



Bericht zum Geschäftsjahr 2001 – Schiffsbeteiligungen

NORDCAPITAL 

Nordcapital in Zahlen

Nordcapital gehört zu den führenden unabhängigen Emissionshäusern Deutschlands. Bis Ende 2001 wurden 70 Schiffe mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund EUR 2,9 Mrd. geplant und realisiert. Bei weiteren sechs Schiffen wurde mit der Plazierung des Fondskapitals im Dezember 2001 begonnen.

Investitionstätigkeit im Bereich Schiffsbeteiligungen					
Kumulierte Werte	1997	1998	1999	2000	2001
Plazierte Schiffe	44	53	60	63	70
Davon in Fahrt	36	51	56	63	67
Containerstellplatzkapazität (TEU)	83.993	110.601	140.325	154.323	194.657
Durchschnittliche Schiffsgröße (TEU)	1.909	2.087	2.339	2.450	2.781
Tragfähigkeit (Mio. tdw)	1,16	1,50	1,87	2,03	2,51
Investitionsvolumen (Mio. EUR)	1.421	1.805	2.177	2.370	2.880
Fondskapital (Mio. EUR)	585	740	890	989	1.189
Initiatorenbeteiligung (Mio. EUR)	72	88	96	97	99
Beteiligungen privater Investoren	12.205	15.314	18.420	20.985	25.854



Bericht zum Geschäftsjahr 2001 – Schiffsbeteiligungen

NORDCAPITAL 

NORDCAPITAL
Gesellschaft für Unternehmens-
beteiligungen mbH & Cie. KG

Am Sandtorkai 77
20457 Hamburg

Telefon: 040/37 85 50-0
Telefax: 040/37 85 50-40

e-mail: info@nordcapital.de
www.nordcapital.de



Inhalt

6	Vorwort
8	Entwicklung der Schiffahrtsmärkte 2001 und Ausblick 2002
16	Investitionstätigkeit der Nordcapital
20	Entwicklung der Gesamtflotte 2001 und Ausblick 2002
22	Musterdepot zum 31. Dezember 2001

Einzelberichte der Fonds der Vertragsreeder

24	Reederei Herm. Dauelsberg
26	Reederei E.R. Schiffahrt
66	Komrowski Befrachtungskontor
70	Reederei "NORD" Klaus E. Oldendorff
78	Rickmers Reederei
102	Reederei Ernst Russ
106	Reederei Bernhard Schulte
110	Transeste Schiffahrt
112	Erläuterungen zu den Tabellen

Vorwort

Die Nordcapital-Fonds konnten sich in einem schwierigen Marktumfeld gut behaupten.

Stagnierender Welthandel

Nach der ungewöhnlich kräftigen Expansion des Welthandels im Jahr 2000 um über 12% folgte im Jahr 2001 eine deutliche Abkühlung. Das Wirtschaftswachstum ging in allen wichtigen Regionen der Welt gleichzeitig zurück. Die Folgen der Terroranschläge in New York und Washington beschleunigten die rezessiven Tendenzen und beeinträchtigten vor allem den internationalen Handel. Die seit vielen Jahren gültige Regel, wonach der Welthandel schneller wächst als das Sozialprodukt, wurde außer Kraft gesetzt: Einem Wirtschaftswachstum von 2,2% stand eine Zunahme des Welthandels um nur noch 0,8% gegenüber.

Containerschiffahrt in schwierigem Fahrwasser

Die Containerschiffahrt wurde von dieser ungewöhnlichen Entwicklung schwer getroffen. Das hohe Ladungswachstum der Jahre 1999 und 2000 hatte die Linienreedereien zu Kapazitätserweiterungen veranlaßt, die gegenwärtig vom Markt nicht benötigt werden und einen

massiven Ratenverfall sowohl im Liniengeschäft als auch im Chartermarkt ausgelöst haben. Voraussetzung für eine Markterholung sind die Wiederbelebung des Welthandels sowie deutlich nachlassende Neubauaktivitäten. Im Jahr 2002 wird die schwierige Marktsituation voraussichtlich noch anhalten, ab 2003 kann jedoch mit einer nachhaltigen Ratenerholung gerechnet werden.

Nordcapital-Fonds deutlich verbessert

Die Ergebnisse der Nordcapital-Fonds waren im Jahr 2001 insgesamt erfreulich. Der kumulierte Tilgungsvorsprung konnte bis zum Jahresende auf USD 112 Mio. ausgebaut werden. Innerhalb des positiven Gesamtbildes blieb die Entwicklung bei den einzelnen Fonds unterschiedlich. Die meisten älteren Schiffe, die bereits die Marktkrise 1998/1999 durchfahren mußten, konnten zwar ihre Tilgungsleistung gegenüber dem Vorjahr erhöhen, blieben jedoch weiterhin deutlich hinter den Prospekterwartungen zurück. Andererseits erzielte insbesondere die neue Generation von Großcontainerschiffen



der Reederei E.R. Schifffahrt sehr gute Ergebnisse. Die Überschüsse dieser Fonds lagen durchweg deutlich über den prognostizierten Werten. Die gestiegene Ertragskraft zeigte sich auch in der Höhe der Ausschüttungen, die im Jahr 2001 mit insgesamt EUR 19 Mio. das Vorjahresergebnis um 92 % übertraf.

Nordcapital neuer Marktführer

Die konsequente Ausrichtung der Nordcapital als Finanzierungspartner bedeutender Linienreedereien führte im Jahr 2001 zu einem neuen Platzierungsrekord. Die mit unseren Partnern entwickelten Projekte – moderne Container-

schiffe zu günstigen Anschaffungskosten in Verbindung mit langfristigen Charterverträgen – bieten die besten Voraussetzungen für ein erfolgreiches Investment. Hierfür wurden EUR 205 Mio. Eigenkapital von rund 5.000 Investoren bereitgestellt. Mit diesem Ergebnis wurde Nordcapital im Jahr 2001 Marktführer im Bereich Schiffsbeteiligungen.

Wir danken allen Investoren und Geschäftspartnern für ihren Beitrag zu diesem Erfolg und für das uns entgegengebrachte Vertrauen.

Hamburg, im April 2002

Die geschäftsführenden Gesellschafter:

Winfried Gathmann

Kai-Michael Pappert

Erck Rickmers

Jürgen Wollny

Entwicklung der Schifffahrtsmärkte 2001 und Ausblick 2002

Trotz der Stagnation im Welthandel hat der Containerhafenumschlag im Jahr 2001 weiter zugenommen.

2001 – Tiefpunkt des Konjunkturzyklus

Auf die kräftige Expansion der Weltkonjunktur im Jahre 2000 folgte 2001 eine deutliche Abkühlung. Nach 4,7% im Vorjahr wuchs die Weltwirtschaft 2001 nur noch um 2,2%. Ursächlich dafür war der scharfe Konjunkturrückgang in den Vereinigten Staaten bis zum dritten Quartal 2001, der durch die Ereignisse des 11. Septembers noch verstärkt wurde.

Angesichts der Bedeutung der Vereinigten Staaten für den Welthandel (Anteil ca. 20%) wurden besonders exportorientierte Länder in Asien und Europa, aber auch lateinamerikanische Länder in Mitleidenschaft gezogen. In Singapur und Taiwan, also Ländern mit starker Außenhandelsorientierung und zuletzt sehr hohen Wachstumsraten, mußten für das Gesamtjahr 2001 Rückgänge beim Bruttoinlandsprodukt hingenommen werden. In anderen Ländern, wie

Prognose Weltwirtschaftswachstum (BIP) und Welthandel

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozent

Länder/Ländergruppen	2000	2001	2002*	2003*
USA	4,1	1,2	2,6	4,0
Japan	2,4	- 0,4	- 1,4	0,7
Euro-Zone	3,4	1,5	1,4	3,0
Asien (exkl. Japan)	7,1	5,1	6,3	6,8
Darunter China	8,0	7,3	7,5	7,6
Mittel-/Osteuropa und Afrika	6,3	1,9	3,1	4,1
Lateinamerika	4,5	0,0	1,0	3,5
Welt-BIP gesamt	4,7	2,2	2,8	4,2
Welthandel	12,4	0,8	2,2	8,3

* Schätzwerte.

Quellen: Deutsche Bank Research, Prof. Dr. Berthold Volk



in Japan, Argentinien und der Türkei, verstärkten sich die bereits bestehenden Probleme.

Wachstumsträger im letzten Jahr waren asiatische Länder mit großen Binnenmärkten (China und Indien) sowie erdöl-exportierende Länder, darunter Rußland, die von hohen Öleinnahmen profitierten. Der Tiefpunkt des Konjunkturzyklus in den Vereinigten Staaten scheint im dritten Quartal 2001 erreicht worden zu sein. Ende Februar 2002 wurde das BIP-Wachstum der USA für das vierte Quartal 2001 deutlich auf 1,4% nach oben korrigiert. Bis dahin war man noch von einer Stagnation (+0,2%) ausgegangen. Ausschlaggebend für die kräftige Korrektur war der um USD 18 Mrd. höhere Außenbeitrag. Die wirtschaftlichen Rahmen-daten für 2002 sehen nunmehr wieder günstiger aus, was die Deutsche Bank Research dazu veranlaßte, die Prognose für die USA für das Jahr 2002 nach oben zu korrigieren.

Die gesamte Weltwirtschaft dürfte 2002 wieder etwas stärker wachsen als noch im Vorjahr. Dies erscheint wenig spektakulär, jedoch ist auf die Quartalsentwicklungen hinzuweisen. Für die Gesamtheit der führenden Industrieländer ist für den Jahreswechsel 2001/02 noch von einer Rezession auszugehen. Danach dürfte jedoch die Erholung einsetzen, und im

dritten und vierten Quartal 2002 sollten wieder Wachstumsraten von annualisiert über 3% erzielt werden.

Im Jahr 2003 dürfte die Expansion weiter an Fahrt gewinnen. Für die Vereinigten Staaten wird ein BIP-Wachstum von 4%, für Euroland um ca. 3% und für Asien (exkl. Japan) um fast 7% prognostiziert.

Stagnierender Welthandel

Der Konjunkturrückgang 2001 beeinträchtigte stärker als üblich den Welthandel. Nach über 12% Zuwachs im Vorjahr kam das Welthandelswachstum 2001 fast zum Erliegen, eine Situation, wie sie zuletzt vor zwanzig Jahren (1982) zu verzeichnen war.

Hier ist darauf hinzuweisen, daß die Welthandelsentwicklung nicht allein von der Wirtschaftsentwicklung abhängt, sondern vor allem von der Industrieproduktion. Diese stellt nur einen Teil der gesamten Wirtschaftsleistung dar.

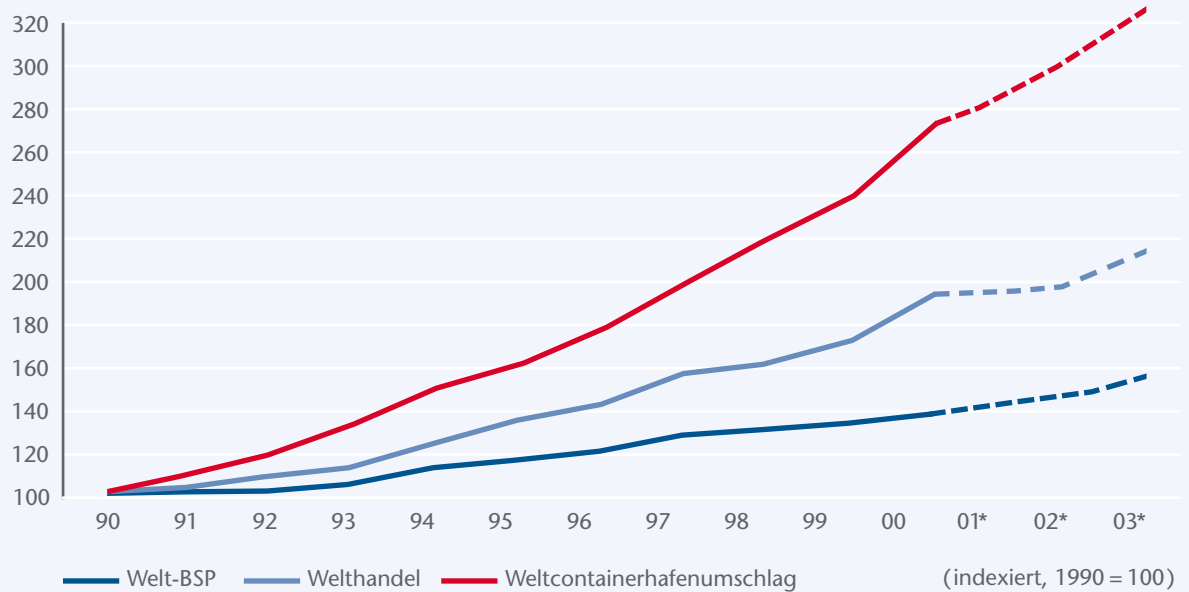
Während der – nicht verkehrsrelevante – Dienstleistungssektor (Behörden, Banken, Versicherungen etc.) nur sehr schwach auf Konjunkturänderungen reagiert, werden diese im Industriesektor sofort wahrgenommen. Dies erklärt sich u. a. dadurch, daß in Zeiten eines Wirtschaftsaufschwungs nicht nur Bedarf für Rohstoffe und Vorprodukte für die steigende Produktion gegeben ist.



Zusätzlich werden Lagerbestände aufgebaut, um die erwartete künftig noch höhere Produktion sicherzustellen. Umgekehrt bedienen sich die Industrieunternehmen bei rückläufiger Konjunktur zunächst aus ihren großen Lagerbeständen, so daß die Nachfrage nach Rohstoffen und Vorprodukten stärker als die Produktion zurückgeht. Insofern werden Handel und Verkehr bei rezessiven Entwicklungen stärker tangiert als die Wirtschaft insgesamt.

Aus dem genannten Grund ist jedoch in Aufschwungphasen wieder von einer überproportionalen Entwicklung für den Welthandel auszugehen. Dies wird in der Prognose der Deutsche Bank Research für das Gesamtjahr 2002 mit einem Plus von 2,2% aufgrund des schwachen ersten Quartals noch nicht deutlich. Angesichts der für das Jahr 2003 zu erwartenden günstigen Konjunktrentwicklung ist dann jedoch auch für den

Seit vielen Jahren wächst der Containerverkehr schneller als der Welthandel und das Welt-Bruttonetozialprodukt



Quelle: Prof. Dr. Berthold Volk

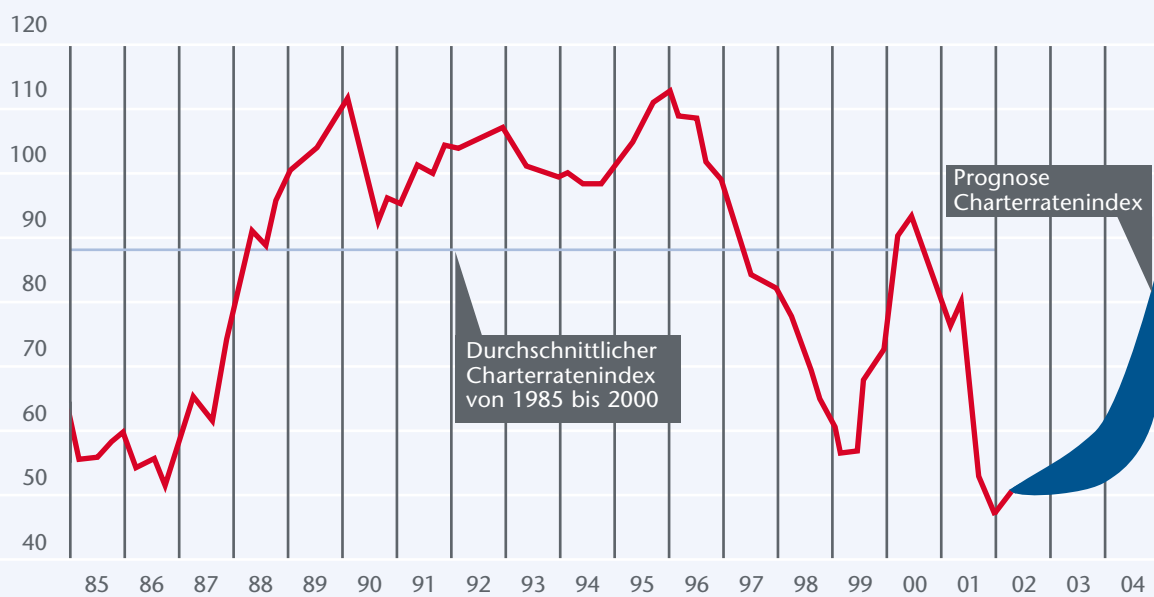


Welthandel wieder mit einem hohen Wachstum (+ 8,3%) zu rechnen.
 Der Containerhafenumschlag hat trotz der Stagnation im Welthandel im Jahr 2001 um 3% zugenommen.

Ratenverfall auf allen Schiffahrtsmärkten

Das Schifffahrtsjahr 2001 war für alle Märkte durch eine sehr wechselhafte Entwicklung gekennzeichnet. Während zu Beginn des Jahres noch auskömmliche Raten bezahlt wurden, sanken diese anschließend in allen Teilmärkten. Das jeweils geringe Nachfragewachstum ging einher mit einer Erhöhung der Transportkapazitäten.

Charterratenindex für Containerschiffe in US-Dollar 1985 bis Anfang 2002 (1990 = 100)



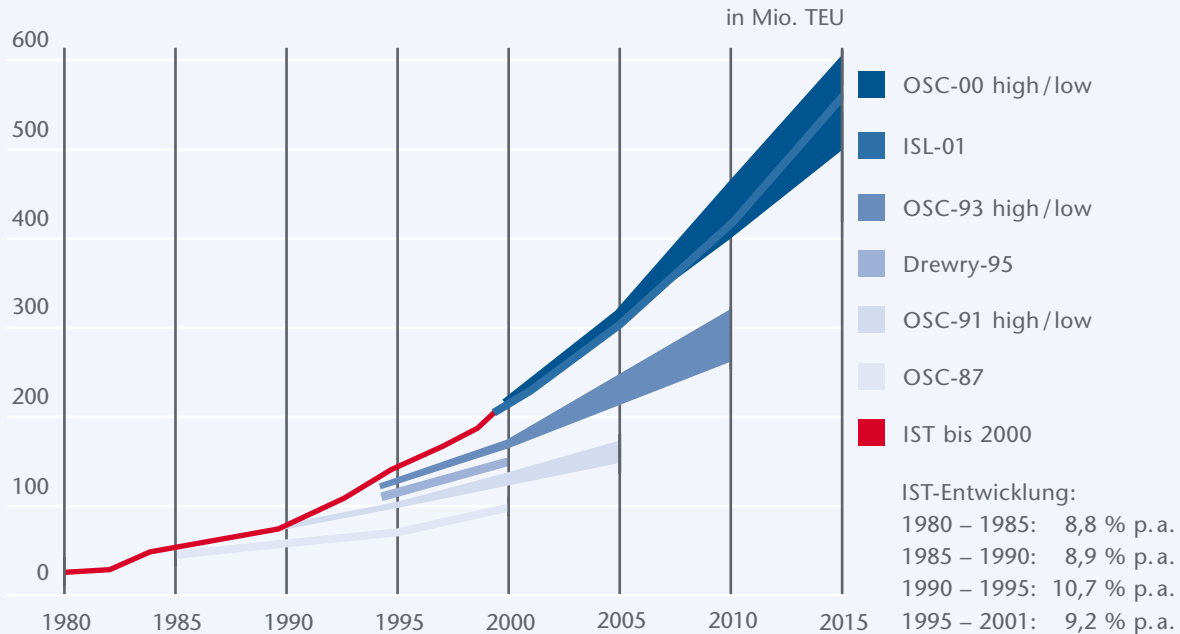
Quelle: Howe Robinson, Clarkson Research, Prof. Dr. Berthold Volk



Für die drei Hauptschiffahrtsmärkte Tanker, Bulk Carrier und Containerschiffe ergab sich bei den einjährigen Zeitchartern jeweils ein Ratentief im Jahr 1999. In den Jahren davor wurden in der Containerschiffahrt hohe und in der Bulk-schiffahrt durchwachsene Raten erzielt, während in der Tankschiffahrt über die meiste Zeit der neunziger Jahre eher unbefriedigende Raten erzielt wurden. Angesichts der 1999 einsetzenden prosperierenden Weltwirtschaftsentwicklung sind in allen Teilmärkten die Raten kräftig angestiegen. Sie erreichten im Verlauf des Jahres 2000 ihren jeweiligen Höhepunkt. Dabei ist festzustellen, daß sich der Anstieg zuerst bei den Containerschiffen und zuletzt bei den Tankern bemerkbar machte. Entsprechend erreichte die Containerschiffahrt ihr Ratenhoch eher, und der Ratenrückgang setzte früher ein. Ende 2001 haben die Raten im Containerschiffsektor bereits wieder ihren Tiefpunkt von 1999 erreicht und teilweise sogar unterschritten, während sich die Tankerraten noch auf einem relativ hohen Niveau befanden. Ratenabschlüsse in den ersten Monaten des Jahres 2002 zeigen jedoch, daß auch die Tankerraten weiter nachgegeben haben.

Angesichts des gegebenen hohen Auftragsbestandes für Neubauten und der für 2002 prognostizierten eher verhaltenen Wirtschafts- und Handelsent-

Containerhafenumschlag seit 1980: Prognosen stets übertroffen



Quelle: Ocean Shipping Consultants, Drewry Shipping Consultants, Prof. Dr. Berthold Volk

wicklung muß für alle drei Märkte davon ausgegangen werden, daß kaum Chancen für eine schnelle Erholung gegeben sind. Dies kann erst für 2003 erwartet werden. Dabei wird es, abhängig von den individuellen Angebots- und Nachfragekonstellationen, zu unterschiedlichen Entwicklungen kommen.

Trotz Wirtschaftsflaute Containerverkehr weiter expansiv

Auch im schwierigen Marktumfeld des Jahres 2001 zeigte sich, daß die Wachstumskräfte beim Containerverkehr weiter wirksam sind. Die Faktoren für ein fortgesetzt hohes und überproportionales Wachstum des Containerverkehrs sind:

- ◆ der nach wie vor noch nicht abgeschlossene Strukturwandel vom Stückgut zum Container

- ◆ der gerade beginnende Strukturwandel vom Massengut zum Container (große Massengutpartien werden auch künftig mit dem Bulk Carrier gefahren werden, kleinere eignen sich jedoch auch für den Container)
- ◆ die anhaltende Tendenz zur Globalisierung und internationalen Arbeitsteilung
- ◆ der Abbau von Zöllen (zuletzt wieder forciert durch den Beitritt Chinas zur Welthandelsorganisation)

Zu den ersten beiden Faktoren seien einige Beispiele genannt:

- ◆ Kühlladung: Neue Containerschiffe werden mit einer zunehmenden Anzahl von Kühllanschlüssen ausgestattet. Mittlerweile können große Containerschiffe mehr Kühlladung mitführen als die größten reinen

Unabhängig von den weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen setzt sich der Strukturwandel im Warenverkehr zugunsten des Containers fort.

Kühlschiffe. Der Marktanteil der Containerschiffe an den Kühltransporten beträgt inzwischen ca. 50%, bei weiter steigender Tendenz.

- ◆ Holz: Angesichts sinkender Seetransportpreise für Containerverschiffungen gehen Holzexporteure (z.B. aus Kanada und Neuseeland) dazu über, ihre Produkte, verarbeitet oder selbst als Stammholz, per Container zu verschicken.
- ◆ PKW: Die Reederei Maersk-Sealand hat kürzlich einen Spezialcontainer zum Patent angemeldet, in dem vier PKW Platz finden. Im Gegensatz zu konventionellen Transporten bieten Container beim Umschlag (LKW, Bahn, Schiff) einen besseren Schutz vor Beschädigungen, da die Fahrzeuge nicht mehr bewegt werden müssen.

Für die genannten und auch für andere Güterarten besteht ein Vorteil der Nutzung

des Containers darin, daß nicht ganze Schiffe mit einer Güterart gefüllt werden müssen, sondern beliebig kleine Mengen zur Verschiffung gelangen können. Containerschiffe bieten darüber hinaus häufigere Abfahrten und laufen fast jeden Hafen der Welt an, so daß sich den Exporteuren neue Absatzmöglichkeiten eröffnen.

Trotz der Wachstumsschwäche im Jahr 2001 müssen also langfristige Prognosen zum Containerverkehr nicht korrigiert werden. Wird für die beiden Jahre 2000 (Boom, Zuwachs 12,7%) und 2001 (Flaute, Zuwachs ca. 3,0%) der Durchschnitt ermittelt, ergibt sich mit ca. 8% p.a. eine Wachstumsrate, die im oberen Bereich des prognostizierten langfristigen Trends liegt.

Die britische Ocean Shipping Consultants geht nach einer im Jahr 2000 vorgelegten Prognose für den Zeitraum von 2000 bis 2005 von einem Wachstum beim



Containerhafenumschlag von 6,6% p. a. (pessimistisches Szenario) bis 8,2% p. a. (optimistisches Szenario) aus. Für das sich anschließende Jahrfünft bis 2010 werden 5,4% p. a. bis 6,5% p. a. prognostiziert. Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik aus Bremen prognostiziert in einer im Dezember 2001 vorgelegten Analyse für das erste Jahrfünft des neuen Jahrhunderts ein Wachstum von 7,7% p. a. und für das zweite Jahrfünft von 6,7% p. a.

Fazit

Nach dem prosperierenden Jahr 2000 folgte mit 2001 ein Jahr des Abschwungs. Mit der Jahreswende 2001/02 scheint der Tiefpunkt des Konjunkturzyklus bereits überschritten zu sein. Nach vorliegenden Prognosen ist ab dem zweiten Quartal 2002 wieder von deutlich besseren wirtschaftlichen Rahmendaten auszugehen.

Auch der Verfall der Chartermärkte wurde zur Jahreswende 2001/2002 gestoppt. Von einem historischen Tiefpunkt im Januar 2002 sind die Charterraten für Containerschiffe bis Mitte April 2002 um rund 15% gestiegen. Es ist jedoch keine so schnelle und kräftige Erholung der Charterraten zu erwarten wie 1999. Die Bestände an Neubaufträgen sind immer noch hoch, und aufgrund der Ablieferungen von Neubauten wird im laufenden Jahr das Angebot noch einmal stärker ausgeweitet werden, als es dem Nachfragewachstum entsprechen würde. Allerdings ist seit dem dritten Quartal 2001 die Bestelltätigkeit für Neubauten deutlich zurückgegangen, so daß sich der Auftragsbestand im Laufe des Jahres 2002 spürbar verringern wird. Ab Ende 2002 kann deshalb wieder mit einem nachhaltigen Anstieg der Charterraten gerechnet werden.



Investitionstätigkeit der Nordcapital

76 Schiffe und ein realisiertes Investitionsvolumen von rund EUR 2,9 Mrd. dokumentieren die Kompetenz und Erfahrung der Nordcapital.

Unternehmensziel der Nordcapital Gesellschaft für Unternehmensbeteiligungen mbH & Cie. KG ist die Entwicklung und Realisierung von Beteiligungsangeboten, die privaten und institutionellen Investoren ein überdurchschnittliches Renditepotential eröffnen. Die Zusammenarbeit mit renommierten Partnern, eine qualifizierte Projektauswahl und die umfassende Betreuung der Fonds führten zu einer erfolgreichen Unternehmensentwicklung.

Nordcapital gehört mit einem realisiertem Gesamtinvestitionsvolumen von rund EUR 2,9 Mrd. zu den führenden unabhängigen Emissionshäusern in Deutschland.

Kompetenz und Erfahrung

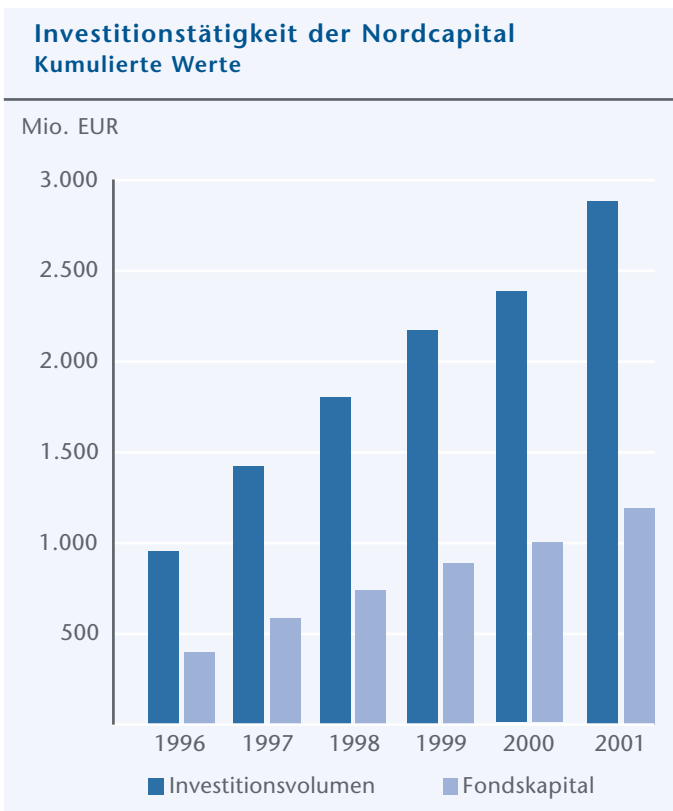
Bis Ende 2001 wurden 70 moderne Schiffe finanziert. Bei weiteren sechs Schiffen wurde mit der Plazierung des Fondskapitals im Dezember 2001 begonnen. Private Investoren zeichneten rund 26.000 Beteiligungen mit einem Fondskapital von rund EUR 1,2 Mrd.

Die sich hieraus ergebende Kompetenz und Erfahrung sowie die Marktnähe und die persönlichen Kontakte werden durch Nordcapital zum Vorteil der einzelnen Investoren eingesetzt.

Umfassende Betreuung

Die Ergebnisse von Unternehmensbeteiligungen lassen sich planen, aber nicht vorherbestimmen. Aus diesem Grund legt Nordcapital insbesondere großen Wert auf die Auswahl qualifizierter und leistungsfähiger Partner.

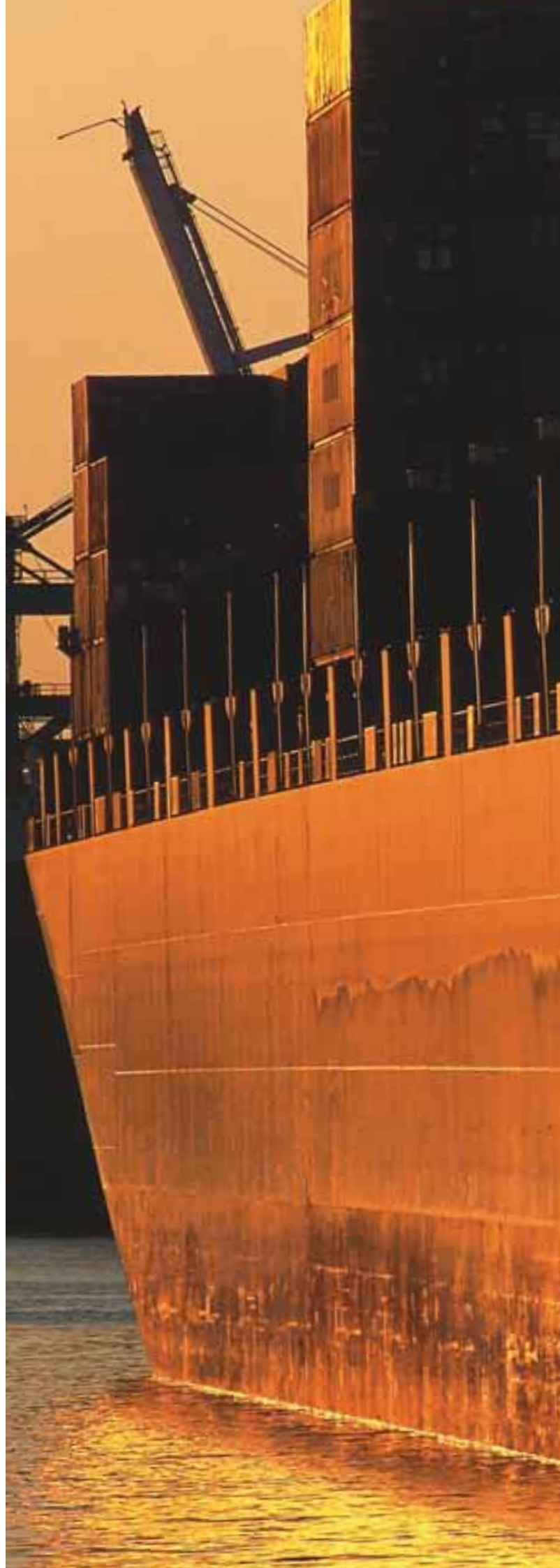
Die Tätigkeit der Nordcapital beginnt mit der Projektauswahl, der sorgfältige Markt- und Wirtschaftlichkeitsanalysen zugrunde liegen. Sie erstreckt sich über die Beratung bei der Entwicklung der rechtlichen, steuerlichen und wirtschaft-



lichen Konzeption bis zur Überwachung der Budgets in der Investitionsphase. Über ein effektives Beteiligungs-Controlling begleitet Nordcapital die Betriebsphase und später die Veräußerung der Schiffe. Nordcapital fördert kontinuierlich und kompetent die Interessen der Investoren in den einzelnen Beteiligungsgesellschaften.

Investitionstätigkeit 2001

Im Jahr 2001 wurde zunächst die Finanzierung der Serie von Großcontainerschiffen mit einer Kapazität von 5.762 TEU fortgesetzt. Für sieben dieser Schiffe wurde bei rund 5.000 privaten und institutionellen Investoren Fondskapital in Höhe von insgesamt EUR 200 Mio. platziert. EUR 310 Mio. wurden überwiegend als Schiffshypothekendarlehen von Banken bereitgestellt. Das Gesamtinvestitionsvolumen belief sich auf EUR 510 Mio. Die Schiffe wurden bei Samsung Heavy Industries, Korea, gebaut und langfristig an renommierte Linienreedereien verchartert. Das MS "E.R. France" wurde im Mai 2001 abgeliefert und ist für acht Jahre an OOCL Orient Overseas Container Line, Hong Kong, verchartert. Für ebenfalls acht Jahre bei China Shipping Container Lines beschäftigt sind die im Juni 2001 in Dienst gestellten MS "E.R. Kobe" und MS "E.R. Los Angeles". Das im Dezember 2001 abgelieferte



Im Dezember 2001 begann die Plazierung von sechs 2.500 TEU Schiffen der SSW-Werft in Bremerhaven. Die hochmodernen Schiffe verfügen über langfristige Maersk-Chartern.

MS "E.R. Canada" sowie die 2002 zur Ablieferung kommenden MS "E.R. India", MS "E.R. Denmark" und MS "E.R. Sweden" sind für zehn Jahre an Neptune Orient Line, Singapur, verchartert. Bei weiteren sechs mittelgroßen Containerschiffen mit einem Investitionsvolumen von jeweils EUR 42 Mio. wurde im Dezember 2001 mit der Plazierung des Fondskapitals begonnen. Mit der

Bereederung der sechs Schiffe wie auch der im Jahr 2001 plazierten Großcontainerschiffe ist die Reederei E.R. Schiffahrt beauftragt.

Die untenstehende Tabelle zeigt das im Jahr 2001 durchgeführte bzw. begonnene Investitionsprogramm im Überblick.

Investitionsprogramm des Jahres 2001

Projekt	Tragfähigkeit TDW	Containerkapazität TEU
MS "E.R. LOS ANGELES"	67.500	5.762
MS "E.R. KOBE"	67.500	5.762
MS "E.R. CANADA"	67.500	5.762
MS "E.R. FRANCE"	67.500	5.762
MS "E.R. INDIA"	67.500	5.762
MS "E.R. DENMARK"	67.500	5.762
MS "E.R. SWEDEN"	67.500	5.762
MS "E.R. BREMERHAVEN" *	33.800	2.496
MS "E.R. HELGOLAND" *	33.800	2.496
MS "E.R. CUXHAVEN" *	33.800	2.496
MS "E.R. WILHELMSHAVEN" *	33.800	2.496
MS "E.R. BREMEN" *	33.800	2.496
MS "E.R. ELSFLETH" *	33.800	2.496
Gesamt	675.300	55.310

* Die Plazierung des Fondskapitals wurde im Jahr 2001 begonnen und wird 2002 fortgesetzt.

Nordcapital in Zahlen	bis	1998	1999	2000	2001
Kumulierte Werte					
Finanzierte Schiffe		53	60	63	70*
Containerstellplatzkapazität (TEU)		110.601	140.325	154.323	194.657
Investitionsvolumen in EUR		1.805 Mio.	2.177 Mio.	2.370 Mio.	2.880 Mio.
Fondskapital in EUR		740 Mio.	890 Mio.	989 Mio.	1.189 Mio.
Initiatorenbeteiligungen in EUR		88 Mio.	96 Mio.	97 Mio.	99 Mio.
Beteiligungen privater Investoren		15.314	18.420	20.985	25.854

* Zzgl. sechs Einheiten, bei denen die Plazierung des Fondskapitals im Jahr 2002 fortgesetzt wird.

Ausblick

Im laufenden Jahr 2002 wird zunächst die Plazierung der sechs Schiffe MS "E.R. Bremerhaven", MS "E.R. Helgoland", MS "E.R. Cuxhaven", MS "E.R. Wilhelmshaven", MS "E.R. Bremen" und MS "E.R. Elsfleth" fortgesetzt. Hierbei handelt es sich um Schiffe vom Typ "Super 25" mit einer Stellplatzkapazität von 2.496 TEU,

die bei der Bremerhavener Werft SSW Fähr- und Spezialschiffbau zur Ablieferung 2002 und 2003 gebaut werden. Die Schiffe sind mit eigenem Ladeschirr ausgestattet und haben eine hohe Kühlcontainerkapazität entsprechend bis zu 700 TEU. Alle sechs Schiffe konnten langfristig an die A.P. Møller Maersk-Gruppe, die größte Linienreederei der Welt, verchartert werden.



Entwicklung der Gesamtflotte 2001 und Ausblick 2002

Zum Jahresende 2001 waren 67 Nordcapital-Schiffe in Fahrt. Das Durchschnittsalter der Flotte liegt bei knapp viereinhalb Jahren.

20

Einsatz und Betrieb der Schiffe

Im Geschäftsjahr 2001 wuchs die Flotte der Nordcapital-Schiffe auf 76 Einheiten an. Hiervon waren zum Jahresende 2001 insgesamt 67 Schiffe in Fahrt und neun in Bau. Im Laufe des Jahres 2001 kamen vier weitere Großcontainerschiffe mit jeweils 5.762 TEU Containerstellplätzen in Fahrt, so daß sich die Gesamtkapazität der fahrenden Flotte um 15 % auf 177.371 TEU (Vorjahr: 154.323 TEU) erhöhte. Zum Jahresende 2001 lag das Durchschnittsalter der Nordcapital-Schiffe bei 4,3 Jahren. Die kontinuierlichen Wartungs- und Instandhaltungsleistungen der Vertragsreeder sicherten den zuverlässigen technischen Betrieb der Flotte.

Die Beschäftigungssituation ist insgesamt gut. Zu Beginn des Jahres 2002 befanden sich insgesamt 38 Schiffe in sechs verschiedenen Erlöspools. Neben dem

Vorteil der gemeinsamen Vermarktung gewährleistet die Pool-Mitgliedschaft kontinuierliche Einnahmen.

Im April 2002 sind außerhalb der Pools 29 Schiffe individuell verchartert mit einer durchschnittlichen Restlaufzeit von etwa 2,8 Jahren.

Ergebnisse der Nordcapital-Fonds weiter verbessert

Das Ergebnis der Nordcapital-Fonds war im Jahr 2001 insgesamt erfreulich. Gegenüber dem Vorjahr konnte eine erhebliche Ergebnisverbesserung erzielt werden. Die kumulierten Nettoerlöse und der kumulierte Cash-flow lagen per Ende 2001 deutlich über den prospektierten Werten. Die Sondertilgungen konnten auf USD 112 Mio. ausgebaut werden. Innerhalb des positiven Gesamtbildes blieb die Entwicklung bei den einzelnen Fonds unterschiedlich. Überwiegend auf-



Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	EUR	1.215 Mio.	1.292 Mio.
Cash-flow	EUR	501 Mio.	566 Mio.
Auszahlungen	EUR	103 Mio.	51 Mio.
Liquidität per 31. Dezember 2001	EUR	65 Mio.	84 Mio.
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 2001	USD	1.104 Mio.	992 Mio.

grund von Sondereinflüssen wie Wertzeiten konnten einige Gesellschaften im Jahr 2001 keine volle Tilgungsleistung erbringen. Die große Mehrheit der Schiffe konnte jedoch Tilgungsrückstände abbauen bzw. -vorsprünge weiter ausbauen. Insbesondere die in Fahrt befindlichen Großcontainerschiffe der Reederei E.R. Schiffahrt haben bereits Tilgungsvorsprünge erwirtschaftet, die durchschnittlich 1,8 Jahrestilgungen entsprechen, obwohl die Schiffe Ende 2001 im Mittel erst ein Jahr für die Fondsgesellschaften führen.

Neben der günstigen Kursentwicklung des US-Dollar und des Japanischen Yen trugen auch erhebliche Einsparungen bei den Schiffsbetriebskosten zu den guten Ergebnissen bei. Seit Infahrtsetzung der

Schiffe wurden gegenüber den Planwerten Schiffsbetriebskosten in Höhe von USD 67 Mio. eingespart. Die im Jahr 2001 gestiegene Ertragskraft zeigte sich auch in der Höhe der Ausschüttungen, die sich gegenüber 2000 mit EUR 19 Mio. fast verdoppelten.

Bis zum Ende des Jahres 2001 haben bereits 48 Schiffe zur Tonnagesteuer optiert. Mit wenigen Ausnahmen soll auch bei den übrigen Schiffen die Optimierung zum jeweils geeigneten Zeitpunkt erfolgen. Dies hat bei einigen älteren Beteiligungen bereits zu deutlichen Verbesserungen gegenüber dem prospektierten Verlauf geführt, da die ursprünglich geplanten Steuerzahlungen in der Betriebsphase weitgehend entfielen.

Ausblick 2002

Das Jahr 2002 wird infolge des schwachen Chartermarktes ein schwieriges Jahr. Aufgrund der in den vergangenen Jahren aufgebauten Reserven kann jedoch mit einem insgesamt befriedigenden Ergebnis gerechnet werden. Zahlreiche Schiffe verfügen über langfristige Beschäftigungen bis ins Jahr 2005 und darüber hinaus und sind daher von der aktuellen Situation am Chartermarkt nicht betroffen.



Musterdepot zum 31. Dezember 2001

*Kapitalrückflüsse aus Steuerersparnissen und Auszahlungen erreichten 65,8%.
Die geringe Kapitalbindung dokumentiert das vorteilhafte Chancen-Risiken-Profil.*

Das nachfolgende Musterdepot zeigt das vorteilhafte Chancen-Risiken-Profil der Schiffsbeteiligungen der Nordcapital. Es stellt dar, wie sich die insgesamt 76 Fonds aus Anlegersicht seit dem Emissionsjahr entwickelt haben.

Im Mittel ergibt sich für alle Fonds zum 31. Dezember 2001 eine Kapitalbindung von nur 34,2%. Die Rückflüsse belaufen sich also auf durchschnittlich 65,8% der geleisteten Einzahlungen. Negativen Abweichungen gegenüber den Prospektwerten bei der Kapitalbindung stehen entsprechende positive Abweichungen beim Tilgungsstand gegenüber. Da positive (negative) Abweichungen beim Tilgungsstand bei einem in Zukunft prospektgemäßen Verlauf der Beteiligung entsprechende Mehrauszahlungen (Minderauszahlungen) bedeuten würden, ist die Gesamtabweichung die aus Anlegersicht entscheidende Kennzahl für den Erfolg der Beteiligung. Hier ergibt sich, bezogen auf das gesamte Fondskapital aller Fonds, ein positiver Wert von 3,7%. Trotz des in der Vergangenheit oft schwierigen Marktumfeldes zeigt die Nordcapital-Flotte per Saldo also eine über Prospekt liegende Performance. Hierin zeigen sich die vorsichtige Kalkulation der Prospekte und das umsichtige und kostenorientierte Management der Reedereipartner.

Die einzelnen Fonds haben sich unterschiedlich entwickelt. Während 27 der 76 Fonds eine negative Gesamtabweichung aufweisen, konnten 49 Fonds prospektgemäß oder besser abschneiden.

Schiff und Emissionsjahr	Ein- zahlung	Steuerer- stattungen	Aus- zahlungen	Kapitalbindung			Tilgungsstand			Gesamtab- weichung
				Prospekt	Ist	Abweichung	Prospekt	Ist	Abweichung	

Reederei Herm. Dauelsberg

MS "OLIVIA"	1995	105.000	77.767	8.000	4.652	19.233	- 14.581	75.976	82.491	+ 6.515	- 8.066
-------------	------	---------	--------	-------	-------	--------	----------	--------	--------	---------	---------

Reederei E.R. SCHIFFAHT

MS "E.R. HOBART" ¹⁾	1994	105.000	80.471	15.000	- 3.980	9.529	- 13.509	107.161	90.485	- 16.676	- 30.185
MS "E.R. ALBANY" ²⁾	1995	105.000	77.497	5.000	4.758	22.503	- 17.745	70.583	90.049	+ 19.466	+ 1.721
MS "E.R. BRISBANE" ³⁾	1995	105.000	80.677	5.000	4.758	19.323	- 14.565	70.583	77.641	+ 7.058	- 7.507
MS "E.R. CANBERRA" ⁴⁾	1996	105.000	79.700	15.000	5.433	10.300	- 4.867	61.590	81.626	+ 20.036	+ 15.169
MS "E.R. DARWIN" ⁵⁾	1996	105.000	76.879	12.000	9.190	16.121	- 6.931	61.960	85.525	+ 23.565	+ 16.634
MS "E.R. FREMANTLE" ⁶⁾	1997	105.000	73.874	8.000	16.275	23.126	- 6.851	40.514	58.401	+ 17.887	+ 11.036
MS "E.R. PERTH" ⁷⁾	1997	105.000	76.416	8.000	16.275	20.584	- 4.309	40.514	57.878	+ 17.364	+ 13.055
MS "E.R. SYDNEY" ⁸⁾	1997	105.000	76.428	4.000	20.899	24.572	- 3.673	44.966	55.010	+ 10.044	+ 6.371
MS "E.R. MELBOURNE" ⁹⁾	1997	105.000	77.664	4.000	20.899	23.336	- 2.437	44.966	48.690	+ 3.724	+ 1.287
MS "E.R. HAMBURG"	1998	105.000	63.510	4.000	37.281	37.490	- 209	44.405	54.235	+ 9.830	+ 9.621
MS "E.R. SANTIAGO"	1998	105.000	63.458	4.000	37.281	37.542	- 261	44.405	62.628	+ 18.223	+ 17.962
MS "E.R. HONG KONG"	1998	105.000	59.216	4.000	40.050	41.784	- 1.734	24.356	41.598	+ 17.242	+ 15.508
MS "E.R. SHANGHAI"	1998	105.000	61.362	4.000	39.615	39.638	- 23	23.735	39.230	+ 15.495	+ 15.472
MS "E.R. CAPE TOWN"	1998	105.000	63.467	6.000	35.396	35.533	- 137	45.778	55.388	+ 9.610	+ 9.473
MS "E.R. DURBAN"	1999	105.000	62.512	0	42.316	42.488	- 172	41.588	57.189	+ 15.601	+ 15.429
MS "E.R. COPENHAGEN"	1999	105.000	58.767	0	44.908	46.233	- 1.325	37.918	50.456	+ 12.538	+ 11.213
MS "E.R. STRALSUND"	1999	105.000	62.873	0	41.762	42.127	- 365	43.523	60.125	+ 16.602	+ 16.237
MS "E.R. PUSAN"	1999	105.000	60.851	0	42.609	44.149	- 1.540	21.016	36.377	+ 15.361	+ 13.821
MS "E.R. SEOUL"	1999	105.000	62.030	0	42.541	42.970	- 429	18.765	33.392	+ 14.627	+ 14.198
MS "E.R. FELIXSTOWE"	1999	105.000	54.434	0	47.189	50.566	- 3.377	15.267	29.682	+ 14.415	+ 11.038
MS "E.R. AMSTERDAM"	1999	105.000	52.716	0	48.217	52.284	- 4.067	17.166	33.125	+ 15.959	+ 11.892
MS "E.R. LÜBECK"	2000	105.000	33.492	10.000	66.213	61.508	+ 4.705	6.775	14.585	+ 7.810	+ 12.515

1) bisher MS "HYUNDAI LONGVIEW"

2) bisher MS "PAN RISER"

3) bisher MS "PAN CRYSTAL"

4) bisher MS "PAN DIVINITY"

5) bisher MS "PAN PROVIDENCE"

6) bisher MS "PAN SPIRIT"

7) bisher MS "PAN DESTINY"

8) bisher MS "ZENITH GLOBE"

9) bisher MS "HONOUR GLOBE"

Schiff und Emissionsjahr		Ein- zahlung	Steuerer- stattungen	Aus- zahlungen	Kapitalbindung			Tilgungsstand			Gesamtab- weichung
					Ist	Ist	Prospekt	Ist	Abweichung	Prospekt	
MS "E.R. BERLIN"	2000	105.000	29.197	8.000	67.803	67.803	0	7.817	20.456	+ 12.639	+ 12.639
Beteiligungsgesellschaft MS "E.R. BERLIN" ¹¹⁾	2000	85.000 ¹⁰⁾	47.113	0	38.398	37.887	+ 511	1.015	9.550	+ 8.535	+ 9.046
MS "E.R. LONDON"	2000	105.000	46.716	0	58.284	58.284	0	16.645	28.741	+ 12.096	+ 12.096
MS "E.R. LOS ANGELES"	2001	65.000 ¹⁰⁾	30.759	0	32.181	34.241	- 2.060	2.504	27.751	+ 25.247	+ 23.187
MS "E.R. KOBE"	2001	65.000 ¹⁰⁾	30.864	0	32.109	34.136	- 2.027	2.275	27.145	+ 24.870	+ 22.843
MS "E.R. CANADA"	2001	65.000 ¹⁰⁾	32.303	0	30.071	32.697	- 2.626	2.450	14.856	+ 12.406	+ 9.780
MS "E.R. FRANCE"	2001	65.000 ¹⁰⁾	29.837	0	32.281	35.163	- 2.882	1.326	26.101	+ 24.775	+ 21.473
MS "E.R. INDIA"	2001	40.000 ¹⁰⁾	13.733	0	26.267	26.267	0		*		0
MS "E.R. DENMARK"	2001	45.000 ¹⁰⁾	22.213	0	22.787	22.787	0		*		0
MS "E.R. SWEDEN"	2001	45.000 ¹⁰⁾	22.213	0	22.787	22.787	0		*		0
MS "E.R. BREMERHAVEN"	2001	40.000 ¹⁰⁾	18.397	0	21.603	21.603	0		*		0
MS "E.R. HELGOLAND"	2001	40.000 ¹⁰⁾	18.397	0	21.603	21.603	0		*		0
MS "E.R. CUXHAVEN"	2001	40.000 ¹⁰⁾	18.397	0	21.603	21.603	0		*		0
MS "E.R. WILHELMSHAVEN"	2001	40.000 ¹⁰⁾	18.397	0	21.603	21.603	0		*		0
MS "E.R. BREMEN"	2001	40.000 ¹⁰⁾	18.397	0	21.603	21.603	0		*		0
MS "E.R. ELSFLETH"	2001	40.000 ¹⁰⁾	18.114	0	21.886	21.886	0		**		0
Mittelwert		84.631	46.733	2.768	32.986	35.130	- 2.144	21.298	32.763	+ 11.465	+ 9.305

Komrowski Befrachtungskontor

MS "DORIAN"	1994	105.000	75.014	10.000	4.051	19.986	- 15.935	90.330	56.419	- 33.911	- 49.846
MS "VULKAN"	1995	105.000	80.606	4.000	10.035	20.394	- 10.359	66.217	37.528	- 28.689	- 39.048
Mittelwert		105.000	77.810	7.000	7.043	20.190	- 13.147	78.273	46.973	- 31.300	- 44.447

10) Die Zeichnungssumme war im Jahr 2001 noch nicht in voller Höhe zur Einzahlung fällig.

11) Es wurden die Werte für einen Beitritt im Jahr 2000 mit Volleinzahlung der Einlage in 2000 dargestellt.

*) Ablieferung 2002

**) Ablieferung 2003

Schiff und Emissionsjahr		Ein- zahlung	Steuer- stattungen	Aus- zahlungen		Kapitalbindung		Tilgungsstand			Gesamtab- weichung
				Ist	Ist	Prospekt	Ist	Abweichung	Prospekt	Ist	
Reederei "NORD" Klaus E. Oldendorff											
MS "NORDPARTNER"	1994	105.000	72.221	13.000	7.397	19.779	- 12.382	88.933	75.884	- 13.049	- 25.431
MS "NORDSEA"	1996	105.000	78.428	0	11.597	26.572	- 14.975	56.494	44.888	- 11.606	- 26.581
MS "NORDSTRAND"	1996	105.000	64.536	3.500	19.168	36.964	- 17.796	85.470	100.118	+ 14.648	- 3.148
MS "NORDFALCON"	1996	105.000	78.503	6.000	15.393	20.497	- 5.104	40.267	54.963	+ 14.696	+ 9.592
MS "NORDEAGLE"	1996	105.000	79.646	6.000	15.393	19.354	- 3.961	40.267	53.335	+ 13.068	+ 9.107
MS "NORDHAWK"	1996	105.000	78.590	6.000	15.393	20.410	- 5.017	40.267	54.941	+ 14.674	+ 9.657
MS "NORDCOAST"	1997	105.000	80.691	0	16.238	24.309	- 8.071	54.976	56.969	+ 1.993	- 6.078
Mittelwert		105.000	76.414	5.163	14.356	23.423	- 9.067	56.212	61.895	+ 5.683	- 3.384

Rickmers Reederei

MS "PETER RICKMERS"	1992	105.000	75.794	14.000	12.626	15.206	- 2.580	79.009	77.713	- 1.296	- 3.876
MS "PAUL RICKMERS"	1993	105.000	66.540	18.000	10.607	20.460	- 9.853	75.055	66.731	- 8.324	- 18.177
MS "RICKMER RICKMERS"	1994	105.000	70.240	8.000	11.194	26.760	- 15.566	71.853	56.533	- 15.320	- 30.886
MS "ELISABETH RICKMERS"	1994	105.000	66.511	8.000	11.314	30.489	- 19.175	72.420	56.044	- 16.376	- 35.551
MS "CAMILLA RICKMERS"	1995	105.000	79.145	4.000	8.324	21.855	- 13.531	58.423	29.722	- 28.701	- 42.232
MS "ETHA RICKMERS"	1995	105.000	75.153	8.000	7.625	21.847	- 14.222	58.075	46.848	- 11.227	- 25.449
MS "CHRISTA RICKMERS"	1995	105.000	78.484	8.000	6.599	18.516	- 11.917	60.550	67.825	+ 7.275	- 4.642
MS "DEIKE RICKMERS"	1995	105.000	77.662	4.000	8.127	23.338	- 15.211	57.318	43.942	- 13.376	- 28.587
MS "MADELEINE RICKMERS"	1996	105.000	77.784	0	16.535	27.216	- 10.681	47.708	47.847	+ 139	- 10.542
MS "URSULA RICKMERS"	1996	105.000	76.617	0	15.480	28.383	- 12.903	46.519	44.782	- 1.737	- 14.640
MS "MABEL RICKMERS"	1996	105.000	81.040	0	22.216	23.960	- 1.744	39.559	29.189	- 10.370	- 12.114
MS "MAI RICKMERS"	1996	105.000	79.570	0	20.555	25.430	- 4.875	46.899	34.964	- 11.935	- 16.810
MS "LARA RICKMERS"	1996	105.000	73.087	12.000	16.505	19.913	- 3.408	40.397	64.354	+ 23.957	+ 20.549
MS "DENDERAH RICKMERS"	1997	105.000	79.539	0	15.960	25.461	- 9.501	58.040	45.618	- 12.422	- 21.923

Alle Werte in Euro pro € 100.000 Zeichnungssumme. Mittelwerte auf Basis Fondskapital gewichtet.

Schiff und Emissionsjahr	Ein- zahlung	Steuerer- stattungen	Aus- zahlungen	Kapitalbindung			Tilgungsstand			Gesamtab- weichung	
				Prospekt	Ist	Abweichung	Prospekt	Ist	Abweichung		
MS "ANNA RICKMERS"	1997	105.000	76.123	4.000	21.566	24.877	- 3.311	41.067	60.060	+ 18.993	+ 15.682
MS "HELENE RICKMERS"	1997	105.000	68.841	0	34.895	36.159	- 1.264	48.961	58.392	+ 9.431	+ 8.167
MS "ALEXANDRA RICKMERS"	1997	105.000	64.517	10.000	30.168	30.483	- 315	56.820	84.115	+ 27.295	+ 26.980
MS "ALBERT RICKMERS" MS "DOROTHEA RICKMERS"	1997	105.000	64.330	10.000	30.499	30.670	- 171	41.647	51.553	+ 9.906	+ 9.735
MS "ANDREAS RICKMERS"	1998	105.000	61.249	8.000	33.281	35.751	- 2.470	46.518	78.425	+ 31.907	+ 29.437
MS "ANDRE RICKMERS"	1998	105.000	63.100	8.000	33.281	33.900	- 619	44.778	67.718	+ 22.940	+ 22.321
MS "ALICE RICKMERS"	1998	105.000	63.536	0	41.281	41.464	- 183	58.597	83.844	+ 25.247	+ 25.064
MS "AENNE RICKMERS"	1998	105.000	63.536	8.000	33.281	33.464	- 183	47.495	78.177	+ 30.682	+ 30.499
Mittelwert		105.000	70.838	6.102	21.816	28.060	- 6.244	53.005	58.651	+ 5.646	- 598

Reederei Ernst Russ

MS "CHRISTIAN RUSS"	1994	105.000	82.732	8.000	- 7.195	14.268	- 21.463	104.853	67.794	- 37.059	- 58.522
MS "SOFIA RUSS"	1995	105.000	81.040	4.000	9.566	19.960	- 10.394	60.952	50.733	- 10.219	- 20.613
MS "HELENE RUSS"	1995	105.000	78.969	4.000	9.646	22.031	- 12.385	59.203	46.601	- 12.602	- 24.987
Mittelwert		105.000	80.413	4.666	6.808	19.921	- 13.113	67.501	51.764	- 15.737	- 28.850

Reederei Bernhard Schulte

MS "JUDITH SCHULTE"	1993	105.000	71.735	10.000	9.203	23.265	- 14.062	88.693	65.466	- 23.227	- 37.289
MS "LISSY SCHULTE"	1995	105.000	77.958	4.000	11.997	23.042	- 11.045	66.647	59.893	- 6.754	- 17.799
Mittelwert		105.000	75.312	6.551	10.810	23.137	- 12.327	76.020	62.262	- 13.758	- 26.085

Transeste Schifffahrt

MS "WIKING"	1997	105.000	80.726	0	11.960	24.274	- 12.314	55.200	68.012	+ 12.812	+ 498
Mittelwert aller Schiffe		92.392	56.878	3.919	27.187	31.595	- 4.408	34.963	42.805	+ 7.842	+ 3.424

34,2 %

+ 3,7 %





Reederei Herm. Dauelsberg

Die Aktivitäten der in Bremen ansässigen Reederei Herm. Dauelsberg GmbH & Co. KG umfassen neben dem Reedereibetrieb und dem Schiffsmanagement das internationale Befrachtungsgeschäft, das Linien-agenturgeschäft sowie die Tätigkeit als Schiffsmakler.

Die Reederei disponiert derzeit zehn Schiffe. Hierbei handelt es sich um zwei Mehrzweckschiffe sowie acht Containerschiffe mit Stellplatzkapazitäten von 1.452 TEU bis 2.100 TEU. Die Tragfähigkeit der Flotte beträgt rund 270.000 tdw bzw. 18.000 TEU.

An Land und als Offiziere und Mannschaften auf See beschäftigt die Reederei 350 Mitarbeiter.

Im Rahmen eines Private Placement wurde über Nordcapital 1995 ein Schiff der Dauelsberg-Flotte, das MS "Olivia", finanziert. Das auf der Kvaerner-Warnow Werft in Rostock-Warnemünde gebaute Schiff ist vom Typ CS 1400, von dem die Werft zwischen 1992 und 1995 insgesamt 17 Einheiten gebaut hat. Der Fonds MS "Olivia" zeichnet sich durch eine besonders hohe Eigenbeteiligung der Initiatoren aus.

Internet: www.dauelsberg.de

Schiffsdaten

1.452 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Kvaerner-Warnow Werft
 Indienststellung:
 30. Juni 1995
 Länge/Breite/Tiefgang:
 167,3/25,0/9,9 m
 Tragfähigkeit:
 20.500 tdw
 Geschwindigkeit: 19,0 kn



MS "Olivia" nach einer Rücklieferung im Hamburger Hafen.

MS "OLIVIA"

25

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	27.098	27.610
Fondskapital (53 Investoren)	TEUR	8.436	8.948
Initiatorenkapital	TEUR	3.323	3.323
Fremdkapital	TEUR	15.339	15.339
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	20.000	20.000

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	23.891	20.636
Cash-flow	TEUR	9.784	8.764
Auszahlungen	TEUR	2.147	900
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	744	536
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	10.000	8.207

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1995		- 131,25 %	- 131,25 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		2,02 %	5,30 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	77.767	
Auszahlungen	EUR	8.000	
Kapitalbindung	EUR	19.233	

Das MS "Olivia" fuhr im Berichtsjahr zunächst für die dänische Reederei-gruppe Maersk Sealand im Linienver-kehr zwischen Singapur und Australien. Seit November 2001 fährt das Schiff für den Charterer P&O Nedlloyd und wird unter dem Charternamen "P&O Nedlloyd Mahe" im Linien-dienst zwischen Singapur und Ost-afrika eingesetzt. Ende April 2002 ging das Schiff ohne Wartezeit für ein Jahr in eine Beschäftigung beim Feeder-operator Sea Consortium, Singapur, der das Schiff in seinem Bombay-Malaysia-Express-Dienst einsetzt. Der technische Schiffsbetrieb verlief auch im Jahr 2001 kostengünstig und sehr zuverlässig. Es kam zu keinen nennenswerten Ausfallzeiten. Das Ergebnis des Geschäftsjahres 2001 wies gegenüber dem Vorjahr eine leichte Steigerung auf. Der erwirtschaftete Cash-flow wurde im wesentlichen für Tilgungsleistungen auf das Hypo-thekendarlehen verwendet. Für 2002 wird aufgrund der Entwicklungen am Chartermarkt ein Rückgang der Erlöse erwartet.



Reederei E.R. SCHIFFAHT

26

Die zur Nordcapital-Gruppe gehörende Reederei E.R. Schiffahrt disponiert derzeit 39 Containerschiffe mit Kapazitäten zwischen 1.728 und 5.762 TEU. Per Mitte 2002 befinden sich 31 Schiffe in Fahrt und acht in Bau. Zur Flotte gehören auch neun Schiffe, die bis April 2002 von der Reederei Friedrich A. Detjen bereedert wurden. Im Rahmen einer Neustrukturierung der Firma Detjen wurde die Bereederung der Schiffe von der E.R. Schiffahrt übernommen. Die Flotte der E.R. Schiffahrt ist zu einem Großteil langfristig an weltweit führende Linienreedereien verchartert. Die wichtigsten Partner sind die A.P. Moeller Maersk-Gruppe (10 Schiffe), Orient Overseas Container Line und China Shipping Container Lines (jeweils 6 Schiffe), Neptune Orient Lines / American President Line (4 Schiffe), P&O Nedlloyd (3 Schiffe) sowie CSAV (2 Schiffe).

Die Reederei beschäftigt in ihrer Hamburger Zentrale sowie im Rahmen der Bauaufsicht auf den Werften der Neubauten 75 Mitarbeiter sowie im Seebetrieb als Offiziere und Mannschaften auf den Schiffen ca. 1.000 Mitarbeiter.

Die Ergebnisse der Flotte lagen zum 31. Dezember 2001 per Saldo deutlich über den Prospektwerten. Der Tilgungsvorsprung belief sich auf USD 92,5 Mio. Die in Fahrt befindlichen Schiffe sind im Durchschnitt noch für rund drei Jahre und zu überwiegend attraktiven Raten verchartert. Daher ist auch weiterhin mit einer überdurchschnittlich guten Performance zu rechnen. Für alle Schiffe ist der Wechsel zur Tonnagesteuer gemäß § 5a EStG vorgesehen.

Internet: www.er-ship.com

Übersicht der Nordcapital-Schiffe bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	1.890.573	1.934.273
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	1.064.345	1.064.075
Fondskapital (15.681 Beteiligungen)	TEUR	768.436	796.195
Nettoumsatzerlöse	TEUR	411.482	484.027
Cash-flow	TEUR	173.504	239.876
Auszahlungen	TEUR	29.388	21.570
Liquidität per 31. Dezember 2001	TEUR	29.503	44.114
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 2001	TUSD	662.503	569.969

Schiffsdaten

2.021 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Halla Heavy Ind.
 Indienststellung:
 13. April 1994
 Länge/Breite/Tiefgang:
 187,6/28,4/11,1 m
 Tragfähigkeit:
 33.500 tdw
 Geschwindigkeit: 19,6 kn



MS "E.R. Hobart" unter dem Namen "Mosel" beim Einlaufen in den Hamburger Hafen.

MS "E.R. HOBART" bisher MS "HYUNDAI LONGVIEW"

27

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	37.069	37.163
Fondskapital (266 Investoren)	TEUR	12.936	13.447
Initiatorenkapital	TEUR	3.170	3.170
Fremdkapital	TEUR	20.963	20.546
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	22.500	22.500

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	39.300	28.212
Cash-flow	TEUR	16.916	10.504
Auszahlungen	TEUR	4.089	2.055
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	1.553	1.634
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	8.438	10.469

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1994		- 150,24 %	- 142,44 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		25,73 %	5,56 % ¹⁾

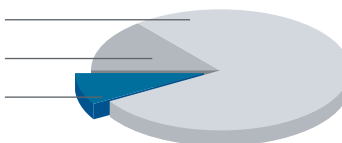
Das MS "E.R. Hobart" fuhr im Jahr 2001 für die CSCL China Shipping Container Lines in verschiedenen Fahrtgebieten. Nach der Rücklieferung und einer kurzen Zwischenbeschäftigung wird das Schiff im Juni 2002 eine zwölfmonatige Charter bei der südkoreanischen Reederei Dongnama antreten.

Der technische Betrieb verlief ohne nennenswerte Störungen und zur Zufriedenheit des Charterers. Im Geschäftsjahr 2001 hat die Gesellschaft ein besseres Ergebnis als im Vorjahr erzielt. Diese Entwicklung ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß der Charterer CSCL die vereinbarte Option wahrgenommen hat, den Chartervertrag um ein Jahr zu einer höheren Charrate zu verlängern.

Für 2002 wird mit einem ähnlichen Ergebnis wie 2001 gerechnet. Positiv hervorzuheben ist die geringe Kapitalbindung der Investoren von nur noch 9,5% der Zeichnungssumme. Im Rahmen einer Neustrukturierung der Geschäftsaktivitäten des bisherigen Vertragsreeders wurde die Bereederung des Schiffes im April 2002 von der E.R. Schifffahrt übernommen.

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	80.471
Auszahlungen	EUR	15.000
Kapitalbindung	EUR	9.529



1) Tonnagesteuer ab 1999.



Das baugleiche Schwesterschiff MS "E.R. Brisbane" vor Hong Kong.

Schiffsdaten

2.825 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Halla Heavy Ind.
 Indienststellung:
 5. März 1996
 Länge/Breite/Tiefgang:
 201,5/32,2/12,2 m
 Tragfähigkeit:
 36.100 tdw
 Geschwindigkeit: 22,5 kn

MS "E.R. ALBANY" bisher MS "PAN RISER"

Das MS "E.R. Albany" fuhr seit Mitte Januar 2001 für die CSCL China Shipping Container Lines. Nach der Rücklieferung im Februar 2002 nutzte das Schiff zunächst eine Wartezeit für einen Werftaufenthalt. Nach einer anschließenden etwa einmonatigen Reise vom Mittelmeer nach Fernost wird das MS "E.R. Albany" Anfang Mai eine Beschäftigung bei der Australian National Line aufnehmen. Der technische Betrieb verlief 2001 störungsfrei. Das Schiff wurde im April 2001 in einen Erlöspool von insgesamt fünf baugleichen Schwesterschiffen eingebracht.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2001 konnte ein gegenüber dem Vorjahr verbessertes Ergebnis erwirtschaftet werden. Für das Jahr 2002 werden aufgrund der Marktentwicklung jedoch rückläufige Einnahmen des Erlöspools erwartet. Positiv hervorzuheben sind der Tilgungsvorsprung in Höhe von USD 3,2 Mio. und die hohe Liquidität der Gesellschaft.

Im Rahmen einer Neustrukturierung der Geschäftsaktivitäten des bisherigen Vertragsreeders wurde die Bereederung des Schiffes im April 2002 von der E.R. Schifffahrt übernommen.

Investition und Finanzierung

	Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR 37.068	37.487
Fondskapital (322 Investoren)	TEUR 14.418	15.185
Initiatorenkapital	TEUR 1.674	1.662
Fremdkapital	TEUR 20.976	20.640
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD 27.000	26.900

Betrieb bis 2001, kumuliert

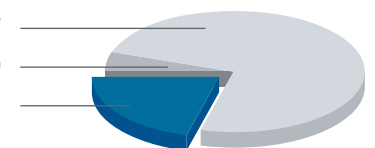
	Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR 31.068	35.075
Cash-flow	TEUR 12.331	15.902
Auszahlungen	TEUR 2.945	775
Liquidität per 31.12.2001	TEUR 1.219	2.380
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD 14.625	11.393

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1995 und 1996	- 131,25 %	- 126,05 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert	2,33 %	0,57 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	77.497
Auszahlungen	EUR	5.000
Kapitalbindung	EUR	22.503



1) Tonnagesteuer ab 1999.

Schiffsdaten

2.825 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Halla Heavy Ind.
 Indienststellung:
 29. März 1996
 Länge/Breite/Tiefgang:
 201,5/32,2/12,2 m
 Tragfähigkeit:
 36.100 tdw
 Geschwindigkeit: 22,5 kn



MS "E.R. Brisbane" unter seinem alten Namen "Pan Crystal" auf der Elbe.

MS "E.R. BRISBANE" bisher MS "PAN CRYSTAL"

29

Investition und Finanzierung	Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR 37.068	38.282
Fondskapital (333 Investoren)	TEUR 14.418	15.185
Initiatorenkapital	TEUR 1.674	1.662
Fremdkapital	TEUR 20.976	21.435
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD 27.000	27.000

Betrieb bis 2001, kumuliert	Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR 31.068	33.110
Cash-flow	TEUR 12.331	13.760
Auszahlungen	TEUR 2.945	775
Liquidität per 31.12.2001	TEUR 1.219	1.953
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD 14.625	13.410

Steuerliche Ergebnisse	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1995 und 1996	- 131,25 %	- 131,20 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert	2,33 %	0,57 % ¹⁾

Das MS "E.R. Brisbane" fuhr im Berichtsjahr für CSCL China Shipping Container Lines im Fahrtgebiet zwischen Fernost und der Ostküste der USA. Ende Februar 2002 wurde das Schiff von CSCL zurückgeliefert. Im Anschluß an einen Werftaufenthalt in China wird das MS "E.R. Brisbane" Ende April 2002 eine mindestens viermonatige Beschäftigung bei Safmarine Container Lines N.V. aufnehmen. Technische Ausfalltage gab es im Jahr 2001 nicht. Das Schiff wurde im April 2001 in einen Erlöspool von insgesamt fünf baugleichen Schwesterschiffen eingebracht. Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2001 konnte ein gegenüber dem Vorjahr verbessertes Ergebnis erzielt werden. Für das Jahr 2002 werden aufgrund der Marktentwicklung jedoch rückläufige Einnahmen des Erlöspools erwartet. Im Rahmen einer Neustrukturierung der Geschäftsaktivitäten des bisherigen Vertragsreeders wurde die Bereederung des Schiffes im April 2002 von der E.R. Schifffahrt übernommen.

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	80.677
Auszahlungen	EUR	5.000
Kapitalbindung	EUR	19.323



1) Tonnagesteuer ab 1999.



MS "E.R. Canberra" unter dem Charternamen "Hanjin Dalian" auf der Elbe.

Schiffsdaten

2.825 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Halla Heavy Ind.
 Indienststellung:
 30. Juni 1996
 Länge/Breite/Tiefgang:
 201,5/32,2/12,2 m
 Tragfähigkeit:
 36.100 tdw
 Geschwindigkeit: 22,5 kn

MS "E.R. CANBERRA"

bisher MS "PAN DIVINITY"

Das MS "E.R. Canberra" fuhr bis Juli 2001 für die französische Reederei CMA-CGM. Nach einer kurzen Wartezeit konnte das Schiff anschließend eine Charter bei der Reederei Malaysian International (MISC) antreten, die frühzeitig bis Mitte 2003 verlängert wurde. Das Schiff wird zwischen Fernost und Australien eingesetzt. Der technische Betrieb verlief 2001 zuverlässig und ohne nennenswerte Störungen. Mit Beginn der aktuellen Charter wurde das Schiff in einen Erlöspool von insgesamt fünf baugleichen Schwesterschiffen eingebracht. Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2001 konnten ein gegenüber dem Vorjahr verbessertes Ergebnis und der volle Kapitaldienst erwirtschaftet werden. Für das laufende Jahr 2002 werden aufgrund der Marktentwicklung jedoch rückläufige Einnahmen des Erlöspools erwartet. Positiv hervorzuheben sind der Tilgungsvorsprung in Höhe von USD 3,4 Mio. und die hohe Liquidität der Gesellschaft. Im Rahmen einer Neustrukturierung der Geschäftsaktivitäten des bisherigen Vertragsreeders wurde die Bereederung des Schiffes im April 2002 von der E.R. Schifffahrt übernommen.

Investition und Finanzierung

	Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR 38.091	38.830
Fondskapital (380 Investoren)	TEUR 15.594	16.361
Initiatorenkapital	TEUR 1.434	1.449
Fremdkapital	TEUR 21.063	21.020
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD 27.000	26.830

Betrieb bis 2001, kumuliert

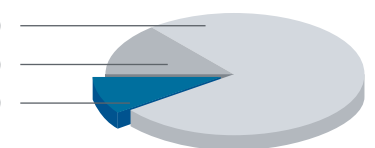
	Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR 28.571	35.171
Cash-flow	TEUR 11.872	17.377
Auszahlungen	TEUR 3.180	2.500
Liquidität per 31.12.2001	TEUR 915	2.131
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD 15.188	11.733

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1996	- 131,25 %	- 130,65 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert	4,30 %	1,72 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	79.700
Auszahlungen	EUR	15.000
Kapitalbindung	EUR	10.300



1) Tonnagesteuer ab 1999.

Schiffsdaten

2.825 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Halla Heavy Ind.
 Indienststellung:
 19. August 1996
 Länge/Breite/Tiefgang:
 201,5/32,2/12,2 m
 Tragfähigkeit:
 36.100 tdw
 Geschwindigkeit: 22,5 kn



MS "E.R. Darwin" unter dem Charternamen "Hanjin Genoa" auf der Elbe vor Hamburg.

MS "E.R. DARWIN" bisher MS "PAN PROVIDENCE"

31

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	38.091	39.605
Fondskapital (360 Investoren)	TEUR	15.415	16.182
Initiatorenkapital	TEUR	1.434	1.474
Fremdkapital	TEUR	21.242	21.949
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	26.900	26.900

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	28.002	35.482
Cash-flow	TEUR	11.736	17.322
Auszahlungen	TEUR	3.144	1.979
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	896	2.881
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	15.131	11.970

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1996		- 125,01 %	- 126,10 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		4,02 %	1,74 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	76.879	
Auszahlungen	EUR	12.000	
Kapitalbindung	EUR	16.121	

Das MS "E.R. Darwin" fuhr im Jahr 2001 durchgehend für die taiwanische Reederei Yang Ming Line im Fahrtgebiet zwischen Fernost und dem Persischen Golf. Nach Beendigung der Charter Anfang Januar 2002 trat das Schiff eine kurze Beschäftigung bei der französischen Reederei CMA-CGM an. Seit Anfang April 2002 fährt das MS "E.R. Darwin" für die zur Maersk-Gruppe gehörende Reederei Safmarine im SAFARI-Dienst zwischen Südafrika und Asien. Der technische Betrieb verlief ohne nennenswerte Störungen und zur Zufriedenheit des Charterers. Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2001 konnte ein gegenüber dem Vorjahr verbessertes Ergebnis erwirtschaftet werden.

Für das laufende Jahr 2002 werden aufgrund der Marktentwicklung rückläufige Einnahmen der Gesellschaft erwartet. Positiv hervorzuheben sind der Tilgungsvorsprung in Höhe von USD 3,2 Mio. und die hohe Liquidität der Gesellschaft.

Im Rahmen einer Neustrukturierung der Geschäftsaktivitäten des bisherigen Vertragsreeders wurde die Bereederung des Schiffes im April 2002 von der E.R. Schifffahrt übernommen.

1) Tonnagesteuer ab 1999.



MS "E.R. Fremantle" unter dem Charternamen "Hyundai Infinity" auf hoher See.

Schiffsdaten

2.825 TEU Containerschiff
Bauwerft:
Halla Heavy Ind.
Indienststellung:
9. April 1998
Länge/Breite/Tiefgang:
201,5/32,2/12,2 m
Tragfähigkeit:
36.100 tdw
Geschwindigkeit: 22,5 kn

MS "E.R. FREMANTLE"

bisher MS "PAN SPIRIT"

Das MS "E.R. Fremantle" fuhr zunächst bis Juli 2001 für die koreanische Reederei Hyundai Merchant Marine. Nach einer Wartezeit konnte das Schiff eine Charter bei Evergreen antreten und wurde von dieser in ihrem Round-the-World-Dienst eingesetzt. Mitte April 2002 hat das Schiff eine Neubeschäftigung bei der Reederei CSCL China Shipping Container Lines angetreten. Der technische Betrieb verlief im Jahr 2001 sehr zuverlässig und ohne nennenswerte Störungen.

Mit Beginn der aktuellen Beschäftigung wurde das Schiff in einen Erlöspool von insgesamt fünf baugleichen Schwesterschiffen eingebracht.

Im Geschäftsjahr 2001 konnten die Prospektwerte nicht erreicht werden. Es wurde eine dreiviertel Jahrestilgung geleistet. Die Gesellschaft verfügt jedoch über einen Tilgungsvorsprung in Höhe von USD 3 Mio. und eine hohe Liquidität.

Für das laufende Jahr 2002 sind rückläufige Einnahmen zu erwarten.

Im Rahmen einer Neustrukturierung der Geschäftsaktivitäten des bisherigen Vertragsreeders wurde die Bereederung des Schiffes im April 2002 von der E.R. Schifffahrt übernommen.

Investition und Finanzierung

	Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR 43.715	44.155
Fondskapital (412 Investoren)	TEUR 18.253	19.020
Initiatorenkapital	TEUR 1.370	1.369
Fremdkapital	TEUR 24.092	23.766
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD 27.000	27.000

Betrieb bis 2001, kumuliert

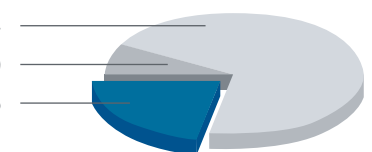
	Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR 21.630	25.806
Cash-flow	TEUR 8.583	12.612
Auszahlungen	TEUR 1.501	1.563
Liquidität per 31.12.2001	TEUR 838	2.030
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD 19.125	16.084

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1997 und 1998	- 130,74 %	- 120,58 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert	0,00 %	0,45 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	73.874
Auszahlungen	EUR	8.000
Kapitalbindung	EUR	23.126



1) Tonnagesteuer ab 1999.

Schiffsdaten

2.825 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Halla Heavy Ind.
 Indienststellung:
 28. Mai 1998
 Länge/Breite/Tiefgang:
 201,5/32,2/12,2 m
 Tragfähigkeit:
 36.100 tdw
 Geschwindigkeit: 22,5 kn



MS "E.R. Perth" unter dem Charternamen "Hyundai Nobility" im Hafen von Barcelona.

MS "E.R. PERTH" bisher MS "PAN DESTINY"

33

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	43.715	44.068
Fondskapital (404 Investoren)	TEUR	18.253	19.020
Initiatorenkapital	TEUR	1.370	1.366
Fremdkapital	TEUR	24.092	23.682
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	27.000	27.000

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	21.630	25.684
Cash-flow	TEUR	8.583	12.787
Auszahlungen	TEUR	1.501	1.563
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	838	1.928
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	19.125	16.084

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1997 und 1998		- 130,74 %	- 124,77 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		0,00 %	0,45 % ¹⁾

Das MS "E.R. Perth" fuhr zunächst bis September 2001 im Rahmen der dreijährigen Erstcharter für die größte südkoreanische Reederei Hyundai Merchant Marine. Nach einer kurzen Wartezeit war das Schiff bei Evergreen beschäftigt. Nach einer weiteren Wartezeit trat das MS "E.R. Perth" Mitte April 2002 eine Neubeschäftigung bei der Reederei CSCL China Shipping Container Lines an.

Der technische Betrieb des Schiffes verlief 2001 sehr zuverlässig und ohne nennenswerte Störungen.

Mit Beginn der aktuellen Charter wurde das Schiff in einen Erlöspool von fünf baugleichen Schwesterschiffen eingebracht.

Nach dem guten Ergebnis 2000 war auch die wirtschaftliche Entwicklung des Jahres 2001 erfreulich. Die Gesellschaft verfügt über einen Tilgungsvorsprung in Höhe von USD 3 Mio. und eine hohe Liquidität.

Für das Geschäftsjahr 2002 sind jedoch rückläufige Einnahmen zu erwarten. Im Rahmen einer Neustrukturierung der Geschäftsaktivitäten des bisherigen Vertragsreeders wurde die Bereederung des Schiffes im April 2002 von der E.R. Schifffahrt übernommen.

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	76.416
Auszahlungen	EUR	8.000
Kapitalbindung	EUR	20.584



1) Tonnagesteuer ab 1999.



MS "E.R. Sydney" unter dem Charternamen "Choyang Zenith" auf hoher See.

Schiffsdaten

3.400 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Halla Heavy Ind.
 Indienstellung:
 25. September 1998
 Länge/Breite/Tiefgang:
 231,5/32,2/12,2 m
 Tragfähigkeit:
 45.400 tdw
 Geschwindigkeit: 23,0 kn

MS "E.R. SYDNEY" bisher MS "ZENITH GLOBE"

Das MS "E.R. Sydney" fuhr bis Mitte Mai 2001 im Rahmen der dreijährigen Erstcharter für die südkoreanische Reederei Cho Yang Shipping. Nach einer Wartezeit machte das Schiff zunächst eine Reise für die Reederei Maersk Sealand. Anfang Juli 2001 nahm das Schiff seine derzeitige Beschäftigung bei der taiwanesischen Reederei Yang Ming Marine Transport auf und wird dabei im Fahrtgebiet zwischen Fernost und der Ostküste der USA eingesetzt. Diese Beschäftigung konnte frühzeitig zu einer auskömmlichen Rate bis mindestens Oktober 2003 verlängert werden. Der technische Betrieb des Schiffes verlief 2001 zuverlässig und ohne Störungen.

Nach dem guten Ergebnis 2000 konnten auch im Jahre 2001 die Prospektwerte übertroffen werden. Für das Jahr 2002 kann erneut mit einem guten Ergebnis gerechnet werden, das eine Auszahlung in Höhe von 2% auf das Kommanditkapital ermöglicht.

Im Rahmen einer Neustrukturierung der Geschäftsaktivitäten des bisherigen Vertragsreeders wurde die Bereederung des Schiffes im April 2002 von der E.R. Schifffahrt übernommen.

Investition und Finanzierung

	Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR 49.595	51.190
Fondskapital (451 Investoren)	TEUR 20.017	20.784
Initiatorenkapital	TEUR 1.375	1.396
Fremdkapital	TEUR 28.203	29.010
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD 31.500	31.500

Betrieb bis 2001, kumuliert

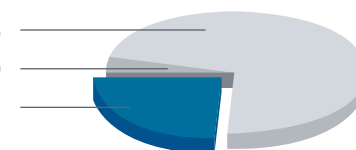
	Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR 21.420	25.637
Cash-flow	TEUR 9.276	12.277
Auszahlungen	TEUR 821	852
Liquidität per 31.12.2001	TEUR 914	2.113
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD 21.875	20.388

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1997 und 1998	- 129,73 %	- 125,43 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert	0,00 %	0,96 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	76.428
Auszahlungen	EUR	4.000
Kapitalbindung	EUR	24.572



1) Tonnagesteuer ab 1999.

Schiffsdaten

3.400 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Halla Heavy Ind.
 Indienststellung:
 13. Oktober 1998
 Länge/Breite/Tiefgang:
 231,5/32,2/12,2 m
 Tragfähigkeit:
 45.400 tdw
 Geschwindigkeit: 23,0 kn



MS "E.R. Melbourne" unter dem Namen "Congo" im Hamburger Hafen.

MS "E.R. MELBOURNE" bisher MS "HONOUR GLOBE"

35

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	49.595	51.261
Fondskapital (443 Investoren)	TEUR	20.017	20.784
Initiatorenkapital	TEUR	1.375	1.397
Fremdkapital	TEUR	28.203	29.080
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	31.500	31.500

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	21.420	24.524
Cash-flow	TEUR	9.276	10.683
Auszahlungen	TEUR	821	852
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	914	1.162
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	21.875	20.845

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1997 und 1998		- 129,73 %	- 127,72 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		0,00 %	1,18 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	77.664	
Auszahlungen	EUR	4.000	
Kapitalbindung	EUR	23.336	

Das MS "E.R. Melbourne" fuhr bis Anfang Mai 2001 im Rahmen der dreijährigen Erstcharter für die südkoreanische Reederei Cho Yang Shipping. Nach einer Positionierungsreise nach Tokyo trat das Schiff Ende Juni 2001 seine derzeitige Beschäftigung bei der Reederei Evergreen an, die das Schiff im Fahrtgebiet Europa/USA/Asien einsetzt. Auf den 84-tägigen Rundreisen werden u. a. Rotterdam, Bremerhaven, Antwerpen, New York, Los Angeles, Tokio und Kaohsiung angelaufen. Der technische Betrieb des Schiffes verlief 2001 zuverlässig und ohne Störungen.

Nach dem guten Ergebnis 2000 konnten im Jahre 2001 die Prospektwerte erreicht und damit ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielt werden.

Für das Jahr 2002 werden aufgrund der Marktentwicklung rückläufige Einnahmen der Gesellschaft erwartet.

Im Rahmen einer Neustrukturierung der Geschäftsaktivitäten des bisherigen Vertragsreeders wurde die Bereederung des Schiffes im April 2002 von der E.R. Schifffahrt übernommen.

1) Tonnagesteuer ab 1999.



MS "E.R. Hamburg" unter dem Charternamen "Las Americas Bridge" in Singapur.

Schiffsdaten

2.226 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 CSBC Werft
 Ablieferung:
 15. September 1998
 Übernahme:
 23. Dezember 1998
 Länge/Breite/Tiefgang:
 195,6/30,2/11,0 m
 Tragfähigkeit: 31.000 tdw
 Geschwindigkeit: 21,0 kn

MS "E.R. HAMBURG"

Das MS "E.R. Hamburg" fährt in Charter der chilenischen Reederei CSAV Compañía Sudamericana de Vapores. Diese Reederei gehört mit einer Flotte von über 60 eingesetzten Schiffen zu den großen Linienreedereien der Welt. Unter dem Charternamen "Las Americas Bridge" wird das Schiff im Linienverkehr zwischen Südostasien, Kalifornien und der Westküste Südamerikas eingesetzt. Die Beschäftigung bei CSAV läuft bis mindestens April 2004, wobei die Charterrate alle sechs Monate den Marktverhältnissen angepaßt wird. Der technische Betrieb des Schiffes verlief im Jahr 2001 störungsfrei und ohne Ausfallzeiten. Der feste Kurs des US-Dollar und deutliche Einsparungen bei den Zinsen führten dazu, daß im Jahr 2001 ein sehr gutes wirtschaftliches Ergebnis erzielt wurde und die prospektierte Auszahlung in Höhe von 4% im März 2001 erfolgen konnte. Im laufenden Geschäftsjahr muß jedoch mit einem rückläufigen Ergebnis gerechnet werden.

Investition und Finanzierung

	Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR 38.858	39.459
Fondskapital (336 Investoren)	TEUR 14.572	15.339
Initiatorenkapital	TEUR 1.534	1.534
Fremdkapital	TEUR 22.752	22.586
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD 25.000	25.000

Betrieb bis 2001, kumuliert

	Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR 14.712	17.213
Cash-flow	TEUR 6.375	8.335
Auszahlungen	TEUR 603	634
Liquidität per 31.12.2001	TEUR 1.254	2.120
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD 18.700	17.505

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1998 bis 2000	- 105,00 %	- 105,00 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert	0,00 %	0,17 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	63.510	
Auszahlungen	EUR	4.000	
Kapitalbindung	EUR	37.490	

1) Tonnagesteuer ab 2001.

Schiffsdaten

2.226 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 CSBC Werft
 Ablieferung:
 28. September 1998
 Übernahme:
 11. Dezember 1998
 Länge/Breite/Tiefgang:
 195,6/30,2/11,0 m
 Tragfähigkeit: 31.000 tdw
 Geschwindigkeit: 21,0 kn



MS "E.R. Santiago" vor Hong Kong.

MS "E.R. SANTIAGO"

37

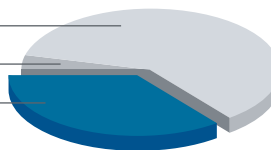
Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	38.858	39.459
Fondskapital (382 Investoren)	TEUR	14.572	15.339
Initiatorenkapital	TEUR	1.534	1.534
Fremdkapital	TEUR	22.752	22.586
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	25.000	25.000

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	14.712	18.518
Cash-flow	TEUR	6.375	10.036
Auszahlungen	TEUR	603	634
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	1.254	1.151
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	18.700	14.844

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1998 bis 2000		- 105,00 %	- 105,00 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		0,00 %	0,17 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	63.458
Auszahlungen	EUR	4.000
Kapitalbindung	EUR	37.542



Das MS "E.R. Santiago" fährt in Charter der chilenischen Reederei CSAV Compañía Sudamericana de Vapores. Unter dem Charternamen "Copiapo" wird das Schiff im Linienverkehr zwischen Südostasien, Kalifornien und der Westküste Südamerikas eingesetzt. Die Beschäftigung bei CSAV läuft bis mindestens April 2004.

Der technische Betrieb des Schiffes verlief im Jahr 2001 störungsfrei. Im Sommer 2001 wurde eine planmäßige Dockung durchgeführt, in der das Schiff mit einem neuen Unterwasseranstrich für fünf Jahre versehen wurde.

Der feste Kurs des US-Dollar und deutliche Einsparungen bei den Zinsen führten dazu, daß im Jahr 2001 ein sehr gutes wirtschaftliches Ergebnis erzielt wurde und die prospektierte Auszahlung in Höhe von 4 % im März 2001 erfolgen konnte. Der Tilgungsvorsprung wurde auf mehr als USD 3,8 Mio. ausgebaut.

Vereinbarungsgemäß wird ab Januar 2002 die Charrate halbjährlich der Marktentwicklung angepasst. Im Jahr 2002 muß daher mit einem rückläufigen Ergebnis gerechnet werden.

1) Tonnagesteuer ab 2001.



MS "E.R. Hong Kong" unter dem Charternamen "OOCL New York" bei der Beladung in Singapur.

Schiffsdaten

5.762 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Samsung Heavy Ind.
 Indienstellung:
 10. Dezember 1999
 Länge/Breite/Tiefgang:
 277,0/40,0/14,0 m
 Tragfähigkeit:
 67.500 tdw
 Geschwindigkeit: 26,2 kn

38 MS "E.R. HONG KONG"

Das MS "E.R. Hong Kong" fährt im Rahmen der mindestens sechsjährigen Erstcharter für die Reederei OOCL Orient Overseas Container Line, eine der größten Linienreedereien der Welt. Das Schiff wird unter dem Charternamen "OOCL New York" im Liniendienst zwischen Südostasien und Kalifornien eingesetzt. Auf den 42-tägigen Rundreisen werden die Häfen Singapur, Port Kelang, Yantian, Hong Kong, Long Beach, Kaohsiung und Shekou angelaufen.

Der technische Betrieb verlief im Jahr 2001 wiederum störungsfrei und ohne Ausfallzeiten.

Der feste Kurs des US-Dollar, günstige Schiffsbetriebskosten und niedrige Zinsen führten dazu, daß im Jahr 2001 ein sehr gutes wirtschaftliches Ergebnis erzielt und eine weitere Sonder tilgung auf das Hypothekendarlehen geleistet werden konnten. Der Tilgungsvorsprung beläuft sich auf USD 6,5 Mio. Im März 2002 wurde eine Auszahlung auf das Kommanditkapital in Höhe von 4,25 % vorgenommen.

Für das Jahr 2002 wird erneut mit einem erfreulichen wirtschaftlichen Ergebnis gerechnet.

Investition und Finanzierung

	Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR 58.032	59.857
Fondskapital (452 Investoren)	TEUR 24.286	25.565
Initiatorenkapital	TEUR 1.790	1.790
Fremdkapital	TEUR 31.956	32.502
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD 36.000	36.000

Betrieb bis 2001, kumuliert

	Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR 14.190	19.924
Cash-flow	TEUR 6.172	11.120
Auszahlungen	TEUR 1.002	1.053
Liquidität per 31.12.2001	TEUR 1.673	1.072
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD 30.750	24.287

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1998 bis 2000	- 101,65 %	- 98,75 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert	0,21 %	0,22 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	59.216	
Auszahlungen	EUR	4.000	
Kapitalbindung	EUR	41.784	

1) Tonnagesteuer ab 2001.

Schiffsdaten

5.762 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Samsung Heavy Ind.
 Indienststellung:
 30. Dezember 1999
 Länge/Breite/Tiefgang:
 277,0/40,0/14,0 m
 Tragfähigkeit:
 67.500 tdw
 Geschwindigkeit: 26,2 kn



MS "E.R. Shanghai" unter dem Charternamen "OOCL Shanghai" im Englischen Kanal.

MS "E.R. SHANGHAI"

39

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	58.288	59.971
Fondskapital (453 Investoren)	TEUR	24.414	25.692
Initiatorenkapital	TEUR	1.790	1.790
Fremdkapital	TEUR	32.084	32.489
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	36.000	36.000

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	14.095	19.444
Cash-flow	TEUR	5.988	10.863
Auszahlungen	TEUR	1.007	1.058
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	1.521	819
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	30.750	24.735

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1998 bis 2000		- 102,37 %	- 102,33 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		0,21 %	0,22 % ¹⁾

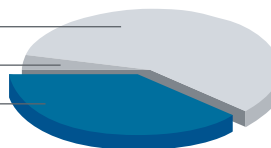
Das MS "E.R. Shanghai" fährt im Rahmen der mindestens sechsjährigen Erstcharter für die Reederei OOCL Orient Overseas Container Line, eine der größten Linienreedereien der Welt. Das Schiff wird unter dem Charternamen "OOCL Shanghai" im Liniendienst zwischen Südostasien und Nordeuropa eingesetzt. Auf den 56-tägigen Rundreisen werden die Häfen Rotterdam, Hamburg, Southampton, Singapur, Hong Kong, Qingdao, Pusan, Kaohsiung, Shekou und Port Kelang angelaufen. Der technische Betrieb verlief im Jahr 2001 wiederum störungsfrei und ohne Ausfallzeiten.

Der feste Kurs des US-Dollar, günstige Schiffsbetriebskosten und niedrige Zinsen führten dazu, daß im Jahr 2001 ein sehr gutes wirtschaftliches Ergebnis erzielt und eine weitere Sondertilgung auf das Hypothekendarlehen geleistet werden konnten. Der Tilgungsvorsprung beläuft sich auf USD 6 Mio. Im März 2002 wurde eine Auszahlung auf das Kommanditkapital in Höhe von 4,25% vorgenommen.

Für das Jahr 2002 wird erneut mit einem erfreulichen wirtschaftlichen Ergebnis gerechnet.

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	61.362
Auszahlungen	EUR	4.000
Kapitalbindung	EUR	39.638



1) Tonnagesteuer ab 2001.



MS "E.R. Cape Town" unter dem Charternamen "Quadrant Express" in Südafrika.

Schiffsdaten

1.728 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Ablieferung:
 12. April 1995
 Übernahme:
 21. Dezember 1998
 Länge/Breite/Tiefgang:
 184,7/25,3/9,9 m
 Tragfähigkeit: 22.900 tdw
 Geschwindigkeit: 19,6 kn

40 MS "E.R. CAPE TOWN"

Das MS "E.R. Cape Town" fuhr bis Februar 2002 im Rahmen der dreijährigen Erstcharter für die südafrikanische Reederei Griffin Shipping (Africa) Ltd. In direktem Anschluß konnte eine Beschäftigung nur zu einer deutlich reduzierten Rate mit dem bisherigen Subcharterer Montemar vereinbart werden. Das Schiff wird weiterhin unter dem Charternamen "Panatlantic" im Liniendienst zwischen den Ostküsten Nord- und Südamerikas eingesetzt. Der technische Betrieb des Schiffes verlief im Jahr 2001 störungsfrei und ohne nennenswerte Ausfallzeiten. Der feste Kurs des US-Dollar, die hohe Anzahl an Einsatztagen sowie deutliche Einsparungen bei den Zinsen führten dazu, daß ein sehr gutes wirtschaftliches Ergebnis erzielt wurde. Die erste Auszahlung auf das Kommanditkapital in Höhe von 6 % wurde prospektgemäß im März 2001 vorgenommen. Die Beschäftigung des Schiffes bei Montemar läuft mindestens bis Juni 2002. Infolge des derzeitigen Marktumfeldes ist ein deutlich rückläufiger Cash-flow zu erwarten.

Investition und Finanzierung

	Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR 24.031	24.789
Fondskapital (192 Investoren)	TEUR 9.459	10.226
Initiatorenkapital	TEUR 1.534	1.534
Fremdkapital	TEUR 13.038	13.029
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD 14.000	14.000

Betrieb bis 2001, kumuliert

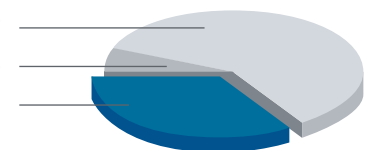
	Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR 11.166	14.669
Cash-flow	TEUR 4.718	6.407
Auszahlungen	TEUR 598	644
Liquidität per 31.12.2001	TEUR 978	1.186
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD 9.800	8.424

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1998 bis 2000	- 105,00 %	- 105,00 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert	0,00 %	0,21 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	63.467
Auszahlungen	EUR	6.000
Kapitalbindung	EUR	35.533



1) Tonnagesteuer ab 2001.

Schiffsdaten

1.728 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Ablieferung:
 12. März 1999
 Übernahme:
 29. Juni 1999
 Länge/Breite/Tiefgang:
 184,7/25,3/9,9 m
 Tragfähigkeit: 22.900 tdw
 Geschwindigkeit: 19,6 kn



MS "E.R. Durban" unter dem Charternamen "Direct Falcon" vor Sydney.

MS "E.R. DURBAN"

41

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	28.121	31.067
Fondskapital (271 Investoren)	TEUR	11.504	12.271
Initiatorenkapital	TEUR	1.278	1.278
Fremdkapital	TEUR	15.339	17.518
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	16.800	16.800

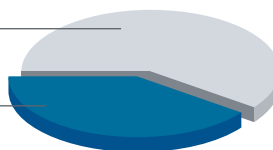
Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	9.880	13.597
Cash-flow	TEUR	4.477	7.543
Auszahlungen	TEUR	0	0
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	877	1.307
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	11.950	9.728

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1999 und 2000		- 104,34 %	- 104,21 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		0,21 %	0,18 % ¹⁾

Das MS "E.R. Durban" fuhr bis April 2002 im Rahmen der dreijährigen Erstcharter für den südafrikanischen Charterer Griffin Shipping (Africa) Ltd. In direktem Anschluß konnte eine Beschäftigung nur zu einer reduzierten Rate mit dem bisherigen Subcharterer ANZDL Australia-New Zealand Direct Line vereinbart werden. Das Schiff wird unter dem Namen "Direct Falcon" im Liniendienst zwischen Kalifornien, Mexiko, Tahiti, den Fidschiinseln sowie Australien und Neuseeland eingesetzt. Der technische Betrieb des Schiffes verlief im Berichtsjahr wiederum störungsfrei und ohne nennenswerte Ausfallzeiten. Der feste Kurs des US-Dollar, die hohe Anzahl an Einsatztagen sowie deutliche Einsparungen bei den Zinsen führten dazu, daß im Jahr 2001 ein sehr gutes wirtschaftliches Ergebnis erzielt wurde. Der Tilgungsvorsprung beläuft sich auf USD 2,2 Mio. Die Beschäftigung des Schiffes bei ANZDL läuft mindestens bis September 2002. Infolge des derzeitigen Marktumfeldes ist für das laufende Geschäftsjahr ein rückläufiger Cash-flow zu erwarten.

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	62.512
Auszahlungen	EUR	0
Kapitalbindung	EUR	42.488



1) Tonnagesteuer ab 2001.



MS "E.R. Copenhagen" unter dem Charternamen "Maersk Valencia" in New York.

Schiffsdaten

2.474 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Volkswerft Stralsund
 Indienstellung:
 23. Dezember 1999
 Länge/Breite/Tiefgang:
 207,4/29,8/11,4 m
 Tragfähigkeit:
 33.900 tdw
 Geschwindigkeit: 21,6 kn

MS "E.R. COPENHAGEN"

Das MS "E.R. Copenhagen" fährt seit Infahrtsetzung im Dezember 1999 für die dänische Reedereigruppe Maersk Sealand, die mit Abstand größte Liniereederei der Welt. Maersk Sealand betreibt eine Flotte von rund 300 Containerschiffen, die in ein weltumspannendes Logistiksystem eingebunden sind. Innerhalb dieses Netzwerkes wird das Schiff unter dem Charternamen "Maersk Valencia" im Liniendienst zwischen den Ostküsten Nord- und Südamerikas eingesetzt. Auf den 42-tägigen Rundreisen werden u. a. die Häfen Norfolk, New York, Jacksonville, Santos, Paranagua und Sao Francisco do Sul angelaufen. Der technische Betrieb des Schiffes verlief mit nur 1,5 Ausfalltagen weitgehend störungsfrei. Der feste Kurs des US-Dollar, die hohe Anzahl an Einsatztagen und das niedrige Zinsniveau führten im Jahr 2001 zu einem guten wirtschaftlichen Ergebnis. Der Tilgungsvorsprung beläuft sich auf USD 3,1 Mio.

Die Beschäftigung bei Maersk Sealand läuft noch bis mindestens Januar 2003, so daß im laufenden Jahr 2002 trotz der niedrigeren Charterrate ein zufriedenstellendes Ergebnis erwartet werden kann.

Investition und Finanzierung

		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	36.685	40.714
Fondskapital (324 Investoren)	TEUR	12.910	13.677
Initiatorenkapital	TEUR	1.483	1.483
Fremdkapital	TEUR	22.292	25.554
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	25.000	25.000

Betrieb bis 2001, kumuliert

		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	9.736	13.551
Cash-flow	TEUR	4.505	7.751
Auszahlungen	TEUR	0	0
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	985	401
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	20.158	17.020

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1999 und 2000	- 100,00 %	- 97,71 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert	0,23 %	0,22 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	58.767	
Auszahlungen	EUR	0	
Kapitalbindung	EUR	46.233	

1) Tonnagesteuer ab 2001.

Schiffsdaten

2.474 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Volkswerft Stralsund
 Indienststellung:
 5. Oktober 1999
 Länge/Breite/Tiefgang:
 207,4/29,8/11,4 m
 Tragfähigkeit:
 33.900 tdw
 Geschwindigkeit: 21,6 kn



MS "E.R. Stralsund" unter dem Charternamen "Maersk Mendoza" vor New York.

MS "E.R. STRALSUND"

43

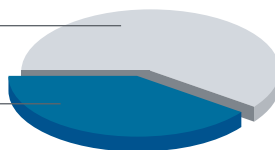
Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	39.370	40.279
Fondskapital (325 Investoren)	TEUR	13.754	14.521
Initiatorenkapital	TEUR	1.125	1.125
Fremdkapital	TEUR	24.491	24.633
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	25.000	25.000

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	11.662	14.775
Cash-flow	TEUR	5.413	8.425
Auszahlungen	TEUR	0	0
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	714	957
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	19.167	16.415

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1999 bis 2001		- 105,00 %	- 105,00 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	62.873
Auszahlungen	EUR	0
Kapitalbindung	EUR	42.127



Das MS "E.R. Stralsund" fährt für die dänische Reedereigruppe Maersk Sealand, die mit Abstand größte Linienreederei der Welt. Maersk Sealand betreibt eine Flotte von rund 300 Containerschiffen, die in ein weltumspannendes Logistiksystem eingebunden sind. Innerhalb dieses Netzwerkes wird das Schiff seit In-fahrtsetzung unter dem Charternamen "Maersk Mendoza" im Liniendienst zwischen den Ostküsten Nord- und Südamerikas eingesetzt. Auf den 42-tägigen Rundreisen werden u.a. die Häfen Norfolk, New York, Jacksonville, Puerto Cabello, Santos, Paranagua und Sao Francisco do Sul angelaufen. Der technische Betrieb des Schiffes verlief störungsfrei und ohne nennenswerte Ausfallzeiten.

Der feste Kurs des US-Dollar und niedrige Zinsen führten zu einem sehr guten wirtschaftlichen Ergebnis. Der Tilgungsvorsprung beläuft sich auf USD 2,8 Mio.

Die Erstcharter wurde frühzeitig um ein Jahr bis mindestens Oktober 2002 verlängert, so daß im laufenden Jahr 2002 ein zufriedenstellendes Ergebnis erwartet werden kann.



MS "E.R. Pusan" unter dem Charternamen "OOCL Los Angeles" im Mai 2001 auf der Elbe.

Schiffsdaten

5.762 TEU Containerschiff
Bauwerft: Samsung Heavy Ind.
Indienststellung: 28. April 2000
Länge/Breite/Tiefgang: 277,0/40,0/14,0 m
Tragfähigkeit: 67.500 tdw
Geschwindigkeit: 26,2 kn

MS "E.R. PUSAN"

Das MS "E.R. Pusan" fährt im Rahmen der mindestens sechseinhalbjährigen Erstcharter für die Reederei OOCL Orient Overseas Container Line. Das Schiff wird unter dem Charternamen "OOCL Los Angeles" im Liniendienst zwischen Südostasien und Nordeuropa eingesetzt. Während der 45 Tage dauernden Rundreisen läuft das Schiff die Häfen Le Havre, Southampton, Bremerhaven, Antwerpen, Singapur, Hong Kong, Kaohsiung, Pusan und Port Kelang an.

Der technische Betrieb des Schiffes verlief im Berichtsjahr störungsfrei und ohne Ausfallzeiten.

Der feste Kurs des US-Dollar, günstige Schiffsbetriebskosten und niedrige Zinsen führten dazu, daß das wirtschaftliche Ergebnis des Jahres 2001 die Prospektwerte deutlich übertreffen konnte. Der Tilgungsvorsprung beläuft sich auf USD 5 Mio. Im März 2002 wurde eine Auszahlung auf das Kommanditkapital in Höhe von 4,25 % vorgenommen.

Für das Jahr 2002 wird erneut mit einem erfreulichen Ergebnis gerechnet.

Investition und Finanzierung

		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	59.565	61.371
Fondskapital (648 Investoren)	TEUR	24.695	25.974
Initiatorenkapital	TEUR	1.125	1.125
Fremdkapital	TEUR	33.745	34.272
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	36.000	36.000

Betrieb bis 2001, kumuliert

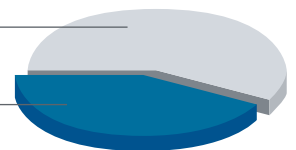
		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	11.343	15.697
Cash-flow	TEUR	4.350	8.558
Auszahlungen	TEUR	0	0
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	1.239	1.033
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	31.500	26.449

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1999 bis 2001	- 105,00 %	- 103,22 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	60.851
Auszahlungen	EUR	0
Kapitalbindung	EUR	44.149



Schiffsdaten

5.762 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Samsung Heavy Ind.
 Indienststellung:
 9. Juni 2000
 Länge/Breite/Tiefgang:
 277,0/40,0/14,0 m
 Tragfähigkeit:
 67.500 tdw
 Geschwindigkeit: 26,2 kn



MS "E.R. Seoul" unter dem Charternamen "OOCL Malaysia" auf hoher See.

MS "E.R. SEOUL"

45

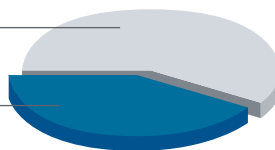
Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	59.565	61.617
Fondskapital (456 Investoren)	TEUR	24.695	25.974
Initiatorenkapital	TEUR	1.125	1.125
Fremdkapital	TEUR	33.745	34.518
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	36.000	36.000

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	10.968	14.872
Cash-flow	TEUR	4.304	8.020
Auszahlungen	TEUR	0	0
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	1.346	833
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	32.250	27.104

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1999 bis 2001		- 105,00 %	- 105,00 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	62.030
Auszahlungen	EUR	0
Kapitalbindung	EUR	42.970



Das MS "E.R. Seoul" fährt im Rahmen der mindestens sechseinhalbjährigen Erstcharter für die Reederei OOCL Orient Overseas Container Line. Diese Reederei wurde 1947 in Hong Kong gegründet und gehört zu den größten Linienreedereien der Welt. Das Schiff wird unter dem Charternamen "OOCL Malaysia" im Rahmen der Grand Alliance im Liniendienst zwischen Südostasien und Nordeuropa eingesetzt. Auf den 56-tägigen Rundreisen werden u. a. die Häfen Hamburg, Rotterdam, Singapur, Hong Kong, Pusan, Kaohsiung und Port Kelang angelaufen. Der technische Betrieb des Schiffes verlief im Berichtsjahr störungsfrei und ohne Ausfallzeiten.

Der feste Kurs des US-Dollar, günstige Schiffsbetriebskosten und niedrige Zinsen führten 2001 zu einem sehr guten wirtschaftlichen Ergebnis. Der Tilgungsvorsprung wurde auf mehr als USD 5,1 Mio. ausgebaut. Im März 2002 erfolgte eine Auszahlung in Höhe von 4,25 % auf das Kommanditkapital. Für das Jahr 2002 wird erneut mit einem erfreulichen Ergebnis gerechnet.



MS "E.R. Felixstowe" auf der Elbe vor Blankenese.

Schiffsdaten

5.762 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Samsung Heavy Ind.
 Indienstellung:
 30. Oktober 2000
 Länge/Breite/Tiefgang:
 277,0/40,0/14,0 m
 Tragfähigkeit:
 67.500 tdw
 Geschwindigkeit: 26,2 kn

46 MS "E.R. FELIXSTOWE"

Das MS "E.R. Felixstowe" fährt im Rahmen der mindestens fünfjährigen Erstcharter für die Reederei P&O Nedlloyd Containerlines. Diese ist mit einer Flotte von rund 155 Schiffen die drittgrößte Linienreederei der Welt. Das Schiff wird unter dem Charternamen "P&O Nedlloyd Torres" im Liniendienst zwischen Südostasien und Nordeuropa eingesetzt. Auf den 56-tägigen Rundreisen werden u. a. die Häfen Rotterdam, Hamburg, Southampton, Singapur, Hong Kong, Pusan, Kaohsiung und Port Kelang angelaufen.

Der technische Betrieb des Schiffes verlief im Berichtsjahr störungsfrei und ohne Ausfallzeiten.

Der feste Kurs des US-Dollar, günstige Schiffsbetriebskosten und niedrige Zinsen führten im Jahr 2001 zu einem sehr guten wirtschaftlichen Ergebnis. Der Tilgungsvorsprung wurde auf mehr als USD 5,1 Mio. ausgebaut.

Für das Jahr 2002 wird erneut mit einem erfreulichen Ergebnis gerechnet. Neben der prospektierten Auszahlung können voraussichtlich weitere Sondertilgungen erwirtschaftet werden.

Investition und Finanzierung

	Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR 65.702	68.387
Fondskapital (559 Investoren)	TEUR 27.508	28.786
Initiatorenkapital	TEUR 1.125	1.125
Fremdkapital	TEUR 37.069	38.476
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD 37.600	37.600

Betrieb bis 2001, kumuliert

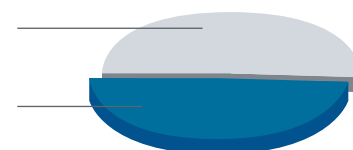
	Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR 9.372	11.879
Cash-flow	TEUR 3.683	6.558
Auszahlungen	TEUR 0	0
Liquidität per 31.12.2001	TEUR 1.291	831
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD 34.467	29.333

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1999 bis 2001	- 97,04 %	- 92,44 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	54.434
Auszahlungen	EUR	0
Kapitalbindung	EUR	50.566



Schiffsdaten

5.762 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Samsung Heavy Ind.
 Indienststellung:
 29. September 2000
 Länge/Breite/Tiefgang:
 277,0/40,0/14,0 m
 Tragfähigkeit:
 67.500 tdw
 Geschwindigkeit: 26,2 kn



MS "E.R. Amsterdam" in der Deutschen Bucht auf dem Weg in den Hamburger Hafen.

MS "E.R. AMSTERDAM"

47

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	65.573	68.743
Fondskapital (528 Investoren)	TEUR	27.354	28.632
Initiatorenkapital	TEUR	1.125	1.125
Fremdkapital	TEUR	37.094	38.986
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	37.600	37.600

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	10.354	12.676
Cash-flow	TEUR	4.068	7.067
Auszahlungen	TEUR	0	0
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	1.052	1.039
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	33.683	28.546

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1999 bis 2001		- 95,28 %	- 89,47 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	52.716	
Auszahlungen	EUR	0	
Kapitalbindung	EUR	52.284	

Das MS "E.R. Amsterdam" fährt ebenso wie das Schwesterschiff MS "E.R. Felixstowe" im Rahmen der mindestens fünfjährigen Erstcharter für die Reederei P&O Nedlloyd Containerlines.

Das Schiff wird unter dem Charternamen "P&O Nedlloyd Magellan" im Liniendienst zwischen Asien und Kalifornien eingesetzt. Während der 42-tägigen Rundreisen werden die Häfen Singapur, Laem Chabang, Hong Kong, Kaohsiung, Los Angeles und Oakland angelaufen.

Der technische Betrieb des Schiffes verlief im Berichtsjahr störungsfrei und ohne Ausfallzeiten.

Der feste Kurs des US-Dollar, günstige Schiffsbetriebskosten und niedrige Zinsen führten im Jahr 2001 zu einem sehr guten wirtschaftlichen Ergebnis. Der Tilgungsvorsprung wurde auf mehr als USD 5,1 Mio. ausgebaut.

Für das Jahr 2002 wird erneut mit einem erfreulichen Ergebnis gerechnet. Neben der prospektierten Auszahlung können voraussichtlich weitere Sondertilgungen erwirtschaftet werden.



MS "E.R. Lübeck" unter dem Charternamen "CSCL Fuzhou" im Englischen Kanal.

Schiffsdaten

2.474 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Volkswerft Stralsund
 Indienstellung:
 22. Dezember 2000
 Länge/Breite/Tiefgang:
 207,4/29,8/11,4 m
 Tragfähigkeit:
 33.900 tdw
 Geschwindigkeit: 21,6 kn

MS "E.R. LÜBECK"

Das MS "E.R. Lübeck" fährt im Rahmen der mindestens fünfjährigen Erstcharter für die Reederei CSCL China Shipping Container Lines. CSCL gehört mit einer Flotte von rund 100 Containerschiffen zu den größten Linienreedereien der Welt.

Das Schiff wird unter dem Charternamen "CSCL Fuzhou" im Liniendienst zwischen Asien und Nordamerika eingesetzt. Während der 70-tägigen Rundreisen werden u. a. die Häfen Dubai, Laem Chabang, Hong Kong, Pusan, Kobe, Los Angeles und Shanghai angelaufen.

Der technische Betrieb verlief im Jahr 2001 störungsfrei und ohne Ausfallzeiten zur vollsten Zufriedenheit.

Der feste Kurs des US-Dollar sowie die hohe Anzahl an Einnahmetagen führten im ersten vollen Betriebsjahr des Schiffes zu einem guten wirtschaftlichen Ergebnis. Der Tilgungsvorsprung beläuft sich auf USD 2,2 Mio.

Die prospektgemäße Auszahlung in Höhe von 10 % auf das Kommanditkapital erfolgte planmäßig in Quartalsraten. Für das Jahr 2002 wird erneut mit einer erfreulichen wirtschaftlichen Entwicklung der Gesellschaft gerechnet.

Investition und Finanzierung

	Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR 37.324	39.995
Fondskapital (779 Investoren)	TEUR 24.286	24.376
Initiatorenkapital	TEUR 256	256
Fremdkapital	TEUR 12.782	15.363
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD 11.645	11.645

Betrieb bis 2001, kumuliert

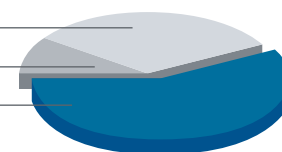
	Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR 5.278	5.640
Cash-flow	TEUR 3.313	3.423
Auszahlungen	TEUR 2.454	2.463
Liquidität per 31.12.2001	TEUR 913	739
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD 10.868	8.692

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 2000	- 49,65 %	- 57,47 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert	0,37 %	0,12 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	33.492
Auszahlungen	EUR	10.000
Kapitalbindung	EUR	61.508



1) Tonnagesteuer ab 2001.

Schiffsdaten

5.762 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Samsung Heavy Ind.
 Indienststellung:
 29. Dezember 2000
 Länge/Breite/Tiefgang:
 277,0/40,0/14,0 m
 Tragfähigkeit:
 67.500 tdw
 Geschwindigkeit: 26,2 kn



MS "E.R. Berlin" unter dem Charternamen "OOCL Germany" in Bremerhaven.

MS "E.R. BERLIN"

49

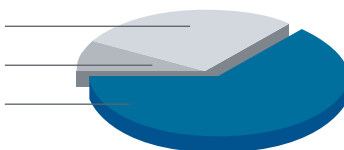
Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	74.010	75.166
Fondskapital (1.017 Investoren)	TEUR	38.091	39.369
Initiatorenkapital	TEUR	256	256
Fremdkapital	TEUR	35.663	35.541
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	31.500	31.500

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	8.598	9.721
Cash-flow	TEUR	3.871	5.371
Auszahlungen	TEUR	2.171	2.171
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	1.166	637
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	29.794	24.544

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 2000 und 2001		- 50,00 %	- 50,00 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	29.197
Auszahlungen ¹⁾	EUR	8.000
Kapitalbindung	EUR	67.803



Das MS "E.R. Berlin" ist im Rahmen seiner achtjährigen Erstbeschäftigung an die Linienreederei OOCL Orient Overseas Container Line verchartert. Als Partner der "Grand Alliance" (weitere Partner sind P&O Nedlloyd, NYK, Hapag-Lloyd und MISC) setzt OOCL das Schiff unter dem Charternamen "OOCL Germany" im Liniendienst zwischen Asien und Nordamerika ein. Der technische Betrieb verlief im Jahr 2001 störungsfrei und ohne Ausfallzeiten zur vollsten Zufriedenheit der Reederei und des Charterers.

Aufgrund günstiger Rahmenbedingungen wurde im ersten vollen Betriebsjahr des Schiffes ein sehr gutes wirtschaftliches Ergebnis erzielt. Der Tilgungsvorsprung beläuft sich auf mehr als USD 5,2 Mio.

Die prospektgemäße Auszahlung in Höhe von 8% auf das Kommanditkapital erfolgte planmäßig in Quartalsraten.

Für das Jahr 2002 wird erneut mit einer erfreulichen wirtschaftlichen Entwicklung der Gesellschaft gerechnet.

1) Es wurden die Werte für einen Beitritt im Jahr 2000 mit Volleinzahlung der Einlage in 2000 dargestellt.



MS "E.R. Berlin" unter dem Charternamen "OOCL Germany" auf der Jungfernfahrt.

Schiffsdaten

5.762 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Samsung Heavy Ind.
 Indienststellung:
 29. Dezember 2000
 Länge/Breite/Tiefgang:
 277,0/40,0/14,0 m
 Tragfähigkeit:
 67.500 tdw
 Geschwindigkeit: 26,2 kn

Beteiligungsgesellschaft MS "E.R. BERLIN"

Die Beteiligungsgesellschaft MS "E.R. Berlin" hält eine Kommanditbeteiligung an der Schiffahrtsgesellschaft, die das MS "E.R. Berlin" (siehe S. 49) betreibt. Die Gesellschafter der Beteiligungsgesellschaft sind daher mittelbar an der Schiffahrtsgesellschaft beteiligt.

Im Vergleich zum eingesetzten Kommanditkapital konnte durch die Inanspruchnahme einer zusätzlichen Fremdfinanzierung eine höhere Nominalbeteiligung an der Schiffahrtsgesellschaft erworben werden. Die Fremdfinanzierung hat das Beteiligungsprofil dahingehend geändert, daß nunmehr eine höhere Renditechance bei höherem Risiko gegeben ist. Das wirtschaftliche Ergebnis der Beteiligungsgesellschaft ist vom wirtschaftlichen Ergebnis der Schiffahrtsgesellschaft abhängig.

Die bisherige Entwicklung der Beteiligungsgesellschaft verlief etwas günstiger als prospektiert. Im Jahr 2002 werden erste Einnahmen aus den Auszahlungen der Schiffahrtsgesellschaft des MS "E.R. Berlin" erzielt.

Investition und Finanzierung

	Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR 4.670	4.749
Fondskapital (47 Investoren) ¹⁾	TEUR 2.684	2.684
Initiatorenkapital ¹⁾	TEUR 107	107
Fremdkapital (Darlehen)	TEUR 1.879	1.958

Betrieb bis 2001, kumuliert

	Prospekt	Ist
Erlöse	TEUR 0	0
Cash-flow	TEUR - 16	- 7
Auszahlungen	TEUR 0	0
Liquidität per 31.12.2001	TEUR 27	51
Darlehen per 31.12.2001	TEUR 1.879	1.776

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 2001	- 83,92 %	- 84,84 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	85.000	
Steuererstattungen	EUR	47.113	
Auszahlungen	EUR	0	
Kapitalbindung	EUR	37.887	

1) Inklusive Agio.

Schiffsdaten

5.762 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Samsung Heavy Ind.
 Ablieferung:
 25. August 2000
 Übernahme:
 4. Dezember 2000
 Länge/Breite/Tiefgang:
 277,0/40,0/14,0 m
 Tragfähigkeit: 67.500 tdw
 Geschwindigkeit: 26,2 kn



MS "E.R. London" unter dem Charternamen "P&O Nedlloyd Vespucci" im Hamburger Hafen.

MS "E.R. LONDON"

51

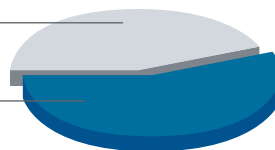
Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	76.183	78.511
Fondskapital (738 Investoren)	TEUR	34.512	35.790
Initiatorenkapital	TEUR	256	256
Fremdkapital	TEUR	41.415	42.465
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	36.000	36.000

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	9.927	11.210
Cash-flow	TEUR	4.555	5.979
Auszahlungen	TEUR	0	0
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	1.566	1.886
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	32.160	28.291

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 2000 und 2001		- 80,00 %	- 80,00 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	46.716
Auszahlungen	EUR	0
Kapitalbindung	EUR	58.284



Das MS "E.R. London" fährt seit seiner Übernahme durch die Beteiligungsgesellschaft am 4. Dezember 2000 im Rahmen der mindestens fünfjährigen Erstcharter für die Reederei P&O Nedlloyd Containerlines.

Das Schiff wird unter dem Charternamen "P&O Nedlloyd Vespucci" im Liniendienst zwischen Südostasien und Nordeuropa eingesetzt. Dabei läuft das Schiff auch regelmäßig den Hamburger Hafen an. Die Rundreisedauer beträgt 56 Tage.

Der technische Betrieb verlief 2001 störungsfrei und ohne nennenswerte Probleme.

Aufgrund des festen US-Dollar-Kurses, günstiger Schiffsbetriebskosten und niedriger Zinsen wurde im Jahr 2001 ein sehr gutes wirtschaftliches Ergebnis erzielt. Der Tilgungsvorsprung beläuft sich auf mehr als USD 3,8 Mio. Für das Jahr 2002 wird ebenfalls mit einem erfreulichen wirtschaftlichen Ergebnis gerechnet.



MS "E.R. Los Angeles" unter dem Charternamen "CSCL Los Angeles" im Hafen von Los Angeles.

Schiffsdaten

5.762 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Samsung Heavy Ind.
 Ablieferung:
 25. Juni 2001
 Übernahme:
 13. Dezember 2001
 Länge/Breite/Tiefgang:
 277,0/40,0/14,0 m
 Tragfähigkeit: 67.500 tdw
 Geschwindigkeit: 26,2 kn

MS "E.R. LOS ANGELES"

Das MS "E.R. Los Angeles" wurde am 13. Dezember 2001 von der Beteiligungsgesellschaft übernommen. Der Charterer CSCL China Shipping Container Lines gehört mit einer Flotte von über 100 Containerschiffen zu den größten Linienreedereien der Welt. Im Rahmen der achtjährigen Erstbeschäftigung setzt der Charterer das Schiff unter dem Charternamen "CSCL Los Angeles" im Liniendienst zwischen Fernost und der Westküste Nordamerikas ein. Auf den fünfwöchigen Rundreisen werden folgende Häfen regelmäßig angelaufen: Los Angeles, Vancouver, Seattle, Shanghai, Yantian, Hong Kong, Keelung, Pusan, Ningbo und Shanghai.

Der Schiffsbetrieb verlief seit Infahrtsetzung zur vollsten Zufriedenheit ohne jegliche Ausfallzeiten. Per Ende 2001 ergab sich währungsbedingt ein Tilgungsvorsprung von USD 4,6 Mio. Für das Jahr 2002 wird ein sehr gutes Gesellschaftsergebnis erwartet, das neben dem zu leistenden Kapitaldienst erhebliche Sondertilgungen zulassen wird.

Investition und Finanzierung

		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	71.500	73.006
Fondskapital (596 Investoren)	TEUR	26.500	28.000
Initiatorenkapital	TEUR	250	250
Fremdkapital	TEUR	44.750	44.756
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	37.000	37.000

Betrieb bis 2001, kumuliert

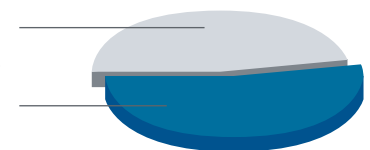
		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	293	503
Cash-flow	TEUR	74	276
Auszahlungen	TEUR	0	0
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	670	2.514
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	37.000	32.414

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 2001	- 59,10 %	- 55,39 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	65.000
Steuererstattungen	EUR	30.759
Auszahlungen	EUR	0
Kapitalbindung	EUR	34.241



Schiffsdaten

5.762 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Samsung Heavy Ind.
 Ablieferung:
 15. Juni 2001
 Übernahme:
 21. Dezember 2001
 Länge/Breite/Tiefgang:
 277,0/40,0/14,0 m
 Tragfähigkeit: 67.500 tdw
 Geschwindigkeit: 26,2 kn



MS "E.R. Kobe" unter dem Charternamen "CSCL Kobe" kurz vor dem Hafen von Los Angeles.

MS "E.R. KOBE"

53

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	71.500	73.000
Fondskapital (576 Investoren)	TEUR	27.000	28.500
Initiatorenkapital	TEUR	250	250
Fremdkapital	TEUR	44.250	44.250
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	36.500	36.500

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	293	291
Cash-flow	TEUR	75	123
Auszahlungen	TEUR	0	0
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	620	2.470
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	36.500	31.914

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 2001		- 59,23 %	- 55,58 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	65.000	
Steuererstattungen	EUR	30.864	
Auszahlungen	EUR	0	
Kapitalbindung	EUR	34.136	

Das MS "E.R. Kobe" wurde am 21. Dezember 2001 von der Beteiligungsgesellschaft übernommen. Der Charterer CSCL China Shipping Container Lines gehört mit einer Flotte von über 100 Containerschiffen zu den größten Linienreedereien der Welt. Im Rahmen der achtjährigen Erstbeschäftigung setzt der Charterer das Schiff unter dem Charternamen "CSCL Kobe" im Liniendienst zwischen Fernost und der Westküste Nordamerikas ein. Auf den fünfwöchigen Rundreisen werden folgende Häfen regelmäßig angelaufen: Los Angeles, Vancouver, Seattle, Yantian, Hong Kong, Keelung, Pusan, Ningbo und Shanghai.

Der Schiffsbetrieb verlief seit Infahrtsetzung zur vollsten Zufriedenheit ohne jegliche Ausfallzeiten. Per Ende 2001 ergab sich währungsbedingt ein Tilgungsvorsprung von USD 4,6 Mio. Im laufenden Geschäftsjahr 2002 wird voraussichtlich ein sehr gutes Ergebnis erzielt, das neben dem zu leistenden Kapitaldienst erhebliche Sonderstilgungen zulassen wird.



MS "E.R. Canada" unter dem Charternamen "APL Canada" im Hafen von Los Angeles.

Schiffsdaten

5.762 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Samsung Heavy Ind.
 Indienstellung:
 10. Dezember 2001
 Länge/Breite/Tiefgang:
 277,0/40,0/14,0 m
 Tragfähigkeit:
 67.500 tdw
 Geschwindigkeit: 26,2 kn

MS "E.R. CANADA"

Das MS "E.R. Canada" wurde am 10. Dezember 2001 von der Bauwerft Samsung Heavy Industries Ltd., Südkorea, an die Beteiligungsgesellschaft abgeliefert. Das Schiff ist über einen Zeitraum von zehn Jahren fest an die Linienreederei Neptune Orient Lines (NOL), Singapur, verchartert. Als Partner der "New World Alliance" (weitere Partner sind Hyundai Merchant Marine und Mitsui OSK Lines) setzt der Charterer das Schiff zusammen mit fünf weiteren Schiffen dieser Größe im Liniendienst zwischen Fernost und der Westküste Nordamerikas ein. Auf den sechswöchigen Rundreisen werden folgende Häfen regelmäßig angelaufen: Kaohsiung, Hong Kong, Bangkok, Singapur, Los Angeles, Oakland.

Der Schiffsbetrieb verlief seit Infahrtsetzung zur vollsten Zufriedenheit ohne jegliche Ausfallzeiten. Per Ende 2001 ergab sich währungsbedingt ein Tilgungsvorsprung von USD 2 Mio. Für das Jahr 2002 wird ein sehr gutes Gesellschaftsergebnis erwartet, das neben dem zu leistenden Kapitaldienst erhebliche Sondertilgungen zulassen wird.

Investition und Finanzierung

		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	69.000	70.873
Fondskapital (987 Investoren)	TEUR	27.500	29.000
Initiatorenkapital	TEUR	250	250
Fremdkapital	TEUR	41.250	41.623
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	36.800	36.800

Betrieb bis 2001, kumuliert

		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	488	576
Cash-flow	TEUR	205	435
Auszahlungen	TEUR	0	0
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	680	2.165
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	36.800	34.772

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 2001	- 62,90 %	- 58,17 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	65.000	
Steuererstattungen	EUR	32.303	
Auszahlungen	EUR	0	
Kapitalbindung	EUR	32.697	

Schiffsdaten

5.762 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Samsung Heavy Ind.
 Ablieferung:
 28. Mai 2001
 Übernahme:
 11. Dezember 2001
 Länge/Breite/Tiefgang:
 277,0/40,0/14,0 m
 Tragfähigkeit: 67.500 tdw
 Geschwindigkeit: 26,2 kn



MS "E.R. France" auf der Jungfernfahrt bei der Beladung am Burchardkai im Hamburger Hafen.

MS "E.R. FRANCE"

55

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	75.000	76.345
Fondskapital (791 Investoren)	TEUR	29.750	31.220
Initiatorenkapital	TEUR	250	250
Fremdkapital	TEUR	45.000	44.875
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	37.500	37.500

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	309	570
Cash-flow	TEUR	78	359
Auszahlungen	TEUR	0	0
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	398	2.744
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	37.500	32.577

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 2001		- 58,92 %	- 53,73 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	65.000	
Steuererstattungen	EUR	29.837	
Auszahlungen	EUR	0	
Kapitalbindung	EUR	35.163	

Das MS "E.R. France" wurde am 11. Dezember 2001 plangemäß von der Beteiligungsgesellschaft übernommen. Das Schiff ist im Rahmen seiner achtjährigen Erstbeschäftigung an die Linienreederei OOCL Orient Overseas Container Line, Hong Kong verchartert. Als Partner der "Grand Alliance" (weitere Partner sind P&O Nedlloyd, NYK, Hapag-Lloyd und MISC) setzt OOCL das Schiff unter dem Charternamen "OOCL France" im Liniendienst zwischen Europa und Fernost ein. Auf den 56-tägigen Rundreisen werden die Häfen Southampton, Rotterdam, Hamburg, Singapur, Hong Kong, Qingdao, Pusan, Kaohsiung, Shekou und Port Kelang angelaufen. Der Schiffsbetrieb verlief seit Inbetriebnahme zur vollsten Zufriedenheit ohne jegliche Ausfallzeiten. Per Ende 2001 ergab sich währungsbedingt ein Tilgungsvorsprung von USD 4,9 Mio. Im laufenden Jahr 2002 wird voraussichtlich ein sehr gutes Ergebnis erzielt, das neben dem zu leistenden Kapitaldienst erhebliche Sondertilgungen zulassen wird.



MS "E.R. India" unter dem Charternamen "APL India" nach dem Aufschwimmen aus dem Baudock.

Schiffsdaten

5.762 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Samsung Heavy Ind.
 Ablieferung:
 Mai 2002
 Übernahme:
 Dezember 2002
 Länge/Breite/Tiefgang:
 277,0/40,0/14,0 m
 Tragfähigkeit: 67.500 tdw
 Geschwindigkeit: 26,2 kn

MS "E.R. INDIA"

Das MS "E.R. India" wird auf der renommierten Werft Samsung Heavy Industries Co. Ltd., Südkorea, unter der Aufsicht eines achtköpfigen Teams der Reederei E.R. Schifffahrt gebaut. Der Baufortschritt geht planmäßig voran. Das Schiff wird im Mai 2002 abgeliefert und prospektgemäß zum Jahresende 2002 von der Fondsgesellschaft übernommen.

Das MS "E.R. India" ist eines von vier durch Nordcapital finanzierten Schwesterschiffen, die für einen Zeitraum von jeweils zehn Jahren fest an NOL Neptune Orient Lines Ltd. verchartert wurden.

NOL wurde 1968 gegründet und ist in den Bereichen Containerschifffahrt, Massengut- und Tankschifffahrt sowie Logistikdienstleistungen tätig. Größter Anteilseigner des an der Börse von Singapur notierten Unternehmens ist der Staat Singapur. Im Jahr 1997 wurden die Traditionsreederei APL America President Line Ltd. erworben und die Containerschiffsaktivitäten unter dem Markennamen APL zusammengeführt.

Investition und Finanzierung

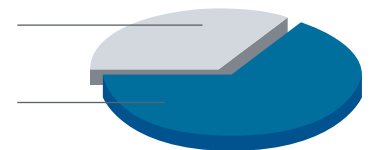
		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	72.750	72.750
Fondskapital (499 Investoren)	TEUR	27.250	27.250
Initiatorenkapital	TEUR	250	250
Fremdkapital	TEUR	45.250	45.250
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	37.000	37.000

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 2001	- 24,73 %	- 24,73 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	40.000
Steuererstattungen	EUR	13.733
Auszahlungen	EUR	0
Kapitalbindung	EUR	26.267



Schiffsdaten

5.762 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Samsung Heavy Ind.
 Ablieferung:
 Juli 2002
 Übernahme:
 Dezember 2002
 Länge/Breite/Tiefgang:
 277,0/40,0/14,0 m
 Tragfähigkeit: 67.500 tdw
 Geschwindigkeit: 26,2 kn



Ein baugleiches Schwesterschiff des MS "E.R. Denmark" am Ausrüstungskai der Werft.

MS "E.R. DENMARK"

57

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	72.250	72.475
Fondskapital (771 Investoren)	TEUR	27.750	27.975
Initiatorenkapital	TEUR	250	250
Fremdkapital	TEUR	44.250	44.250
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	37.000	37.000

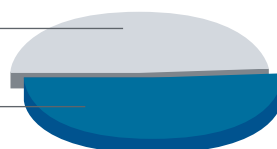
Das MS "E.R. Denmark" wird auf der renommierten Werft Samsung Heavy Industries Co. Ltd., Südkorea, unter der Aufsicht eines achtköpfigen Teams der Reederei E.R. Schifffahrt gebaut. Der Baufortschritt geht planmäßig voran. Das Schiff wird voraussichtlich im Juli 2002 abgeliefert und prospektgemäß zum Jahresende 2002 von der Fondsgesellschaft übernommen. Das MS "E.R. Denmark" ist eines von vier durch Nordcapital finanzierten Schwesterschiffen, die für einen Zeitraum von jeweils zehn Jahren fest an NOL Neptune Orient Lines Ltd. verchartert wurden.

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 2001		- 40,00 %	- 40,00 %

NOL wurde 1968 gegründet und ist in den Bereichen Containerschifffahrt, Massengut- und Tankschifffahrt sowie Logistikdienstleistungen tätig. Größter Anteilseigner des an der Börse von Singapur notierten Unternehmens ist der Staat Singapur. Im Jahr 1997 wurden die Traditionsreederei APL America President Line Ltd. erworben und die Containerschiffsaktivitäten unter dem Markennamen APL zusammengeführt.

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	45.000
Steuererstattungen	EUR	22.213
Auszahlungen	EUR	0
Kapitalbindung	EUR	22.787





Ein baugleiches Schwesterschiff des MS "E.R. Sweden" am Ausrüstungskai der Werft.

Schiffsdaten

5.762 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Samsung Heavy Ind.
 Ablieferung:
 August 2002
 Übernahme:
 Dezember 2002
 Länge/Breite/Tiefgang:
 277,0/40,0/14,0 m
 Tragfähigkeit: 67.500 tdw
 Geschwindigkeit: 26,2 kn

MS "E.R. SWEDEN"

Das MS "E.R. Sweden" wird auf der renommierten Werft Samsung Heavy Industries Co. Ltd., Südkorea, unter der Aufsicht eines achtköpfigen Teams der Reederei E.R. Schifffahrt gebaut. Der Baufortschritt geht planmäßig voran. Das Schiff wird voraussichtlich im August 2002 abgeliefert und prospektgemäß zum Jahresende 2002 von der Fondsgesellschaft übernommen. Das MS "E.R. Sweden" ist eines von vier durch Nordcapital finanzierten Schwesterschiffen, die für einen Zeitraum von jeweils zehn Jahren fest an NOL Neptune Orient Lines Ltd. verchartert wurden.

NOL wurde 1968 gegründet und ist in den Bereichen Containerschifffahrt, Massengut- und Tankschifffahrt sowie Logistikdienstleistungen tätig. Größter Anteilseigner des an der Börse von Singapur notierten Unternehmens ist der Staat Singapur. Im Jahr 1997 wurden die Traditionsreederei APL America President Line Ltd. erworben und die Containerschiffsaktivitäten unter dem Markennamen APL zusammengeführt.

Investition und Finanzierung

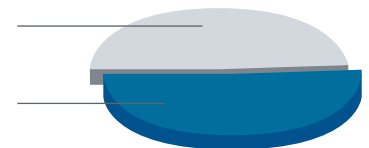
		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	71.500	71.500
Fondskapital (630 Investoren)	TEUR	27.750	27.750
Initiatorenkapital	TEUR	250	250
Fremdkapital	TEUR	43.500	43.500
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	37.000	37.000

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 2001	- 40,00 %	- 40,00 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	45.000
Steuererstattungen	EUR	22.213
Auszahlungen	EUR	0
Kapitalbindung	EUR	22.787



Schiffsdaten

2.496 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 SSW Werft
 Ablieferung:
 Mai 2002
 Übernahme:
 Dezember 2002
 Länge / Breite / Tiefgang:
 211,9 / 29,8 / 11,4 m
 Tragfähigkeit: 33.800 tdw
 Geschwindigkeit: 22,1 kn



MS "E.R. Bremerhaven" am Ausrüstungskai der SSW Werft in Bremerhaven.

MS "E.R. BREMERHAVEN"

59

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	42.150	42.150
Fondskapital	TEUR	16.500	16.500
Initiatorenkapital	TEUR	250	250
Fremdkapital	TEUR	25.400	25.400
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	21.500	21.500

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 2001		- 33,13 %	- 33,13 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	40.000	
Steuererstattungen	EUR	18.397	
Auszahlungen	EUR	0	
Kapitalbindung	EUR	21.603	

Das MS "E.R. Bremerhaven" wird auf der Bremerhavener Werft SSW Fähr- und Spezialschiffbau unter der Aufsicht eines fünfköpfigen Teams der Reederei E.R. Schifffahrt gebaut. Der Baufortschritt geht planmäßig voran. Das Schiff wird voraussichtlich im Mai 2002 abgeliefert und im Dezember 2002 von der Fondsgesellschaft übernommen. Es ist das erste von sechs baugleichen Schwester-schiffen des Typs "Super 25". Alle sechs Schiffe sind Mitglied in einem Pool.

Nach der Werftablieferung ist das MS "E.R. Bremerhaven" für vier Jahre an die dänische A.P. Møller Maersk-Gruppe verchartert. Maersk ist die größte Container-Linienreederei weltweit, die über 300 eigene und einge-charterte Schiffe mit einer Containerkapazität von rund 750.000 TEU einsetzt.

Das MS "E.R. Bremerhaven" wird unter dem Charternamen "Safmarine Cunene" bei der zur A.P. Møller Maersk-Gruppe gehörenden Safmarine Container Lines N.V. eingesetzt.



Die Schwesterschiffe MS "E.R. Helgoland" und MS "E.R. Bremerhaven" am Ausrüstungskai.

Schiffsdaten

2.496 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 SSW Werft
 Ablieferung:
 Juli 2002
 Übernahme:
 Dezember 2002
 Länge/Breite/Tiefgang:
 211,9/29,8/11,4 m
 Tragfähigkeit: 33.800 tdw
 Geschwindigkeit: 22,1 kn

60 MS "E.R. HELGOLAND"

Das MS "E.R. Helgoland" wird auf der Bremerhavener Werft SSW Fähr- und Spezialschiffbau unter der Aufsicht eines fünfköpfigen Teams der Reederei E.R. Schifffahrt gebaut.

Der Baufortschritt geht planmäßig voran. Das Schiff wird voraussichtlich im Juli 2002 abgeliefert und im Dezember 2002 von der Fondsgesellschaft übernommen. Es ist das zweite von sechs baugleichen Schwesterschiffen des Typs "Super 25". Alle sechs Schiffe sind Mitglied in einem Pool.

Nach der Werftablieferung ist das MS "E.R. Helgoland" für vier Jahre an die dänische A.P. Møller Maersk-Gruppe verchartert. Maersk ist die größte Container-Linienreederei weltweit, die über 300 eigene und eingecharterte Schiffe mit einer Containerkapazität von rund 750.000 TEU einsetzt.

Das MS "E.R. Helgoland" wird unter dem Charternamen "Safmarine Zambezi" bei der zur A.P. Møller Maersk-Gruppe gehörenden Safmarine Container Lines N.V. eingesetzt.

Investition und Finanzierung

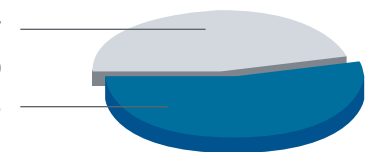
	Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR 42.150	42.150
Fondskapital	TEUR 16.500	16.500
Initiatorenkapital	TEUR 250	250
Fremdkapital	TEUR 25.400	25.400
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD 21.500	21.500

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 2001	- 33,13 %	- 33,13 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	40.000
Steuererstattungen	EUR	18.397
Auszahlungen	EUR	0
Kapitalbindung	EUR	21.603



Schiffsdaten

2.496 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 SSW Werft
 Ablieferung:
 September 2002
 Übernahme:
 Dezember 2002
 Länge / Breite / Tiefgang:
 211,9 / 29,8 / 11,4 m
 Tragfähigkeit: 33.800 tdw
 Geschwindigkeit: 22,1 kn



Das Schwesterschiff MS "E.R. Bremerhaven" am Ausrüstungskai der SSW Werft in Bremerhaven.

MS "E.R. CUXHAVEN"

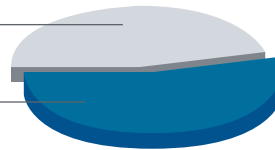
61

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	42.150	42.150
Fondskapital	TEUR	16.500	16.500
Initiatorenkapital	TEUR	250	250
Fremdkapital	TEUR	25.400	25.400
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	21.500	21.500

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 2001		- 33,13 %	- 33,13 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	40.000
Steuererstattungen	EUR	18.397
Auszahlungen	EUR	0
Kapitalbindung	EUR	21.603



Das MS "E.R. Cuxhaven" wird auf der Bremerhavener Werft SSW Fähr- und Spezialschiffbau unter der Aufsicht eines fünfköpfigen Teams der Reederei E.R. Schifffahrt gebaut.

Der Baufortschritt geht planmäßig voran. Das Schiff wird voraussichtlich im September 2002 abgeliefert und im Dezember 2002 von der Fondsgesellschaft übernommen. Es ist das dritte von sechs baugleichen Schwesterschiffen des Typs "Super 25". Alle sechs Schiffe sind Mitglied in einem Pool.

Nach der Werftablieferung ist das MS "E.R. Cuxhaven" für vier Jahre an die dänische A.P. Møller Maersk-Gruppe verchartert. Maersk ist die größte Container-Linienreederei weltweit, die über 300 eigene und eingecharterte Schiffe mit einer Containerkapazität von rund 750.000 TEU einsetzt.



Das Schwesterschiff MS "E.R. Bremerhaven" unter dem Charternamen "Safmarine Cunene".

Schiffsdaten

2.496 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 SSW Werft
 Ablieferung:
 Oktober 2002
 Übernahme:
 Dezember 2002
 Länge/Breite/Tiefgang:
 211,9/29,8/11,4 m
 Tragfähigkeit: 33.800 tdw
 Geschwindigkeit: 22,1 kn

MS "E.R. WILHELMSHAVEN"

Das MS "E.R. Wilhelmshaven" wird auf der Bremerhavener Werft SSW Fähr- und Spezialschiffbau unter der Aufsicht eines fünfköpfigen Teams der Reederei E.R. Schifffahrt gebaut. Der Baufortschritt geht planmäßig voran. Das Schiff wird voraussichtlich im Oktober 2002 abgeliefert und im Dezember 2002 von der Fondsgesellschaft übernommen. Es ist das vierte von sechs baugleichen Schwesterschiffen des Typs "Super 25". Alle sechs Schiffe sind Mitglied in einem Pool.

Nach der Werftablieferung ist das MS "E.R. Wilhelmshaven" für vier Jahre an die dänische A.P. Møller Maersk-Gruppe verchartert. Maersk ist die größte Container-Linienreederei weltweit, die über 300 eigene und eingearterte Schiffe mit einer Containerkapazität von rund 750.000 TEU einsetzt.

Investition und Finanzierung

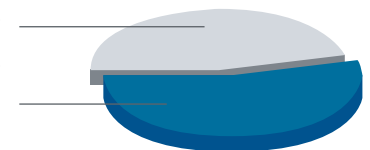
	Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR 42.150	42.150
Fondskapital	TEUR 16.500	16.500
Initiatorenkapital	TEUR 250	250
Fremdkapital	TEUR 25.400	25.400
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD 21.500	21.500

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 2001	- 33,13 %	- 33,13 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	40.000
Steuererstattungen	EUR	18.397
Auszahlungen	EUR	0
Kapitalbindung	EUR	21.603



Schiffsdaten

2.496 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 SSW Werft
 Ablieferung:
 Dezember 2002
 Übernahme:
 Dezember 2002
 Länge/Breite/Tiefgang:
 211,9/29,8/11,4 m
 Tragfähigkeit: 33.800 tdw
 Geschwindigkeit: 22,1 kn



Aufsetzen der Bugsektion beim baugleichen Schwesterschiff MS "E.R. Bremerhaven".

MS "E.R. BREMEN"

63

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	42.150	42.150
Fondskapital	TEUR	16.500	16.500
Initiatorenkapital	TEUR	250	250
Fremdkapital	TEUR	25.400	25.400
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	21.500	21.500

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 2001		- 33,13 %	- 33,13 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	40.000	
Steuererstattungen	EUR	18.397	
Auszahlungen	EUR	0	
Kapitalbindung	EUR	21.603	

Das MS "E.R. Bremen" wird auf der Bremerhavener Werft SSW Fähr- und Spezialschiffbau unter der Aufsicht eines fünfköpfigen Teams der Reederei E.R. Schifffahrt gebaut.

Der Baufortschritt geht planmäßig voran. Das Schiff wird voraussichtlich im Dezember 2002 abgeliefert und noch im gleichen Monat von der Fondsgesellschaft übernommen. Es ist das fünfte von sechs baugleichen Schwesterschiffen des Typs "Super 25". Alle sechs Schiffe sind Mitglied in einem Pool.

Nach der Werftablieferung ist das MS "E.R. Bremen" für vier Jahre an die dänische A.P. Møller Maersk-Gruppe verchartert. Maersk ist die größte Container-Linienreederei weltweit, die über 300 eigene und eingearterte Schiffe mit einer Containerkapazität von rund 750.000 TEU einsetzt.



Das Schwesterschiff MS "E.R. Bremerhaven" am Ausrüstungskai der SSW Werft in Bremerhaven.

Schiffsdaten

2.496 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 SSW Werft
 Ablieferung:
 Juni 2003
 Übernahme:
 Dezember 2003
 Länge/Breite/Tiefgang:
 211,9/29,8/11,4 m
 Tragfähigkeit: 33.800 t dw
 Geschwindigkeit: 22,1 kn

MS "E.R. ELSFLETH"

Das MS "E.R. Elsfleth" wird auf der Bremerhavener Werft SSW Fähr- und Spezialschiffbau unter der Aufsicht eines fünfköpfigen Teams der Reederei E.R. Schifffahrt gebaut. Das Schiff wird voraussichtlich im Juni 2003 abgeliefert und im Dezember 2003 von der Fondsgesellschaft übernommen.

Es ist das sechste und letzte einer Reihe von baugleichen Schwesterschiffen des Typs "Super 25". Alle sechs Schiffe sind Mitglied in einem Pool.

Nach der Werftablieferung ist das MS "E.R. Elsfleth" für zwei Jahre an die dänische A.P. Møller Maersk-Gruppe verchartert. Maersk ist die größte Container-Linienreederei weltweit, die über 300 eigene und eingecharterte Schiffe mit einer Containerkapazität von rund 750.000 TEU einsetzt.

Investition und Finanzierung

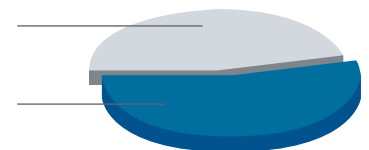
	Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR 42.150	42.150
Fondskapital	TEUR 16.500	16.500
Initiatorenkapital	TEUR 250	250
Fremdkapital	TEUR 25.400	25.400
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD 21.500	21.500

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 2001	- 32,62 %	- 32,62 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	40.000
Steuererstattungen	EUR	18.114
Auszahlungen	EUR	0
Kapitalbindung	EUR	21.886







Komrowski Befrachtungskontor

66

In der Hamburger Zentrale und in den zahlreichen Auslandsbüros in Europa, Asien, Afrika und Südamerika arbeiten heute etwa 450 Mitarbeiter für die Komrowski-Gruppe, die in den Bereichen Handel, Engineering und Schifffahrt tätig ist. Das Komrowski Befrachtungskontor nimmt im wesentlichen die Schifffahrtsgeschäfte der Gruppe wahr und betreut zur Zeit eine Flotte von neun Mehrzweck- und Containerschiffen mit einer Tragfähigkeit von rund 126.000 tdw.

Zwei der Containerschiffe, das MS "Dorian" und das MS "Vulkan", wurden in den Jahren 1994 bzw. 1995 über Nordcapital finanziert. Beide Schiffe wurden auf der Stettiner Werft gebaut und haben Stellplatzkapazitäten von 1.524 TEU bzw. 1.730 TEU. Beide Schiffe fahren bereits seit März 1998 im O&S-Pool.

Internet: www.komrowski-shipping.com

Übersicht der Nordcapital-Schiffe bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	57.776	58.331
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	38.440	38.440
Fondskapital (531 Beteiligungen)	TEUR	21.986	23.519
Nettoumsatzerlöse	TEUR	52.185	45.666
Cash-flow	TEUR	21.125	12.088
Auszahlungen	TEUR	5.251	1.703
Liquidität per 31. Dezember 2001	TEUR	2.006	- 739
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 2001	TUSD	18.470	23.141

Schiffsdaten

1.524 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Indienststellung:
 18. August 1994
 Länge/Breite/Tiefgang:
 178,3/25,3/9,9 m
 Tragfähigkeit:
 22.450 tdw
 Geschwindigkeit: 19,5 kn



MS "Dorian" voll beladen im Englischen Kanal.

MS "DORIAN"

67

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	29.399	29.513
Fondskapital (245 Investoren)	TEUR	10.993	11.760
Initiatorenkapital	TEUR	1.968	1.968
Fremdkapital	TEUR	16.438	15.785
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	19.000	19.000

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	30.125	25.200
Cash-flow	TEUR	12.626	7.455
Auszahlungen	TEUR	3.390	1.207
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	1.046	- 390
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	7.940	10.310

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1994 und 1995		- 132,47 %	- 129,91 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		16,96 %	0,38 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	75.014
Auszahlungen	EUR	10.000
Kapitalbindung	EUR	19.986



Das MS "Dorian" wurde im Berichtsjahr zunächst im Rahmen zweier kurzfristiger Beschäftigungen an Ignazio Messina und an P&O Nedlloyd verchartert. Von Mai 2001 bis Januar 2002 wurde das Schiff an die Deutsche Afrika-Linien, Hamburg, verchartert und im Liniendienst zwischen Europa und Südafrika eingesetzt.

Nach einer Reisecharter bei Maersk Sealand wird das Schiff seit März 2002 von der französischen Reederei Delmas eingesetzt.

Im Jahr 2001 kam es infolge einer Reparatur des Turboladers zu einer technisch bedingten Ausfallzeit von acht Tagen.

Das Schiff wird im Rahmen des O&S-Erlöspools eingesetzt, dem gegenwärtig 27 Schiffe dieser Größenklasse angehören.

Das Ergebnis des abgelaufenen Geschäftsjahres 2001 konnte aufgrund der gestiegenen Nettopoolerlöse eine Verbesserung gegenüber dem Vorjahr ausweisen.

Für das laufende Jahr 2002 wird aufgrund der Situation am Chartermarkt ein Rückgang der Erlöse erwartet.

1) Tonnagesteuer ab 2000.



MS "Vulkan" unter dem Charternamen "CSAV Rengo" im Nord-Ostsee-Kanal.

Schiffsdaten

1.728 TEU Containerschiff
Bauwerft:
Stettiner Werft
Indienststellung:
22. März 1996
Länge/Breite/Tiefgang:
184,7/25,3/9,9 m
Tragfähigkeit:
22.900 tdw
Geschwindigkeit: 19,6 kn

MS "VULKAN"

Das MS "Vulkan" fährt seit Anfang 2001 für die französische Reederei-gruppe CMA-CGM. Unter dem Char-ternamen "CMA CGM Karukera" wird das Schiff im Liniendienst zwischen dem Mittelmeer und der Karibik ein-gesetzt. Während der 42-tägigen Rund-reisen werden insgesamt 18 Häfen in zehn Ländern bedient. Die aktuelle Beschäftigung ist zunächst bis Oktober 2002 fest vereinbart.

Der technische Schiffsbetrieb verlief im Jahr 2001 sehr zuverlässig und ohne Ausfallzeiten.

Das Schiff wird im Rahmen des O&S-Erlöspools eingesetzt, dem gegenwärtig 27 Schiffe dieser Größenklasse ange-hören.

Aufgrund gestiegener Nettopoolerlöse wurde im Geschäftsjahr 2001 ein gegenüber dem Vorjahr verbessertes Ergebnis erzielt. Der erwirtschaftete Cash-flow wurde im wesentlichen für Tilgungsleistungen auf das Hypothe-kendarlehen verwendet. Für das lau-fende Jahr 2002 wird aufgrund der Situation am Chartermarkt ein Rück-gang der Erlöse erwartet.

Investition und Finanzierung

		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	28.377	28.819
Fondskapital (286 Investoren)	TEUR	10.993	11.760
Initiatorenkapital	TEUR	1.662	1.662
Fremdkapital	TEUR	15.722	15.397
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	19.440	19.440

Betrieb bis 2001, kumuliert

		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	22.060	20.466
Cash-flow	TEUR	8.499	4.633
Auszahlungen	TEUR	1.861	496
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	960	- 348
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	10.530	12.831

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1995 und 1996	- 127,89 %	- 130,88 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert	0,00 %	0,36 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	80.606	
Auszahlungen	EUR	4.000	
Kapitalbindung	EUR	20.394	

1) Tonnagesteuer ab 2000.



SAFETY TO
65mm

PRO.DAD 26,500 KG
58,300 LB

451

GROSS WT
200 LBS
90 KGS

CMUU 441897

MAX GR.

CANAL
MAR



Reederei "NORD" Klaus E. Oldendorff

70

Die Reederei "NORD" Klaus E. Oldendorff disponiert derzeit 39 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von mehr als 2,4 Mio. tdw. Die Flotte besteht aus 8 Tankern, 10 Bulkern sowie 21 Containerschiffen mit Stellplatzkapazitäten zwischen 798 und 2.280 TEU. In Bau befinden sich zwei weitere Öltanker mit einer Tragfähigkeit von je 319.000 tdw sowie vier Containerschiffe mit jeweils 2.500 Stellplätzen.

In ihren Büros in Hamburg und auf Zypern beschäftigt die Reederei rund 70 Mitarbeiter. Sieben Containerschiffe, MS "Nordpartner", MS "Nordsea", MS "Nordstrand", MS "Nordfalcon", MS "Nordeagle", MS "Nordhawk" und MS "Nordcoast", wurden zwischen 1994 und 1997 im Rahmen öffentlicher Beteiligungsangebote über Nordcapital finanziert. Die in Polen und Korea gebauten Schiffe haben insgesamt eine Stellplatz-

kapazität von über 13.000 TEU und eine Tragfähigkeit von rund 180.000 tdw.

Die kumulierten Ergebnisse der einzelnen Schiffe fielen unterschiedlich aus. Insgesamt konnten sich die Schiffe im über die Laufzeiten der Fonds oft schwierigen Marktumfeld gut behaupten. Während die prospektierten Auszahlungen nur teilweise geleistet werden konnten, verfügen fünf der sieben Schiffe über zum Teil erhebliche finanzielle Reserven. Der Tilgungsvorsprung beläuft sich auf ca. USD 5,5 Mio. Sechs der Schiffe haben im Jahr 1999 bzw. 2000 zur Tonnagesteuer optiert. Ende 2001 fuhren sechs der Schiffe in Erlöspools.

Internet: www.rnkeo.com

Übersicht der Nordcapital-Schiffe bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	222.923	224.395
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	142.480	142.480
Fondskapital (1.796 Investoren)	TEUR	91.266	93.526
Nettoumsatzerlöse	TEUR	148.719	150.175
Cash-flow	TEUR	60.444	65.231
Auszahlungen	TEUR	14.417	4.952
Liquidität per 31. Dezember 2001	TEUR	5.708	8.613
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 2001	TUSD	84.910	79.426

Schiffsdaten

1.354 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Indienststellung:
 20. Mai 1994
 Länge/Breite/Tiefgang:
 166,1/25,3/10,1 m
 Tragfähigkeit:
 20.275 tdw
 Geschwindigkeit: 19,5 kn



MS "Nordpartner" unter dem Charternamen "San Miguel" verläßt den Hamburger Hafen.

MS "NORDPARTNER"

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	29.654	29.902
Fondskapital (241 Investoren)	TEUR	12.015	12.782
Initiatorenkapital	TEUR	1.380	1.380
Fremdkapital	TEUR	16.259	15.740
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	17.760	17.760

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	30.428	24.616
Cash-flow	TEUR	13.262	9.638
Auszahlungen	TEUR	3.514	1.675
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	1.015	787
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	6.660	7.537

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1994		- 130,61 %	- 125,50 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		20,38 %	0,48 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	72.221	
Auszahlungen	EUR	13.000	
Kapitalbindung	EUR	19.779	

Das MS "Nordpartner" ist seit 1997 Mitglied des O&S-Erlöspools, dem gegenwärtig 27 typähnliche Containerschiffe von sechs Reedereien angehören.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2001 war das Schiff zunächst an die Reederei Southfleet verchartert. Nach einer Kurzbeschäftigung bei Hamburg Süd fährt das Schiff seit Juli 2001 für die italienische Reederei Costa Container Lines und wird unter dem Charternamen "Cala Palamos" im Liniendienst zwischen dem Mittelmeer, Kanada und Kuba eingesetzt.

Im Jahr 2001 ergaben sich 17 Ausfalltage, die im wesentlichen auf die Beseitigung von Rissen am Rahmen der Hauptmaschine zurückzuführen sind.

Das Ergebnis des Geschäftsjahres 2001 wies gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung auf. Mit dem erwirtschafteten Cash-flow konnte die prospektierte Jahrestilgung auf das Hypothekendarlehen geleistet werden. Für 2002 wird aufgrund der Entwicklung am Chartermarkt ein Rückgang der Erlöse erwartet.

1) Tonnagesteuer ab 1999.



MS "Nordsea" auf einer Fahrt nach Hongkong.

Schiffsdaten

1.684 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Indienstellung:
 30. Dezember 1996
 Länge/Breite/Tiefgang:
 179,2/25,3/9,9 m
 Tragfähigkeit:
 22.420 tdw
 Geschwindigkeit: 20,0 kn

MS "NORDSEA"

Das MS "Nordsea" fuhr im Geschäftsjahr 2001 zunächst bis Mai für die Reederei Trans Pacific Lines, Hong Kong. In direktem Anschluß folgte eine etwa viermonatige Beschäftigung bei der taiwanesischen Evergreen Marine Corporation. Seit September 2001 ist das Schiff an die israelische Reederei Gold Star Lines verchartert und wird als "Malacca Star" im Liniendienst zwischen Fernost, Süd- und Westafrika eingesetzt. Die Rundreisedauer beträgt 70 Tage. Diese Beschäftigung wurde zwischenzeitlich bis Februar 2003 verlängert. Der technische Schiffsbetrieb verlief überwiegend problemlos, es wurde eine Ausfallzeit von insgesamt 2,6 Tagen verzeichnet. Die prospektierten Schiffsbetriebskosten wurden erneut deutlich unterschritten. Darüber hinaus ermöglichten gestiegene Pooleinnahmen sowie Einsparungen im Zinsbereich wieder einen Großteil der prospektgemäßen Tilgungsleistung. Das Schiff ist seit 1998 Mitglied im O&S-Erlöspool.

Investition und Finanzierung

	Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR 29.144	30.325
Fondskapital (240 Investoren)	TEUR 11.504	12.271
Initiatorenkapital	TEUR 1.432	1.456
Fremdkapital	TEUR 16.208	16.598
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD 19.680	19.680

Betrieb bis 2001, kumuliert

	Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR 19.911	17.108
Cash-flow	TEUR 7.640	4.756
Auszahlungen	TEUR 1.914	0
Liquidität per 31.12.2001	TEUR 705	1.086
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD 11.890	13.724

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1996	- 125,36 %	- 127,02 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	78.428	
Auszahlungen	EUR	0	
Kapitalbindung	EUR	26.572	

Schiffsdaten

2.280 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Danziger Werft
 Ablieferung:
 15. Oktober 1993
 Übernahme:
 15. November 1996
 Länge/Breite/Tiefgang:
 205,9/32,2/12,0 m
 Tragfähigkeit: 34.000 tdw
 Geschwindigkeit: 20,5 kn



MS "Nordstrand" verläßt den Hamburger Hafen.

MS "NORDSTRAND"

73

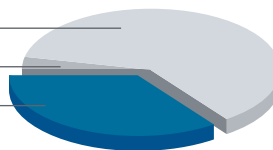
Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	30.422	30.650
Fondskapital (188 Investoren)	TEUR	10.737	11.248
Initiatorenkapital	TEUR	1.568	1.587
Fremdkapital	TEUR	18.117	17.815
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	22.000	22.000

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	24.302	26.924
Cash-flow	TEUR	11.136	13.490
Auszahlungen	TEUR	2.362	412
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	1.009	1.669
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	11.000	9.083

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1996 und 1997		- 105,00 %	- 105,00 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		0,00 %	0,52 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	64.536
Auszahlungen	EUR	3.500
Kapitalbindung	EUR	36.964



Das MS "Nordstrand" wurde nach einjähriger Beschäftigung bei der französischen Reedereigruppe CMA-CGM im April 2001 zurückgeliefert. Nach kurzer Wartezeit wurde das Schiff an die israelische Reederei ZIM Israel Navigation verchartert. Im Rahmen dieser Beschäftigung, die bis Juli 2002 fest vereinbart ist, setzt der Charterer das Schiff im Linienverkehr zwischen dem Mittelmeer, Fernost und Nordamerika ein. Auf den 91-tägigen Rundreisen werden u. a. die Häfen Venedig, Triest, Piräus, Haifa, Singapur, Hong Kong, Shanghai, Vancouver und Seattle angelaufen.

Der technische Schiffsbetrieb verlief einwandfrei.

Die prospektierten Schiffsbetriebskosten wurden erneut deutlich unterschritten. Darüber hinaus führten die gegenüber dem Vorjahr insgesamt gestiegenen Chartereinnahmen sowie Einsparungen im Zinsbereich zu einem positiven Gesellschaftsergebnis. Der Tilgungsvorsprung wurde auf USD 1,9 Mio. ausgebaut. Für 2002 wird aufgrund der Entwicklungen am Chartermarkt ein Rückgang der Chartererlöse erwartet.

1) Tonnagesteuer ab 2000.



MS "Nordfalcon" unter dem Charternamen "Panamerican".

Schiffsdaten

2.105 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Daewoo Werft
 Indienstellung:
 20. August 1997
 Länge/Breite/Tiefgang:
 205,5/27,4/10,1 m
 Tragfähigkeit:
 27.000 tdw
 Geschwindigkeit: 20,0 kn

74 MS "NORDFALCON"

Das MS "Nordfalcon" fuhr bis Juni 2001 für die chilenische Linienreederei CSAV Compañía Sudamericana de Vapores und wurde unter dem Charternamen "CSAV Taipei" im Liniendienst zwischen Fernost und der Westküste Nord- und Südamerikas eingesetzt. Nach einer vorgezogenen Klasedockung in Hong Kong folgten diverse kürzere Beschäftigungen sowie zwischenzeitlich einige Wartezeiten. Seit Februar 2002 bis mindestens Januar 2003 ist das Schiff an die koreanische Reederei Dongnama Shipping verchartert und wird im Liniendienst zwischen Fernost und der indischen Westküste eingesetzt. Mit Ausnahme der Dockung verlief der technische Betrieb nahezu ohne Ausfallzeiten. Das Schiff ist seit Juni 2001 Mitglied im Nordbirds-Erlöspool, der aus drei baugleichen Schwesterschiffen besteht. Der im Geschäftsjahr 2001 erwirtschaftete Cash-flow ermöglichte die Leistung des vollen Fremdkapitaldienstes. Für 2002 wird aufgrund der Entwicklung am Chartermarkt ein Rückgang der Nettopoolerlöse erwartet. Die Gesellschaft verfügt jedoch über eine Tilgungsreserve in Höhe von USD 1,9 Mio. und eine hohe Liquidität.

Investition und Finanzierung

	Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR 34.512	34.621
Fondskapital (331 Investoren)	TEUR 15.339	15.441
Initiatorenkapital	TEUR 1.278	1.278
Fremdkapital	TEUR 17.895	17.902
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD 21.600	21.600

Betrieb bis 2001, kumuliert

	Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR 18.742	21.701
Cash-flow	TEUR 7.249	10.357
Auszahlungen	TEUR 1.902	957
Liquidität per 31.12.2001	TEUR 750	1.632
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD 14.400	12.478

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1996 und 1997	- 125,69 %	- 131,25 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert	0,00 %	4,20 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	78.503	
Auszahlungen	EUR	6.000	
Kapitalbindung	EUR	20.497	

1) Tonnagesteuer ab 2000.

Schiffsdaten

2.105 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Daewoo Werft
 Indienststellung:
 18. August 1997
 Länge/Breite/Tiefgang:
 205,5/27,4/10,1 m
 Tragfähigkeit:
 27.000 tdw
 Geschwindigkeit: 20,0 kn



MS "Nordeagle" auf der Übergabefahrt.

MS "NORDEAGLE"

75

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	34.512	34.181
Fondskapital (348 Investoren)	TEUR	15.339	15.390
Initiatorenkapital	TEUR	1.278	1.278
Fremdkapital	TEUR	17.895	17.513
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	21.600	21.600

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	18.742	21.602
Cash-flow	TEUR	7.249	10.236
Auszahlungen	TEUR	1.902	954
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	750	1.345
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	14.400	12.478

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1996 und 1997		- 125,69 %	- 131,25 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		0,00 %	2,32 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	79.646	
Auszahlungen	EUR	6.000	
Kapitalbindung	EUR	19.354	

Das MS "Nordeagle" fuhr bis Juni 2001 für die chilenische Linienreederei CSAV Compañía Sudamericana de Vapores und wurde im Liniendienst zwischen dem US-Golf und der süd-amerikanischen Ostküste eingesetzt. Auf eine vorgezogene Klasedockung folgten eine Kurzbeschäftigung und eine dreimonatige Beschäftigung bei ZIM Israel Navigation. Seit Januar 2002 fährt das Schiff bis mindestens Juli 2002 erneut für ZIM und bedient Häfen im Mittelmeer und an der Ostküste Südamerikas.

Der technische Schiffsbetrieb verlief sehr zuverlässig. Abgesehen von der Klasedockung kam es zu keinen nennenswerten Ausfallzeiten.

Das Schiff ist seit Juni 2001 Mitglied im Nordbirds-Erlöspool, der aus drei baugleichen Schwesterschiffen besteht. Der im Geschäftsjahr 2001 erwirtschaftete Cash-flow ermöglichte die Leistung des vollen Fremdkapitaldienstes. Für 2002 wird aufgrund der Entwicklung am Chartermarkt ein Rückgang der Nettopoolerlöse erwartet. Die Gesellschaft verfügt jedoch über eine Tilgungsreserve in Höhe von USD 1,9 Mio. und eine hohe Liquidität.

1) Tonnagesteuer ab 2000.



MS "Nordhawk" unter dem Charternamen "Panbrasil" vor Antwerpen.

Schiffsdaten

2.105 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Daewoo Werft
 Indienstellung:
 1. September 1997
 Länge/Breite/Tiefgang:
 205,5/27,4/10,1 m
 Tragfähigkeit:
 27.000 tdw
 Geschwindigkeit: 20,0 kn

MS "NORDHAWK"

Das MS "Nordhawk" fuhr bis Juni 2001 für die chilenische Linienreederei CSAV Compañía Sudamericana de Vapores. Anschließend wurde eine vorgezogene Klassedockung durchgeführt. Es folgten Beschäftigungen bei MSC Mediterranean Shipping Company und CMA-CGM. Seit Dezember 2001 fährt das Schiff bis mindestens Mai 2002 für CSAV und wird unter dem Charternamen "CSAV Livorno" im Mittelmeer-Südamerika-Verkehr eingesetzt.

Der technische Schiffsbetrieb verlief sehr zuverlässig. Ausfallzeiten sind im wesentlichen auf die Klassedockung sowie auf einen vom Charterer verursachten Kranschaden zurückzuführen. Das Schiff ist seit Juni 2001 Mitglied im Nordbirds-Erlöspool, der aus drei baugleichen Schwesterschiffen besteht. Der im Geschäftsjahr 2001 erwirtschaftete Cash-flow ermöglichte die Leistung des vollen Fremdkapitaldienstes. Für 2002 wird aufgrund der Entwicklung am Chartermarkt ein Rückgang der Nettopoolerlöse erwartet. Die Gesellschaft verfügt jedoch über eine Tilgungsreserve in Höhe von USD 1,9 Mio. und eine hohe Liquidität.

Investition und Finanzierung

	Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR 34.512	34.573
Fondskapital (351 Investoren)	TEUR 15.339	15.400
Initiatorenkapital	TEUR 1.278	1.278
Fremdkapital	TEUR 17.895	17.895
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD 21.600	21.600

Betrieb bis 2001, kumuliert

	Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR 18.742	21.686
Cash-flow	TEUR 7.249	10.346
Auszahlungen	TEUR 1.902	955
Liquidität per 31.12.2001	TEUR 750	1.606
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD 14.400	12.478

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1996 und 1997	- 125,69 %	- 131,25 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert	0,00 %	4,06 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	78.590	
Auszahlungen	EUR	6.000	
Kapitalbindung	EUR	20.410	

1) Tonnagesteuer ab 2000.

Schiffsdaten

1.684 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Indienststellung:
 19. November 1997
 Länge/Breite/Tiefgang:
 179,2/25,3/9,9 m
 Tragfähigkeit:
 22.420 tdw
 Geschwindigkeit: 20,0 kn



MS "Nordcoast" unter dem Charternamen "Alianca Parana" bei der Beladung im Hamburger Hafen.

MS "NORDCOAST"

77

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	30.167	30.142
Fondskapital (97 Investoren)	TEUR	10.993	10.993
Initiatorenkapital	TEUR	1.432	1.430
Fremdkapital	TEUR	17.742	17.719
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	18.240	18.240

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	17.852	16.539
Cash-flow	TEUR	6.660	6.408
Auszahlungen	TEUR	920	0
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	729	488
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	12.160	11.649

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1997		- 130,80 %	- 131,25 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		0,00 %	0,60 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	80.691	
Auszahlungen	EUR	0	
Kapitalbindung	EUR	24.309	

Das MS "Nordcoast" ist seit 1999 Mitglied des O&S-Erlöspools, dem 27 typähnliche Containerschiffe von sechs Reedereien angehören. Nach Beschäftigungen bei Hamburg Süd, Messina und ZIM Israel Navigation hat das Schiff im Juni 2001 eine Beschäftigung beim Charterer Deutsche Afrika-Linien aufgenommen. In direktem Anschluß wurde das Schiff im Februar 2002 für zunächst sechs Monate an Safmarine Container Lines verchartert. Unter dem Charternamen "Safmarine Nahoon" wird es im Linienverkehr zwischen dem europäischen Kontinent und Südafrika eingesetzt.

Der technische Betrieb des Schiffes verlief kostengünstig und zuverlässig. Eine Ausfallzeit von etwa acht Tagen ist auf einen vom Charterer verursachten Kranschaden zurückzuführen. Mit dem im Geschäftsjahr 2001 erwirtschafteten Cash-flow wurde der volle Fremdkapitaldienst geleistet. Für das laufende Geschäftsjahr 2002 muß aufgrund der Entwicklung am Chartermarkt mit geringeren Nettopoolerlösen gerechnet werden.

1) Tonnagesteuer ab 1999.



Rickmers Reederei

78

Bei der Rickmers Reederei handelt es sich um eine international operierende Schiffahrtsgesellschaft, die mit ihren in- und ausländischen Tochterunternehmen eine breite Palette von Dienstleistungen im maritimen Umfeld abdeckt.

Die Reederei betreut derzeit 55 Schiffe. Hinzu kommen eine Anzahl Container- und Mehrzweckschiffe, die sich in Bau befinden bzw. bestellt sind. Die Gesamtflotte verfügt über eine Tragfähigkeit von ca. 2,1 Mio. tdw bzw. eine Containerkapazität von ca. 130.000 TEU.

Als international operierendes Schiffahrtsunternehmen ist die Rickmers-Gruppe auch in der Linienschiffahrt präsent. Im Jahre 2000 wurde die Rickmers Linie, die sich früher im Familienbesitz befand, von der Hapag Lloyd AG zurückgekauft.

Nordcapital wurde zwischen 1992 und 1997 beauftragt, für insgesamt 23 Containerschiffe der Rickmers Reederei das Fondskapital zu platzieren. Hierzu gehört mit dem MS "Peter Rickmers" auch das erste von Nordcapital finanzierte Schiff. Alle Einheiten mit Containerkapazitäten zwischen 1.150 TEU und 2.226 TEU wurden von der Stettiner Werft und von der CSBC-Werft in Taiwan gebaut.

Die Ergebnisse der Flotte waren bei den einzelnen Schiffen unterschiedlich, insgesamt jedoch zufriedenstellend. Bis 2001 hatten 19 Schiffe zur Tonnagesteuer optiert. 21 Schiffe werden in verschiedenen Erlöspools eingesetzt.

Internet: www.rickmers.de

Übersicht der Nordcapital-Schiffe bis 2001, kumuliert

		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	717.470	734.218
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	445.780	442.316
Fondskapital (6.497 Beteiligungen)	TEUR	289.698	303.301
Nettoumsatzerlöse	TEUR	449.002	474.474
Cash-flow	TEUR	181.226	199.676
Auszahlungen	TEUR	39.047	19.381
Liquidität per 31. Dezember 2001	TEUR	21.997	26.793
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 2001	TUSD	276.420	254.404

Schiffsdaten

1.150 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Indienststellung:
 20. September 1993
 Länge/Breite/Tiefgang:
 163,0/22,3/8,1 m
 Tragfähigkeit:
 14.100 tdw
 Geschwindigkeit: 18,0 kn



MS "Peter Rickmers" unter dem Charternamen "Kaiama" auf einer Fahrt nach Westafrika.

MS "PETER RICKMERS"

79

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	21.219	21.668
Fondskapital (177 Investoren)	TEUR	9.280	9.280
Initiatorenkapital	TEUR	1.074	1.074
Fremdkapital	TEUR	10.865	11.314
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	13.500	13.500

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	25.048	23.395
Cash-flow	TEUR	10.101	10.010
Auszahlungen	TEUR	3.051	1.378
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	874	590
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	4.500	4.296

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1992 und 1993		- 119,50 %	- 132,36 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		26,83 %	3,87 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	75.794
Auszahlungen	EUR	14.000
Kapitalbindung	EUR	15.206



Das MS "Peter Rickmers" fuhr das ganze Jahr 2001 für die Reederei ZIM Israel Navigation und wird als "ZIM Mexico III" im innerkaribischen Zubringerdienst eingesetzt, wo auf 10-tägigen Rundreisen die Häfen Kingston, Vera Cruz, Tampico, Houston, New Orleans, San Juan, Santo Domingo und Port-au-Prince angelaufen werden. Diese Beschäftigung ist noch bis Anfang 2003 vereinbart. Das Schiff wird im Rahmen des RW-49-Pools eingesetzt, der aus zehn Schiffen besteht und von dem Hamburger Schiffsmakler Peter Döhle betreut wird. Der technische Betrieb des Schiffes verlief trotz der hohen Hafenfrequenz erneut zuverlässig.

Im Geschäftsjahr 2001 konnte aufgrund gestiegener Nettopoolerlöse eine deutliche Verbesserung des Ergebnisses gegenüber 2000 erzielt werden.

Für das laufende Jahr 2002 wird mit sinkenden Einnahmen gerechnet, so daß voraussichtlich nicht der volle Fremdkapitaldienst geleistet werden kann.

1) Tonnagesteuer ab 1999.



MS "Paul Rickmers" auf der Elbe.

Schiffsdaten

1.150 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Indienststellung:
 24. November 1993
 Länge/Breite/Tiefgang:
 163,0/22,3/8,1 m
 Tragfähigkeit:
 14.100 tdw
 Geschwindigkeit: 18,0 kn

80 MS "PAUL RICKMERS"

Das MS "Paul Rickmers" wurde im Februar 2001 aus einer Beschäftigung bei P&O Nedlloyd zurückgeliefert. Nach der Durchführung mehrerer Kurzchartern trat das Schiff im April 2001 eine Charter bei Maersk Sealand an. Das Schiff wird im Zubringerdienst zwischen Frankreich und dem spanischen Hafen Algeciras eingesetzt. Die Beschäftigung läuft mindestens bis Ende September 2002.

Der technische Betrieb des Schiffes verlief ohne Störungen. Die prospektierten Schiffsbetriebskosten wurden wie in den Vorjahren deutlich unterschritten.

Das Schiff wird im Rahmen des RW-49-Pools eingesetzt, der aus zehn Schiffen dieser Größenklasse besteht. Im Geschäftsjahr 2001 konnte aufgrund gestiegener Nettopoolerlöse eine deutliche Verbesserung des Ergebnisses gegenüber 2000 erzielt werden. Neben der Regeltilgung konnte eine Sondertilgung geleistet werden. Für das laufende Jahr 2002 wird mit sinkenden Einnahmen gerechnet, so daß voraussichtlich nicht der volle Fremdkapitaldienst geleistet werden kann.

Investition und Finanzierung

	Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR 21.985	23.189
Fondskapital (222 Investoren)	TEUR 9.561	10.072
Initiatorenkapital	TEUR 1.278	1.278
Fremdkapital	TEUR 11.146	11.839
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD 13.000	13.000

Betrieb bis 2001, kumuliert

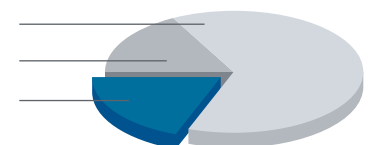
	Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR 26.582	22.606
Cash-flow	TEUR 10.999	8.989
Auszahlungen	TEUR 3.821	1.951
Liquidität per 31.12.2001	TEUR 1.105	- 86
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD 4.875	4.053

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1993 und 1994	- 118,32 %	- 116,90 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert	31,62 %	1,63 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	66.540
Auszahlungen	EUR	18.000
Kapitalbindung	EUR	20.460



1) Tonnagesteuer ab 1999.

Schiffsdaten

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



MS "Rickmer Rickmers" bei der Beladung im Hafen von Durban, Südafrika.

MS "RICKMER RICKMERS"

81

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	29.400	30.425
Fondskapital (240 Investoren)	TEUR	11.913	12.680
Initiatorenkapital	TEUR	1.790	1.790
Fremdkapital	TEUR	15.697	15.955
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	18.960	18.960

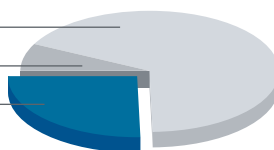
Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	26.163	22.486
Cash-flow	TEUR	11.430	8.315
Auszahlungen	TEUR	3.170	1.076
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	972	525
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	8.690	10.030

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1994 und 1995		- 124,78 %	- 121,00 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		11,09 %	0,51 % ¹⁾

Das MS "Rickmer Rickmers" fuhr bis Ende Mai 2001 für den japanischen Charterer MOSK Mitsui OSK Lines. MOSK setzte das Schiff im Fahrtgebiet zwischen der Westküste Südamerikas und dem Fernen Osten ein. Seit Anfang Juni 2001 wird das Schiff von der Columbus Line, einer Tochtergesellschaft der Hamburg Süd, als "Columbus Hong Kong" im gleichen Fahrtgebiet eingesetzt. Die Dauer einer Rundreise beträgt 77 Tage. Das Schiff ist seit 1999 Mitglied im B170-Erlöspool, der seit dem 1. Januar 2002 aus 26 Containerschiffen dieser Größenklasse besteht. Infolge verschiedener einzelner Reparaturen fielen im Geschäftsjahr 2001 insgesamt fünf Ausfalltage an. Die Schiffsbetriebskosten lagen wie schon in den Vorjahren erneut deutlich unter den prospektierten Werten. Im Geschäftsjahr 2001 konnte aufgrund gesteigerter Nettopoolerlöse eine deutliche Verbesserung des Ergebnisses gegenüber 2000 erzielt werden. Neben der Regeltilgung konnte ein Teil des Tilgungsrückstandes aufgeholt werden. Für das laufende Jahr 2002 wird mit reduzierten Einnahmen gerechnet.

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	70.240
Auszahlungen	EUR	8.000
Kapitalbindung	EUR	26.760



1) Tonnagesteuer ab 1999.



MS "Elisabeth Rickmers" unter dem Charternamen "CSAV Santos" vor Hongkong.

Schiffsdaten

1.728 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Indienstellung:
 11. März 1995
 Länge/Breite/Tiefgang:
 184,7/25,3/9,9 m
 Tragfähigkeit:
 22.900 tdw
 Geschwindigkeit: 19,6 kn

MS "ELISABETH RICKMERS"

Das MS "Elisabeth Rickmers" fuhr im Geschäftsjahr 2001 zunächst für den Charterer Trans Pacific Lines. Nach einer Routinedockung und einer Wartezeit fuhr das Schiff von April 2001 bis März 2002 für die taiwanische Linienreederei Kien Hung Lines u. a. im Liniendienst zwischen Fernost und Westafrika. Seitdem wird das Schiff auf Rechnung der taiwanischen Reederei Wan Hai Lines im Japan/China/Indonesien-Dienst eingesetzt.

Das MS "Elisabeth Rickmers" ist seit 1999 Mitglied im B170-Erlöspool, der seit Anfang 2002 aus 26 Containerschiffen dieser Größenklasse besteht. Der technische Betrieb des Schiffes verlief erneut kostengünstig und ohne wesentliche Ausfallzeiten.

Im Geschäftsjahr 2001 konnte aufgrund gestiegener Nettopoolerlöse eine deutliche Verbesserung des Ergebnisses gegenüber 2000 erzielt werden. Neben den Kosten der Routinedockung konnten wieder rund dreiviertel der Regeltilgung geleistet werden. Für das laufende Jahr 2002 wird jedoch wieder mit sinkenden Einnahmen gerechnet.

Investition und Finanzierung

	Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR 29.400	30.458
Fondskapital (277 Investoren)	TEUR 11.913	12.680
Initiatorenkapital	TEUR 1.790	1.790
Fremdkapital	TEUR 15.697	15.988
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD 18.960	18.960

Betrieb bis 2001, kumuliert

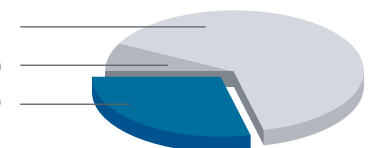
	Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR 27.198	22.769
Cash-flow	TEUR 12.063	7.972
Auszahlungen	TEUR 3.424	1.076
Liquidität per 31.12.2001	TEUR 1.044	- 464
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD 8.690	8.865

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1994 und 1995	- 120,21 %	- 118,02 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert	9,82 %	3,57 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	66.511
Auszahlungen	EUR	8.000
Kapitalbindung	EUR	30.489



1) Tonnagesteuer ab 1999.

Schiffsdaten

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



MS "Camilla Rickmers" vor Rotterdam.

MS "CAMILLA RICKMERS"

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	27.354	27.431
Fondskapital (272 Investoren)	TEUR	10.737	11.504
Initiatorenkapital	TEUR	1.559	1.559
Fremdkapital	TEUR	15.058	14.368
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	18.960	18.560

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	20.099	18.667
Cash-flow	TEUR	7.968	3.441
Auszahlungen	TEUR	1.845	492
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	758	- 380
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	11.060	13.628

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1995 und 1996		- 130,66 %	- 128,69 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		0,00 %	0,54 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	79.145	
Auszahlungen	EUR	4.000	
Kapitalbindung	EUR	21.855	

Das MS "Camilla Rickmers" wurde im Juni 2001 von dem chinesischen Charterer CSCL China Shipping Container Lines zurückgeliefert. Im Anschluß an eine in China durchgeführte Dockung und eine kurze Wartezeit trat das Schiff die gegenwärtige Charter bei der koreanischen Linienreederei Hanjin Shipping für den Verkehr zwischen Fernost und Australien an.

Das MS "Camilla Rickmers" ist seit 1999 Mitglied im B170-Erlöspool, der seit Januar 2002 aus 26 Containerschiffen dieser Größenklasse besteht. Infolge der Routinedockung fielen elf Ausfalltage an. Seit März 2001 fährt das Schiff unter der Flagge der Marshall Islands.

Im Geschäftsjahr 2001 konnte aufgrund gestiegener Nettopoolerlöse eine deutliche Verbesserung des Ergebnisses gegenüber 2000 erzielt werden. Trotz der Kosten der Dockung konnten die kurzfristigen Verbindlichkeiten reduziert und wieder ein Teilbetrag der Jahrestilgung geleistet werden. Für das laufende Jahr 2002 wird jedoch wieder mit sinkenden Einnahmen gerechnet.

1) Tonnagesteuer ab 1999.



Ein Schwesterschiff des MS "Etha Rickmers" auf der Schelde.

Schiffsdaten

1.728 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Indienstellung:
 13. März 1996
 Länge/Breite/Tiefgang:
 184,7/25,3/9,9 m
 Tragfähigkeit:
 22.900 tdw
 Geschwindigkeit: 19,6 kn

84 MS "ETHA RICKMERS"

Das MS "Etha Rickmers" wurde im April 2001 von dem Charterer ZIM Israel Navigation zurückgeliefert. Im Anschluß an die durchgeführte Routinedocking trat das Schiff die gegenwärtige Charter bei der chilenischen Reederei CSAV – Compañía Sudamericana de Vapores an. CSAV setzt das Schiff als "CSAV Tokyo" im Verkehr zwischen Fernost und Südamerika ein.

Das MS "Etha Rickmers" ist seit 1999 Mitglied im B170-Erlöspool, der seit Januar 2002 aus 26 Containerschiffen dieser Größenklasse besteht.

Infolge der Routinedocking fielen elf Ausfalltage an, im übrigen verlief der Schiffsbetrieb zur vollsten Zufriedenheit des Reeders.

Im Geschäftsjahr 2001 konnte aufgrund gesteigener Nettopoolerlöse eine deutliche Verbesserung des Ergebnisses gegenüber dem Jahr 2000 erzielt werden. Trotz der Kosten der Dockung konnten die kurzfristigen Verbindlichkeiten reduziert und wieder die Hälfte der Jahrestilgung geleistet werden. Für das laufende Jahr 2002 wird jedoch wieder ein reduziertes Ergebnis erwartet.

Investition und Finanzierung

		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	28.121	28.519
Fondskapital (231 Investoren)	TEUR	11.504	12.271
Initiatorenkapital	TEUR	1.790	1.790
Fremdkapital	TEUR	14.827	14.458
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	18.960	18.870

Betrieb bis 2001, kumuliert

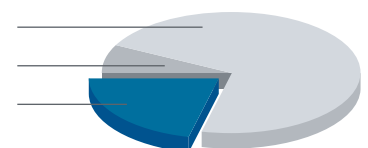
		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	21.647	22.183
Cash-flow	TEUR	8.503	6.793
Auszahlungen	TEUR	2.454	1.043
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	595	102
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	10.270	10.969

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1995 und 1996	- 129,64 %	- 122,03 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert	7,63 %	0,34 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	75.153
Auszahlungen	EUR	8.000
Kapitalbindung	EUR	21.847



1) Tonnagesteuer ab 2000.

Schiffsdaten

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



Ein baugleiches Schwesterschiff des MS "Christa Rickmers" im Hamburger Hafen.

MS "CHRISTA RICKMERS"

85

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	28.121	28.190
Fondskapital (209 Investoren)	TEUR	11.248	12.015
Initiatorenkapital	TEUR	1.790	1.790
Fremdkapital	TEUR	15.083	14.385
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	18.960	18.500

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	21.845	22.451
Cash-flow	TEUR	8.549	9.817
Auszahlungen	TEUR	2.403	1.023
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	744	941
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	10.270	8.677

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1995		- 131,02 %	- 130,39 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		7,29 %	3,31 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	78.484	
Auszahlungen	EUR	8.000	
Kapitalbindung	EUR	18.516	

Das MS "Christa Rickmers" war bis Ende April 2001 bei dem Charterer Transpacific Lines im Liniendienst zwischen Fernost und der Westküste Nordamerikas beschäftigt. Anfang Mai 2001 trat das Schiff die gegenwärtige Charter bei der chilenischen Reederei CSAV – Compañía Sudamericana de Vapores an. CSAV setzt das Schiff als "CSAV Manzanillo" im Liniendienst zwischen Fernost und Südamerika ein. Das MS "Christa Rickmers" ist seit 1999 Mitglied im B170-Erlöspool, der seit dem 1. Januar 2002 aus 26 Containerschiffen dieser Größenklasse besteht.

Im Geschäftsjahr 2001 ergaben sich aus kleineren Reparaturen rund vier Ausfalltage. Die prospektierten Schiffsbetriebskosten wurden wie in den Vorjahren unterschritten.

Aufgrund gestiegener Nettopoolerlöse konnte eine deutliche Verbesserung des Ergebnisses gegenüber dem Jahr 2000 erzielt werden. Neben der Regeltilgung konnte eine Sondertilgung auf das Hypothekendarlehen geleistet werden. Für das laufende Jahr 2002 wird jedoch wieder mit geringeren Einnahmen gerechnet.

1) Tonnagesteuer ab 1999.



MS "Deike Rickmers" unter dem Charternamen "Panatlantic" bei der Gästefahrt in Kiel.

Schiffsdaten

1.728 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Indienststellung:
 26. September 1996
 Länge/Breite/Tiefgang:
 184,7 / 25,3 / 9,9 m
 Tragfähigkeit:
 22.900 tdw
 Geschwindigkeit: 19,6 kn

86 MS "DEIKE RICKMERS"

Das MS "Deike Rickmers" fuhr im Geschäftsjahr 2001 zunächst bei der Linienreederei Maruba S.A. im Verkehr zwischen Europa und Südamerika. Nach dem Auslaufen der Charter Mitte März 2001, einer planmäßigen Dockung in Cádiz und einer kurzen Zwischenbeschäftigung bei Maersk Sealand konnte ab Ende Mai 2001 eine Anschlußbeschäftigung mit der englisch-niederländischen Reederei P&O Nedlloyd vereinbart werden. Das Schiff wird seitdem als "P&O Nedlloyd Kowie" im wöchentlichen Dienst zwischen Europa und Südafrika eingesetzt. Das MS "Deike Rickmers" ist seit 1999 Mitglied im B170-Erlöspool, der seit dem 1. Januar 2002 aus 26 Containerschiffen dieser Größenklasse besteht. Aufgrund der Routinedockung und weiterer, kleinerer Reparaturen fielen insgesamt 15 Ausfalltage an. Die prognostizierten Schiffsbetriebskosten wurden erneut unterschritten. Im Geschäftsjahr 2001 konnte aufgrund gestiegener Nettopoolerlöse eine deutliche Verbesserung des Ergebnisses gegenüber 2000 erzielt werden. Für das laufende Jahr 2002 wird jedoch wieder mit reduzierten Einnahmen gerechnet.

Investition und Finanzierung

	Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR 28.121	27.999
Fondskapital (264 Investoren)	TEUR 11.248	12.015
Initiatorenkapital	TEUR 1.790	1.790
Fremdkapital	TEUR 15.083	14.194
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD 18.960	18.170

Betrieb bis 2001, kumuliert

	Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR 20.173	19.607
Cash-flow	TEUR 7.915	5.967
Auszahlungen	TEUR 1.922	511
Liquidität per 31.12.2001	TEUR 909	276
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD 11.060	11.902

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1995 und 1996	- 130,98 %	- 125,78 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	77.662	
Auszahlungen	EUR	4.000	
Kapitalbindung	EUR	23.338	

Schiffsdaten

1.728 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Indienststellung:
 27. Juni 1997
 Länge/Breite/Tiefgang:
 184,7/25,3/9,9 m
 Tragfähigkeit:
 22.900 tdw
 Geschwindigkeit: 19,6 kn



MS "Madeleine Rickmers" unter dem Charternamen "Sagittarius Challenger" vor Singapur.

MS "MADELEINE RICKMERS"

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	29.655	30.552
Fondskapital (266 Investoren)	TEUR	12.527	13.294
Initiatorenkapital	TEUR	1.534	1.534
Fremdkapital	TEUR	15.594	15.724
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	19.200	18.596

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	17.941	18.681
Cash-flow	TEUR	7.039	6.995
Auszahlungen	TEUR	1.565	0
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	1.005	742
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	12.400	11.555

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1996 und 1997		- 123,84 %	- 126,43 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		0,00 %	0,48 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte			
Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	77.784	
Auszahlungen	EUR	0	
Kapitalbindung	EUR	27.216	

Das MS "Madeleine Rickmers" wurde im Juni 2001 aus der Charter bei der japanischen Reederei MOSK Mitsui OSK Lines zurückgeliefert. Im Anschluß folgte eine fünfmonatige Beschäftigung bei Kien Hung Lines, Taipeh. Zwischen Dezember 2001 und März 2002 fuhr das Schiff für die südamerikanische Reederei CLAN Compañía Latino Americano de Navegación im Liniendienst zwischen Südamerika und Fernost. Seit Anfang März 2002 wird das Schiff von der taiwanesischen Reederei Wan Hai Lines im innerasiatischen Verkehr eingesetzt.

Das MS "Madeleine Rickmers" ist seit 1999 Mitglied im B170-Erlöspool, der seit Anfang 2002 aus 26 Containerschiffen dieser Größenklasse besteht. Der Schiffsbetrieb verlief auch 2001 ohne jegliche Ausfallzeiten. Die prognostizierten Schiffsbetriebskosten wurden erneut unterschritten.

Aufgrund gestiegener Nettopoolerlöse konnte im Geschäftsjahr 2001 wieder die volle Regeltilgung geleistet werden. Für das laufende Jahr 2002 wird jedoch wieder mit reduzierten Einnahmen gerechnet.

1) Tonnagesteuer ab 1999.



MS "Ursula Rickmers" im August 1997 am Südwest-Terminal in Hamburg.

Schiffsdaten

1.728 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Indienstellung:
 14. August 1997
 Länge/Breite/Tiefgang:
 184,7/25,3/9,9 m
 Tragfähigkeit:
 22.900 tdw
 Geschwindigkeit: 19,6 kn

MS "URSULA RICKMERS"

Das MS "Ursula Rickmers" beendete im März 2001 eine Charter bei der japanischen K-Line. Anschließend wurde das Schiff für rund fünf Monate von der Hamburg Süd im Liniendienst an den Ostküsten von Nord- und Südamerika eingesetzt. Seit Oktober 2001 ist das Schiff bei ZIM Israel Navigation beschäftigt und wird als "ZIM São Paulo II" in einem wöchentlichen Dienst zwischen der Ostküste der USA, Brasilien und Argentinien eingesetzt. Auf den 48-tägigen Rundreisen werden u.a. die Häfen New York, Norfolk, Savannah, Miami, Kingston, Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Montevideo und Rio Grande angelaufen. Das Schiff ist Mitglied im B170-Erlöspool, der seit Januar 2002 aus 26 Schiffen dieser Größenklasse besteht. Der Schiffsbetrieb verlief 2001 ohne jegliche Ausfallzeiten. Die prognostizierten Schiffsbetriebskosten wurden erneut unterschritten.

Aufgrund gestiegener Nettopoolerlöse wurde im Berichtsjahr ein gegenüber dem Jahr 2000 verbessertes Ergebnis erzielt, das die Leistung von dreiviertel der Regeltilgung zuließ. Für das laufende Jahr 2002 werden reduzierte Poolerlöse erwartet.

Investition und Finanzierung

		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	29.655	30.475
Fondskapital (277 Investoren)	TEUR	12.527	13.294
Initiatorenkapital	TEUR	1.534	1.534
Fremdkapital	TEUR	15.594	15.647
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	19.200	18.500

Betrieb bis 2001, kumuliert

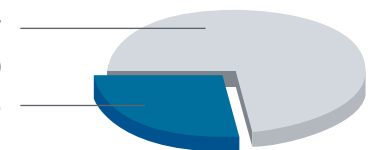
		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	17.611	18.423
Cash-flow	TEUR	6.883	6.894
Auszahlungen	TEUR	1.565	0
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	850	684
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	12.400	12.031

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1996 und 1997	- 125,55 %	- 124,54 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert	0,00 %	0,48 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	76.617
Auszahlungen	EUR	0
Kapitalbindung	EUR	28.383



1) Tonnagesteuer ab 1999.

Schiffsdaten

1.150 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Indienststellung:
 10. November 1997
 Länge/Breite/Tiefgang:
 163,0/22,3/8,1 m
 Tragfähigkeit:
 14.100 tdw
 Geschwindigkeit: 18,0 kn



MS "Mabel Rickmers" unter dem Charternamen "Kribi" auf der Fahrt nach Westafrika.

MS "MABEL RICKMERS"

89

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	22.369	23.571
Fondskapital (228 Investoren)	TEUR	9.459	9.924
Initiatorenkapital	TEUR	1.278	1.278
Fremdkapital	TEUR	11.632	12.369
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	13.920	13.885

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	12.276	10.687
Cash-flow	TEUR	4.400	2.275
Auszahlungen	TEUR	1.196	0
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	608	473
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	9.570	10.565

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1996 und 1997		- 114,64 %	- 131,25 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	81.040
Auszahlungen	EUR	0
Kapitalbindung	EUR	23.960



Das MS "Mabel Rickmers" wurde im März 2001 aus einer Beschäftigung der Reederei Montemar S.A. zurückgeliefert. Nach mehreren Kurzbeschäftigungen trat das Schiff Anfang Mai eine neue Charter bei der Reederei Maersk Sealand an. Zur Zeit wird das Schiff im Zubringerdienst zwischen Algeciras in Spanien und Westafrika eingesetzt. Diese Beschäftigung ist zunächst fest bis September 2002 vereinbart.

Der technische Betrieb des Schiffes verlief 2001 ohne Ausfallzeiten. Die prospektierten Schiffsbetriebskosten wurden erneut unterschritten. Das MS "Mabel Rickmers" wird im Rahmen des RW-49-Pools eingesetzt, der aus zehn Schiffen dieser Größenklasse besteht.

Im Geschäftsjahr 2001 konnte aufgrund gestiegener Nettopoolerlöse eine deutliche Verbesserung des Ergebnisses gegenüber 2000 erzielt werden. Neben der Regeltilgung konnte ein Teil des Tilgungsrückstandes aufgeholt werden.

Für das laufende Jahr 2002 wird mit reduzierten Einnahmen gerechnet.



MS "Mai Rickmers" unter dem Charternamen "Sophie Delmas" im Nord-Ostsee-Kanal.

Schiffsdaten

1.150 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Indienstellung:
 22. August 1997
 Länge/Breite/Tiefgang:
 163,0/22,3/8,1 m
 Tragfähigkeit:
 14.100 tdw
 Geschwindigkeit: 18,0 kn

90 MS "MAI RICKMERS"

Das MS "Mai Rickmers" fuhr das ganze Jahr 2001 für die Linienreederei ZIM Israel Navigation als "ZIM Caribe IV" im innerkaribischen Zubringerdienst. Auf den zehn Tage dauernden Rundreisen werden u. a. die Häfen Houston, New Orleans, Vera Cruz, Jamaica und Port-au-Prince angelaufen. Diese Beschäftigung ist bereits bis Anfang 2003 verlängert worden.

Der technische Betrieb des Schiffes verlief 2001 trotz der hohen Hafenfrequenz ohne Ausfallzeiten und sehr zuverlässig.

Das MS "Mai Rickmers" wird im Rahmen des RW-49-Pools eingesetzt, der aus zehn Schiffen dieser Größenklasse besteht.

Im Geschäftsjahr 2001 konnte aufgrund gestiegener Nettopoolerlöse eine deutliche Verbesserung des Ergebnisses gegenüber dem Vorjahr erzielt werden. Mit dem erhöhten Cash-flow konnte ein Großteil der Regeltilgung geleistet werden.

Für das laufende Jahr 2002 wird mit sinkenden Einnahmen gerechnet.

Investition und Finanzierung

		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	22.369	23.174
Fondskapital (220 Investoren)	TEUR	9.459	9.973
Initiatorenkapital	TEUR	1.278	1.278
Fremdkapital	TEUR	11.632	11.923
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	13.920	13.815

Betrieb bis 2001, kumuliert

		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	13.211	11.627
Cash-flow	TEUR	4.938	2.780
Auszahlungen	TEUR	1.196	0
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	895	532
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	8.990	9.834

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1996 und 1997	- 117,33 %	- 128,87 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	79.570
Auszahlungen	EUR	0
Kapitalbindung	EUR	25.430



Schiffsdaten

1.816 TEU Conbulker
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Indienststellung:
 30. Dezember 1997
 Länge/Breite/Tiefgang:
 185,0/32,2/12,0 m
 Tragfähigkeit:
 45.000 tdw
 Geschwindigkeit: 16,0 kn



MS "Lara Rickmers" unter dem Charternamen "CCNI Potrerillos" auf der Elbe.

MS "LARA RICKMERS"

91

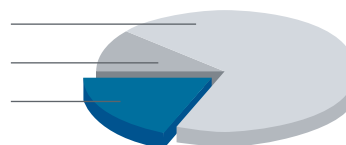
Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	29.016	30.988
Fondskapital (293 Investoren)	TEUR	12.271	13.038
Initiatorenkapital	TEUR	1.534	1.534
Fremdkapital	TEUR	15.211	16.416
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	18.480	18.200

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	16.051	21.367
Cash-flow	TEUR	6.222	10.649
Auszahlungen	TEUR	1.565	1.657
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	838	2.464
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	12.705	10.109

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1996 und 1997		- 123,89 %	- 120,19 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		0,00 %	1,96 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	73.087
Auszahlungen	EUR	12.000
Kapitalbindung	EUR	19.913



Das MS "Lara Rickmers" fährt seit Indienststellung für die chilenische Reederei CCNI Compañía Chilena de Navegación Interoceánica. Unter dem Charternamen "CCNI Potrerillos" wird das Schiff im Liniendienst mit einer Rundreisedauer von etwa 70 Tagen zwischen Europa und der Westküste Südamerikas eingesetzt. Diese Beschäftigung wurde zwischenzeitlich bis Januar 2004 verlängert.

Aufgrund einer Reparatur von Rissen am Fundament der Hauptmaschine kam es im September 2001 zu einer außerplanmäßigen Wertzeit. Davon abgesehen verlief der technische Schiffsbetrieb störungsfrei.

Das Ergebnis ist im Geschäftsjahr 2001 erneut sehr positiv ausgefallen. Zum Jahresende 2001 bestand ein Tilgungsvorsprung gegenüber Prospekt in Höhe von über einer Jahrestilgung. Eine Auszahlung auf das Kommanditkapital in Höhe von 3 % erfolgte im März 2002. Für das Jahr 2002 können wiederum ein gutes Ergebnis und die Leistung des vollen Kapitaldienstes erwartet werden.

1) Tonnagesteuer ab 1999.



MS "Denderah Rickmers" bei der Taufzeremonie vor Helgoland.

Schiffsdaten

1.728 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Indienstellung:
 4. März 1997
 Länge/Breite/Tiefgang:
 184,7/25,3/9,9 m
 Tragfähigkeit:
 22.900 tdw
 Geschwindigkeit: 19,6 kn

MS "DENDERAH RICKMERS"

Das MS "Denderah Rickmers" beendete im April 2001 eine Charter bei ZIM Israel Navigation. Nach einer nur zweitägigen Wartezeit trat das Schiff die gegenwärtige Charter bei der chilenischen Reederei CSAV Compañía Sudamericana de Vapores an. CSAV setzt das Schiff als "CSAV Busan" im wöchentlichen Dienst zwischen Fernost und Südamerika ein.

Das Schiff ist Mitglied im B170-Erlös-pool, der seit Januar 2002 aus 26 Schiffen dieser Größenklasse besteht. Im Geschäftsjahr 2001 entstand durch einen Schaden an der Hauptmaschine eine Ausfallzeit von rund sieben Tagen. Die Schiffsbetriebskosten lagen erneut deutlich unter den prospektierten Werten.

Im Geschäftsjahr 2001 konnte aufgrund gestiegener Poolerlöse eine deutliche Verbesserung des Ergebnisses gegenüber dem Vorjahr erzielt werden, so daß etwa 85 % der Regeltilgung geleistet werden konnten. Für das laufende Jahr 2002 wird mit sinkenden Einnahmen gerechnet.

Investition und Finanzierung

		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	31.188	32.343
Fondskapital (264 Investoren)	TEUR	12.015	12.782
Initiatorenkapital	TEUR	1.687	1.687
Fremdkapital	TEUR	17.486	17.874
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	19.440	19.440

Betrieb bis 2001, kumuliert

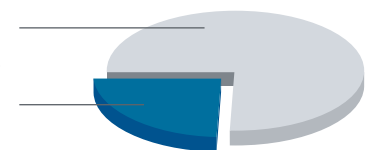
		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	19.719	17.781
Cash-flow	TEUR	7.306	5.114
Auszahlungen	TEUR	1.014	0
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	1.135	889
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	12.150	13.297

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1997	- 131,25 %	- 128,82 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	79.539
Auszahlungen	EUR	0
Kapitalbindung	EUR	25.461



Schiffsdaten

1.816 TEU Conbulker
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Indienststellung:
 24. Februar 1998
 Länge/Breite/Tiefgang:
 185,0/32,2/12,0 m
 Tragfähigkeit:
 45.000 tdw
 Geschwindigkeit: 16,0 kn



MS "Anna Rickmers" unter dem Charternamen "CCNI Chagres" kurz vor dem Hamburger Hafen.

MS "ANNA RICKMERS"

93

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	31.701	33.354
Fondskapital (322 Investoren)	TEUR	13.294	13.294
Initiatorenkapital	TEUR	1.534	1.534
Fremdkapital	TEUR	16.873	18.526
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	19.680	19.680

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	15.732	20.568
Cash-flow	TEUR	5.812	9.656
Auszahlungen	TEUR	562	562
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	1.108	1.655
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	13.940	11.328

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1997 und 1998		- 128,65 %	- 124,66 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		0,00 %	1,30 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	76.123	
Auszahlungen	EUR	4.000	
Kapitalbindung	EUR	24.877	

Das MS "Anna Rickmers" fährt seit Indienststellung für die chilenische Reederei CCNI Compañía Chilena de Navegación Interoceánica. Unter dem Charternamen "CCNI Chagres" wird das Schiff im Liniendienst mit einer Rundreisedauer von etwa 70 Tagen zwischen Europa und der Westküste Südamerikas eingesetzt. Diese Beschäftigung wurde zwischenzeitlich bis Februar 2004 verlängert. Im März 2001 wurde in Rotterdam die Routinedocking durchgeführt. Diese Wertzeit wurde aufgrund einer Reparatur von Rissen am Fundament der Hauptmaschine außerplanmäßig verlängert. Davon abgesehen verlief der technische Schiffsbetrieb überwiegend zuverlässig.

Das Ergebnis ist im Geschäftsjahr 2001 erneut sehr positiv ausgefallen. Zum Jahresende 2001 bestand ein Tilgungsvorsprung gegenüber Prospekt in Höhe von über einer Jahrestilgung. Eine Auszahlung auf das Kommanditkapital in Höhe von 3 % erfolgte im März 2002. Für das Jahr 2002 können wiederum ein gutes Ergebnis und die Leistung des vollen Kapitaldienstes erwartet werden.

1) Tonnagesteuer ab 1999.



MS "Helene Rickmers" während der Gästefahrt am 6. Mai 1998 auf der Elbe.

Schiffsdaten

1.728 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Indienstellung:
 4. Mai 1998
 Länge/Breite/Tiefgang:
 184,7/25,3/9,9 m
 Tragfähigkeit:
 22.900 tdw
 Geschwindigkeit: 19,6 kn

MS "HELENE RICKMERS"

Das MS "Helene Rickmers" beendete Anfang März 2001 die Erstbeschäftigung bei der chilenischen Linienreederei CCNI Compañía Chilena de Navegación Interoceánica. Nach der ersten Wertzeit in Singapur und einer kurzen Wartezeit fuhr das Schiff für rund drei Monate für den japanischen Charterer MOSK Mitsui OSK Lines. Seit Anfang Juli 2001 ist das Schiff an die amerikanische Reederei Lykes Lines verchartert und wird als "Lykes Crusader" im Liniendienst zwischen Fernost und der Westküste Südamerikas eingesetzt.

Das MS "Helene Rickmers" ist zum 1. Januar 2002 dem B170-Erlöspool beigetreten, der aus 26 Schiffen dieser Größenklasse besteht.

Der technische Betrieb des Schiffes verlief wieder sehr zuverlässig. Abgesehen von der durchgeführten Dockung wurden keine technischen Ausfallzeiten verzeichnet.

Im Geschäftsjahr 2001 konnte ein gutes Ergebnis erzielt werden. Aus dem erwirtschafteten Cash-flow wurde neben der prospektierten Tilgung eine Sondertilgung geleistet.

Investition und Finanzierung

		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	35.535	35.714
Fondskapital (417 Investoren)	TEUR	16.234	16.254
Initiatorenkapital	TEUR	1.406	1.406
Fremdkapital	TEUR	17.895	18.054
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	18.560	18.560

Betrieb bis 2001, kumuliert

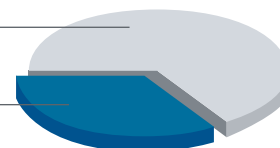
		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	16.335	19.500
Cash-flow	TEUR	7.122	9.871
Auszahlungen	TEUR	0	0
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	1.301	1.343
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	11.050	9.361

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1997 und 1998	- 113,54 %	- 113,09 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert	0,00 %	1,43 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	68.841
Auszahlungen	EUR	0
Kapitalbindung	EUR	36.159



1) Tonnagesteuer ab 1999.

Schiffsdaten

2.226 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 CSBC Werft
 Indienststellung:
 30. Dezember 1997
 Länge/Breite/Tiefgang:
 195,6/30,2/11,0 m
 Tragfähigkeit:
 31.000 tdw
 Geschwindigkeit: 21,0 kn



MS "Alexandra Rickmers" unter dem Charternamen "Contship London" auf der Elbe.

MS "ALEXANDRA RICKMERS"

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	38.858	38.463
Fondskapital (357 Investoren)	TEUR	14.112	14.188
Initiatorenkapital	TEUR	2.045	2.045
Fremdkapital	TEUR	22.701	22.230
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	24.000	24.000

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	20.178	25.530
Cash-flow	TEUR	8.606	13.262
Auszahlungen	TEUR	1.462	1.470
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	1.069	2.685
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	16.000	13.304

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Verluste 1997 und 1998		- 105,00 %	- 105,00 %
Zu versteuernde Gewinne bis 2001, kumuliert		0,00 %	0,54 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	64.517	
Auszahlungen	EUR	10.000	
Kapitalbindung	EUR	30.483	

Das MS "Alexandra Rickmers" fährt seit Indienststellung für die Reederei Contship Containerlines und wird unter dem Charternamen "Contship London" im Round-the-World Liniendienst eingesetzt. Während der rund 90 Tage dauernden Reisen werden die Regionen Nordeuropa, Ostküste der USA, Südsee, Australien, Singapur und Mittelmeer bedient. Diese Beschäftigung konnte nur zu einer deutlich reduzierten Rate bis November 2003 verlängert werden. Der technische Schiffsbetrieb verlief auch im Jahr 2001 zuverlässig und ohne größere Störungen. Das Schiff ist seit Januar 2002 Mitglied im CSBC-2200-Erlöspool, der aus sieben Containerschiffen dieser Größenklasse besteht.

Das Ergebnis der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2001 war sehr erfreulich. Für das laufende Geschäftsjahr 2002 kann jedoch aufgrund geringerer Erlöse nur ein Teil der prospektgemäßen Tilgung geleistet werden, so daß sich der bestehende Tilgungsvorsprung reduziert.

1) Tonnagesteuer ab 1999.



Das MS "Albert Rickmers" bei der Beladung in Hamburg.

Schiffsdaten

MS "Albert Rickmers"
 2.226 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 CSBC Werft
 Indienststellung:
 25. Februar 1998
 Länge/Breite/Tiefgang:
 195,6/30,2/11,0 m
 Tragfähigkeit:
 31.000 tdw
 Geschwindigkeit: 21,0 kn

Schiffsdaten

MS "Dorothea Rickmers"
 1.728 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Indienststellung:
 30. Oktober 1998
 Länge/Breite/Tiefgang:
 184,7/25,3/9,9 m
 Tragfähigkeit:
 22.900 tdw
 Geschwindigkeit: 19,6 kn

MS "ALBERT RICKMERS" / MS "DOROTHEA RICKMERS"

Das MS "Albert Rickmers" ist bei der englischen Reederei Contship Containerlines beschäftigt und wird zur Zeit bei ANZDL im Liniendienst zwischen der US-Westküste, Australien und Neuseeland als "Direct Tui" eingesetzt. Das MS "Dorothea Rickmers" beendete im April 2001 die Erstcharter bei der chilenischen Reederei CCNI Compañía Chilena de Navegación Interoceánica. Von Anfang Mai bis Anfang Dezember 2001 war das Schiff bei CSAV beschäftigt. Seit Dezember ist das Schiff an die Deutsche Afrika-Linien verchartert und wird als "WAL Ulanga" im Verkehr zwischen Europa und Westafrika eingesetzt. Der technische Betrieb beider Schiffe verlief 2001 ohne größere Störungen. Für das MS "Dorothea Rickmers" wurde die erste Routinedockung durchgeführt. Beide Schiffe sind zum 1. Januar 2002 Erlöspools beigetreten. Im Geschäftsjahr 2001 erzielte die Gesellschaft erneut ein gutes Ergebnis. Für das laufende Geschäftsjahr 2002 kann jedoch aufgrund geringerer Erlöse nur ein Teil der prospektgemäßen Tilgung geleistet werden, so daß sich der bestehende Tilgungsvorsprung reduziert.

Investition und Finanzierung

	Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR 75.927	77.215
Fondskapital (638 Investoren)	TEUR 31.061	32.339
Initiatorenkapital	TEUR 3.579	3.579
Fremdkapital	TEUR 41.287	41.297
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD 43.440	43.440

Betrieb bis 2001, kumuliert

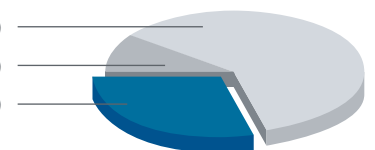
	Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR 36.328	41.574
Cash-flow	TEUR 15.076	20.242
Auszahlungen	TEUR 3.157	3.285
Liquidität per 31.12.2001	TEUR 2.416	3.760
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD 31.580	28.881

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1997 bis 1999	- 105,00 %	- 105,00 %
Zu versteuernde Ergebnisse 2001, kumuliert	0,00 %	0,30 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	64.330
Auszahlungen	EUR	10.000
Kapitalbindung	EUR	30.670



1) Tonnagesteuer ab 2000.

Schiffsdaten

2.226 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 CSBC Werft
 Indienststellung:
 20. April 1998
 Länge/Breite/Tiefgang:
 195,6/30,2/11,0 m
 Tragfähigkeit:
 31.000 tdw
 Geschwindigkeit: 21,0 kn



MS "Andreas Rickmers" fährt für die Linienreederei CMA-CGM unter dem Charternamen "CGM Renoir".

MS "ANDREAS RICKMERS"

97

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	39.369	40.084
Fondskapital (325 Investoren)	TEUR	14.827	15.594
Initiatorenkapital	TEUR	2.045	2.045
Fremdkapital	TEUR	22.497	22.445
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	24.000	24.000

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	18.815	23.680
Cash-flow	TEUR	7.547	13.028
Auszahlungen	TEUR	1.227	1.288
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	872	2.683
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	17.000	12.882

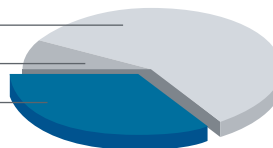
Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1998 und 1999		- 105,00 %	- 101,23 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		0,00 %	0,32 % ¹⁾

Das MS "Andreas Rickmers" fährt seit Indienststellung für die Reederei Contship Containerlines. Das Schiff ist an die japanische Reederei K-Line unterverchartert und wird bis Oktober 2002 im Liniendienst zwischen Fernost und der südamerikanischen Westküste eingesetzt. Aus der Contship-Beschäftigung wird das Schiff im Mai 2002 zurückgeliefert.

Der technische Schiffsbetrieb verlief auch im Jahr 2001 zuverlässig und ohne längere Ausfallzeiten. Das Schiff ist seit Januar 2002 Mitglied im CSBC-2200-Erlöspool, der aus sieben Schiffen dieser Größenklasse besteht. Das Ergebnis der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2001 war sehr erfreulich und erlaubte eine weitere Sondertilgung des Hypothekendarlehens. Für das laufende Geschäftsjahr 2002 ist nach Beendigung der Contship-Charter mit reduzierten Einnahmen zu rechnen. Unter Berücksichtigung bestehender Liquiditätsreserven kann voraussichtlich dennoch der volle Fremdkapitaldienst geleistet werden.

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	61.249
Auszahlungen	EUR	8.000
Kapitalbindung	EUR	35.751



1) Tonnagesteuer ab 2000.



MS "Andre Rickmers" unter dem Charternamen "Marfret Provence" in der Elbembüdung.

Schiffsdaten

2.226 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 CSBC Werft
 Indienstellung:
 26. Mai 1998
 Länge/Breite/Tiefgang:
 195,6/30,2/11,0 m
 Tragfähigkeit:
 31.000 tdw
 Geschwindigkeit: 21,0 kn

MS "ANDRE RICKMERS"

Das MS "Andre Rickmers" fährt seit Indienstellung für die Reederei Contship Containerlines. Das Schiff ist an die französische Reederei Marfret unterverchartert und wird unter dem Charternamen "Marfret Provence" im Round-the-World-Liniendienst eingesetzt. Aus der Contship-Beschäftigung wird das Schiff im Mai 2002 zurückgeliefert und im direkten Anschluß für zwölf Monate bei Marfret zu einer niedrigeren Rate weiterbeschäftigt. Der technische Schiffsbetrieb verlief 2001 zuverlässig und ohne längere Ausfallzeiten. Das Schiff ist seit Januar 2002 Mitglied im CSBC-2200-Erlöspool, der aus sieben Schiffen dieser Größenklasse besteht. Das Ergebnis der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2001 war sehr erfreulich und erlaubte eine weitere Sondertilgung auf das Hypothekendarlehen. Im laufenden Geschäftsjahr 2002 wird das Ergebnis jedoch niedriger ausfallen, so daß die Plantilgung nur unter Inanspruchnahme bisheriger Sondertilgungen geleistet werden kann.

Investition und Finanzierung

	Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR 39.624	40.203
Fondskapital (349 Investoren)	TEUR 14.827	15.594
Initiatorenkapital	TEUR 2.045	2.045
Fremdkapital	TEUR 22.752	22.564
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD 24.000	24.000

Betrieb bis 2001, kumuliert

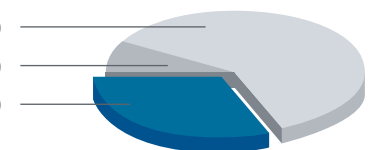
	Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR 18.233	23.254
Cash-flow	TEUR 7.209	11.996
Auszahlungen	TEUR 1.227	1.288
Liquidität per 31.12.2001	TEUR 986	2.159
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD 17.500	14.334

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1998 und 1999	- 105,00 %	- 104,28 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert	0,00 %	0,32 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	63.100
Auszahlungen	EUR	8.000
Kapitalbindung	EUR	33.900



1) Tonnagesteuer ab 2000.

Schiffsdaten

2.226 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 CSBC Werft
 Indienststellung:
 1. April 1998
 Länge/Breite/Tiefgang:
 195,6/30,2/11,0 m
 Tragfähigkeit:
 31.000 tdw
 Geschwindigkeit: 21,0 kn



MS "Alice Rickmers" unter dem Charternamen "CMA CGM Cezanne" vor Sydney.

MS "ALICE RICKMERS"

99

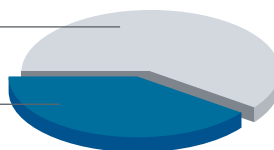
Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	38.858	39.867
Fondskapital (298 Investoren)	TEUR	14.955	15.722
Initiatorenkapital	TEUR	1.662	1.662
Fremdkapital	TEUR	22.241	22.483
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	23.680	23.680

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	19.099	24.061
Cash-flow	TEUR	8.036	12.930
Auszahlungen	TEUR	0	0
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	1.046	2.387
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	14.720	11.136

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1998 und 1999		- 105,00 %	- 105,00 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		0,00 %	0,32 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	63.536
Auszahlungen	EUR	0
Kapitalbindung	EUR	41.464



Das MS "Alice Rickmers" fährt seit Indienststellung für die Reederei Contship Containerlines. Das Schiff ist an die Linienreederei ANZDL untervermietet und wird unter dem Charternamen "Direct Kea" im Liniendienst zwischen Nordamerika, Australien und Neuseeland eingesetzt. Diese Beschäftigung wurde bis Februar 2003 zu einer reduzierten Rate verlängert.

Der technische Schiffsbetrieb verlief 2001 zuverlässig und ohne größere Störungen.

Das Schiff ist seit Januar 2002 Mitglied im CSBC-2200-Erlöspool, der aus sieben Schiffen dieser Größenklasse besteht. Das Ergebnis der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2001 war sehr erfreulich und erlaubte eine weitere Sondertilgung auf das Hypothekendarlehen.

Im laufenden Geschäftsjahr 2002 wird das Ergebnis jedoch niedriger ausfallen, so daß die Plantilgung nur unter Inanspruchnahme bisheriger Sondertilgungen geleistet werden kann.

1) Tonnagesteuer ab 2000.



MS "Aenne Rickmers" unter dem Charternamen "Contship Rome" im Hafen von Rotterdam.

Schiffsdaten

2.226 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 CSBC Werft
 Ablieferung:
 1. April 1998
 Übernahme:
 8. Mai 1998
 Länge/Breite/Tiefgang:
 195,6/30,2/11,0 m
 Tragfähigkeit: 31.000 tdw
 Geschwindigkeit: 21,0 kn

100 MS "AENNE RICKMERS"

Das MS "Aenne Rickmers" fährt seit Indienststellung für die Reederei Contship Containerlines und wird unter dem Charternamen "Contship Rome" im Round-the-World-Liniendienst eingesetzt. Während der rund 90 Tage dauernden Reisen werden die Regionen Nordeuropa, Ostküste der USA, Südsee, Australien, Singapur und Mittelmeer bedient. Diese Beschäftigung wurde bis Anfang 2004 zu einer niedrigeren Rate verlängert. Der technische Schiffsbetrieb verlief auch im Jahr 2001 zuverlässig und ohne größere Störungen. Das Schiff ist seit Januar 2002 Mitglied im CSBC-2200-Erlöspool, der aus sieben Schiffen dieser Größenklasse besteht. Das Ergebnis der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2001 war sehr erfreulich und erlaubte eine weitere Sondertilgung auf das Hypothekendarlehen. Im laufenden Geschäftsjahr 2002 wird das Ergebnis jedoch niedriger ausfallen, so daß die Plantilgung nur unter Inanspruchnahme der vorhandenen Liquidität geleistet werden kann.

Investition und Finanzierung

		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	39.625	40.336
Fondskapital (351 Investoren)	TEUR	14.725	15.492
Initiatorenkapital	TEUR	1.917	1.917
Fremdkapital	TEUR	22.983	22.927
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	24.000	24.000

Betrieb bis 2001, kumuliert

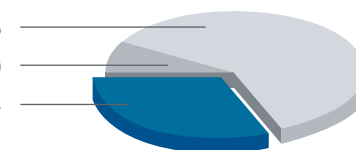
		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	18.716	23.578
Cash-flow	TEUR	7.501	12.680
Auszahlungen	TEUR	1.219	1.280
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	866	2.834
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	17.000	13.367

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1998 und 1999	- 105,00 %	- 105,00 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert	0,00 %	0,32 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	63.536
Auszahlungen	EUR	8.000
Kapitalbindung	EUR	33.464



1) Tonnagesteuer ab 2000.





Reederei Ernst Russ

102

Zur Ernst Russ Gruppe gehören die Unternehmensbereiche Reederei und Schiffmanagement, Schiffsan- und -verkauf, Agentur sowie der Betrieb einer Container-Feederlinie.

Die Reederei hat derzeit neun Schiffe im Management. Die Flotte besteht aus vier Containerschiffen mit Stellplatzkapazitäten zwischen 585 TEU und 1.730 TEU sowie fünf RoRo-Schiffen. Die Tragfähigkeit beträgt insgesamt rund 100.000 tdw.

Die Unternehmensgruppe beschäftigt 65 Mitarbeiter an Land sowie etwa 200 Mitarbeiter als Offiziere und Mannschaften auf See.

Über Nordcapital wurden 1994 das MS "Christian Russ" im Rahmen eines Private Placement sowie 1995 die Containerschiffe MS "Sofia Russ" und MS "Helene Russ" über öffentliche Beteiligungsangebote finanziert. Das in Fosen, Norwegen, gebaute MS "Christian Russ" hat eine Stellplatzkapazität von 585 TEU, während die in Stettin gebauten Schiffe vom Typ B 170 MS "Sofia Russ" und MS "Helene Russ" 1.730 TEU transportieren können. Seit April 1999 sind das MS "Sofia Russ" und das MS "Helene Russ" Mitglieder im O&S-Pool, einem von den Reedereien Oldendorff und Schulte geführten Erlöspool, dem derzeit 27 Schiffe von sechs verschiedenen Reedereien angehören.

Internet: www.ernst-russ.de

Übersicht der Nordcapital-Schiffe bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	71.939	73.758
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	49.620	49.283
Fondskapital (569 Beteiligungen)	TEUR	27.354	29.144
Nettoumsatzerlöse	TEUR	58.350	54.392
Cash-flow	TEUR	23.120	16.658
Auszahlungen	TEUR	5.225	1.452
Liquidität per 31. Dezember 2001	TEUR	2.375	214
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 2001	TUSD	26.380	28.438

Schiffsdaten

585 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Fosen Werft
 Indienststellung:
 7. Dezember 1994
 Länge/Breite/Tiefgang:
 134,1/19,6/7,9 m
 Tragfähigkeit:
 9.400 tdw
 Geschwindigkeit: 16,0 kn



MS "Christian Russ" in der Elbemündung.

MS "CHRISTIAN RUSS"

103

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	15.441	15.801
Fondskapital (19 Investoren)	TEUR	4.602	4.857
Initiatorenkapital	TEUR	2.045	2.045
Fremdkapital	TEUR	8.794	8.899
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	10.500	10.500

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	15.452	14.140
Cash-flow	TEUR	6.238	4.073
Auszahlungen	TEUR	1.380	429
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	507	- 273
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	4.375	5.563

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1994		- 154,15 %	- 143,21 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		11,26 %	0,00 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	82.732
Auszahlungen	EUR	8.000
Kapitalbindung	EUR	14.268



Das MS "Christian Russ" wurde im Jahr 2001 zunächst bei der taiwanesischen Reederei Kien Hung und anschließend bei der vietnamesischen Gemartrans beschäftigt. Von Oktober 2001 bis Februar 2002 fuhr das Schiff für MCC Transport, Singapur. Nach Rücklieferung aus dieser Charter wurden eine Routinedocking durchgeführt und anschließend eine neue Beschäftigung bei der koreanischen Pan Ocean Shipping aufgenommen. Im Rahmen dieser Charter pendelt das Schiff zwischen Korea und Japan. Der technische Schiffsbetrieb verlief 2001 überwiegend zuverlässig, es wurden Ausfallzeiten von weniger als zwei Tagen verzeichnet.

Insbesondere aufgrund rückläufiger Chartereinnahmen verschlechterte sich das Gesellschaftsergebnis 2001 gegenüber dem Vorjahr leicht. Der erwirtschaftete Cash-flow wurde im wesentlichen für Tilgungsleistungen auf das Hypothekendarlehen verwendet. Für das laufende Jahr 2002 wird aufgrund der Situation am Chartermarkt ein Rückgang der Erlöse erwartet. Hervorzuheben ist die geringe Kapitalbindung von 14,3 % der Zeichnungssumme.



MS "Sofia Russ" unter dem Charternamen "Mercosul Pescada" bei der Beladung in Manaus.

Schiffsdaten

1.728 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Indienstellung:
 22. Mai 1996
 Länge/Breite/Tiefgang:
 184,7/25,3/9,9 m
 Tragfähigkeit:
 22.900 tdw
 Geschwindigkeit: 19,6 kn

MS "SOFIA RUSS"

Das MS "Sofia Russ" wurde im Jahr 2001 zunächst im Rahmen zweier kurzfristiger Beschäftigungen an MISC und an CMA-CGM verchartert. Seit Mai 2001 fährt das Schiff unter dem Charternamen "Mercosul Pescada" für eine Tochtergesellschaft der Linienreederei P&O Nedlloyd. Während der etwa 24-tägigen Rundreisen werden Häfen in Brasilien, Argentinien und Uruguay angelaufen.

Der technische Schiffsbetrieb verlief im Jahr 2001 zuverlässig und ohne größere Störungen.

Das Schiff wird im Rahmen des O&S-Erlöspools eingesetzt, dem gegenwärtig 27 Schiffe dieser Größenklasse angehören.

Aufgrund gestiegener Nettopoolerlöse wurde im Geschäftsjahr 2001 ein gegenüber dem Vorjahr verbessertes Ergebnis erzielt. Der erwirtschaftete Cash-flow wurde im wesentlichen für Tilgungsleistungen auf das Hypothekendarlehen verwendet. Für das laufende Jahr 2002 wird aufgrund der Situation am Chartermarkt ein Rückgang der Erlöse erwartet.

Investition und Finanzierung

		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	27.099	28.216
Fondskapital (243 Investoren)	TEUR	10.737	11.504
Initiatorenkapital	TEUR	1.662	1.662
Fremdkapital	TEUR	14.700	15.050
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	19.560	19.266

Betrieb bis 2001, kumuliert

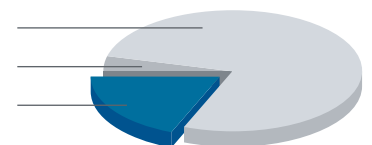
		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	21.444	20.583
Cash-flow	TEUR	8.336	6.556
Auszahlungen	TEUR	1.820	486
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	852	532
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	11.003	11.640

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1995 und 1996	- 128,65 %	- 131,25 %

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000
Steuererstattungen	EUR	81.040
Auszahlungen	EUR	4.000
Kapitalbindung	EUR	19.960



Schiffsdaten

1.728 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Indienststellung:
 27. September 1996
 Länge/Breite/Tiefgang:
 184,7/25,3/9,9 m
 Tragfähigkeit:
 22.900 tdw
 Geschwindigkeit: 19,6 kn



MS "Helene Russ" unter dem Charternamen "CSAV Rio de Janeiro" in der Elbemündung.

MS "HELENE RUSS"

105

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	29.399	29.740
Fondskapital (307 Investoren)	TEUR	12.015	12.782
Initiatorenkapital	TEUR	1.662	1.662
Fremdkapital	TEUR	15.722	15.296
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	19.560	19.517

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	21.455	19.670
Cash-flow	TEUR	8.547	6.030
Auszahlungen	TEUR	2.025	537
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	1.016	- 45
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	11.003	11.235

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1995 und 1996		- 128,52 %	- 128,21 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		0,00 %	0,34 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	78.969	
Auszahlungen	EUR	4.000	
Kapitalbindung	EUR	22.031	

Das MS "Helene Russ" fuhr im Jahr 2001 zunächst für die griechische Reederei Niver Lines zwischen dem Mittelmeer und der südamerikanischen Ostküste. Nach der Rücklieferung wurde in den Niederlanden die Routinedockung durchgeführt. Seit Oktober 2001 fährt das Schiff für die Reederei Deutsche Afrika-Linien und wird unter dem Charternamen "WAL Urundi" im Westafrika-Europa-Dienst eingesetzt.

Der technische Schiffsbetrieb verlief 2001 zuverlässig. Mit Ausnahme der planmäßigen Wertzeit kam es zu keinen größeren Ausfallzeiten.

Das Schiff wird im Rahmen des O&S-Erlöspools eingesetzt, dem gegenwärtig 27 Schiffe dieser Größenklasse angehören.

Aufgrund gestiegener Nettopoolerlöse wurde im Geschäftsjahr 2001 trotz der Routinedockung ein gegenüber dem Vorjahr verbessertes Ergebnis erzielt. Der erwirtschaftete Cash-flow wurde im wesentlichen für Tilgungsleistungen auf das Hypothekendarlehen verwendet. Für das laufende Jahr 2002 wird aufgrund der Situation am Chartermarkt ein Rückgang der Erlöse erwartet.

1) Tonnagesteuer ab 2000.



Reederei Bernhard Schulte

Zur Schulte-Gruppe gehören Firmen in den Bereichen Schiffsmanagement, Besatzungsmanagement, Versicherungen, Telekommunikation sowie eine Linienreederei. Die Bereederungsaktivitäten werden durch Firmen in Hamburg, Zypern, Hong Kong, Indien, Bermuda und auf der Isle of Man ausgeübt, Besatzungen über Büros auf den Philippinen, in Polen, Indien, im Baltikum und in Sierra Leone rekrutiert. Mit der OPDR Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei gehört zur Schulte-Gruppe eine Linienreederei, die verschiedene Liniendienste von Hamburg/Rotterdam nach Portugal, Spanien und zu den Kanarischen Inseln betreibt.

Insgesamt sind derzeit über 300 Schiffe, davon rund 40 eigene, im Management. Weltweit arbeiten rund 500 Mitarbeiter an Land und über 6.000 Seeleute für die Schulte-Gruppe.

In den Jahren 1993 und 1995 wurden das MS "Judith Schulte" und das MS "Lissy Schulte" über Nordcapital finanziert. Die beiden in Stettin gebauten Schiffe haben eine Stellplatzkapazität von 1.012 TEU bzw. 1.730 TEU.

Das MS "Lissy Schulte" ist seit Juli 1997 Mitglied des O&S-Pools, eines von den Reedereien Oldendorff und Schulte geführten Erlöspools, dem derzeit 27 Schiffe von sechs verschiedenen Reedereien angehören.

Internet: www.beschulte.de

Übersicht der Nordcapital-Schiffe bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	50.490	50.017
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	31.440	31.440
Fondskapital (477 Beteiligungen)	TEUR	20.554	21.525
Nettoumsatzerlöse	TEUR	52.186	44.061
Cash-flow	TEUR	21.099	14.479
Auszahlungen	TEUR	6.068	1.497
Liquidität per 31. Dezember 2001	TEUR	1.870	1.950
Schiffshypothekendarlehen per 31. Dezember 2001	TUSD	13.640	16.574

Schiffsdaten

1.012 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Indienststellung:
 20. August 1993
 Länge/Breite/Tiefgang:
 149,5/22,3/8,2 m
 Tragfähigkeit:
 12.400 tdw
 Geschwindigkeit: 18,0 kn



MS "Judith Schulte" bei der Beladung in Antwerpen.

MS "JUDITH SCHULTE"

107

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	21.091	21.731
Fondskapital (218 Investoren)	TEUR	8.641	9.152
Initiatorenkapital	TEUR	1.074	1.074
Fremdkapital	TEUR	11.376	11.505
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	12.480	12.480

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	26.681	21.886
Cash-flow	TEUR	10.984	6.841
Auszahlungen	TEUR	3.405	971
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	931	710
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	4.160	5.980

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1993 bis 1995		- 122,53 %	- 124,13 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		35,00 %	0,39 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	71.735	
Auszahlungen	EUR	10.000	
Kapitalbindung	EUR	23.265	

Das MS "Judith Schulte" ist seit September 1998 an die Reederei P&O Nedlloyd verchartert, die das Schiff im Zubringerdienst in der südlichen Karibik einsetzt. Unter dem Charternamen "P&O Nedlloyd Curaçao" werden auf den 14-tägigen Rundreisen insgesamt elf Häfen in fünf Ländern bedient. Die aktuelle Chartervereinbarung ist zunächst bis Ende Juli 2002 fest vereinbart.

Der technische Schiffsbetrieb verlief trotz der hohen Anforderungen an Schiff und Besatzung durch die häufigen Hafenanläufe sehr zuverlässig. Außer während der im Juli 2001 durchgeführten Routinedocking kam es zu keinen größeren Ausfallzeiten. Aufgrund gestiegener Chartererlöse wurde im Geschäftsjahr 2001 ein gegenüber dem Vorjahr verbessertes Ergebnis erzielt. Der erwirtschaftete Cash-flow wurde im wesentlichen für Tilgungsleistungen auf das Hypothekendarlehen verwendet. Für das laufende Jahr 2002 wird aufgrund der Situation am Chartermarkt ein Rückgang der Erlöse erwartet.

1) Tonnagesteuer ab 1999.



MS "Lissy Schulte" kurz vor dem Hamburger Hafen.

Schiffsdaten

1.728 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Indienstellung:
 30. Juni 1995
 Länge/Breite/Tiefgang:
 184,7/25,3/9,9 m
 Tragfähigkeit:
 22.900 tdw
 Geschwindigkeit: 19,6 kn

MS "LISSY SCHULTE"

Das MS "Lissy Schulte" wurde im August 2001 aus einer einjährigen Charter bei CSCL China Shipping Container Lines zurückgeliefert. Seit September 2001 ist das Schiff an die Linienreederei P&O Nedlloyd verchartert und wird unter dem Charternamen "P&O Nedlloyd Takoradi" im Nordeuropa-Westafrika-Verkehr eingesetzt. Die aktuelle Beschäftigung ist bis mindestens März 2003 fest vereinbart. Der technische Schiffsbetrieb verlief sehr zuverlässig und ohne nennenswerte Störungen. Das Schiff wird im Rahmen des O&S-Erlöspools eingesetzt, dem gegenwärtig 27 Schiffe dieser Größenklasse angehören. Aufgrund gestiegener Nettopoolerlöse, sehr günstiger Schiffsbetriebskosten und Einsparungen im Zinsbereich wurde gegenüber dem Vorjahr ein verbessertes Ergebnis erzielt. Mit dem erwirtschafteten Cash-flow konnte die volle Tilgungsleistung auf das Hypothekendarlehen erbracht werden. Für das laufende Jahr 2002 wird aufgrund der Situation am Chartermarkt ein Rückgang der Erlöse erwartet.

Investition und Finanzierung

	Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR 29.400	28.286
Fondskapital (259 Investoren)	TEUR 11.913	12.373
Initiatorenkapital	TEUR 1.790	1.790
Fremdkapital	TEUR 15.697	14.123
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD 18.960	18.960

Betrieb bis 2001, kumuliert

	Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR 25.505	22.176
Cash-flow	TEUR 10.115	7.638
Auszahlungen	TEUR 2.663	526
Liquidität per 31.12.2001	TEUR 938	1.240
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD 9.480	10.594

Steuerliche Ergebnisse

	Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1995	- 118,95 %	- 126,74 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert	4,21 %	0,51 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	77.958	
Auszahlungen	EUR	4.000	
Kapitalbindung	EUR	23.042	

1) Tonnagesteuer ab 1999.



166634 4310

ICSU
US 166634 4310

MAX GROSS 20 400 KG
TARE 3 390 KG
NET 17 010 KG
CU CAP 67.7 M³
2 590 CBM



144354 2

OCLU 144354 2
GB 4300

MAX GROSS 20 400 KG
TARE 3 390 KG
NET 17 010 KG
CU CAP 67.7 M³
2 590 CBM



Hapag Lloyd

HLCU 4073399

MAX GROSS 20 400 KG
TARE 3 390 KG
NET 17 010 KG
CU CAP 67.7 M³
2 590 CBM

Hapag Lloyd

HLCU 4068936

MAX GROSS 20 400 KG
TARE 3 390 KG
NET 17 010 KG
CU CAP 67.7 M³
2 590 CBM



Hapag Lloyd

HLCU 4597713

MAX GROSS 20 400 KG
TARE 3 390 KG
NET 17 010 KG
CU CAP 67.7 M³
2 590 CBM



OOLU 528414 2
MGW TARE 3 390 KG
NET 17 010 KG
CU CAP 67.7 M³
2 590 CBM





Transeste Schiffahrt

Von der Transeste Schiffahrt werden neun Schiffe mit Stellplatzkapazitäten zwischen 1.100 TEU und 2.500 TEU bereedert. Die Flotte hat eine Stellplatzkapazität von insgesamt rund 17.000 TEU bzw. eine Tragfähigkeit von 230.000 tdw und befindet sich überwiegend im Familieneigentum der Transeste-Gesellschafter.

Das 1997 in Fahrt gegangene MS "Wiking" wurde über Nordcapital im Rahmen eines öffentlichen Beteiligungsangebotes finanziert. Das in Stettin gebaute Schiff vom Typ B 170 hat eine Stellplatzkapazität von 1.730 TEU.

Das MS "Wiking" hat sich über die Laufzeit des Fonds insgesamt gut behauptet. Es optierte bereits 1999 zur Pauschalbesteuerung nach § 5a EStG, der sogenannten Tonnagesteuer. Seit Mai 1999 fährt das Schiff im B170-Erlöspool, dem 26 Containerschiffe von fünf Reedereien angehören.

Internet: www.transeste.com

Schiffsdaten

1.728 TEU Containerschiff
 Bauwerft:
 Stettiner Werft
 Indienststellung:
 29. Januar 1997
 Länge/Breite/Tiefgang:
 184,7/25,3/9,9 m
 Tragfähigkeit:
 22.900 tdw
 Geschwindigkeit: 19,6 kn



MS "Wiking" bei der Beladung in Singapur.

MS "WIKING"

111

Investition und Finanzierung		Prospekt	Ist
Investitionsvolumen	TEUR	29.400	30.711
Fondskapital (250 Investoren)	TEUR	10.993	11.760
Initiatorenkapital	TEUR	1.790	1.790
Fremdkapital	TEUR	16.617	17.161
Davon Schiffshypothekendarlehen	TUSD	19.440	19.440

Betrieb bis 2001, kumuliert		Prospekt	Ist
Nettoumsatzerlöse	TEUR	19.371	18.761
Cash-flow	TEUR	7.238	7.896
Auszahlungen	TEUR	1.411	0
Liquidität per 31.12.2001	TEUR	565	2.364
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.2001	TUSD	12.150	11.868

Steuerliche Ergebnisse		Prospekt	Ist
Ausgleichsfähige Ergebnisse 1997		- 131,25 %	- 131,25 %
Zu versteuernde Ergebnisse bis 2001, kumuliert		0,00 %	0,54 % ¹⁾

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß per 31.12.2001, Ist-Werte

Einzahlung inkl. Agio	EUR	105.000	
Steuererstattungen	EUR	80.726	
Auszahlungen	EUR	0	
Kapitalbindung	EUR	24.274	

Das MS "Wiking" beendete im Juni 2001 eine rund zweijährige Beschäftigung bei der Reederei TPL Trans-Pacific Line Ltd., Hong Kong. Nach der planmäßig durchgeführten ersten Routinedockung in Pusan, Südkorea, fuhr das Schiff für rund fünf Monate als "CSAV Tianjin" bei der chilenischen Reederei Compañía Sudamericana de Vapores im Liniendienst zwischen der Westküste Südamerikas und Fernost. Seit Ende November 2001 fährt das Schiff für die französische Reederei Delmas im Liniendienst zwischen Fernost und Westafrika. Auf den rund 70-tägigen Rundreisen läuft das Schiff wieder als "Wiking" u. a. die Häfen Shanghai, Hong Kong, Singapur, Lagos und Abidjan an. Der technische Betrieb des Schiffes verlief seit Infahrtsetzung problemlos und somit auch im Jahr 2001 ohne wesentliche Störungen.

Die gegenüber 2000 erheblich gestiegenen Nettopoolerlöse gestatteten im Geschäftsjahr 2001 die Leistung der Regeltilgung und eine Stärkung der Liquidität. Für das laufende Jahr 2002 ist mit reduzierten Poolerlösen zu rechnen.

1) Tonnagesteuer ab 1999.

Erläuterungen zu den Tabellen

Vorbemerkung

Der vorliegende Bericht zum Geschäftsjahr 2001 umfaßt alle bis Ende 2001 plazierten sowie alle Ende 2001 in der Plazierung befindlichen Schiffsfonds. In den Übersichten zur Investitionstätigkeit "Nordcapital in Zahlen" wurden die sechs Schiffsfonds MS "E.R. Bremerhaven", MS "E.R. Helgoland", MS "E.R. Cuxhaven", MS "E.R. Wilhelmshaven", MS "E.R. Bremen" und MS "E.R. Elsfleth" nicht berücksichtigt, da die Plazierung dieser Fonds erst im Dezember 2001 begonnen hat und die Einwerbung des Fondskapitals zum größeren Teil erst im Jahr 2002 vorgenommen wird. Bei allen Werten handelt es sich um eine Stichtagsbetrachtung zum 31. Dezember 2001. Insbesondere wurden daher für 2002 vorgesehene Auszahlungen für das Geschäftsjahr 2001 nicht berücksichtigt. Bei Fonds mit zwei Beitrittsjahren können die steuerlichen Ergebnisse der jeweiligen Tranchen geringfügig voneinander abweichen. Die angegebenen Werte beziehen sich auf das jeweils erste Beitrittsjahr. Bei den Ist-Werten handelt es sich um vorläufige Zahlen, da die Jahresabschlüsse zum 31. Dezember 2001 sich zum Zeitpunkt der Drucklegung überwiegend noch in der Prüfung befanden.

Erläuterungen zum Musterdepot

Einzahlung

Für das Musterdepot wurde eine Zeichnungssumme von EUR 100.000 zzgl. 5 % Agio pro Fonds unterstellt. Bei einigen Fonds war die Einzahlung im Jahr 2001 noch nicht in voller Höhe fällig.

Steuererstattungen

Unter Steuererstattungen wird der Saldo aus Steuererstattungen und Steuerzahlungen eines Anlegers mit Spitzensteuersatz zzgl. 9 % Kirchensteuer und Solidaritätszuschlag ausgewiesen.

Auszahlungen

Hierbei handelt es sich um Auszahlungen an Kommanditisten.

Kapitalbindung

Die Kapitalbindung errechnet sich aus den Einzahlungen abzgl. Steuererstattungen und Auszahlungen.

Tilgungsstand

Der Tilgungsstand des Schiffshypothekendarlehens einschließlich der Liquidität zum 31. Dezember 2001 wird auf eine Beteiligung von EUR 100.000 umgerechnet. Die überwiegend in US-Dollar valutierenden Schiffshypothekendarlehen wurden zur Ausschaltung von lediglich kursbedingten Abweichungen

mit den jeweiligen Prospektkursen angesetzt. Teilbeträge der Darlehen, die nicht in US-Dollar valutieren, wurden zu Bilanzstichtagskursen in US-Dollar umgerechnet.

Gesamtabweichung

Die Summe der Prospekt-Ist-Abweichungen von Kapitalbindung und Tilgungsstand ergibt die Gesamtabweichung.

Erläuterungen zu den Einzelberichten

Investition und Finanzierung

Abweichungen zwischen den Prospekt- und Ist-Werten resultieren im Bereich der Investition und Finanzierung aus einem zur Stärkung der Liquiditätsreserve erhöhten Fondskapital bzw. aus wechselkursbedingten Abweichungen beim Initiatoren- und Fremdkapital.

Betrieb

Der Cash-flow ist der Betriebsüberschuß vor Tilgungen und Auszahlungen. Er berechnet sich aus den Nettoumsatzerlösen abzgl. Schiffsbetriebskosten, Gesellschaftskosten und Zinsaufwendungen.

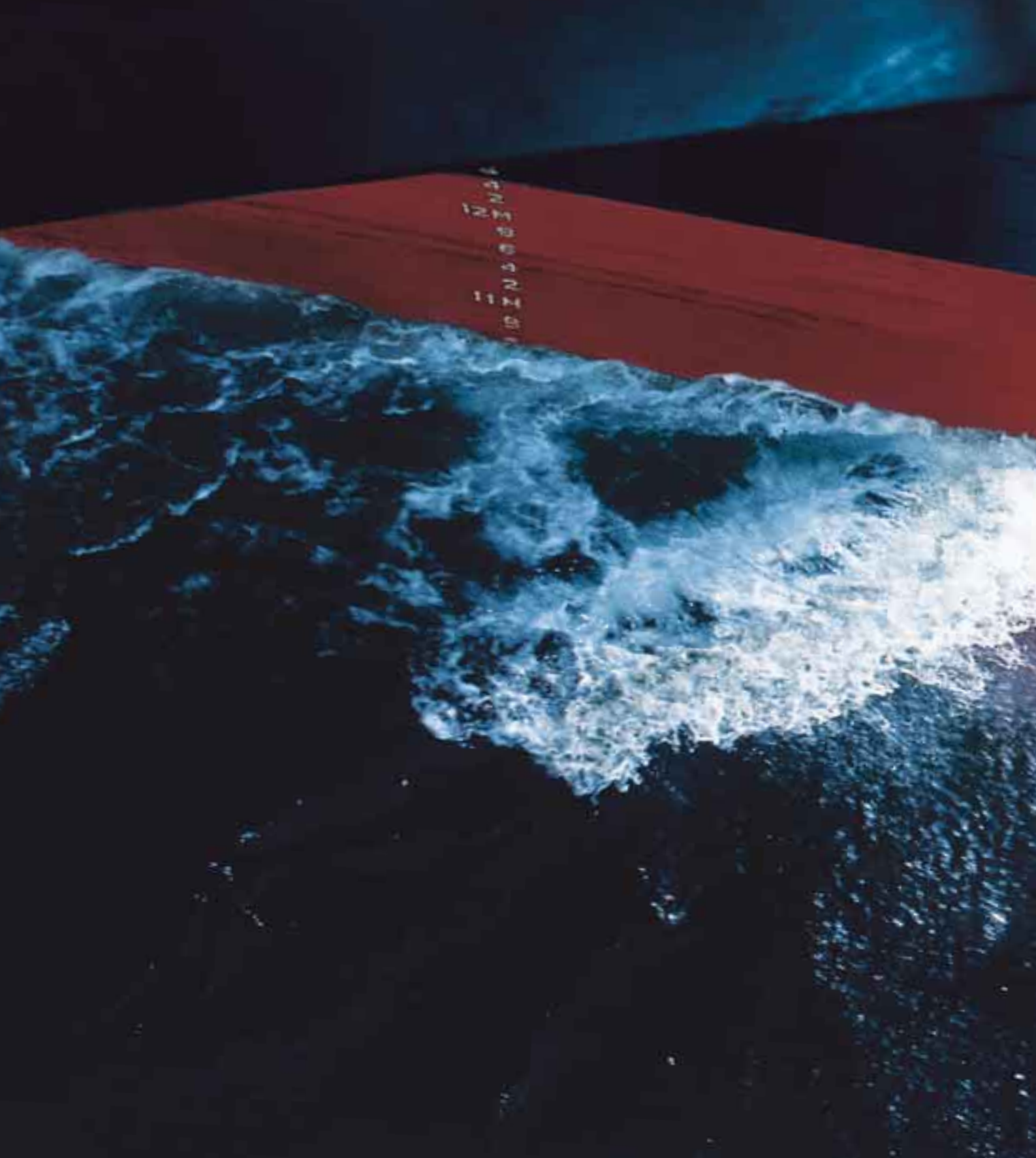
Teilbeträge der Schiffshypothekendarlehen können in Japanischen Yen valutieren und wurden zum Bilanzstichtagskurs in US-Dollar umgerechnet.

Steuerliche Ergebnisse

Die in den Anfangsjahren erzielten ausgleichsfähigen sowie die in den nachfolgenden Jahren zu versteuernden positiven Ergebnisse werden separat ausgewiesen.

Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß

Das Beispiel für Kapitaleinsatz und -rückfluß stellt die Ist-Zahlen aus dem Musterdepot hinsichtlich Einzahlung inkl. Agio, Steuererstattungen, Auszahlungen und der hieraus resultierenden Kapitalbindung bezogen auf eine Beteiligung von EUR 100.000 tabellarisch und graphisch dar.



NORDCAPITAL

Gesellschaft für Unternehmens-
beteiligungen mbH & Cie. KG

Am Sandtorkai 77
20457 Hamburg

Telefon: 040/37 85 50-0

Telefax: 040/37 85 50-40

e-mail: info@nordcapital.de

www.nordcapital.de