12 bis 14monatige Zeitcharter bei der holländischen Reederei Nedlloyd an. Die Rate lag mit US \$ 9.150 pro Tag um rund US \$ 500 pro Tag netto über dem prospektierten Wert. Der Einsatz des Schiffes erfolgte im Containerfeederdienst im östlichen Mittelmeer. Nachdem im Jahre 1995 aufgrund der Havarie und verschiedener Garantiepunkte umfang-

reichere Reparaturen erfolgt waren, verlief der technische Betrieb des Schiffes im Jahr 1996 einwandfrei. Reparaturbedingte Off-hire-Zeiten fielen nicht an.

Aufgrund der verbesserten Charrate war es 1996 möglich, ein gutes wirtschaftliches Ergebnis zu erzielen. Der prospektierte Cash-flow wurde um TDM 311 übertroffen, so daß das Minderergebnis aus dem Vorjahr wieder ausgeglichen werden konnte. Das Schiffshypothekendarlehen wurde planmäßig mit TUS \$ 875 getilgt und valutierte zum Jahresende noch mit TUS \$ 8.750. Es wurden jeweils kurzfristige Zinsvereinbarungen getroffen. Im März 1997 erfolgte die prospektierte Auszahlung auf das Kommanditkapital in Höhe von 4 % für das Geschäftsjahr 1996.

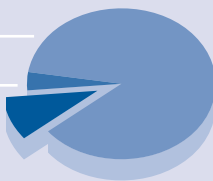
Im Februar 1997 wurde die Zeitcharter bei Nedlloyd um 6 Monate verlängert. Mit einer Rate von US \$ 8.250 pro Tag konnte die außerordentlich hohe Rate des Vorjahres jedoch nicht wieder erreicht werden. Sofern im August eine unveränderte Anschlußbeschäftigung vereinbart werden kann, werden der gestiegene US-Dollarkurs sowie Einsparungen bei den Zinsaufwendungen aus heutiger Sicht dazu führen, daß der prospektierte Cash-flow leicht übertroffen wird.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	30.200	30.905 ¹⁾
Fondskapital (19 Investoren)	TDM	9.000	9.500
Initiatorenkapital	TDM	4.000	4.000
Fremdkapital	TDM	17.200	17.405 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	10.500	10.500

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienststellung		738	730 ²⁾
Nettoumsatzerlöse	TDM	8.492	8.471
Cash-flow ³⁾	TDM	3.267	3.195
Auszahlungen	TDM	400	420
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	341	377
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	8.750	8.750

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ⁴⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1994		- 154,15 %	- 157,50 %
Verrechenbare Verluste bis 1996 kumuliert		- 8,90 %	- 7,25 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS		
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000
Steuervorteile ⁵⁾	DM	90.987
Auszahlungen	DM	4.000
Kapitalbindung	DM	10.013



¹⁾ Die Mehrbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital und dem höher valutierenden US-Dollar.

²⁾ Einschließlich der havariebedingten Ausfallzeit von 51 Tagen, die durch die Loss-of-hire Versicherung abgedeckt wurde.

³⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

⁴⁾ Gemäß Jahresabschluß.

⁵⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "RICKMER RICKMERS"

Vertragsreeder: Rickmers Reederei



42



Gästefahrt des MS "RICKMER RICKMERS" am 10. Juni 1995.

TECHNISCHE DATEN

Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Stettiner Werft
Indienststellung:	6. Juni 1995
Länge/Breite/Tiefgang:	184,7/25,3/9,9 m
Tragfähigkeit:	22.900 TDW
Containerkapazität:	1.728 TEU
Geschwindigkeit:	19,6 kn

Das MS "RICKMER RICKMERS" wurde wie im Vorjahr unter dem Charternamen "CSAV ROSARIO" durch die chilenische Linienreederei CSAV Compania Sud Americana de Vapores S.A. eingesetzt. Auf ca. 12 wöchigen Rundreisen wurden zwischen Südamerika

und Fernost u.a. Rio de Janeiro, Durban, Singapur, Hongkong und Yokohama angelaufen. Mit einer Ausfallzeit von nur einem Tag verlief der technische Betrieb des Schiffes zur Zufriedenheit des Reeders und des Charterers.

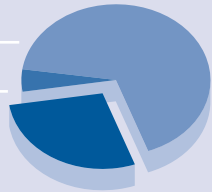
Im Jahr 1996 wurde ein gutes wirtschaftliches Ergebnis erzielt. Der aus dem Betrieb des Schiffes erwirtschaftete Cash-flow übertraf den prospektierten Wert um TDM 485. Neben etwas höheren Nettoerlösen aufgrund der überplanmäßigen Zahl der Einsatztage trugen hierzu vor allem niedrigere Schiffsbetriebskosten und Zinsaufwendungen bei. Auf das Schiffshypothekendarlehen wurde eine Tilgung in Höhe von TUS \$ 1.250 geleistet. Die kumulierten Sondertilgungen per Ende 1996 beliefen sich auf TUS \$ 1.040, was einer Voraustilgung von acht Monaten entspricht. Die prospektierte Auszahlung in Höhe von 5 % auf das Kommanditkapital für das Jahr 1996 wurde vorzeitig bereits im Oktober 1996 geleistet.

Der im Juni 1997 auslaufende 2-jährige Chartervertrag mit CSAV wurde zu einer reduzierten Rate für zunächst 5 Monate verlängert. Der gestiegene Dollarkurs und voraussichtlich erneute Unterschreitungen bei den Schiffsbetriebskosten dürften aus heutiger Sicht dennoch dazu führen, daß das prospektierte Ergebnis im Jahr 1997 erreicht wird. Die Auszahlung in Höhe von 5 % auf das Kommanditkapital für das Geschäftsjahr 1997 soll bei entsprechendem wirtschaftlichen Verlauf planmäßig im 1. Quartal 1998 geleistet werden.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	57.500	59.506 ¹⁾
Fondskapital (239 Investoren)	TDM	23.300	24.800
Initiatorenkapital	TDM	3.500	3.500
Fremdkapital	TDM	30.700	31.206 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	18.960	18.960

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienststellung		565	569
Nettoumsatzerlöse	TDM	12.054	12.090
Cash-flow ²⁾	TDM	4.972	5.819
Auszahlungen	TDM	0	1.315
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	1.207	1.412
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	16.590	15.550

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ³⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1994 und 1995		- 124,78 %	- 121,00 %
Verrechenbare Verluste 1996		- 0,76 %	- 0,51 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000	
Steuervorteile ⁴⁾	DM	70.537	
Auszahlungen	DM	5.000	
Kapitalbindung	DM	29.463	

¹⁾ Die Mehrbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital und dem höher valutierenden US-Dollar.

²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

³⁾ Gemäß Jahresabschluß.

⁴⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "ELISABETH RICKMERS"

Vertragsreeder: Rickmers Reederei



44



MS "ELISABETH RICKMERS" auf der Jungfernfahrt nach Südamerika.

TECHNISCHE DATEN	
Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Stettiner Werft
Indienststellung:	11. März 1995
Länge/Breite/Tiefgang:	184,7/25,3/9,9 m
Tragfähigkeit:	22.900 TDW
Containerkapazität:	1.728 TEU
Geschwindigkeit:	19,6 kn

Wie im Vorjahr war das Schiff unter dem Namen "CSAV SANTOS" für den chilenischen Charterer CSAV Compania Sud Americana de Vapores S.A. zwischen Südamerika und Fernost im Einsatz. Der technische Betrieb des Schiffes verlief bis auf eine Ausfallzeit von 4 Tagen, die durch eine erforderliche Kesselmodifikation verursacht wurde, ohne besondere Vorkommnisse.

Ende März 1997 wurde das Schiff nach Ablauf der 2jährigen CSAV-Charter in Brasilien vertragsgemäß zurückgeliefert. Nach einer Positionierungsreise begann am 11. April 1997 in Genua eine neue Beschäftigung zu einer reduzierten Rate von US \$ 15.000,- brutto pro Tag bei Ybarra-Lines. Diese setzt das Schiff zwischen dem Mittelmeer und der südamerikanischen Ostküste für zunächst 6 Monate ein.

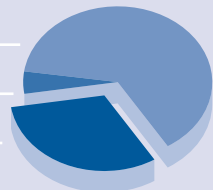
Im Jahr 1996 konnte ein gutes wirtschaftliches Ergebnis erzielt werden. Aufgrund von niedrigeren Zinsaufwendungen und Unterschreitungen bei den Schiffsbetriebskosten konnte der Cash-flow aus dem Betrieb des Schiffes den prospektierten Wert um TDM 450 übertreffen. Auf das Schiffshypothekendarlehen wurde neben der Plantilgung von TUS \$ 1.580 eine Sondertilgung von TUS \$ 350 geleistet. Der Tilgungsvorsprung beträgt zusammen mit der Sondertilgung des Vorjahres mehr als ein Jahr. Für einen Teilbetrag des Darlehens von gegenwärtig TUS \$ 8.025 besteht bis zum Dezember des Jahres 2000 eine Festzinsvereinbarung zu einem günstigen Zinssatz von 6,825 %. Die prospektierte Auszahlung in Höhe von 5 % auf das Kommanditkapital für das Jahr 1996 wurde bereits vorzeitig im Oktober 1996 geleistet.

Aufgrund der verschlechterten Einnahmesituation der Gesellschaft ab April 1997 muß damit gerechnet werden, daß trotz des gestiegenen Dollarkurses und erneut niedrigerer Zinsaufwendungen das prospektierte Ergebnis im Jahr 1997 nicht erreicht wird. Entscheidend für das Jahresergebnis werden insbesondere auch die Konditionen der Anschlußbeschäftigung nach Auslaufen des derzeitigen Chartervertrages im Oktober 1997 sein.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	57.500	59.571 ¹⁾
Fondskapital (277 Investoren)	TDM	23.300	24.800
Initiatorenkapital	TDM	3.500	3.500
Fremdkapital	TDM	30.700	31.271 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	18.960	18.960

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienststellung		653	646
Nettoumsatzerlöse	TDM	14.021	13.393
Cash-flow ²⁾	TDM	5.995	6.245
Auszahlungen	TDM	0	1.315
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	1.630	692
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	16.590	14.570

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ³⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1994 und 1995		- 120,21 %	- 118,03 %
Verrechenbare Verluste 1996		- 0,71 %	0,00 %
Zu versteuernde Gewinne 1996		0,00 %	2,69 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000	
Steuervorteile ⁴⁾	DM	67.042	
Auszahlungen	DM	5.000	
Kapitalbindung	DM	32.958	

¹⁾ Die Mehrbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital und dem höher valutierenden US-Dollar.

²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

³⁾ Gemäß Jahresabschluß.

⁴⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "LISSY SCHULTE"

Vertragsreeder: Bernhard Schulte



MS "LISSY SCHULTE" unter dem Charternamen "CSAV RUBENS".

TECHNISCHE DATEN	
Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Stettiner Werft
Indienststellung:	30. Juni 1995
Länge/Breite/Tiefgang:	184,7/25,3/9,9 m
Tragfähigkeit:	22.900 TDW
Containerkapazität:	1.728 TEU
Geschwindigkeit:	19,6 kn

Im Jahr 1996 war das Schiff unter dem Namen "CSAV RUBENS" im Rahmen des zweijährigen Chartervertrages mit der chilenischen Linienreederei CSAV Compañia Sudamericana de Vapores S.A. zunächst zwischen der Westküste Südamerikas und der Ostküste Nordamerikas im Einsatz. Im 2. Quartal wechselte das Schiff in einen Liniendienst von der Westküste Südamerikas nach Fernost. Auf ca. 60tägigen Rundreisen werden u.a. Guayaquil, Callao, Valparaiso, Yokohama, Busan, Keelung und Hongkong angelaufen. Abgesehen von einer Reparatur der Treibstoffpumpe, die zu einer Off-hire-Zeit von gut einem Tag führte, verlief der technische Betrieb des Schiffes einwandfrei.

Im Jahr 1996 konnte die Gesellschaft ein gutes wirtschaftliches Ergebnis erzielen. Der Cash-flow aus dem Betrieb des Schiffes übertraf den prospektierten Wert um TDM 902. Hierzu trugen insbesondere Einsparungen bei den Schiffsbetriebskosten und bei den Zinsaufwendungen sowie verschiedene sonstige Erträge bei.

Auf das Schiffshypothekendarlehen wurde eine planmäßige Tilgung in Höhe von TUS \$ 1.580 geleistet. Aufgrund der Sondertilgung aus dem Vorjahr besteht weiterhin ein Tilgungsvorsprung von einem halben Jahr. Für einen Teilbetrag des Darlehens von US \$ 7,1 Mio. wurde ein Zinssatz von 7,2 % bis zum Juni 2003 gesichert. Für den verbleibenden Darlehensbetrag werden kurzfristige Zinsvereinbarungen getroffen. Im November 1996 erfolgte eine vorzeitige Auszahlung in Höhe von 4 % auf das Kommanditkapital.

Der 2jährige Chartervertrag mit CSAV wurde ab Juli 1997 zunächst bis Januar 1998 zu einer reduzierten Rate verlängert. Aufgrund des gestiegenen Dollarkurses, planmäßiger Entwicklung der Schiffsbetriebskosten sowie bestehender Reserven im Zinsbereich dürfte aus heutiger Sicht das prospektierte Ergebnis des Jahres 1997 dennoch erreicht werden. Die Auszahlung in Höhe von 4 % auf das Kommanditkapital für das Geschäftsjahr 1997 soll planmäßig im ersten Quartal 1998 erfolgen.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	57.500	55.323 ¹⁾
Fondskapital (256 Investoren)	TDM	23.300	24.200
Initiatorenkapital	TDM	3.500	3.500
Fremdkapital	TDM	30.700	27.623 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	18.960	18.960

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienstellung		543	540
Nettoumsatzerlöse	TDM	10.806	11.121
Cash-flow ²⁾	TDM	3.907	4.679
Auszahlungen	TDM	0	1.028
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	1.925	2.101
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	17.380	16.590

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ³⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1995		- 118,95 %	- 126,74 %
Verrechenbare Verluste 1996		- 0,92 %	- 2,53 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000	
Steuervorteile ⁴⁾	DM	78.255	
Auszahlungen	DM	4.000	
Kapitalbindung	DM	22.745	

¹⁾ Die Mehr- bzw. Minderbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital bzw. dem niedriger valutierenden US-Dollar.

²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

³⁾ Gemäß Jahresabschluß.

⁴⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "CAMILLA RICKMERS"

Vertragsreeder: Rickmers Reederei



48



Die Taufpatin, Frau Jolanta Kwasniewska, Ehefrau des polnischen Staatspräsidenten, geht an Bord des MS "CAMILLA RICKMERS".

TECHNISCHE DATEN

Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Stettiner Werft
Indienststellung:	28. Juni 1996
Länge/Breite/Tiefgang:	184,7/25,3/9,9 m
Tragfähigkeit:	22.900 TDW
Containerkapazität:	1.728 TEU
Geschwindigkeit:	19,6 kn

Das MS "CAMILLA RICKMERS" wurde am 28. Juni 1996 von der Stettiner Werft an die Beteiligungsgesellschaft übergeben und anschließend durch den chilenischen Charterer CCNI Compania Chilena de Navegacion Interoceanica S.A. übernommen. Unter dem Charternamen "CCNI ANAKENA" wird das Schiff im Liniendienst zwischen der Westküste Südamerikas

und der Ostküste Nordamerikas eingesetzt. Der technische Betrieb des Schiffes verlief ohne besondere Vorkommnisse und ohne Ausfallzeiten zur Zufriedenheit des Reeders und des Charterers.

Im Jahr 1996 konnte ein gutes wirtschaftliches Ergebnis erzielt werden. Der Cash-flow aus dem Betrieb des Schiffes der ersten 6 Monate übertraf den prospektierten Wert um TDM 279. Hierzu trugen neben dem gestiegenen Kurs des US-Dollar niedrige Zinsaufwendungen bei. Zusammen mit dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve zusätzlich eingeworbenen Kommanditkapital von DM 1,5 Mio. war es möglich, Sondertilgungen in Höhe von TUS \$ 1.210 auf das Schiffshypothekendarlehen zu leisten. Dies entspricht einer Voraustilgung von gut neun Monaten.

Das steuerliche Ergebnis der Gesellschaft lag mit einer Verlustquote von 35,37 % über dem Prospektwert. Die höhere Verlustquote resultiert aus dem Kursanstieg des US-Dollar und den damit verbundenen Kursdifferenzen aus der Neubewertung des Schiffshypothekendarlehens zum 31. Dezember 1996. Hierbei handelt es sich lediglich um Buchverluste, die die Liquiditätslage der Gesellschaft nicht berühren.

Die Einnahmen der Gesellschaft sind durch den bis Juni 1998 geschlossenen Chartervertrag gesichert. Insbesondere der im Vergleich zum Prospektansatz von DM 1,40 höhere Dollarkurs wird voraussichtlich dazu führen, daß das prospektierte Ergebnis des Jahres 1997 übertroffen wird. Zwar fallen auch Teile der Schiffsbetriebskosten sowie Zinsen und Tilgung des Darlehens in Dollar an, dennoch wird sich die Liquidität der Gesellschaft aus heutiger Sicht besser entwickeln als prospektiert. Es ist daher vorgesehen, weitere Sondertilgungen zu leisten.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	53.500	54.411 ¹⁾
Fondskapital (272 Investoren)	TDM	21.000	22.500
Initiatorenkapital	TDM	3.050	3.050
Fremdkapital	TDM	29.450	28.861 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	18.960	18.560

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienststellung		184	178
Nettoumsatzerlöse	TDM	3.539	3.841
Cash-flow ²⁾	TDM	1.149	1.428
Auszahlungen	TDM	0	0
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	1.639	1.230
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	18.960	17.750

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ³⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1995 und 1996		- 130,66 %	- 131,25 %
Verrechenbare Verluste 1996		0,00 %	- 4,12 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000	
Steuervorteile ⁴⁾	DM	81.040	
Auszahlungen	DM	0	
Kapitalbindung	DM	23.960	

¹⁾ Die Mehr- bzw. Minderbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital bzw. dem niedriger valutierenden US-Dollar.

²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

³⁾ Gemäß Jahresabschluß.

⁴⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "ETHA RICKMERS"

Vertragsreeder: Rickmers Reederei



MS "ETHA RICKMERS" unter dem Charternamen "CCNI ANTARTICO" auf der Elbe.

TECHNISCHE DATEN	
Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Stettiner Werft
Indienststellung:	13. März 1996
Länge/Breite/Tiefgang:	184,7/25,3/9,9 m
Tragfähigkeit:	22.900 TDW
Containerkapazität:	1.728 TEU
Geschwindigkeit:	19,6 kn

Das MS "ETHA RICKMERS" wurde am 13. März 1996 von der Stettiner Werft an die Beteiligungsgesellschaft abgeliefert und anschließend durch den chilenischen Charterer CCNI Compania Chilena de Navegacion Interoceanica S.A. übernommen. Unter dem Charternamen "CCNI ANTARTICO" erfolgte der Einsatz zunächst im Liniendienst zwischen Südamerika und Europa. Im Oktober 1996 wurde das Schiff an die in Montevideo, Uruguay, ansässige Reederei Montemar unterverchartert. Unter dem neuen Namen "PAN-AMERICAN" pendelt das Schiff zwischen Buenos Aires

und New York. Der technische Betrieb verlief einwandfrei zur Zufriedenheit des Reeders und des Charterers.

Im Jahr 1996 wurde aufgrund niedrigerer Zinsaufwendungen und des gestiegenen Dollarkurses der prospektierte Cash-flow aus dem Betrieb des Schiffes um TDM 201 übertroffen. Die Mindereinnahmen aus der verspäteten Ablieferung konnten somit mehr als ausgeglichen werden. Hierzu trug u.a. eine günstige langfristige Zinsvereinbarung bei. Für einen Teilbetrag des Schiffshypothekendarlehens in Höhe von ursprünglich US \$ 14 Mio. wurde ein Zinssatz von 6,9 % (Prospekt 8 %) bis zum 29. Dezember 2000 gesichert. Die aus dem zusätzlich eingeworbenen Kommanditkapital resultierende hohe Liquidität der Gesellschaft wurde genutzt, um Sondertilgungen auf das Schiffshypothekendarlehen vorzunehmen.

Die Einnahmen der Gesellschaft sind durch den bis März 1999 laufenden Chartervertrag mittelfristig gesichert. Der gestiegene Dollarkurs wird in Verbindung mit niedrigen Zinsaufwendungen aus heutiger Sicht dazu führen, daß im Jahr 1997 ein gutes Ergebnis erzielt wird. Die Schiffsbetriebskosten werden zwar aufgrund der bei Prospektlegung nicht vorhersehbaren Verpflichtung, in den ersten vier Betriebsjahren unter deutscher Flagge zu fahren, den Prospektansatz übersteigen. Insgesamt wird sich die Liquidität voraussichtlich dennoch besser als prospektiert entwickeln. Die Auszahlung in Höhe von 4 % auf das Kommanditkapital für das Geschäftsjahr 1997 soll planmäßig im ersten Quartal 1998 erfolgen.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	55.000	55.778 ¹⁾
Fondskapital (231 Investoren)	TDM	22.500	24.000
Initiatorenkapital	TDM	3.500	3.500
Fremdkapital	TDM	29.000	28.278 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	18.960	18.870

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienstellung		287	291
Nettoumsatzerlöse	TDM	7.157	6.736
Cash-flow ²⁾	TDM	2.570	2.695
Auszahlungen	TDM	0	0
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	1.688	- 257
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	18.170	15.960

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ³⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1995 und 1996		- 129,64 %	- 121,14 %
Verrechenbare Verluste 1996		- 1,34 %	- 4,58 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS		
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000
Steuervorteile ⁴⁾	DM	74.797
Auszahlungen	DM	0
Kapitalbindung	DM	30.203

¹⁾ Die Mehr- bzw. Minderbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital bzw. dem niedriger valutierenden US-Dollar.

²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

³⁾ Gemäß Jahresabschluß.

⁴⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "CHRISTA RICKMERS"

Vertragsreeder: Rickmers Reederei



Die Taufpatin, Frau Christa Rickmers, nach dem Stapellauf am 7. November 1995 auf der Stettiner Werft.

TECHNISCHE DATEN

Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Stettiner Werft
Indienststellung:	27. Dezember 1995
Länge/Breite/Tiefgang:	184,7/25,3/9,9 m
Tragfähigkeit:	22.900 TDW
Containerkapazität:	1.728 TEU
Geschwindigkeit:	19,6 kn

MS "CHRISTA RICKMERS" fuhr unter dem Charternamen "CCNI ARAUCO" für den chilenischen Charterer CCNI Compania Chilena de Navegacion Inter-oceanica S.A. zwischen New York und der Ostküste

Südamerikas. Der technische Betrieb des Schiffes verlief zur Zufriedenheit des Reeders und des Charterers.

Im Jahr 1996 konnte ein sehr gutes wirtschaftliches Ergebnis erzielt werden. Der gegenüber dem Prospektansatz von DM 1,37 gestiegene Dollarkurs, Unterschreitungen bei den Schiffsbetriebskosten sowie niedrigere Zinsaufwendungen führten dazu, daß der Cash-flow aus dem Betrieb des Schiffes den prospektierten Wert um TDM 1.317 übertreffen konnte. Zusammen mit der Liquiditätsreserve aus der Investitionsphase war es möglich, neben der Plantilgung von TUS \$ 790 eine Sondertilgung von TUS \$ 1.920 zu leisten. Der Tilgungsvorsprung beträgt damit mehr als ein Jahr. Für einen Teilbetrag des Hypothekendarlehens in Höhe von TUS \$ 6.550 besteht bis zum Januar des Jahres 2001 eine Zinsvereinbarung zu einem günstigen Zinssatz von 6,7 %. Für den Restbetrag werden jeweils kurzfristige Zinsvereinbarungen getroffen. Die prospektierte Auszahlung in Höhe von 4 % auf das Kommanditkapital für das Jahr 1996 wurde vorzeitig bereits im Oktober 1996 geleistet.

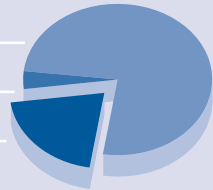
Die Einnahmen der Gesellschaft sind durch den bis in das Jahr 1999 laufenden Chartervertrag mittelfristig gesichert. Der gestiegene Dollarkurs wird in Verbindung mit niedrigen Schiffsbetriebskosten und Zinsaufwendungen aus heutiger Sicht dazu führen, daß im Jahr 1997 erneut ein sehr gutes Ergebnis erzielt wird. Es ist daher vorgesehen, wiederum Sondertilgungen auf das Schiffshypothekendarlehen vorzunehmen und die Auszahlung in Höhe von 4 % auf das Kommanditkapital für das Geschäftsjahr 1997 bereits vorzeitig im 4. Quartal zu leisten.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	55.000	55.135 ¹⁾
Fondskapital (208 Investoren)	TDM	22.000	23.500
Initiatorenkapital	TDM	3.500	3.500
Fremdkapital	TDM	29.500	28.135 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	18.960	18.500

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienststellung		364	354
Nettoumsatzerlöse	TDM	7.544	7.716
Cash-flow ²⁾	TDM	2.722	3.711
Auszahlungen	TDM	0	1.000
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	1.960	1.098
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	18.170	16.250

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ³⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1995		- 131,02 %	- 128,76 %
Verrechenbare Verluste 1996		- 1,39 %	- 2,86 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000	
Steuervorteile ⁴⁾	DM	79.502	
Auszahlungen	DM	4.000	
Kapitalbindung	DM	21.498	



¹⁾ Die Mehr- bzw. Minderbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital bzw. dem niedriger valutierenden US-Dollar.

²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

³⁾ Gemäß Jahresabschluß.

⁴⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "DEIKE RICKMERS"

Vertragsreeder: Rickmers Reederei



54



MS "DEIKE RICKMERS" kurz vor der Gästefahrt am Kieler Bollhörnkaai unter dem Charternamen "PANATLANTIC".

TECHNISCHE DATEN

Schiffstyp: Vollcontainerschiff

Bauwerft: Stettiner Werft

Indienststellung: 26. September 1996

Länge/Breite/Tiefgang: 184,7/25,3/9,9 m

Tragfähigkeit: 22.900 TDW

Containerkapazität: 1.728 TEU

Geschwindigkeit: 19,6 kn

Das MS "DEIKE RICKMERS" wurde am 26. September 1996 an die Beteiligungsgesellschaft übergeben und anschließend in eine zunächst zweijährige Zeitcharter bei der chilenischen Linienreederei CCNI angeliefert. Im Februar 1997 trat in diesen Chartervertrag die japanische Großreederei Mitsui OSK Lines ein. Zu einer unveränderten Nettorate ist das Schiff nunmehr bis Februar 1999 und somit 4 – 5 Monate länger als unter der ursprünglichen CCNI-Charter beschäftigt. Der Einsatz des Schiffes erfolgt unter dem Charternamen "SCORPIO CHALLENGER" zwischen der Ost-

küste Südamerikas und Fernost. Der technische Betrieb des Schiffes verlief zur Zufriedenheit des Reeders und des Charterers.

Die gegenüber der Planung um rund 3 Monate verspätete Ablieferung hatte insgesamt keine Auswirkung auf die finanzielle Situation der Gesellschaft. Aufgrund der Pönale der Werft wurde der prospektierte Cash-flow aus dem Betrieb des Schiffes geringfügig übertroffen. Zusammen mit dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve zusätzlich eingeworbenen Kommanditkapital war es möglich, eine Sondertilgung auf das Schiffshypothekendarlehen in Höhe von TUS \$ 1.460 zu leisten. Dies entspricht einer Voraustilgung von knapp einem Jahr.

Das steuerliche Ergebnis der Gesellschaft 1996 erreichte mit einer Verlustquote von 24,17 % in etwa den prospektierten Wert. Zwar konnte aufgrund der Ablieferung des Schiffes im 2. Halbjahr nur eine halbe lineare Jahresabschreibung in Anspruch genommen werden, dies wurde jedoch durch den Kursanstieg des US-Dollar und die damit verbundenen Buchverluste aus der Neubewertung des Schiffshypothekendarlehens kompensiert.

Die Einnahmen der Gesellschaft sind durch den bis Februar 1999 geschlossenen Chartervertrag gesichert. Insbesondere der im Vergleich zum Prospektansatz von DM 1,38 höhere Dollarkurs wird voraussichtlich dazu führen, daß das kalkulierte Ergebnis des Jahres 1997 übertroffen wird. Zwar fallen auch Teile der Schiffsbetriebskosten sowie Zinsen und Tilgung des Darlehens in Dollar an, dennoch wird sich die Liquidität der Gesellschaft aus heutiger Sicht besser entwickeln als prospektiert. Es ist daher vorgesehen, weitere Sondertilgungen zu leisten.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	55.000	54.760 ¹⁾
Fondskapital (265 Investoren)	TDM	22.000	23.500
Initiatorenkapital	TDM	3.500	3.500
Fremdkapital	TDM	29.500	27.760 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	18.960	18.216

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienststellung		93	93
Nettoumsatzerlöse	TDM	3.703	2.536
Cash-flow ²⁾	TDM	1.196	1.227
Auszahlungen	TDM	0	0
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	2.076	830
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	18.960	17.500

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ³⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1995 und 1996		- 130,98 %	- 130,42 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000	
Steuervorteile ⁴⁾	DM	80.527	
Auszahlungen	DM	0	
Kapitalbindung	DM	24.473	

¹⁾ Die Minderbeträge resultieren aus dem niedriger valutierenden US-Dollar.

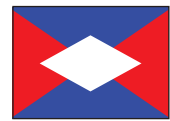
²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

³⁾ Gemäß Jahresabschluß.

⁴⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "VULKAN"

Vertragsreeder: Komrowski



56



MS "VULKAN" unter dem Charternamen "CSAV RENGO" im Nord-Ostsee-Kanal.

TECHNISCHE DATEN

Schiffstyp: Vollcontainerschiff

Bauwerft: Stettiner Werft

Indienststellung: 22. März 1996

Länge/Breite/Tiefgang: 184,7/25,3/9,9 m

Tragfähigkeit: 22.900 TDW

Containerkapazität: 1.728 TEU

Geschwindigkeit: 19,6 kn

MS "VULKAN" wurde am 22. März 1996 an die Beteiligungsgesellschaft übergeben und trat anschließend unter dem Charternamen "CSAV RENGO" eine zweijährige Charter bei der Reederei CSAV Compania Sud Americana de Vapores S.A. an. Im Jahr 1996 verlief der technische Betrieb des Schiffes ohne Ausfallzeiten zur Zufriedenheit des Reeders und des Charterers. In der Zwischenzeit wurde festgestellt, daß der Farbanstrich im Unterwasserbereich, der bei extrem niedrigen Temperaturen aufgetragen worden war, nachgebessert werden mußte. Hierfür war das Schiff im April 1997 für 6 Tage in New York im Dock. Die Reparaturkosten wurden von der Werft getragen.

Im Jahr 1996 wurde trotz der verspäteten Ablieferung ein gutes wirtschaftliches Ergebnis erzielt. Insbesondere der gestiegene Dollarkurs sowie Einsparungen bei den Zinsaufwendungen hatten zur Folge, daß der prospektierte Cash-flow aus dem Betrieb des Schiffes um TDM 236 übertroffen werden konnte.

Auf das Schiffshypothekendarlehen wurde eine planmäßige Tilgung in Höhe von TUS \$ 810 geleistet. Für einen Teilbetrag von zur Zeit US \$ 7,5 Mio. besteht eine langfristige Zinsvereinbarung zum günstigen Zinssatz von 6,8 % bis zum Jahr 2001. Für den Restbetrag werden jeweils kurzfristige Zinsvereinbarungen getroffen.

Das steuerliche Ergebnis 1996 lag mit einer Verlustquote von 18,38 % um 2,99 % über dem prospektierten Wert von 15,39 %. Hierzu trug im wesentlichen ein Buchverlust aus der Neubewertung des Hypothekendarlehens zum 31. Dezember 1996 bei.

Die Chartereinnahmen sind durch den bis März 1998 geschlossenen Chartervertrag für das laufende Jahr gesichert. Der gegenüber dem Prospektansatz von DM 1,38 höhere Dollarkurs führt – in DM gerechnet – zu höheren Nettoerlösen, aber auch zu höheren Schiffsbetriebskosten und Zinsaufwendungen, da diese ebenfalls überwiegend in Dollar anfallen. Insgesamt dürfte das prospektierte Ergebnis übertroffen werden. Es ist daher vorgesehen, die zusammen mit der Liquiditätsreserve aus dem Vorjahr zur Verfügung stehenden Mittel für eine Sondertilgung von insgesamt TUS \$ 810 einzusetzen. Dies entspricht einer Halbjahrestilgung. Die für das laufende Jahr prospektierte Auszahlung in Höhe von 4 % auf das Kommanditkapital soll nach Abschluß einer Anschlußbeschäftigung planmäßig im März 1998 vorgenommen werden.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	55.500	56.363 ¹⁾
Fondskapital (286 Investoren)	TDM	21.500	23.000
Initiatorenkapital	TDM	3.250	3.250
Fremdkapital	TDM	30.750	30.113 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	19.440	19.440

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienststellung		282	283
Nettoumsatzerlöse	TDM	6.548	6.020
Cash-flow ²⁾	TDM	2.372	2.608
Auszahlungen	TDM	0	0
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	2.364	3.994
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	18.630	18.630

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ³⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1995 und 1996		- 127,89 %	- 130,88 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000	
Steuervorteile ⁴⁾	DM	80.811	
Auszahlungen	DM	0	
Kapitalbindung	DM	24.189	

¹⁾ Die Mehr- bzw. Minderbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital bzw. dem niedriger valutierenden US-Dollar.

²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

³⁾ Gemäß Jahresabschluß.

⁴⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "SOFIA RUSS"

Vertragsreeder: ERNST RUSS



58



MS "SOFIA RUSS" unter dem Charternamen "CSAV RUNGUE" auf dem Weg zur Erstbeladung in Hamburg.

TECHNISCHE DATEN

Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Stettiner Werft
Indienststellung:	22. Mai 1996
Länge/Breite/Tiefgang:	184,7/25,3/9,9 m
Tragfähigkeit:	22.900 TDW
Containerkapazität:	1.728 TEU
Geschwindigkeit:	19,6 kn

MS "SOFIA RUSS" wurde am 22. Mai 1996 an die Beteiligungsgesellschaft abgeliefert. Anschließend wurde das Schiff unter dem Namen "CSAV RUNGUE" durch den Charterer CSAV Compania Sud Americana de Vapores S. A., Chile, übernommen. Das Schiff wird auf ca. 45-tägigen Rundreisen zwischen der Ostküste Nordamerikas und der Westküste Südamerikas eingesetzt. Der technische Betrieb verlief mit einer Ausfallzeit von nur 9 Stunden ohne nennenswerte Vorkommnisse zur Zufriedenheit der Reederei und des Charterers.

Der gegenüber dem Prospektansatz von DM 1,34 deutlich höhere Dollarkurs sowie insbesondere nied-

rigere Schiffsbetriebskosten führten dazu, daß der Cash-flow aus dem Betrieb des Schiffes den prospektierten Wert um TDM 571 übertreffen konnte. Zusammen mit dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve zusätzlich eingeworbenen Kommanditkapital standen der Gesellschaft somit erhebliche Mittel zur Verfügung, die dazu verwendet wurden, eine Sondertilgung in Höhe von TUS \$ 974 auf das Schiffshypothekendarlehen vorzunehmen. Dies entspricht einer Voraustilgung von mehr als einem halben Jahr. Für einen Teilbetrag des Darlehens in Höhe von US \$ 6,52 Mio. besteht eine Zinsvereinbarung zu 7,15 % bis zum September des Jahres 2000, für den Restbetrag werden jeweils kurzfristige Zinsvereinbarungen getroffen.

Der zum Jahresende 1996 gestiegene US-Dollarkurs führte zu einer Neubewertung des Hypothekendarlehens und damit zu einem Kursverlust in Höhe von rd. DM 2,1 Mio. Hierbei handelt es sich lediglich um einen Buchverlust, der die Liquidität der Gesellschaft nicht berührt. Die prospektierte Verlustquote von 22,40 % konnte hierdurch um 4,52 % übertroffen werden. Die mit anderen Einkünften ausgleichsfähigen Verluste betragen 25 % bezogen auf das Kommanditkapital.

Die Chartereinnahmen sind durch den bis Mai 1998 geschlossenen Chartervertrag für das laufende Jahr gesichert. Der hohe Dollarkurs führt – in DM gerechnet – zu höheren Nettoerlösen, aber auch zu höheren Schiffsbetriebskosten und Zinsaufwendungen, da diese ebenfalls überwiegend in Dollar anfallen. Insgesamt dürfte das prospektierte Ergebnis deutlich übertroffen werden, so daß wiederum eine Sondertilgung in Höhe von voraussichtlich TUS \$ 250 möglich sein wird.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	53.000	55.186 ¹⁾
Fondskapital (242 Investoren)	TDM	21.000	22.500
Initiatorenkapital	TDM	3.250	3.250
Fremdkapital	TDM	28.750	29.436 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	19.560	19.266

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienststellung		223	222
Nettoumsatzerlöse	TDM	4.990	5.145
Cash-flow ²⁾	TDM	1.702	2.273
Auszahlungen	TDM	0	0
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	1.446	2.312
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	19.152	18.178

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ³⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1995 und 1996		- 128,65 %	- 131,25 %
Verrechenbare Verluste 1996		0,00 %	- 1,92 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000	
Steuervorteile ⁴⁾	DM	81.040	
Auszahlungen	DM	0	
Kapitalbindung	DM	23.960	

¹⁾ Die Mehrbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital und dem höher valutierenden US-Dollar.

²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

³⁾ Gemäß Jahresabschluß.

⁴⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "HELENE RUSS"

Vertragsreeder: ERNST RUSS



60



MS "HELENE RUSS" unter dem Charternamen "CSAV Rio de Janeiro" im Ärmelkanal.

TECHNISCHE DATEN

Schiffstyp: Vollcontainerschiff

Bauwerft: Stettiner Werft

Indienststellung: 27. September 1996

Länge/Breite/Tiefgang: 184,7/25,3/9,9 m

Tragfähigkeit: 22.900 TDW

Containerkapazität: 1.728 TEU

Geschwindigkeit: 19,6 kn

MS "HELENE RUSS" wurde am 27. September 1996 an die Beteiligungsgesellschaft übergeben und trat anschließend unter dem Charternamen "CSAV RIO DE JANEIRO" eine 2jährige Zeitcharter bei der Linienreederei CSAV Compania Sud Americana de Vapores S.A. an. Das Schiff wird im sogenannten Euroatlantik-Service zwischen Europa und Südamerika eingesetzt. Der technische Betrieb des Schiffes verlief ohne nennenswerte Störungen zur Zufriedenheit des Reeders und des Charterers. Es fiel lediglich eine Ausfallzeit von einer Stunde an.

Die gegenüber der Planung um rd. 3 Monate verspätete Ablieferung hatte insgesamt keine Auswirkungen auf die finanzielle Situation der Gesellschaft. Zwar lag der Cash-flow aus dem Betrieb des Schiffes wegen der kürzeren Einsatzzeit um TDM 734 unter dem prospektierten Wert, dies wurde jedoch durch eine Pönale der Werft in Höhe von rd. TUS \$ 700 mehr als ausgeglichen. Zusammen mit dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve zusätzlich eingeworbenen Kommanditkapital war es daher möglich, eine Sondertilgung in Höhe von TUS \$ 638 zu leisten. Für einen Teilbetrag des Darlehens in Höhe von US \$ 6,4 Mio. besteht bis zum September des Jahres 2000 eine langfristige Zinsvereinbarung zu 7,15 %. Für den Restbetrag werden jeweils kurzfristige Zinsvereinbarungen getroffen.

Das steuerliche Ergebnis der Gesellschaft 1996 lag mit einer Verlustquote von 18,77 % um 1,93 % über dem Prospektwert. Hierbei handelt es sich in voller Höhe um mit anderen Einkünften ausgleichsfähige Verluste.

Die Einnahmen der Gesellschaft sind durch den bis September 1998 geschlossenen Chartervertrag für das laufende Jahr gesichert. Insbesondere der im Vergleich zum Prospektansatz von DM 1,38 höhere US-Dollarkurs wird voraussichtlich dazu führen, daß das prospektierte Ergebnis des Jahres 1997 deutlich übertroffen wird. Zwar sind für den in US \$ anfallenden Teil der Schiffsbetriebskosten und die Zinsaufwendungen höhere Beträge anzusetzen, dennoch wird sich die Liquiditätssituation der Gesellschaft aus heutiger Sicht deutlich besser entwickeln als prospektiert. Es ist vorgesehen, neben der planmäßigen Tilgung des Hypothekendarlehens die prospektierte Auszahlung für 1997 in Höhe von 4 % auf das Kommanditkapital im 1. Quartal 1998 vorzunehmen.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	57.500	58.167 ¹⁾
Fondskapital (306 Investoren)	TDM	23.500	25.000
Initiatorenkapital	TDM	3.250	3.250
Fremdkapital	TDM	30.750	29.917 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	19.560	19.517

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienststellung		93	94
Nettoumsatzerlöse	TDM	4.065	2.171
Cash-flow ²⁾	TDM	1.487	753
Auszahlungen	TDM	0	0
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	1.865	2.421
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	19.152	18.514

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ³⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1995 und 1996		- 128,52 %	- 128,21 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000	
Steuervorteile ⁴⁾	DM	79.163	
Auszahlungen	DM	0	
Kapitalbindung	DM	25.837	

¹⁾ Die Mehr- bzw. Minderbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital bzw. dem niedriger valutierenden US-Dollar.

²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

³⁾ Gemäß Jahresabschluß.

⁴⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "OLIVIA"

Vertragsreeder: Herm. Dauelsberg



MS "OLIVIA" unter dem Charternamen "SEA OLIVIA" auf der Jungfernfahrt im Juli 1995.

TECHNISCHE DATEN	
Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Kvaerner Warnow Werft
Indienststellung:	30. Juni 1995
Länge/Breite/Tiefgang:	167,3/25/9,9 m
Tragfähigkeit:	20.500 TDW
Containerkapazität:	1.452 TEU
Geschwindigkeit:	ca. 19 kn

Unter dem Charternamen "SEA OLIVIA" fuhr das Schiff seit Indienststellung für die namhafte amerikanische Linienreederei Sealand zwischen dem Mittelmeer und dem Golf von Mexiko. Reederei und Charterer sind mit dem technischen Betrieb des Schiffes nach wie vor sehr zufrieden. Ausfallzeiten fielen seit Indienststellung nicht an.

Im Jahr 1996 wurde ein sehr gutes wirtschaftliches Ergebnis erzielt. Der Cash-flow aus dem Betrieb des Schiffes übertraf den prospektierten Wert um TDM 1.804. Die höhere Zahl der Einsatztage führte in Verbindung mit dem gegenüber dem Prospektansatz von DM 1,40 höheren Dollarkurs zu einem Mehrerlös von rd. TDM 600. Darüber hinaus lagen die Schiffs-

betriebskosten und die Zinsaufwendungen erheblich unter den Prospektansätzen.

Das Schiffshypothekendarlehen von ursprünglich DM 29 Mio. wurde mit einer Plantilgung in Höhe von TDM 2.420 und einer Sondertilgung von TDM 1.215 bedient. Nachdem im April 1996 20 % des ursprünglich in DM in Anspruch genommenen Darlehens bei einem Kurs von DM 1,5290 auf Dollar umgestellt worden waren, erfolgte im Februar 1997 eine weitere Teilumstellung von 10 % des Darlehens zu einem Kurs von DM 1,5565. Die gegenwärtig bestehende Finanzierungsstruktur mit einem DM und einem US\$ Anteil soll zunächst beibehalten werden. Die Zinsvereinbarungen erfolgten mit einer Laufzeit von unter einem Jahr. Die prospektierte Auszahlung in Höhe von 4 % auf das Kommanditkapital für das Jahr 1996 wurde planmäßig im März 1997 vorgenommen.

Der Chartervertrag mit Sealand endete Mitte Mai 1997. Anschließend wurde das Schiff zunächst für eine Südamerika-Rundreise an eine Tochtergesellschaft der israelischen Staatsreederei ZIM Israel Navigation zu einer reduzierten Rate verchartert. Entscheidend für das Jahresergebnis 1997 werden insbesondere die Konditionen der Anschlußbeschäftigung sein. Aufgrund des gestiegenen US-Dollarkurses sowie niedrigerer Zinsaufwendungen und Schiffsbetriebskosten dürfte das prospektierte Ergebnis voraussichtlich erneut übertroffen werden.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	53.000	54.000 ¹⁾
Fondskapital (54 Investoren)	TDM	16.500	17.500
Initiatorenkapital	TDM	6.500	6.500
Fremdkapital	TDM	30.000	30.000
davon Schiffshypothekendarlehen	TDM	29.000	29.000

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienststellung		541	546
Nettoumsatzerlöse	TDM	10.481	11.125
Cash-flow ²⁾	TDM	3.706	5.765
Auszahlungen	TDM	0	0
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	953	2.481
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TDM	26.667	19.570
	TUS \$	0	3.790

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ³⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1995		- 131,25 %	- 131,25 %
Verrechenbare Verluste bis 1996 kumuliert		- 4,52 %	0,00 %
Zu versteuernde Gewinne bis 1996 kumuliert		0,00 %	5,30 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000	
Steuervorteile ⁴⁾	DM	77.767	
Auszahlungen	DM	0	
Kapitalbindung	DM	27.233	

¹⁾ Der Mehrbetrag resultiert aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital.

²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

³⁾ Gemäß Jahresabschluß.

⁴⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "PAN RISER"

Vertragsreeder: Friedrich A. Detjen



64



MS "PAN RISER" unter dem Charternamen "ZIM SYDNEY" nach dem Aufschwimmen im Baudock.

TECHNISCHE DATEN

Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Halla Werft
Indienststellung:	5. März 1996
Länge/Breite/Tiefgang:	201,5/32,3/12,2 m
Tragfähigkeit:	36.100 TDW
Containerkapazität:	2.825 TEU
Geschwindigkeit:	22,5 kn

MS "PAN RISER" wurde am 5. März 1996 von der südkoreanischen Halla-Werft abgeliefert und anschließend dem Charterer, der israelischen Linienreederei ZIM Israel Navigation Ltd., übergeben. Unter dem Charternamen "ZIM SYDNEY" fährt das Schiff zwischen Australien und Fernost. Der technische Betrieb des Schiffes läuft einwandfrei. Bisher sind keine Ausfallzeiten angefallen.

Im Jahr 1996 konnte die Gesellschaft ein sehr gutes wirtschaftliches Ergebnis erzielen. Der Cashflow aus dem Betrieb des Schiffes übertraf den pro-

spekierten Wert um TDM 1.596. Hierzu trugen der gegenüber dem Prospektkurs von DM 1,35 erheblich höhere US-Dollarkurs sowie niedrigere Schiffsbetriebskosten und Zinsaufwendungen bei. Die gute Liquiditätslage wurde genutzt, um eine Sondertilgung in Höhe von TUS \$ 975 zu leisten. Dies entspricht nahezu einer Halbjahrestilgung. Für gut die Hälfte des Schiffshypothekendarlehens, das zum Jahresende 1996 noch mit US \$ 24,9 Mio. valutierte, besteht eine Zinsvereinbarung zum günstigen Zinssatz von 6,9 % bis zum Ende des Jahres 2000. Für den verbleibenden Teil werden jeweils kurzfristige Zinsvereinbarungen getroffen.

Der gestiegene US-Dollarkurs bewirkte eine erhöhte Verlustquote von 12,73 %, da die Neubewertung des Hypothekendarlehens zum 31.12.1996 zu einem Buchverlust von rd. DM 3,4 Mio. führte.

Die Einnahmen der Gesellschaft sind durch den bis Mai 1998 geschlossenen Chartervertrag für das laufende Jahr gesichert. Aufgrund des hohen US-Dollarkurses, des günstigen Zinsabschlusses sowie niedriger Schiffsbetriebskosten kann für das Jahr 1997 erneut mit einem sehr guten Ergebnis gerechnet werden.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	72.500	73.319 ¹⁾
Fondskapital (325 Investoren)	TDM	28.200	29.700
Initiatorenkapital	TDM	3.275	3.250 ¹⁾
Fremdkapital	TDM	41.025	40.369 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	27.000	26.900

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienststellung		298	299
Nettoumsatzerlöse	TDM	8.769	9.787
Cash-flow ²⁾	TDM	2.616	4.212
Auszahlungen	TDM	0	0
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	1.677	3.177
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	25.875	24.900

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ³⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1995 und 1996		- 131,25 %	- 127,32 %
Verrechenbare Verluste 1996		- 0,27 %	- 3,98 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000	
Steuervorteile ⁴⁾	DM	78.613	
Auszahlungen	DM	0	
Kapitalbindung	DM	26.387	

¹⁾ Die Mehr- bzw. Minderbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital bzw. dem niedriger valutierenden US-Dollar.

²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

³⁾ Gemäß Jahresabschluß.

⁴⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "PAN CRYSTAL"

Vertragsreeder: Friedrich A. Detjen



66



MS "PAN CRYSTAL" ca. 4 Wochen vor der Ablieferung auf der Halla Werft.

TECHNISCHE DATEN	
Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Halla Werft
Indienststellung:	29. März 1996
Länge/Breite/Tiefgang:	201,5/32,3/12,2 m
Tragfähigkeit:	36.100 TDW
Containerkapazität:	2.825 TEU
Geschwindigkeit:	22,5 kn

MS "PAN CRYSTAL" wurde am 29. März 1996 von der koreanischen Halla-Werft abgeliefert und anschließend durch die Linienreederei ZIM Israel Navigation Ltd. für den Einsatz zwischen Fernost und dem Mittelmeer übernommen. Da das Schiff für diesen Dienst eine zu hohe Geschwindigkeit aufwies, entschloß sich ZIM Ende 1996 zu einer Weitervercharterung an die koreanische Großreederei Hyundai Merchant Marine Ltd. Seitdem fährt das Schiff unter dem Namen "HYUNDAI EMERALD" zwischen Fernost und der Westküste Nordamerikas. Der Vertragsreeder ist mit dieser Unter-

vercharterung sehr zufrieden, da die Auslastung der Hauptmaschine nunmehr in einem günstigen Bereich liegt. Der technische Betrieb des Schiffes verlief einwandfrei und ohne Ausfallzeiten.

Im Jahr 1996 wurde ein sehr gutes wirtschaftliches Ergebnis erzielt. Der Cash-flow aus dem Betrieb des Schiffes übertraf den prospektierten Wert aufgrund von hohen Einsparungen bei den Schiffsbetriebskosten und bei den Zinsaufwendungen um TDM 1.009. Die zur Verfügung stehende Liquidität wurde genutzt, um eine Sondertilgung in Höhe von TUS \$ 575 vorzunehmen. Für gut die Hälfte des Schiffshypothekendarlehens, das zum 31.12.1996 noch mit US \$ 25,3 Mio. valutierte, besteht eine günstige Festzinsvereinbarung zu 6,6875 % bis zum März 2001.

Die steuerliche Ergebnisquote übertraf mit 11,90 % aufgrund von währungsbedingten Buchverlusten den prospektierten Wert von 9,02 %.

Die Einnahmen der Gesellschaft sind durch den bis Mai 1998 geschlossenen Chartervertrag für das laufende Jahr gesichert. Aufgrund des hohen US-Dollarkurses, des günstigen Zinsabschlusses sowie niedriger Schiffsbetriebskosten kann für das Jahr 1997 erneut mit einem sehr guten Ergebnis gerechnet werden.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	72.500	74.874 ¹⁾
Fondskapital (333 Investoren)	TDM	28.200	29.700
Initiatorenkapital	TDM	3.275	3.250 ¹⁾
Fremdkapital	TDM	41.025	41.924 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	27.000	27.000

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienststellung		275	275
Nettoumsatzerlöse	TDM	8.769	8.821
Cash-flow ²⁾	TDM	2.616	3.625
Auszahlungen	TDM	0	0
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	1.677	2.872
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	25.875	25.300

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ³⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1995 und 1996		- 131,25 %	- 131,25 %
Verrechenbare Verluste 1996		- 0,27 %	- 3,15 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000	
Steuervorteile ⁴⁾	DM	81.040	
Auszahlungen	DM	0	
Kapitalbindung	DM	23.960	

¹⁾ Die Mehr- bzw. Minderbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital bzw. aus Abweichungen des US-Dollarkurses.

²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

³⁾ Gemäß Jahresabschluß.

⁴⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "PAN DIVINITY"

Vertragsreeder: Friedrich A. Detjen



68



MS "PAN DIVINITY" unter ihrem Charternamen "HANJIN DALIAN" auf der Elbe bei Blankenese.

TECHNISCHE DATEN

Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Halla Werft
Indienststellung:	30. Juni 1996
Länge/Breite/Tiefgang:	201,5/32,3/12,2 m
Tragfähigkeit:	36.100 TDW
Containerkapazität:	2.825 TEU
Geschwindigkeit:	ca. 22 kn

MS "PAN DIVINITY" wurde am 30. Juni 1996 planmäßig von der südkoreanischen Halla-Werft abgeliefert. Die Anlieferung in die zunächst 3jährige Festcharter bei der koreanischen Großreederei Hanjin unter dem Charternamen "HANJIN DALIAN" erfolgte am 8. Juli 1996 in Xingang, China. Die ersten Reisen führten von Südostasien nach Nordwesteuropa. Seit Ende November wird das Schiff im Fernost-Nordamerika-Dienst eingesetzt. Wie bei den zuvor in Dienst gestellten Schwesterschiffen wurden die hohen Erwartungen an die Technik erfüllt. Nennens-

werte Störungen im Schiffsbetrieb oder Ausfallzeiten fielen bisher nicht an.

Die Investitionsabwicklung erfolgte ohne größere Abweichungen zum Prospekt. Es wurde von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, das Kommanditkapital um DM 1,5 Mio. zu erhöhen, so daß auf die Inanspruchnahme des Kontokorrentkredites verzichtet und die Valutierung des Hypothekendarlehens um TUS \$ 170 reduziert werden konnte. Der Cash-flow aus dem Betrieb des Schiffes der ersten sechs Monate übertraf den Prospektwert um TDM 279.

Das steuerliche Ergebnis wurde wesentlich durch den gestiegenen US-Dollarkurs beeinflusst. Geringere steuerliche Rückstellungen und höhere Buchverluste aus der Neubewertung des Hypothekendarlehens zum 31. Dezember 1996 glichen sich jedoch nahezu aus, so daß die steuerliche Verlustquote 130,65 % auf das erhöhte Kapital erreichte.


Die Einnahmen der Gesellschaft sind durch den zunächst bis Mitte 1999 laufenden Chartervertrag gesichert. Insbesondere aufgrund des gegenüber dem Prospektkurs von DM 1,37 erheblich gestiegenen US-Dollarkurses kann für das laufende Jahr wiederum mit einem sehr guten Ergebnis gerechnet werden.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	74.500	75.946 ¹⁾
Fondskapital (379 Investoren)	TDM	30.500	32.000
Initiatorenkapital	TDM	2.805	2.835 ¹⁾
Fremdkapital	TDM	41.195	41.111 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	27.000	26.830

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienststellung		176	177
Nettoumsatzerlöse	TDM	4.953	5.379
Cash-flow ²⁾	TDM	1.883	2.162
Auszahlungen	TDM	0	0
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	1.982	3.232
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	26.437	26.268

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ³⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1996		- 131,25 %	- 130,65 %
Verrechenbare Verluste 1996		- 0,24 %	0,00 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000	
Steuervorteile ⁴⁾	DM	80.669	
Auszahlungen	DM	0	
Kapitalbindung	DM	24.331	



¹⁾ Die Mehr- bzw. Minderbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital bzw. aus Abweichungen des US-Dollarkurses.

²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

³⁾ Gemäß Jahresabschluß.

⁴⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "PAN PROVIDENCE"

Vertragsreeder: Friedrich A. Detjen



70



Das baugleiche Schwesterschiff MS "PAN DIVINITY" fährt ebenfalls in Charter bei HANJIN Shipping.

TECHNISCHE DATEN

Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Halla Werft
Indienststellung:	19. August 1996
Länge/Breite/Tiefgang:	201,5/32,3/12,2 m
Tragfähigkeit:	36.100 TDW
Containerkapazität:	2.825 TEU
Geschwindigkeit:	ca. 22 kn

MS "PAN PROVIDENCE" wurde am 19. August 1996 planmäßig von der südkoreanischen Halla-Werft abgeliefert. Die Anlieferung in die zunächst 3jährige Festcharter bei der koreanischen Großreederei Hanjin erfolgte am 21. August 1996 in Busan. Das Schiff wird unter dem Charternamen "HANJIN GENOA" im Fernost-Nordamerika-Dienst eingesetzt. Wie bei den zuvor in Dienst gestellten Schwesterschiffen wurden die hohen Erwartungen an die Technik des Schiffes erfüllt. Nennenswerte Störungen im Schiffsbetrieb oder Ausfallzeiten fielen bisher nicht an.

Die Investitionsabwicklung erfolgte ohne größere Abweichungen zum Prospekt. Es wurde von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, das Kommanditkapital zur Stärkung der Liquiditätsreserve um DM 1,5 Mio. zu erhöhen. Hierdurch war es möglich, auf die Inanspruchnahme des Kontokorrentkredites zu verzichten.

Das steuerliche Ergebnis wurde wesentlich durch den gestiegenen US-Dollarkurs beeinflusst. Geringere steuerliche Rückstellungen einerseits und höhere Buchverluste aus der Neubewertung des Hypothekendarlehens zum 31. Dezember 1996 andererseits glichen sich zum Teil aus, so daß die steuerliche Verlustquote 126,10 % auf das erhöhte Kapital gegenüber 125,01 % gemäß Prospekt erreichte. Der Cash-flow aus dem Betrieb des Schiffes der ersten 4 Monate übertraf den Prospektwert um TDM 242.

Die Einnahmen der Gesellschaft sind durch den zunächst bis August 1999 laufenden Chartervertrag gesichert. Insbesondere aufgrund des gegenüber dem Prospektkurs von DM 1,37 erheblich gestiegenen US-Dollarkurses kann für das laufende Jahr mit einem sehr guten Ergebnis gerechnet werden. Es ist vorgesehen, Sondertilgungen auf das Schiffshypothekendarlehen zu leisten und die Auszahlung für das Geschäftsjahr 1997 in Höhe von 5 % auf das Kommanditkapital prospektgemäß im ersten Quartal 1998 vorzunehmen.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	74.500	77.460 ¹⁾
Fondskapital (359 Investoren)	TDM	30.150	31.650
Initiatorenkapital	TDM	2.805	2.882 ¹⁾
Fremdkapital	TDM	41.545	42.928 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	26.900	26.900

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienststellung		131	133
Nettoumsatzerlöse	TDM	3.736	4.041
Cash-flow ²⁾	TDM	1.492	1.734
Auszahlungen	TDM	0	0
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	1.694	3.072
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	26.339	26.339

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ³⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1996		- 125,01 %	- 126,10 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000	
Steuervorteile ⁴⁾	DM	77.860	
Auszahlungen	DM	0	
Kapitalbindung	DM	27.140	

¹⁾ Der Mehrbetrag resultiert aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital bzw. dem höher valutierenden US-Dollar.

²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

³⁾ Gemäß Jahresabschluß.

⁴⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "MADELEINE RICKMERS"

Vertragsreeder: Rickmers Reederei



72



Stapellauf des MS "MADELEINE RICKMERS" am 28. April 1997 auf der Stettiner Werft.

TECHNISCHE DATEN

Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Stettiner Werft
Indienststellung:	Juni 1997
Länge/Breite/Tiefgang:	184,7/25,3/9,9 m
Tragfähigkeit:	22.900 TDW
Containerkapazität:	1.728 TEU
Geschwindigkeit:	19,6 kn

Das MS "MADELEINE RICKMERS" ist auf der Stettiner Werft im Bau. Die Ablieferung wird voraussichtlich mit ca. 8 Wochen Verspätung Ende Juni 1997 erfolgen. Der strenge Winter 1996/97 hat dazu geführt, daß die Stettiner Werft den im vergangenen Jahr eben-

falls witterungsbedingten Produktionsrückstand nicht aufholen konnte. Nach Indienstellung wird das Schiff eine zweijährige Charter bei der chilenischen Linienreederei CCNI Compania Chilena de Navegation Interoceanica S.A. antreten.

Die Anzahlungen für das im Bau befindliche Schiff wurden im Jahr 1996 planmäßig geleistet. Für den Teil der Anzahlungen, der durch eine Dollar-Zwischenfinanzierung aufgebracht wurde, ergaben sich durch den gestiegenen Dollarkurs höhere Buchwerte, so daß die Abschreibungen der Jahre 1996 und 1997 voraussichtlich höher ausfallen werden als prospektiert. Die Verlustquote des Jahres 1996 erreichte durch eine entsprechende Inanspruchnahme der Sonderabschreibung genau den prospektierten Wert in Höhe von 110 % bezogen auf die Zeichnungssumme. Es wurde von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, das Kommanditkapital um DM 1,5 Mio. zu erhöhen, so daß der Gesellschaft eine hohe Liquiditätsreserve zur Verfügung steht.

Das Ergebnis des Jahres 1997 wird aus heutiger Sicht nur geringfügig von den prospektierten Werten abweichen. Die geringeren Einnahmen aufgrund der verspäteten Ablieferung werden voraussichtlich durch den gestiegenen US-Dollarkurs, eine Pönale der Werft und Einsparungen bei den Schiffsbetriebskosten kompensiert. Die Höhe des steuerlichen Ergebnisses wird wesentlich davon abhängen, zu welchem Kurs das Schiffshypothekendarlehen am 31. Dezember 1997 zu bewerten ist. Aus heutiger Sicht kann damit gerechnet werden, daß die prospektierte Verlustquote im Jahr 1997 übertroffen wird.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	58.000	60.635 ¹⁾
Fondskapital (266 Investoren)	TDM	24.500	26.000
Initiatorenkapital	TDM	3.000	3.000
Fremdkapital	TDM	30.500	31.635 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	19.200	19.200

STEUERLICHE ERGEBNISSE	PROSPEKT	IST ²⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1996	- 110,00 %	- 110,00 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS		
Einzahlung inkl. Agio	DM	88.000
Steuervorteile ³⁾	DM	67.919
Auszahlungen	DM	0
Kapitalbindung	DM	20.081

¹⁾ Die Mehrbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital bzw. dem höher valutierenden US-Dollar.

²⁾ Gemäß Jahresabschluß.

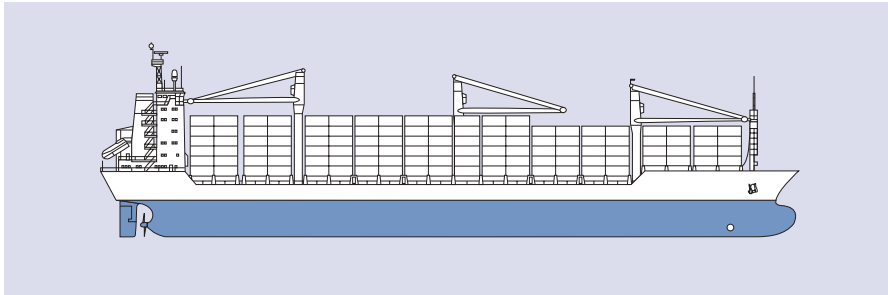
³⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "URSULA RICKMERS"

Vertragsreeder: Rickmers Reederei



74



TECHNISCHE DATEN

Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Stettiner Werft
Indienststellung:	Juli 1997
Länge/Breite/Tiefgang:	184,7/25,3/9,9 m
Tragfähigkeit:	22.900 TDW
Containerkapazität:	1.728 TEU
Geschwindigkeit:	19,6 kn

Das MS "URSULA RICKMERS" ist auf der Stettiner Werft im Bau. Die Ablieferung des Schiffes wird voraussichtlich mit ca. 8 Wochen Verspätung Ende Juli 1997 erfolgen. Der strenge Winter 1996/97 hat dazu geführt, daß die Stettiner Werft den im vergangenen Jahr ebenfalls witterungsbedingten Produktionsrückstand nicht aufholen konnte. Nach Indienststellung wird das Schiff eine zweijährige Charter bei der chilenischen Linienreederei CCNI Compania Chilena de Navegation Interoceanica S.A. antreten.

Die Anzahlungen für das im Bau befindliche Schiff wurden im Jahr 1996 planmäßig geleistet. Für den Teil der Anzahlungen, der durch eine Dollar-Zwischenfinanzierung aufgebracht wurde, ergaben sich durch den gestiegenen US-Dollarkurs höhere Buchwerte, so daß die Abschreibungen der Jahre 1996 und 1997 höher ausfallen als prospektiert. Die Verlustquote des

Jahres 1996 erreichte durch eine entsprechende Inanspruchnahme der Sonderabschreibung genau den prospektierten Wert in Höhe von 110 % bezogen auf die Zeichnungssumme. Es wurde von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, das Kommanditkapital um DM 1,5 Mio. zu erhöhen, so daß der Gesellschaft eine hohe Liquiditätsreserve zur Verfügung steht, die frühzeitig zu Sondertilgungen genutzt werden kann.

Das Ergebnis des Jahres 1997 wird aus heutiger Sicht aufgrund der verspäteten Ablieferung etwas niedriger als prospektiert ausfallen. Der gestiegene Dollarkurs, eine Pönale der Werft und Einsparungen bei den Schiffsbetriebskosten werden jedoch die geringeren Einnahmen überwiegend kompensieren.

Die Verschiebung der Ablieferung in das zweite Halbjahr 1997 führt dazu, daß für 1997 nur eine halbe lineare Abschreibung vorgenommen werden kann. Die Höhe des steuerlichen Ergebnisses wird wesentlich davon abhängen, zu welchem Kurs das Schiffshypothekendarlehen am 31. Dezember 1997 zu bewerten ist. Aus heutiger Sicht kann damit gerechnet werden, daß die prospektierte Verlustquote im Jahr 1997 in etwa erreicht wird.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	58.000	60.639 ¹⁾
Fondskapital (273 Investoren)	TDM	24.500	26.000
Initiatorenkapital	TDM	3.000	3.000
Fremdkapital	TDM	30.500	31.639 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	19.200	19.200

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ²⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1996		- 110,00 %	- 110,00 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	88.000	
Steuervorteile ³⁾	DM	67.919	
Auszahlungen	DM	0	
Kapitalbindung	DM	20.081	

¹⁾ Die Mehrbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital bzw. dem höher valutierenden US-Dollar.

²⁾ Gemäß Jahresabschluß.

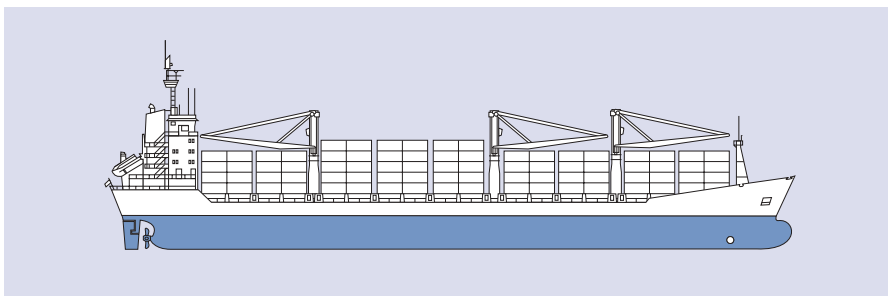
³⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "MABEL RICKMERS"

Vertragsreeder: Rickmers Reederei



76



TECHNISCHE DATEN

Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Stettiner Werft
Indienststellung:	Oktober 1997
Länge/Breite/Tiefgang:	163/22,3/8,1 m
Tragfähigkeit:	14.100 TDW
Containerkapazität:	1.150 TEU
Geschwindigkeit:	ca. 18 kn

Das MS "MABEL RICKMERS" ist auf der Stettiner Werft im Bau. Die Ablieferung des Schiffes wird voraussichtlich mit ca. 3 – 4 Wochen Verspätung Ende Oktober 1997 erfolgen. Der strenge Winter 1996/97 hat dazu geführt, daß die Werft den im vergangenen Jahr ebenfalls witterungsbedingten Produktionsrückstand nicht aufholen konnte. Die Beschäftigung erfolgt im Rahmen eines Einnahmepools, der mit MS "MABEL RICKMERS" auf 11 Einheiten anwachsen wird.

Die Anzahlungen für das im Bau befindliche Schiff wurden im Jahr 1996 planmäßig geleistet. Für den Teil der Anzahlungen, der durch eine Dollar-Zwischenfinanzierung aufgebracht wurde, ergaben sich durch den gestiegenen Dollarkurs höhere Buchwerte, so daß die Abschreibungen der Jahre 1996 und 1997 voraussichtlich höher ausfallen werden als prospek-

tiert. Die Verlustquote des Jahres 1996 erreichte durch eine entsprechende Inanspruchnahme der Sonderabschreibung genau den prospektierten Wert in Höhe von 70 % bezogen auf die Zeichnungssumme. Es wurde von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, das Kommanditkapital um TDM 910 zu erhöhen, so daß der Gesellschaft eine hohe Liquiditätsreserve zur Verfügung steht.

Das Ergebnis des Jahres 1997 wird aus heutiger Sicht nur geringfügig von den prospektierten Werten abweichen. Die geringeren Einnahmen aufgrund der verspäteten Ablieferung werden voraussichtlich durch den gestiegenen Dollarkurs und Einsparungen bei den Schiffsbetriebskosten kompensiert. Die Höhe des steuerlichen Ergebnisses wird wesentlich davon abhängen, zu welchem Kurs das Schiffshypothekendarlehen am 31. Dezember 1997 zu bewerten ist. Aus heutiger Sicht kann damit gerechnet werden, daß die prospektierte Verlustquote im Jahr 1997 erreicht wird.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	43.750	45.391 ¹⁾
Fondskapital (225 Investoren)	TDM	18.500	19.410
Initiatorenkapital	TDM	2.500	2.500
Fremdkapital	TDM	22.750	23.481 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	13.920	13.920

STEUERLICHE ERGEBNISSE	PROSPEKT	IST ²⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1996	- 70,00 %	- 70,00 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS		
Einzahlung inkl. Agio	DM	56.000
Steuervorteile ³⁾	DM	43.221
Auszahlungen	DM	0
Kapitalbindung	DM	12.779

¹⁾ Die Mehrbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital bzw. dem höher valutierenden US-Dollar.

²⁾ Gemäß Jahresabschluß.

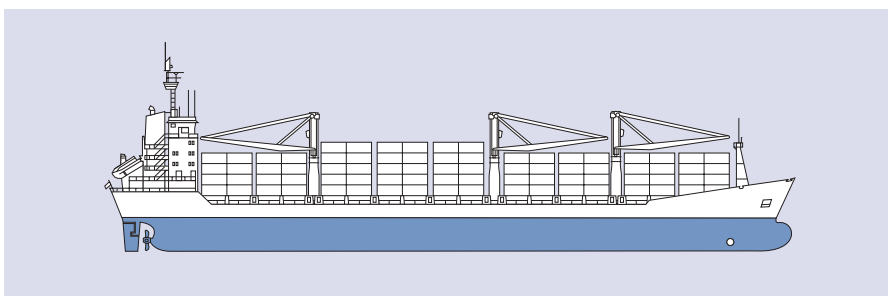
³⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "MAI RICKMERS"

Vertragsreeder: Rickmers Reederei



78



TECHNISCHE DATEN

Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Stettiner Werft
Indienststellung:	August 1997
Länge/Breite/Tiefgang:	163/22,3/8,1 m
Tragfähigkeit:	14.100 TDW
Containerkapazität:	1.150 TEU
Geschwindigkeit:	ca. 18 kn

Das MS "MAI RICKMERS" ist auf der Stettiner Werft im Bau. Die Ablieferung des Schiffes wird voraussichtlich mit ca. 2 Monaten Verspätung Mitte August 1997 erfolgen. Der strenge Winter 1996/97 hat dazu geführt, daß die Werft den im vergangenen Jahr ebenfalls witterungsbedingten Produktionsrückstand nicht aufholen konnte. Die Beschäftigung wird im Rahmen eines Einnahmepools erfolgen, der mit MS "MAI RICKMERS" auf 10 Einheiten anwächst. Innerhalb des Pools ist das Schiff zunächst für ein Jahr an die belgische Linienreederei CMBT verchartert und wird voraussichtlich in der Westafrikafahrt eingesetzt.

Die Anzahlungen für das im Bau befindliche Schiff wurden im Jahr 1996 planmäßig geleistet. Für den Teil der Anzahlungen, der durch eine Dollar-Zwischenfinanzierung aufgebracht wurde, ergaben sich durch

den gestiegenen Dollarkurs höhere Buchwerte, so daß die Abschreibungen der Jahre 1996 und 1997 voraussichtlich höher ausfallen als prospektiert. Die Verlustquote des Jahres 1996 erreichte durch eine entsprechende Inanspruchnahme der Sonderabschreibung genau den prospektierten Wert in Höhe von 100 % bezogen auf die Zeichnungssumme. Es wurde von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, das Kommanditkapital um DM 1,005 Mio. zu erhöhen, so daß der Gesellschaft eine hohe Liquiditätsreserve zur Verfügung steht.

Das Ergebnis des Jahres 1997 wird aus heutiger Sicht aufgrund der verspäteten Ablieferung etwas niedriger als prospektiert ausfallen. Der gestiegene Dollarkurs, eine Pönale der Werft und Einsparungen bei den Schiffsbetriebskosten werden jedoch die geringeren Einnahmen überwiegend kompensieren.

Die Verschiebung der Ablieferung in das zweite Halbjahr 1997 führt dazu, daß für 1997 nur eine halbe lineare Abschreibung vorgenommen werden kann. Die Höhe des steuerlichen Ergebnisses wird wesentlich davon abhängen, zu welchem Kurs das Schiffshypothekendarlehen am 31. Dezember 1997 zu bewerten ist. Aus heutiger Sicht kann damit gerechnet werden, daß die prospektierte Verlustquote im Jahr 1997 in etwa erreicht wird.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	43.750	45.493 ¹⁾
Fondskapital (219 Investoren)	TDM	18.500	19.505
Initiatorenkapital	TDM	2.500	2.500
Fremdkapital	TDM	22.750	23.488 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	13.920	13.920

STEUERLICHE ERGEBNISSE	PROSPEKT	IST ²⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1996	- 100,00 %	- 100,00 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS		
Einzahlung inkl. Agio	DM	80.000
Steuervorteile ³⁾	DM	61.745
Auszahlungen	DM	0
Kapitalbindung	DM	18.255

¹⁾ Die Mehrbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital bzw. dem höher valutierenden US-Dollar.

²⁾ Gemäß Jahresabschluß.

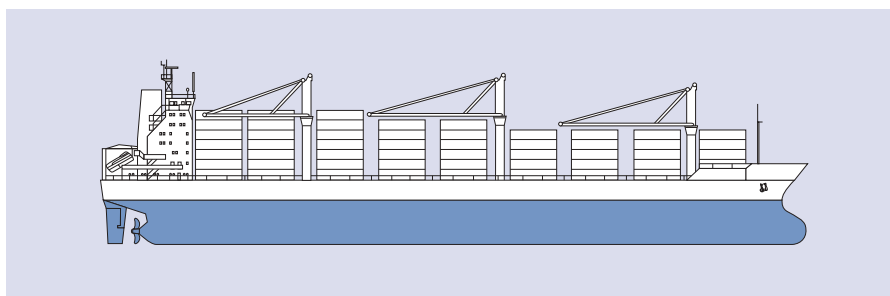
³⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "LARA RICKMERS"

Vertragsreeder: Rickmers Reederei



80



TECHNISCHE DATEN

Schiffstyp:	Conbulker
Bauwerft:	Stettiner Werft
Indienststellung:	November 1997
Länge/Breite/Tiefgang:	185/32,2/12 m
Tragfähigkeit:	ca. 45.000 TDW
Containerkapazität:	1.816 TEU
Geschwindigkeit:	16 kn

Das MS "LARA RICKMERS" ist auf der Stettiner Werft im Bau. Die Ablieferung wird voraussichtlich mit 3 – 4 Wochen Verspätung Ende November 1997 erfolgen. Der strenge Winter 1996/97 hat dazu geführt, daß die Stettiner Werft den im vergangenen Jahr ebenfalls witterungsbedingten Produktionsrückstand nicht aufholen konnte. Nach Indienststellung wird das Schiff eine fünfjährige Charter bei der chilenischen Linienreederei CCNI Compania Chilena de Navegacion Interocceanica S.A. antreten.

Die Anzahlungen für das im Bau befindliche Schiff wurden im Jahr 1996 planmäßig geleistet. Für den Teil der Anzahlungen, der durch eine Dollar-Zwischenfinanzierung aufgebracht wurde, ergaben sich durch den gestiegenen Dollarkurs höhere Buchwerte, so daß die Abschreibungen der Jahre 1996 und 1997 voraussichtlich höher ausfallen werden als prospek-

tiert. Die Verlustquote des Jahres 1996 erreichte durch eine entsprechende Inanspruchnahme der Sonderabschreibung genau den prospektierten Wert in Höhe von 75 % bezogen auf die Zeichnungssumme. Es wurde von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, das Kommanditkapital um DM 1 Mio. zu erhöhen, so daß der Gesellschaft eine hohe Liquiditätsreserve zur Verfügung steht. Ein Teilbetrag des Kommanditkapitals in Höhe von TDM 7.925 ist erst ab 1997 ergebnisberechtigt.

Das Ergebnis des Jahres 1997 wird aus heutiger Sicht nur geringfügig von den prospektierten Werten abweichen. Die geringeren Einnahmen aufgrund der verspäteten Ablieferung werden voraussichtlich durch den gestiegenen Dollarkurs und Einsparungen bei den Schiffsbetriebskosten kompensiert. Die Höhe des steuerlichen Ergebnisses wird wesentlich davon abhängen, zu welchem Kurs das Schiffshypothekendarlehen am 31. Dezember 1997 zu bewerten ist. Aus heutiger Sicht kann damit gerechnet werden, daß die prospektierte Verlustquote im Jahr 1997 übertroffen wird.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	56.750	58.801 ¹⁾
Fondskapital (285 Investoren)	TDM	24.000	25.000
Initiatorenkapital	TDM	3.000	3.000
Fremdkapital	TDM	29.750	30.801 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	18.480	18.480

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ²⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1996		- 75,00 %	- 75,00 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	60.000	
Steuervorteile ³⁾	DM	46.308	
Auszahlungen	DM	0	
Kapitalbindung	DM	13.692	

¹⁾ Die Mehrbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital bzw. dem höher valutierenden US-Dollar.

²⁾ Gemäß Jahresabschluß.

³⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "NORDSEA"

Vertragsreeder:
Reederei "NORD" Klaus E. Oldendorff



MS "NORDSEA" auf See.

TECHNISCHE DATEN	
Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Stettiner Werft
Indienststellung:	30. Dezember 1996
Länge/Breite/Tiefgang:	179,2/25,3/9,9 m
Tragfähigkeit:	22.400 TDW
Containerkapazität:	1.684 TEU
Geschwindigkeit:	ca. 20 kn

MS "NORDSEA" wurde am 30. Dezember 1996 von der Stettiner Werft an die Beteiligungsgesellschaft mit 10 Tagen Verspätung abgeliefert. Zur Anlieferung in die einjährige Charter bei der Reederei "NORD" Klaus E. Oldendorff Ltd., Limassol, Zypern, ging die Reise zunächst nach New York. Unter dem Namen "PAN AUSTRAL" ist das Schiff seit dem 15. Januar 1997 an die Linienreederei Montemar S.A., Uruguay, unterverchartert. Der Einsatz erfolgt zwischen der nordamerikanischen Ostküste, Jamaika und der südamerikanischen Ostküste. Dabei werden u.a. New York, Savannah, Kingston, Rio de Janeiro, Montevideo, Rio Grande und Santos angelaufen. Der Chartervertrag hat eine Laufzeit von 12 – 16 Monaten

in Charterers Wahl. Nach anfänglichen Problemen mit der Hauptmaschine, die zu einer Ausfallzeit von 2,5 Tagen führte, verläuft der technische Betrieb mittlerweile einwandfrei.

Die Investitionsabwicklung im Jahr 1996 führte zu Einsparungen aufgrund von Werftgutschriften in Höhe von rund TDM 200. Da außerdem von der Möglichkeit Gebrauch gemacht wurde, das Kommanditkapital um DM 1,5 Mio. zu erhöhen, steht der Gesellschaft eine hohe Liquiditätsreserve zur Verfügung. Auf die Inanspruchnahme des Kontokorrentkredites konnte daher verzichtet werden. Aufgrund der verspäteten Ablieferung wurden jedoch die prospektierten Einnahmen nicht erzielt. Schiffsbetriebskosten fielen im wesentlichen für die Besatzung an, die termingerecht zum Schiff beordert worden war.

Das steuerliche Ergebnis übertraf mit einer Verlustquote von 125,44 % den Prospektwert von 125,36 % geringfügig. Das Schiffshypothekendarlehen wurde planmäßig mit TUS \$ 19.680 aufgenommen. Hierfür werden kurzfristige Zinsvereinbarungen getroffen.

Die Chartererinnahmen sind durch den bis Anfang 1998 geschlossenen Chartervertrag für das laufende Jahr gesichert. Der hohe Dollarkurs führt zu – in DM gerechnet – höheren Nettoerlösen, aber auch zu höheren Schiffsbetriebskosten und Zinsaufwendungen, da diese ebenfalls überwiegend in Dollar anfallen. Insgesamt dürfte das prospektierte Ergebnis leicht übertroffen werden. Es ist vorgesehen, eine Sondertilgung auf das Hypothekendarlehen zu leisten. Die prospektierte Auszahlung in Höhe von 4 % auf das Kommanditkapital soll planmäßig im ersten Quartal 1998 erfolgen.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	57.000	59.312 ¹⁾
Fondskapital (238 Investoren)	TDM	22.500	24.000
Initiatorenkapital	TDM	2.800	2.849 ¹⁾
Fremdkapital	TDM	31.700	32.463 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	19.680	19.680

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienststellung		0	0
Nettoumsatzerlöse	TDM	209	0
Cash-flow ²⁾	TDM	73	- 79
Auszahlungen	TDM	0	0
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	1.173	2.711
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	19.680	19.680

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ³⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1996		- 125,36 %	- 125,44 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000	
Steuervorteile ⁴⁾	DM	77.452	
Auszahlungen	DM	0	
Kapitalbindung	DM	27.548	

¹⁾ Die Mehrbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital bzw. dem höher valutierenden US-Dollar.

²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

³⁾ Gemäß Jahresabschluß.

⁴⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "NORDSTRAND"

**Vertragsreeder:
Reederei "NORD" Klaus E. Oldendorff**



MS "NORDSTRAND" in der nördlichen Biscaya.

TECHNISCHE DATEN	
Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Danziger Werft
Übernahme:	15. November 1996
Länge/Breite/Tiefgang:	205,9/32,2/12 m
Tragfähigkeit:	34.000 TDW
Containerkapazität:	2.280 TEU
Geschwindigkeit:	ca. 20,5 kn

Das MS "NORDSTRAND" war das erste Second-hand Schiff, das über NORDCAPITAL finanziert wurde. Es wurde im Jahr 1993 gebaut und am 15. November 1996 nach einer planmäßigen Dockung von der

Beteiligungsgesellschaft übernommen. Anschließend trat das Schiff eine 2-jährige Charter bei der Reederei "NORD" Klaus E. Oldendorff Ltd., Limassol, Zypern an. Nach einer Zwischenbeschäftigung bei der Maersk-Line wurde es unter dem Charternamen "BYRON BAY" an die renommierte englische Linienreederei P&O unterverchartert und im Fahrtgebiet Australien – Fernost eingesetzt. Der technische Betrieb des Schiffes, das seit Indienststellung durch die Reederei "NORD" betreut wird, verlief ohne besondere Vorkommnisse.

Das Kommanditkapital in Höhe von DM 23 Mio. besteht aus zwei Tranchen. Die Tranche I in Höhe von DM 14 Mio. ist ab 1996, die Tranche II in Höhe von DM 9 Mio. ab 1997 ergebnisberechtigt. Die steuerliche Verlustquote für die Tranche I beträgt 113,81 % und liegt damit um 6,27 % über dem geplanten Wert. Die mit anderen Einkünften ausgleichsfähigen Verluste betragen wie prospektiert 105 %.

Der Cash-flow aus dem Betrieb des Schiffes der ersten 6 Wochen nach Übernahme lag im prospektierten Rahmen. Für das Schiffshypothekendarlehen in Höhe von US \$ 22 Mio. werden kurzfristige Zinsvereinbarungen getroffen.


Das Ergebnis für das Jahr 1997 wird den Prospektwert voraussichtlich übertreffen. Hierzu trägt vor allem der gegenüber dem Prospektansatz von DM 1,43 deutlich höhere Dollarkurs bei. Aufgrund der guten Liquiditätslage der Gesellschaft sind Sondertilgungen auf das Hypothekendarlehen vorgesehen. Das steuerliche Ergebnis für die Tranche II des Kommanditkapitals liegt voraussichtlich bei rd. 114 %, wovon 105 % mit anderen Einkünften ausgleichsfähig sind.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	59.500	59.946 ¹⁾
Fondskapital (184 Investoren)	TDM	21.000	22.000
Initiatorenkapital	TDM	3.066	3.104 ¹⁾
Fremdkapital	TDM	35.434	34.842 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	22.000	22.000

BETRIEB BIS 1996 KUMULIERT		PROSPEKT	IST
Betriebstage ab Indienststellung		45	46
Nettoumsatzerlöse	TDM	1.162	1.279
Cash-flow ²⁾	TDM	560	543
Auszahlungen	TDM	0	0
Liquidität per 31. Dezember 1996	TDM	950	1.922
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 1996	TUS \$	22.000	22.000

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ³⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1996 Tranche I		- 105,00 %	- 105,00 %
Verrechenbare Verluste 1996 Tranche I		- 2,54 %	- 8,81 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	105.000	
Steuervorteile ⁴⁾	DM	64.832	
Auszahlungen	DM	0	
Kapitalbindung	DM	40.168	



¹⁾ Die Mehr- bzw. Minderbeträge resultieren aus dem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital bzw. aus Abweichungen des US-Dollarkurses.

²⁾ Cash-flow = Nettoumsatzerlöse \cdot Schiffsbetriebskosten \cdot Gesellschaftskosten \cdot Zinsaufwendungen = Betriebsüberschuß vor Tilgung und Ausschüttungen.

³⁾ Gemäß Jahresabschluß.

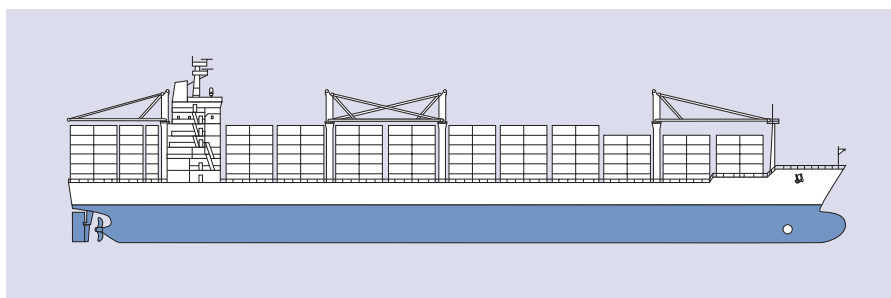
⁴⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "NORDFALCON"

**Vertragsreeder:
Klaus E. Oldendorff Schiffahrtskontor**



86



TECHNISCHE DATEN

Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Daewoo Werft
Indienststellung:	August 1997
Länge/Breite/Tiefgang:	205,5/27,4/10,1 m
Tragfähigkeit:	ca. 27.000 TDW
Containerkapazität:	2.105 TEU
Geschwindigkeit:	20 kn

Das MS "NORDFALCON" wird auf der südkoreanischen Daewoo-Werft unter der Aufsicht des Germanischen Lloyd und eines erfahrenen Teams technischer und nautischer Mitarbeiter des Vertragsreeders gebaut. Der Baufortschritt geht zügig voran, so daß das Schiff voraussichtlich bereits Ende August 1997 und damit ca. 4 Wochen früher als prospektiert an die Beteiligungsgesellschaft übergeben werden kann.

Anschließend wird das Schiff eine bis 2001 vereinbarte Beschäftigung bei der Linienreederei Montemar S.A., Montevideo, Uruguay, antreten und voraussichtlich zwischen der Ostküste Süd- und Nordamerikas die Häfen New York, Miami, Savannah, Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Montevideo und Rio Grande bedienen. Der Charterer hat jedoch im Jahr 1999 ein Sonderkündigungsrecht.

Die Investitionsabwicklung im Jahr 1996 verlief planmäßig. Es wurde Kommanditkapital in Höhe von insgesamt DM 30,12 Mio. eingeworben. Aufgrund des gestiegenen Dollarkurses konnten die steuerlichen Rückstellungen nicht in der geplanten Höhe gebildet werden, so daß die Verlustquote 99,56 % gegenüber prospektierten 101,25 % erreichte.

Für das Jahr 1997 kann insbesondere aufgrund des im Vergleich zum Prospektwert von DM 1,38 deutlich höheren Dollarkurses mit einem gegenüber Prospekt verbesserten Ergebnis gerechnet werden.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	67.500	67.323 ¹⁾
Fondskapital (330 Investoren)	TDM	30.000	30.200
Initiatorenkapital	TDM	2.500	2.500
Fremdkapital	TDM	35.000	34.623 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	21.600	21.600

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ²⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1996		- 101,25 %	- 99,56 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	81.000	
Steuervorteile ³⁾	DM	61.473	
Auszahlungen	DM	0	
Kapitalbindung	DM	19.527	

¹⁾ Die Minderbeträge resultieren aus dem niedriger valutierenden US-Dollar.

²⁾ Gemäß Jahresabschluß.

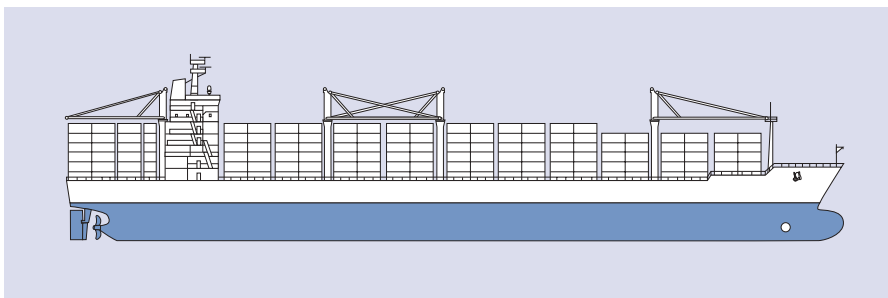
³⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "NORDEAGLE"

**Vertragsreeder:
Klaus E. Oldendorff Schiffahrtskontor**



88



TECHNISCHE DATEN	
Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Daewoo Werft
Indienststellung:	Juli 1997
Länge/Breite/Tiefgang:	205,5/27,4/10,1 m
Tragfähigkeit:	ca. 27.000 TDW
Containerkapazität:	2.105 TEU
Geschwindigkeit:	20 kn

Das MS "NORDEAGLE" wird auf der südkoreanischen Daewoo-Werft unter der Aufsicht des Germanischen Lloyd und eines erfahrenen Teams technischer und nautischer Mitarbeiter des Vertragsreeders gebaut. Der Baufortschritt geht zügig voran, so daß das Schiff voraussichtlich bereits Mitte August 1997 und damit ca. 6 Wochen früher als prospektiert an die Beteiligungsgesellschaft übergeben werden kann.

Anschließend wird das Schiff eine bis 2001 vereinbarte Beschäftigung bei der Linienreederei Montemar S.A., Montevideo, Uruguay, antreten und voraussichtlich zwischen der Ostküste Süd- und Nordamerikas die Häfen New York, Miami, Savannah, Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Montevideo und Rio Grande bedienen. Der Charterer hat jedoch im Jahr 1999 ein Sonderkündigungsrecht.

Die Investitionsabwicklung im Jahr 1996 verlief planmäßig. Es wurde Kommanditkapital in Höhe von insgesamt DM 30,1 Mio. eingeworben. Hiervon ist ein Teilbetrag in Höhe von TDM 1.895 erst ab 1997 ergebnisberechtigt. Für das im Jahr 1996 beigetretene Kapital ergab sich wie prospektiert eine Verlustquote in Höhe von 101,25 %.

Für das Jahr 1997 kann insbesondere aufgrund des im Vergleich zum Prospektwert von DM 1,38 deutlich höheren Dollarkurses mit einem gegenüber Prospekt verbesserten Ergebnis gerechnet werden.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	67.500	66.468 ¹⁾
Fondskapital (345 Investoren)	TDM	30.000	30.100
Initiatorenkapital	TDM	2.500	2.500
Fremdkapital	TDM	35.000	33.868 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	21.600	21.600

STEUERLICHE ERGEBNISSE		PROSPEKT	IST ²⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1996		- 101,25 %	- 101,25 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	81.000	
Steuervorteile ³⁾	DM	62.516	
Auszahlungen	DM	0	
Kapitalbindung	DM	18.484	

¹⁾ Die Minderbeträge resultieren aus dem niedriger valutierenden US-Dollar.

²⁾ Gemäß Jahresabschluß.

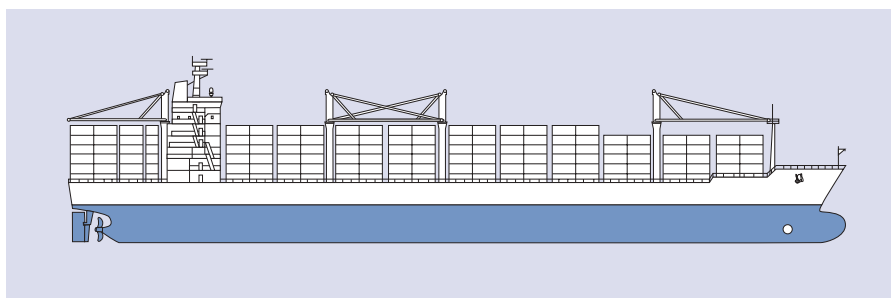
³⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

MS "NORDHAWK"

**Vertragsreeder:
Klaus E. Oldendorff Schiffahrtskontor**



90



TECHNISCHE DATEN

Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Daewoo Werft
Indienststellung:	August 1997
Länge/Breite/Tiefgang:	205,5/27,4/10,1 m
Tragfähigkeit:	ca. 27.000 TDW
Containerkapazität:	2.105 TEU
Geschwindigkeit:	20 kn

Das MS "NORDHAWK" wird auf der südkoreanischen Daewoo-Werft unter der Aufsicht des Germanischen Lloyd und eines erfahrenen Teams technischer und nautischer Mitarbeiter des Vertragsreeders gebaut. Der Baufortschritt geht planmäßig voran, so daß das Schiff voraussichtlich bereits Ende August 1997, also ca. 4 Wochen früher als prospektiert, an die Beteiligungsgesellschaft übergeben werden kann.

Anschließend wird das Schiff eine bis 2001 vereinbarte Beschäftigung bei der Linienreederei Montemar S.A., Montevideo, Uruguay, antreten und voraussichtlich zwischen der Ostküste Süd- und Nordamerikas die Häfen New York, Miami, Savannah, Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Montevideo und Rio Grande bedienen. Der Charterer hat jedoch im Jahr 1999 ein Sonderkündigungsrecht.

Die Investitionsabwicklung im Jahr 1996 verlief planmäßig. Es wurde Kommanditkapital in Höhe von insgesamt DM 30,12 Mio. eingeworben. Hiervon ist ein Teilbetrag von DM 1,09 Mio. erst ab 1997 ergebnisberechtigt. Für das im Jahr 1996 beigetretene Kapital ergab sich wie prospektiert eine Verlustquote in Höhe von 101,25 %.

Für das Jahr 1997 kann insbesondere aufgrund des im Vergleich zum Prospektwert von DM 1,38 deutlich höheren Dollarkurses mit einem gegenüber Prospekt verbesserten Ergebnis gerechnet werden.

INVESTITION UND FINANZIERUNG		PROSPEKT	IST
Investitionsvolumen	TDM	67.500	67.243 ¹⁾
Fondskapital (349 Investoren)	TDM	30.000	30.120
Initiatorenkapital	TDM	2.500	2.500
Fremdkapital	TDM	35.000	34.623 ¹⁾
davon Schiffshypothekendarlehen	TUS \$	21.600	21.600

STEUERLICHE ERGEBNISSE	PROSPEKT	IST ²⁾
Ausgleichsfähige Verluste 1996	- 101,25 %	- 101,25 %

BEISPIEL FÜR KAPITALEINSATZ UND -RÜCKFLUSS			
Einzahlung inkl. Agio	DM	81.000	
Steuervorteile ³⁾	DM	62.516	
Auszahlungen	DM	0	
Kapitalbindung	DM	18.484	

¹⁾ Die Minderbeträge resultieren aus dem niedriger valutierenden US-Dollar.

²⁾ Gemäß Jahresabschluß.

³⁾ Bei einem persönlichen Spitzensteuersatz von 53 % zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag.

NORDCAPITAL

Gesellschaft für Unternehmens-
beteiligungen mbH & Cie.

Am Sandtorkai 77, 20457 Hamburg

Telefon 040/37 85 50-0

Telefax 040/37 85 50-40

e-mail: info@nordcapital.de

internet: <http://www.nordcapital.de>