

21. Oltmann Gruppe Tonnagesteuer Renditefonds

Ein Beteiligungsangebot
der Reederei Jüngerhans, Haren (Ems)

MS „HEIMAR J“
MS „BELLATRIX J“



Zweite JMS Beteiligungs GmbH
Dritte JMS Beteiligungs GmbH



Boschstr. 31
49733 Haren (Ems)
www.juengerhans.de

Jan Luiken Oltmann Gruppe GmbH & Co. KG



Ledastraße 17
D-26789 Leer
kontakt@oltmanngruppe.de
www.oltmanngruppe.de



Inhaltsverzeichnis

Das Angebot auf einen Blick	4
Risiken einer Beteiligung	6
Chancen einer Beteiligung	11
Die Schiffe	12
Die Bauwerften	15
Die Reederei Jüngerhans	16
Der Vertrieb: die Oltmann Gruppe	18
Die Beschäftigung der Schiffe	20
Die Märkte und die Beschäftigungsaussichten	22
Investitions- und Finanzierungsplan (Prognose)	28
Liquiditäts- und Bestimmungsvorschau (Prognose)	30
Rentabilitätsbetrachtung/Kapitalrückfluss-Beispielrechnung (Prognose)	34
Cash-Flow und Sensitivitäts-Betrachtung aus Anlegersicht (Prognose)	35
Sensitivitätsanalysen (Abweichungen von der Prognose)	36
Steuerliche Grundlagen	37
Rechtliche Grundlagen	42
Gesellschafterrechte und Pflichten	46
Wichtige Hinweise	50
Beteiligte Partner	52
Vermögens-, Finanz- und Ertragslage	55
Gesellschaftsvertrag	60



Wichtige Hinweise:

Bei der Beteiligung als Kommanditist an dem vorliegenden Beteiligungsangebot handelt es sich um eine unternehmerische Beteiligung. Auf die sich ergebenden wesentlichen Risiken wird auf das entsprechende Kapitel „Risiken einer Beteiligung“ in diesem Beteiligungsprospekt verwiesen.

Dieses Angebot richtet sich an Anleger, die in Grundzügen rechtliche, steuerliche und wirtschaftliche Kenntnisse haben und mit der entsprechenden Terminologie vertraut sind. Interessenten, die Fragen zu den Ausführungen in diesem Prospekt haben, wird empfohlen, sich vor Beitritt von einem fachkundigen Dritten ihres Vertrauens beraten zu lassen.

Dieser Prospekt wurde im Rahmen der neuen Verordnung über Vermögensanlagen-Verkaufsprospekte (VermVerkProspV) durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) geprüft. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diese Prüfung ausschließlich eine formale Prüfung beinhaltet; eine inhaltliche Prüfung wurde nicht vorgenommen.

Das Angebot auf einen Blick

Das Konzept

Bei diesem Angebot beteiligt sich der Anleger mit einer Summe gleichzeitig an den zwei folgenden Ein-Schiffs-Kommanditgesellschaften:

- mit 40% der Beteiligungssumme an der JMS Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“ sowie
- mit 60% der Beteiligungssumme an der MS „BELLATRIX J“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG.

Zweck der beiden Gesellschaften ist der Bau bzw. Erwerb, der Betrieb und die Veräußerung der im internationalen Verkehr einzusetzenden Seeschiffe MS „HEIMAR J“ bzw. MS „BELLATRIX J“.

Die besondere Attraktivität dieses Angebotes liegt in der Partizipation an zwei Schiffen aus zwei verschiedenen Marktsegmenten.

Agio

Wie bei der Reederei Jüngerhans üblich, entfällt die Zahlung eines Agios (sonst 5% üblich).

Mittelverwendung für beide Schiffe (kumuliert)

Baupreise inkl. Nebenkosten	€	37.700.000
Zwischenfinanzierung	€	905.000
Vorlaufkosten	€	2.440.000
Liquiditätsreserve	€	255.000
Gesamtinvestition	€	41.300.000

Mittelherkunft für beide Schiffe (kumuliert)

Hypothekendarlehen	€	25.400.000
Familie Jüngerhans	€	800.000
Einzuwerbendes Kapital	€	15.100.000
Gesamtinvestition	€	41.300.000

Mindestbeteiligung

Die Mindestbeteiligungshöhe beträgt € 25.000,00 (kein Agio) in anlegerfreundlichen Einzahlungsraten. Die Zeichnungssumme teilt sich zu 40% auf MS „HEIMAR J“ und zu 60% auf MS „BELLATRIX J“ auf.

Einzahlungstermine

nach Beitritt	20,00 %
15.01.2009	40,00 %
15.03.2009	40,00 %

Für vorzeitige Einzahlungen der zweiten und/oder dritten Rate wird eine Vergütung in Höhe von 5,0% p.a. gezahlt.

Die Schiffe

- MS „HEIMAR J“ ist ein Container-Feederschiff der 700-TEU-Klasse, rund 17,5 Knoten schnell, hohe Eisklasse E3, rd. 8.500 tdw, Ablieferung voraussichtlich Anfang 2009, Bauwerft Nasico, Vietnam.
- MS „BELLATRIX J“: Schwergutschiff mit 10.000 tdw und zwei Kranen je 250 to. Hebekraft; Ablieferung voraussichtlich im März 2009, Bauwerft Estaleiros Navais de Viana do Castelo, Portugal

Für das Schwergutschiff MS „BELLATRIX J“ liegt eine längerfristige Anfangsbeschäftigung bereits vor. Der Chartervertrag hat eine Laufzeit von 44 – 55 Monaten (plus Option 20 – 24 Monate; bei Optionserklärung also insgesamt bis zu 6,5 Jahre). Die Rate beträgt € 8.788,75 plus \$ 1.975,00 (jeweils netto) täglich. Das Schiff wird durch die renommierte Reederei Industrial Maritime Carriers (Barmuda) Ltd., USA weltweit eingesetzt.

Bei MS „HEIMAR J“ liegt noch kein Chartervertrag vor. Dieser wird für diese Schiffsgröße nicht unüblich voraussichtlich erst kurz vor Werftablieferung geschlossen. Es wurde durchgängig eine Rate von € 7.600,00 netto täglich kalkuliert.

Planungszeitraum

Der Planungszeitraum des Projektes erstreckt sich von 2008 bis 2023 und ist damit für einen Tonnagesteuer-Fonds eher kurz.

Die Reederei

Die beiden Schiffe werden durch die Fa. Jüngerhans Maritime Services GmbH & Co. KG, Haren bereedert. Die Reederei Jüngerhans ist seit über 40 Jahren als familiengeführte Reederei tätig. Die bereederte Flotte umfasst zur Zeit 41 Seeschiffe.

Vertriebsgruppe

Mit der Einwerbung des Kommanditkapitals wird die Oltmann Gruppe mit ihren Beratern beauftragt.

Auszahlungen

Gemäß der kumulierten Planrechnung und Liquiditätsvorschau sind Auszahlungen an die Gesellschafter bereits im Jahr 2009 in Höhe von 5% geplant. Für die folgenden Jahre sollen diese jährlich ansteigen und zum Ende der Projektlaufzeit 16% betragen und kumuliert rund 125% erreichen.

Bei planmäßigem Verlauf und unter Berücksichtigung von Liquiditätsreserven ist vorgesehen, die erste Auszahlung im Dezember 2009 und weitere Auszahlungen zur Hälfte jeweils Ende Juni bzw. Ende Dezember jedes Jahres vorzunehmen.

Versicherung

Die Schiffe werden gegen die üblichen Schifffahrtsrisiken versichert; für den Fall des Totalverlustes mit einer Deckungssumme, die die gesamten Investitionskosten abdeckt. Für weitere Ausführungen wird auf das Kapitel „Risiken einer Beteiligung“ verwiesen.

Tonnagesteuer

Die wirtschaftliche Attraktivität dieser Beteiligung basiert in hohem Maße auf der Anwendung der Tonnagesteuer so-

wie auf der Höhe der zu erwartenden Ausschüttungen und der steuerfreien Veräußerungserlöse. Da beide Schiffsgesellschaften bereits ab Infahrtsetzung zur Besteuerung nach § 5a EStG (Tonnagesteuer) optieren, bedeutet dies eine äußerst geringe Besteuerung während der Betriebsphase und Auszahlungen erfolgen nahezu steuerfrei. Auch bei Schiffsverkauf fällt dadurch keine zusätzliche Steuerbelastung für den einzelnen Gesellschafter an.

Beispielrechnung für den Anleger (Prognose) (kumulierte Darstellung für beide Schiffe)

Zeichnungssumme:	€	100.000,00
Mittlerückfluss aus Auszahlungen und Veräußerung:	€	231.708,00
Mittelabfluss aus Steuerbelastungen in der Betriebsphase:	€	-787,00
Vermögenszuwachs nach Steuern:	€	130.921,00

Renditeerwartung (Prognose)

Die geplante Rendite – berechnet nach der brachenüblichen internen Zinsfußmethode IRR – soll rd. 8,74% p.a. betragen. Nähere Ausführungen zum IRR im Kapitel „Wichtige Hinweise“.

Fungibilität der Beteiligung

Zwar gibt es für den Verkauf von Fondsanteilen keinen geregelten Markt und keine Garantie für einen vorzeitigen Ausstieg, die Tonnagesteuerfonds der Oltmann Gruppe geben jedoch grundsätzlich die Möglichkeit, einen fairen Verkauf der KG-Anteile durchzuführen.

Haftung des Anlegers

Die Haftung des Kommanditisten beschränkt sich auf die gezeichnete Einlage. Es besteht keine Nachschusspflicht.



Risiken einer Beteiligung

Einleitung

Nachfolgend werden wesentliche, den Investitionserfolg möglicherweise negativ beeinflussende Parameter dargestellt. Eine Gewichtung bzw. Quantifizierung der unterschiedlichen Risiken unter anderem aufgrund der Wechselwirkung kann nicht vorgenommen werden. Die Risiken können auch kumulativ auftreten, sich dadurch in der Wirkung verstärken und das Investment negativ beeinflussen. Weitere wesentliche Risiken existieren zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung nach Kenntnis der Anbieter nicht.

Grundrisiko: Unternehmerische Beteiligung

Bei diesem Beteiligungsangebot handelt es sich um eine unternehmerische Beteiligung, deren Erfolg von den Ergebnissen der beiden Schifffahrtsgesellschaften, welche auch durch die Rahmendaten der Weltwirtschaft geprägt werden, abhängt.

Wenn die künftigen wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen von den in den Planrechnungen unterstellten Annahmen abweichen, kann dies die Ertrags-, Liquiditäts- und Wertentwicklung erheblich verändern. Eine Kumulation der nachfolgend erwähnten möglichen Abweichungen von den prospektierten Eckdaten kann nicht ausgeschlossen werden und führt im ungünstigsten Fall auch zum Verlust des eingesetzten Kapitals. Das Maximalrisiko des Anlegers besteht daher aus dem Totalverlust der Zeichnungssumme. Sollte eine Anteilsfinanzierung in Anspruch genommen werden, besteht die Gefahr der Privatinsolvenz (vgl. entsprechender Abschnitt).

Investitions- und Finanzierungsphase (Risiko für die Anlagegüter)

Ablieferungsrisiko, verspäteter Charterbeginn

Eine verspätete Ablieferung eines oder beider Schiffe (aufgrund höherer Gewalt, Verschulden der Werften etc.) führt zu Mindereinnahmen und eventuell höheren Ausgaben. Es ist weiterhin z. B. bei Insolvenz der Bauwerften und wegen schlechtem Schiffszustand denkbar, dass die Schiffe überhaupt nicht übergeben werden können.

Die Übernahme des MS „HEIMAR J“ erfolgt nach dem abgeschlossenen MOA (Memorandum of Agreement; deutsch Kaufvertrag) im Rahmen eines Vertragswerkes mit verschiedenen Vertragspartnern. Daraus ergeben sich Risiken für die erfolgreiche Übernahme des Schiffes bei Störung einzelner Vertragsverhältnisse (z. B. durch Kündigung und Unwirksamkeit).

Mehrkostenrisiko

Mehrkosten (z. B. durch Zusatzausrüstung, Bauvariationen die erst während der Fertigstellung als sinnvoll erscheinen, etc.) die nicht kalkuliert sind, müssten durch entsprechende Mehreinwerbung des Eigenkapitals gedeckt werden. Dies würde Auswirkungen auf die Kapitalbeschaffungskosten haben. Weitere Mehraufwendungen für z. B. höherer Zinsaufwand für die Zwischenfinanzierung, erhöhte Steuerberatungs-, Rechtsanwalts- oder Prospektkosten usw. können das Ergebnis ebenfalls negativ beeinflussen.

Behördliche Genehmigungen

Die zum Betrieb der Schiffe erforderlichen Genehmigungen (Klassifizierung, Registrierung und Ausflaggung) liegen aufgrund der Bauphase noch nicht vor. Sollten diese bei Ablieferung der Schiffe nicht vorliegen, hätte dies eine verspätete Infahrtsetzung zur Folge und würde das Ergebnis negativ beeinflussen.

Betriebsphase und Schiffsveräußerungen (Risiko für den Anlageerfolg)

Frachterlöse

Es besteht die Möglichkeit, dass die Charterer die Charraten nicht vertragsgemäß bezahlen. Ferner besteht die Möglichkeit, dass nach Ablauf der Anfangsbeschäftigung bei dem Schwergutschiff geringere Einnahmen als prognostiziert erzielt werden oder dass das Schiff über längere Zeit beschäftigungslos bleibt.

Da zum Zeitpunkt der Prospekterstellung für MS „HEIMAR J“ noch kein Chartervertrag vorliegt, könnte die tatsächlich erzielbare Charrate unter der prognostizierten Rate liegen.

Die Beschäftigung der Schiffe hängt vor allem von den vorherrschenden Bedingungen des Frachtenmarktes für die jeweiligen Schiffstypen ab. Aufgrund von rückläufigen Frachteinnahmen, Beschäftigungslosigkeit, Charterrückstände und Charterausfälle, die sich unter anderem aus der Veränderung der Tonnagenachfrage (wegen Ladungsangebot) oder der Charterbonität ergeben können, können erhebliche Abweichungen gegenüber den Plandaten nach unten resultieren.

Währungskurse

Da beide Schiffe grundsätzlich weltweit eingesetzt werden, können zukünftige Einnahmen sowohl in Euro wie auch in USD oder aber auch in anderen Währungen lauten. Dadurch können sich bei gleichbleibendem Charteratenniveau aufgrund von Währungsschwankungen niedrigere Einnahmen als geplant ergeben. Bei Verkauf eines Schiffes kann die Währung ebenfalls negative Auswirkungen haben.

Die laut Gesellschafts- und Kreditverträge mögliche Valutierung der Schiffshypothekendarlehen in Fremdwährungen (z. B. USD, YEN, CHF) bedeutet ebenfalls ein Kursrisiko. Durch Wechselkursschwankungen der Einnahmewährung zur jeweiligen Finanzierungswährung können sich Veränderungen ergeben, welche sich auf das wirtschaftliche Ergebnis negativ auswirken. Somit liegen die Risiken in einem höheren Rückzahlungsbetrag der Hypothek, wenn der Wechselkurs zum Rückzahlungszeitpunkt entsprechend höher als zum Auszahlungskurs sein sollte.

Zinsen

Die Fremdfinanzierung der Schiffe basiert auf der grundsätzlichen Zusage zweier namhafter deutscher schiffsfinanzierender Banken. Die Zinssätze sind nicht mittel- und langfristig festgelegt und können sich entsprechend der jeweiligen Kapitalmarktentwicklung verändern. Sollten die geplanten Zinsaufwendungen tatsächlich höher sein, hat dies eine Verschlechterung der Liquiditätsslage der Beteiligungsgesellschaften zur Folge.

Betriebskosten

Die den Planrechnungen zugrunde liegenden Kostenansätze sind auf der Grundlage von Erfahrungswerten des Vertragsreeders mit diesen Schiffstypen (die Reederei bereedert mehrere typähnliche Schiffe) abgeleitet.

Liegen die Schiffsbetriebskosten, z. B. durch Personalkostensteigerungen (auch durch Währungsschwankungen), höhere Reparatur- und Instandsetzungskosten, höhere Versicherungsprämien usw. über den Planansätzen, hat dies negative Auswirkungen auf die Schiffsgesellschaften.

Die späteren Schiffszustände können Instandhaltungsaufwendungen erforderlich machen, die nicht immer vorhersehbar sind. Daneben können die Schiffsbetriebskosten durch außerordentliche Reparaturen oder starke Steigerungen höher ausfallen als erwartet. Auch die geplanten Kosten für die jeweiligen Dockungsintervalle können höher sein als geplant.

Versicherung, Havarie

Grundsätzlich bestehen verschiedene Versicherungsrisiken bis hin zur Unterdeckung. Es besteht das Risiko, dass die Schiffsgesellschaften Kosten aus Schäden selbst zu tragen haben, was auch zu einer Illiquidität einer oder sogar beider Schiffsgesellschaften führen könnte. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass mit dem Betrieb der Schiffe Dritte im Ausland geschädigt werden und der zur Schädigung führende Sachverhalt nicht versicherbar ist oder der Versicherungsschutz aus irgendwelchen Gründen versagt oder nicht ausreichend ist.

Veräußerungsphase

Die Veräußerungserlöse der Schiffe bestimmen wesentlich die Ergebnisse der Beteiligungsgesellschaften. Die Veräußerungserlöse sollten sich in Abhängigkeit mit den betrieblichen Laufzeiten der Schiffe entwickeln. Sollten die tatsächlichen Verkaufserlöse niedriger sein als die kalkulierten, würde sich das Ergebnis für die Anleger entsprechend verschlechtern.



Die Verkaufserlöse sind vor allem abhängig von den jeweiligen Marktverhältnissen zum Zeitpunkt des Verkaufes des jeweiligen Schiffes sowie vom Erhaltungszustand des Schiffes. So können z.B. Veränderungen im Frachtenmarkt erhebliche Auswirkungen auf das Preisniveau haben.

Anlegerbezogene Risiken

Es wird eine Beteiligung als Kommanditist an zwei Beteiligungsgesellschaften angeboten. Gemäß § 167 ff. HGB können Auszahlungen an die Gesellschafter zum Wiederaufleben der auf das eingezahlte Kapital beschränkten Haftung führen, wenn durch diese Auszahlungen der Kapitalanteil unter die Haftungssumme sinkt. D. h. ausgeschüttete Beträge können im Falle einer negativen Entwicklung zurückgefordert werden.

Auszahlungen/Cash-Flow

Die in der kumulierten Liquiditätsvorschau aufgeführten Auszahlungen basieren in ihrer Höhe auf dem Liquiditätsstand der jeweiligen Jahre der beiden Schiffsgesellschaften. Abweichungen vom geplanten Stand der Liquidität der jeweiligen Schiffe wirken sich somit auch auf die Auszahlungsbeträge an die Gesellschafter aus. Diese können entsprechend der Liquiditätssituation der Schiffsgesellschaften geringer sein als in der Planrechnung genannt oder auch gänzlich ausfallen.

Die persönlich haftende Gesellschafterin der Beteiligungsgesellschaft ist im Interesse der Liquidität der jeweiligen Gesellschaft gemäß Gesellschaftsvertrag berechtigt und verpflichtet, eine Rücklage in angemessener Höhe zu bilden, so dass diese Liquiditätsrücklagen nicht für Auszahlungen an die Anleger zur Verfügung stehen.

Risiko hohe Fremdfinanzierung

Im Falle einer (hohen) Fremdfinanzierung seiner Einlage durch den Anleger besteht die Gefahr der Privatinsolvenz, wenn die geplanten Auszahlungen (Ausschüttungen) wegen der vorstehend beschriebenen Risiken nicht erfolgen

können und diese Auszahlungen für den Kapitaldienst der Fremdfinanzierung eingeplant sind. Es wird daher dringend dazu geraten, bei einer Inanspruchnahme einer Fremdfinanzierung die Beratung durch Dritte in Anspruch zu nehmen.

Fungibilität der Beteiligung

Die Kommanditbeteiligungen sind jeweils bis zum 31.12.2023 unkündbar. Ein vorzeitiges Ausscheiden aus den Beteiligungsgesellschaften ist daher nur über den gleichzeitigen Verkauf der beiden Beteiligungen möglich.

Es ist darauf hinzuweisen, dass für den Verkauf von Fondsanteilen kein geregelter Markt besteht, so dass eine Beteiligungsveräußerung nicht immer durchgeführt werden kann, bzw. ggfs. der Verkauf der Beteiligung bei möglichem Interesse nur mit einem Wertabschlag möglich sein könnte.

Rückabwicklungsrisiko

Sollte es zur Rückabwicklung der Beteiligung kommen, so ist unter Umständen der Verlust eines Teils des Kommanditkapitals zu berücksichtigen, da bereits Kosten bei den Beteiligungsgesellschaften (Gründungs- und Vorlaufkosten) angefallen sein können.

Steuerliche Risiken

Die in der Prospektberechnung ausgewiesene steuerliche Belastung basiert auf der Anwendung der pauschalen Gewinnermittlung nach § 5a EStG (sog. Tonnagesteuer). Damit unterliegen die betrieblichen Schiffserträge einschließlich eines etwaigen Veräußerungsgewinns der pauschalen Gewinnermittlung.

Die Abschaffung der Tonnagegewinnbesteuerung nach § 5a EStG im Rahmen einer etwaigen großen Steuerreform (siehe „Steuerliche Grundlagen“) ist nicht ausgeschlossen. Sollte die Tonnagesteuer gestrichen werden, hätte dies negative Folgen für den Beteiligungserfolg, da dann die laufenden Schifffahrtserträge und ein Veräußerungsgewinn eventuell als normale gewerbliche Erträge der Besteuerung unterliegen. Die Abschaffung der

Tonnagegewinnpauschale könnte auch zu einer höheren Gewerbesteuerbelastung (Gewinnpauschale ist derzeit Bemessungsgrundlage für Gewerbesteuer) und damit zu geringeren Betriebsüberschüssen der beiden Schiffsgesellschaften führen.

Es ist anzunehmen, dass das geltende Erbschaft- und Schenkungsteuerrecht zukünftig grundlegend geändert wird und es in der Folge insoweit zu einer Erhöhung der Erbschaft- und Schenkungsteuerbelastung bei der Übertragung von Anteilen an der Schiffsgesellschaft kommen kann. In diesem Zusammenhang ist auf die geplanten gesetzlichen Neuregelungen aufgrund des Entwurfs eines Gesetzes zur Erleichterung der Unternehmensnachfolge sowie auf die spätestens bis zum 31.12.2008 vorzunehmenden Gesetzesänderungen, zu denen das Bundesverfassungsgericht den Gesetzgeber mit seiner Entscheidung vom 7.11.2006 über die Verfassungswidrigkeit der derzeit geltenden erbschaftsteuerlichen Bewertungsregelungen verpflichtet hat, hinzuweisen.

Die Bundesregierung muss nun bis 31. Dezember 2008 eine Änderung des Erbschaft- und Schenkungsteuergesetzes herbeiführen. Es liegt zurzeit noch kein Entwurf eines neuen Gesetzes vor. Die Vorschläge der Koch-Steinbrück Arbeitsgruppe deuten eine höhere Bewertung von

Betriebsvermögen, neue Versteuerungskonzepte und andere gesetzliche Freibeträge bzw. Steuersätze an. Es kann somit im Vergleich zur derzeitigen Gesetzeslage zu einer Erhöhung der Erbschaft- und Schenkungsteuerbelastung bei der Übertragung von Anteilen an der Schiffsgesellschaft kommen.

Auch weitere sich ändernde Vorschriften des Steuerrechts oder höchstrichterlicher Urteile können ebenso wie Gesetzesänderungen nicht ausgeschlossen werden und zu Abweichungen in den Plan-/Beispielrechnungen führen. Dies würde für den Anleger bedeuten, dass die Steuerbelastung entsprechend steigen würde und die Wirtschaftlichkeit der Beteiligung gegenüber den Prognosewerten entsprechend sinkt.

Zudem beruhen sämtliche steuerliche Angaben in diesem Prospekt darauf, dass die Beteiligungen nicht im Betriebsvermögen einer Kapitalgesellschaft gehalten wird.





Chancen einer Beteiligung

Nachfolgend werden Chancen einer Beteiligung an diesem Beteiligungsangebot dargestellt. Dabei können sich bessere Erlöse der beiden Schiffsgesellschaften unmittelbar auf höhere Auszahlungen auswirken.

Durch die gleichzeitige Investition in zwei Schiffe aus zwei unterschiedlichen Marktsegmenten wird eine Risikostreuung erreicht, die üblicherweise bei der Beteiligung an nur einem Schiff nicht gegeben ist.

Merkmale

Chancen

Unternehmerische Beteiligung

Bei positiver Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmendaten der beiden Schiffsgesellschaften können die prognostizierten Ergebnisse für den Anleger übertroffen werden. Die Reederei Jüngerhans sowie die Oltmann Gruppe haben in der Vergangenheit ihre erfolgreiche Arbeit unter Beweis gestellt. Es konnten mehrheitlich die erheblichen Chancen einer unternehmerischen Beteiligung genutzt werden und so überdurchschnittliche Renditen für den Anleger erzielt werden.

Ablieferung der Schiffe, Investitionskosten

Eine frühzeitige Ablieferung von einem bzw. beider Schiffe würde zu höheren Einnahmen führen; eine Einsparung bei den Investitionskosten ist ebenfalls denkbar. Durch die langjährigen Erfahrungen der Reederei mit typähnlichen Schwesterschiffen sollten die Planvorgaben eingehalten werden.

Havarien bis hin zum Totalverlust

Alle die für die Seeschifffahrt üblichen Versicherungen (Kasko-, Haftpflicht; Havarieschäden sowie Totalverlust) werden abgeschlossen.

Frachterlöse

Im Falle von höheren Einnahmen als erwartet, führt dies zu einer wirtschaftlichen Verbesserung der Beteiligungsgesellschaften und kann somit zu höheren Auszahlungen führen. Der Charterer Intermarine/Industrial Inc. ist für seine Bonität und Zuverlässigkeit bekannt, so dass die Einnahmen bei MS „BELLATRIX J“ für 6,5 Jahre gesichert sein sollten. Da bei MS „HEIMAR J“ noch kein Chartervertrag vorliegt, sind höhere Einnahmen als prospektiert möglich.

Währungskurse

Da die Baupreise in Euro vereinbart wurden, besteht hier kein Währungsrisiko. Während der Betriebsphase besteht kein Risiko bei währungskongruenten Einnahmen und Ausgaben. Bei günstigeren Währungsverhältnissen als angenommen können Wechselkurschancen bestehen. Zur Risikoabsicherung können entsprechende Absicherungen vorgenommen werden. Da bei MS „BELLATRIX J“ ein Teil der Einnahmen in USD vereinbart wurden, werden die in USD anfallenden Kosten währungskongruent gesichert.

Zinsen

Es ist möglich, Teile des Darlehens in Euro, Schweizer Franken und/oder YEN zu valutieren. Bei einem entsprechendem Tausch könnten Zinsersparnisse realisiert werden. Zinsabsicherungen (z.B. Swaps) können ebenfalls vorgenommen werden.

Betriebskosten

Die Betriebskosten basieren auf Erfahrungswerten der Reederei, die bereits identische bzw. typähnliche Schiffe bereedert. Die Kosten wurden für 365 Tage kalkuliert. Ab dem Jahr 2010 wurde bei beiden Schiffen mit einer jährlichen Steigerung von 2% gerechnet; zusätzlich wurden ab dem 5. Jahr Klassekosten zwischen 100 T€ und 250 T€ eingerechnet.

Auszahlungen/ Cash-Flow

Die Auszahlungen können steigen, sofern die Rahmendaten (Charterraten, Kurse, Zinsen, Betriebskosten, etc.) günstiger als prognostiziert sind.

Verkauf der Schiffe

Der Verkaufspreis eines bzw. beider Schiffe kann höher ausfallen. Ein Schiffsverkauf kann bei entsprechend lukrativem Veräußerungserlös jederzeit von den Anlegern beschlossen werden. In der Vergangenheit konnte die Reederei Jüngerhans unter Beweis stellen, dass hohe Veräußerungserlöse erzielt werden können.

Die Schiffe

Bei MS „HEIMAR J“ und MS „BELLATRIX J“ handelt es sich um zwei unterschiedliche Schiffstypen, die in zwei unterschiedlichen Marktsegmenten eingesetzt werden. Zum einen handelt es sich um ein Container-Feederschiff der 700-TEU-Klasse und zum anderen um ein Schwergutschiff mit zwei 250 to. Kranen.

a) Container-Feederschiff MS „HEIMAR J“

MS „HEIMAR J“ wird auf der vietnamesischen Werft NASICO, Hai Phong gebaut und voraussichtlich im Januar 2009 abgeliefert. Bei einer Containerstellplatzkapazität von 700 TEU und einer Ladekapazität von 425 TEU (Basis 14 Tonnen homogen) ist dieses Schiff zusätzlich mit der hohen Eisklasse E3 ausgerüstet. Dies ermöglicht damit den ganzjährigen Dienst z. B. auf der Ostsee.

Bei einer Länge von 133,60 m, einer Breite von 19,40 m und einer Seitenhöhe von 9,45 m bei 7,34 m Tiefgang kommt dieses Schiff auf eine Tragfähigkeit von rund 8.500 tdw. Ein 7.200 kW leistender MaK/Caterpillar Motor 8M43 Diesel soll für eine Geschwindigkeit von rd. 17,5 Knoten sorgen. Durch den Betrieb des Motors mit Schweröl werden hohe Standzeiten und geringe Wartungsintervalle und damit ein kostengünstiger Betrieb des Schiffes ermöglicht.

Das Schiff ist für den Transport von Gütern verschiedener Gefahrenklassen in allen drei Laderäumen und an Deck ausgerüstet (hohe Gefahrengutklasse Solas II-2 Reg. 54), was zukünftigen Marktanforderungen voll entspricht.

Auch dem weiter stark wachsenden Markt für Kühlcontainer wird mit einer Stellplatzkapazität von 150 FEU (40-Fuß-Container) voll Rechnung getragen. Dies wird von Schiffen dieser Größe zz. nur von den wenigsten in Fahrt befindlichen Einheiten erreicht.

MS „HEIMAR J“ wird zunächst ohne Krane ausgerüstet, da im geplanten Einsatzgebiet der europäischen Fahrt diese nicht benötigt werden und eher störend sind. Eine spätere Nachrüstung ist möglich.

Die Ausstattung mit einer leistungsfähigen Bugstrahlrudernanlage verleiht diesem Schiff sehr gute Manöviereigenschaften. Somit kommt es in den Häfen in der Regel ohne Schlepperhilfe aus und die Kosten für die Charterer sind entsprechend geringer. Angetrieben durch die Hauptmaschine wird weiterhin ein Wellengenerator mit einer Leis-

tung von 1.000 kVA, der neben dem elektrischen Bordnetz auch die Kühlcontainer mit elektrischer Energie versorgt. Die umfangreiche Ausrüstung der Kommandobrücke und die nach den neuesten Vorschriften nach GMDSS (Global Marine Distress and Safety System) ausgerüstete Funkstation ermöglicht den Betrieb ohne Funkoffizier. Außerdem gehören zu den wichtigsten nautischen und funktechnischen Ausrüstungen u. a. Satcom, GPS, Navtex, Arpa-Radargeräte sowie verschiedene weitere Standardgeräte. MS „HEIMAR J“ wird klassifiziert nach den Richtlinien des Germanischen Lloyd.

b) Schwergutschiff MS „BELLATRIX J“

Das Schwergutschiff (auch Multipurpose Heavy Lift Tween-decker genannt) MS „BELLATRIX J“ wird auf der portugiesischen Werft Estaleiros Navais de Viana do Castelo gebaut. Die Reederei Jüngerhans bereedert seit mehreren Jahren äußerst erfolgreich mehrere Schwesterschiffe kleinerer Bauart. Das technisch zugrundeliegende Typschiff wurde in enger Zusammenarbeit zwischen Werft, Reederei und Charterer technisch optimiert.

Bei einer Länge von 131,20 m, einer Breite von 20,00 m und einer Seitenhöhe von 11,30 m bei 7,70 m Tiefgang kommt dieses Schiff auf eine Tragfähigkeit von rd. 10.000 tdw. Mit einem 6.000 kW leistenden MaK/Caterpillar 6M43C Diesel wird eine Geschwindigkeit von rd. 16,5 Knoten erreicht.

Eine Besonderheit dieses Schiffstyps ist die Ausstattung mit 2 Schwerlastkränen je 250 to. Durch eine eigens entwickelte Spezialtraverse können Lasten von insgesamt bis zu 500 to. gehoben werden.

Die beiden auf der Backbordseite angeordneten Krane zeichnen sich außerdem dadurch aus, dass sie mit zwei separat arbeitenden Hubseilwinden ausgerüstet sind und mit unterschiedlichen Umschlaggeschwindigkeiten arbeiten können. Dies hat den Vorteil, dass im normalen Trade sowohl Schwergut bei geringer Geschwindigkeit als auch Container bei höherer bewegt werden können, ohne dass es beim Be- und Entladen zu zeitlichen Einbußen kommt.

Ein weiteres herausragendes Merkmal dieses Schiffes sind die großen Laderäume mit ihren hohen Kapazitäten. So können unter Deck z. B. Güter mit Abmessungen bis zu einer Größe von 75,50 m x 15,77 m wetterunabhängig gestaut werden.

Mit dieser hohen Kranauslegung, den großen Ladeluken, den kastenförmigen Laderäumen und den einsetzbaren Zwischendecks wird dieses Schwergutschiff vorwiegend im Projektgeschäft (u. a. Bereiche Schwerindustrie, Stromerzeugung, Erdölförderung usw.) eingesetzt und verfügt durch das Ballastsystem über die Möglichkeit, die Be- und Entladung von schweren Gütern ohne zusätzliche Beladung des Schiffes durchzuführen.

MS „BELLATRIX J“ kann mit einer Stellplatzkapazität von rd. 660 TEU alternativ in der Containerfahrt oder aber auch in der Bulkfahrt eingesetzt werden.

Auch dieses Schiff wird für den Transport von Gütern verschiedener Gefahrenklassen ausgerüstet. Es stehen insgesamt rund 80 Kühlcontaineranschlüsse zur Verfügung.

Das 500 kW starke Bugstrahlruder und das zum Einsatz kommende Hochleistungsflössenruder ermöglichen auch bei Vollbeladung eine leichte Manövrierbarkeit.

Selbstverständlich ist analog zum Container-Feederschiff auch die Brückenausstattung auf höchstem technischem Niveau; die Mehrheit der Hersteller sind identisch.

Auch MS „BELLATRIX J“ wird durch den Germanischen Lloyd klassifiziert.

Sonstige Hinweise:

Im Rahmen der Finanzierung der Schiffe liegen durch die Schiffshypothekendarlehen dingliche Belastungen vor (geplante Eintragung der Schiffshypothek in das Seeschiffsregister). Weitere nicht nur unerhebliche dingliche Belastungen der Anlageobjekte (Schiffe) liegen nicht vor.

Es gibt keine rechtlichen oder tatsächlichen Beschränkungen der Verwendungsmöglichkeiten der beiden Anlageobjekte MS „BELLATRIX J“ und MS „HEIMAR J“ insbesondere im Hinblick auf die beiden Anlageziele. Die Nettoeinnahmen dieses Angebotes werden hauptsächlich für den Erwerb der beiden Schiffe verwendet. Sie dienen der Finanzierung der Schiffe inkl. Kapitalbeschaffungskosten. Die Nettoeinnahmen reichen konzeptgemäß nicht aus, um die Anlageziele zu realisieren. Daher werden neben den Eigenmitteln auch Darlehen aufgenommen (vgl. auch Kapitel „Investitions- und Finanzierungsplan“). Mit dem Bau des Schiffes MS „BELLATRIX J“ ist begonnen worden und das

Schiff ist zu rund 10 % fertiggestellt. Mit dem Bau von MS „HEIMAR J“ ist ebenfalls begonnen worden und das Schiff ist zu rund 55 % fertiggestellt.

Die beiden Beteiligungsgesellschaften (Emittenten) sind nicht von Patenten, Lizenzen, Verträgen oder neuen Herstellungsverfahren abhängig. Zu den erforderlichen behördlichen Genehmigungen gehören die Unterlagen hinsichtlich der Klassifizierung, Registrierung und Ausflagung der Schiffe. Da sich die Schiffe noch im Bau befinden, liegen diese Genehmigungen noch nicht vor und werden erst bei Infahrtsetzung beantragt und vorliegen. Weitere behördliche Genehmigungen sind nicht erforderlich.

Auf die Erstellung eines Bewertungsgutachtens für den Kaufpreis der beiden Schiffe wurde aus Kostengründen verzichtet. Es existieren keine Bewertungsgutachten.

Die Emittentin (Beteiligungsgesellschaft) MS „BELLATRIX J“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG hat zur Herstellung des Anlageobjektes mit der Bauwerft ENVC Estaleiros Navais de Viana do Castelo mit Datum vom 24.07.2006 einen Bauvertrag abgeschlossen. Bei der zweiten Emittentin JMS Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG „HEIMAR J“ liegt ein Memorandum of Agreement (Moa; deutsch Kaufvertrag) vom 15.04.2005 mit der Horizont Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg vor.

Den nach §§ 3, 7, und 12 VermVerkProspV zu nennenden Personen, (Anbieter, Gründungskomplementärgesellschaften und Prospektverantwortung (Zweite JMS Beteiligungs GmbH und Dritte JMS Beteiligungs GmbH), Gründungsgesellschafter (jeweils Jüngerhans Holding GmbH & Co. KG) und Geschäftsführer (jeweils Herm und Stefan Jüngerhans), stand und steht kein Eigentum an den Anlageobjekten oder wesentlichen Teilen derselben zu und es bestanden und bestehen keine dinglichen Berechtigungen an den Anlageobjekten. Durch diese Personen werden ebenfalls keine nicht nur geringfügigen Leistungen und Lieferungen erbracht.



Die Bauwerften

Die technischen Daten der Schiffe

	MS „HEIMAR J“	MS „BELLATRIX J“
Schiffstypen	Container-Feederschiff	Schergutschiff, sog. Multipurpose, Heavy Lift Tweendecker
Bauwerft	NASICO, Hai Phong, Vietnam	Estaleiros Navais de Viana do Castelo, Portugal
Klasse	GL + 100 AE Container Ship MC AUT E3, eingerichtet für den Transport von Containern und gefährlichen Gütern (SOLAS II-2, reg.54)	GL + 100 A5 E G Container Vessel, MC AUT E, eingerichtet für den Transport von Containern und gefährlichen Gütern (SOLAS II-2, reg.54)
besondere Ausstattung	150 Kühlcontaineranschlüsse, Eisklasse E3	2 elektro-hydraulische Krane je 250 to Tragkraft
Vermessung	rd. 6.400 BRZ/rd. 3.200 NRZ	rd. 8.450 BRZ/rd. 3.200 NRZ
Tragfähigkeit	rd. 8.500 tdw	rd. 10.000 tdw
Containerstellplätze	rd. 707 Stellplätze für 20'-Container, ca. 425 TEU à 14 to. homogene Beladung	rd. 660 Stellplätze für 20'-Container, ca. 440 TEU à 14 to. homogene Beladung, 80 Kühlcontaineranschlüsse
Hauptabmessungen	Länge über alles 133,60 m, Breite über alles 19,40 m	Länge über alles 131,20 m, Breite über alles 20,00 m
Tiefgang	7,34 m	7,70 m
Antrieb	MaK Caterpillar 8M43 Leistung 7.200 kW	MaK/Caterpillar 6 M 43C, Leistung 6.000 kW
Geschwindigkeit	rd. 17,5 kn bei ca. 28 to. IFO 380	rd. 16,5 kn bei ca. 25 to. IFO 380
Unterkünfte	16 Kabinen inkl. Eignerzimmer	15 Kabinen inkl. Eignerzimmer
Flagge	wahrscheinlich Antigua & Barbuda	wahrscheinlich Antigua & Barbuda
Heimathafen	wahrscheinlich St. John's	wahrscheinlich St. John's
Ablieferung (Prognose)	voraussichtlich 01/2009	voraussichtlich 03/2009

Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC)

Das Schwergutschiff MS „BELLATRIX J“ (Neubau-Nr. 255) wird auf der portugiesischen Werft Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC) gebaut und voraussichtlich im März 2009 abgeliefert.

Diese Bauwerft liegt ca. 70 km nördlich von Porto, wurde 1944 gegründet und ist heute die größte Werft ihrer Art in Portugal.

ENVC verfügt über moderne und gut ausgestattete Fertigungseinrichtungen und hat seit Gründung mehr als 200 Schiffe unterschiedlichen Typs gebaut. Auf einem rd. 400.000 qm großem Areal haben die rd. 1.200 Arbeiter in den letzten Jahren rd. 70 Schiffe für deutsche Reedereien gefertigt.

Seit 1996 ist das Qualitätsmanagementsystem des Unternehmens nach NP EN ISO 9001 zertifiziert, ein Beweis des vorhandenen Standards und Anspruchs für die Zukunft.

Die Reederei Jüngerhans lässt bereits seit 1991 Schiffe auf dieser Werft bauen, hat so bereits 29 Neubauten von dieser Werft übernommen und ist von deren Zuverlässigkeit und Qualität überzeugt. Die Qualität der Schiffe ist auf dem weltweiten Transportmarkt angesehen, was nicht zuletzt durch die bereits erfolgreich veräußerten Einheiten unter Beweis gestellt werden konnte.

NASICO, Vietnam

Das Containerschiff „HEIMAR J“ (Neubau Nr. NT27) wird auf der vietnamesischen Werft Nam Trieu Shipbuilding Industry Corporation, kurz: NASICO gebaut und voraussichtlich im Januar 2009 an die Reederei abgeliefert.

Das Unternehmen wurde 1966 gegründet und befindet sich bis heute im Staatsbesitz. Es ist Teil des nationalen Schiffbauverbundes „Vietnam Shipbuilding Industry Corporation“. Die erfahrenen Ingenieure, das Management und die Facharbeiter verfügen über in- und ausländische Ausbildungen sowie moderne Anlagen und Geräte auf einer Fläche von über 100 Hektar.

Für vietnamesische Auftraggeber hat die Werft bereits Tanker mit einer Tragfähigkeit von bis zu 13.500 tdw, sowie Bulk-Carrier mit bis zu 20.000 tdw gebaut. Durch erhebliche Investitionen in den vergangenen Jahren verfügt die Werft heute über je zwei Hellinge und Baudocks für Schiffe mit bis zu 70.000 tdw. Damit wurden unter anderem auch die notwendigen Kapazitäten für den Bau der von einer britischen Reederei geordneten Bulk-Carrier mit einer Tragfähigkeit von 53.000 tdw geschaffen. Das Qualitätsmanagement der Werft wurde unter anderem vom Germanischen Lloyd zertifiziert. Für die nächsten Jahre sind weitere Expansionen und Beteiligungen in erheblichem Umfang geplant. Dabei stehen die Reduzierung der Bauzeiten sowie eine weiterhin stetige Qualitätsverbesserung im Fokus um die hohen internationalen Anforderungen im Schiffbau auch weiterhin erfüllen zu können.

MS „HEIMAR J“ ist das erste Schiff aus in einer Serie von insgesamt vier Einheiten dieses Typs, für das aufgrund einer Kooperation mit dem Werftenverbund der Hege-mann-Gruppe ein bereits in den Jahren 1990er Jahren sehr erfolgreich gebautes Schiffsdesign zum Einsatz kommen wird.

Die Reederei Jüngerhans

Bereederung

Die Bereederung der beiden Schiffe MS „HEIMAR J“ und MS „BELLATRIX J“ wird durch die Jüngerhans Maritime Services GmbH & Co. KG aus Haren (Ems) durchgeführt.

Die Reederei in ihrer heutigen Form wurde vor über 40 Jahren von den Kapitänen Heinrich und Hermann Jüngerhans gegründet. Die maritime Tradition der Familie Jüngerhans lässt sich jedoch über viele Jahrzehnte zurückverfolgen.

Bereits 1890 wurde für den Großvater von Heinrich und Hermann Jüngerhans das Segelschiff „HELENE“ auf einer Werft im Heimatort Haren (Ems) gebaut. Im Laufe der Jahre folgten mehrere Atlantiküberquerungen mit Kurs Südamerika. Heute ist ein originalgetreuer Nachbau der „HELENE“ als Symbol maritimer Geschichte der Familie Jüngerhans und der Schiffahrtsstadt Haren (Ems) im dortigen Schiffahrtsmuseum zu besichtigen.

Mit dem Bau ihres ersten Schiffes, der MS „STEFAN J“, setzten die beiden Brüder die Tradition fort und machten sich 1965 erstmals als Reeder selbstständig. Bis heute wurden bereits mehr als 60 Schiffe durch die Reederei Jüngerhans weltweit in Fahrt gesetzt. Ein Teil dieser Flotte konnte zwischenzeitlich wieder erfolgreich veräußert werden.

Frau Maria Jüngerhans ist ebenfalls in die Geschäftsführung eingebunden und unterstützt seit Beginn die kaufmännische Leitung der Reederei. Auch die nächste Generation des Familienunternehmens ist bereits in der Geschäftsführung vertreten. Stefan und Herm Jüngerhans führen die Tradition des Unternehmens fort und sind in ihrer Funktion als geschäftsführende Gesellschafter voll in den Betrieb eingebunden. Hermann Jüngerhans verstarb im Mai 2005.

Momentan bereedert die Reederei eine Flotte von 41 modernen Seeschiffen (rd. 438.000 tdw), die durch den ständigen Zugang neuer Einheiten verjüngt wird.

Seit Bestehen des Unternehmens wurden im Rahmen eines kontinuierlichen Wachstums eine Reihe von Beteiligungs- und Tochtergesellschaften gegründet und in die Reederei eingebunden.

Der Geschäftsführung steht heute ein Team von mehr als 35 qualifizierten Mitarbeitern an Land sowie ca. 500 Seeleuten an Bord zur Seite. Darunter viele erfahrene Schiffsoffiziere, die permanent eine kompetente Betreuung der Schiffe und der Besatzungen gewährleisten.

Qualitätssicherung

Die Reederei Jüngerhans hat sich bereits 1999 durch den „Germanischen Lloyd“ nach DIN EN ISO 9002 (aktueller Standard ISO EN 9001:2000) und dem ISM Code zertifizieren lassen, um sowohl den hohen Qualitätsanforderungen der Seeschifffahrt gerecht zu werden als auch zu einer Optimierung der betriebsinternen Organisationsstruktur durch ein sich selbst überprüfendes System zu gelangen.

Alle betreuten Schiffseinheiten der Reederei Jüngerhans sind durch den „Germanischen Lloyd“ gemäß ISM Code zertifiziert worden. Es findet eine ständige Überprüfung dieses Qualitäts- und Sicherheitsstandards sowohl durch externe Institutionen als auch durch die Mitarbeiter der Reederei statt.

Bisherige Ergebnisse

Bisher konnten 43 Schiffsfonds erfolgreich für die Anleger abgewickelt werden. Es konnte bei einer Laufzeit von 1,5–13,5 Jahren ein durchschnittlicher Brutto-Kapitalrückfluss von rd. 143 % bezogen auf die Beteiligungssumme erzielt werden. Der interne Zinsfuß (Methode IRR*) lag dabei mindestens bei 7,6 % p.a. und im Durchschnitt bei rd. 25,0 % p.a. (jeweils nach Steuern). Dies ist keine Garantie für zukünftige Fonds, zeigt jedoch, dass bei entsprechendem Verkaufserlös Schiffsfonds auch bei einer relativ kurzen Laufzeit erfolgreich abgeschlossen werden können.

*Für Ausführungen zum internen Zinsfuß wird auf das Kapitel „Wichtige Hinweise“ verwiesen.

Schiff	Baujahr	Tragfähigkeit keit tdw	Kapazität TEU
MS „HELENE J“	1997	26.100	1.900
MS „KLAUS J“	1997	26.100	1.900
MS „TAURUS J“	2002	18.840	1.200
MS „AURIGA J“	2001	18.400	1.150
MS „ANTARES J“	2002	18.400	1.150
MS „CORONA J“	2002	17.150	1.150
MS „CRUX J“	2003	17.150	1.150
MS „LIBRA J“	1998	14.100	1.098
MS „DIANA J“	2006	11.000	900
MS „DENEJ“	2006	11.000	900
MS „ALDEBARAN J“	2006	11.000	900
MS „ANDROMEDA J“	2006	11.000	900
MS „PEGASUS J“	2006	11.000	900
MS „NORMA J“	2007	11.000	900
MS „PAVO J“	2007	11.000	900
MS „SPICA J“	2007	11.000	900
MS „TUCANA J“	2007	11.000	900
MS „CANOPUS J“	2004	9.200	750
MS „MIRA J“	1997	8.500	698
MS „CEPHEUS J“	2003	8.500	707
MS „AQUARIUS J“	2004	8.500	707
MS „ATAIR J“	2004	8.500	707
MA „HERM J“	2005	8.500	707
MS „CETUS J“	2002	8.400	630
MS „CORVUS J“	2003	8.400	630
MS „AQUILA J“	2006	8.000	530 Schwergutschiff
MS „DRAGO J“	2006	8.000	530 Schwergutschiff
MS „ORION J“	2007	8.000	530 Schwergutschiff
MS „VELA J“	2007	8.000	530 Schwergutschiff
MS „HENRICUS J“	2007	8.000	530 Schwergutschiff
MS „JOHANN J“	2008	8.000	530 Schwergutschiff
MS „VIRGO J“	2000	8.000	530 Schwergutschiff
MS „URSA J“	2000	8.000	530 Schwergutschiff
MS „LYRA J“	2001	8.000	530 Schwergutschiff
MS „LUNA J“	2001	8.000	530 Schwergutschiff
MS „POLLUX J“	2002	8.000	530 Schwergutschiff
MS „HEINRICH J“	1998	6.800	600
MS „MICHAEL J“	1998	6.800	600
MS „STELLA J“	2000	5.500	525
MS „SIMONE J“	1997	4.750	395
MS „TIM“	1997	4.750	395



Der Vertrieb: die Oltmann Gruppe

Bis heute hat die Jan Luiken Oltmann Gruppe GmbH & Co. KG 207 Fonds initiiert und platziert. Per 31.12.2007 konnten bereits 131 Schifffahrtsgesellschaften sowie 6 Schiffe aus Dachfondsgesellschaften wieder verkauft werden. Hierbei wurden bei einer durchschnittlichen Laufzeit von ca. 5,4 Jahren Ergebnisse erzielt, die über dem Marktdurchschnitt liegen. Eine Garantie für den Erfolg dieses Beteiligungsangebotes kann daraus aber nicht abgeleitet werden.

Im Renditenvergleich schlagen die historischen Schiffsfonds der Oltmann Gruppe laut einer Studie des unabhängigen Analysehauses FMG FondsMedia GmbH, Hamburg, im gleichen Zeitraum alle Vergleichsgruppen des Marktes. Die Studie kommt zu folgendem Schluss: „Demnach erzielten Anleger der Oltmann Gruppe über das Gesamtportfolio gesehen bislang im Marktvergleich bei sehr kurzen Halte-dauern höhere Renditen*, ohne dass statistisch gesehen ein erhöhtes Risiko zu verzeichnen wäre.“

Die Basis des Erfolges...

... ist die enge Zusammenarbeit mit den Reedereien und die daraus resultierenden überdurchschnittlich positiven Ergebnisse der bisher bereits wieder veräußerten Schiffe. „Der gute Ruf empfiehlt uns weiter“, so die Philosophie der Oltmann Gruppe und dementsprechend betreibt sie vergleichsweise wenig Werbung für sich. Warum auch, die Ergebnisse sprechen schließlich für sich: Aus einer Fonds

* Weitere Ausführungen im Kapitel „Wichtige Hinweise“

Media-Studie zur „Korrelation historischer Schiffsfonds mit ausgesuchten Anlageklassen (Edition 2006)“ geht hervor, dass die verkauften bzw. abgewickelten Schiffsfonds der Oltmann Gruppe rund 37 Prozent des dokumentierten Gesamtmarktes repräsentieren. Die durchschnittliche Halte-dauer von weniger als fünf Jahren bezogen auf die durch die Oltmann Gruppe finanzierten und verkauften Schiffe bildet ein Alleinstellungsmerkmal.

Die Jahre 1986 bis 2007 in Kurzform

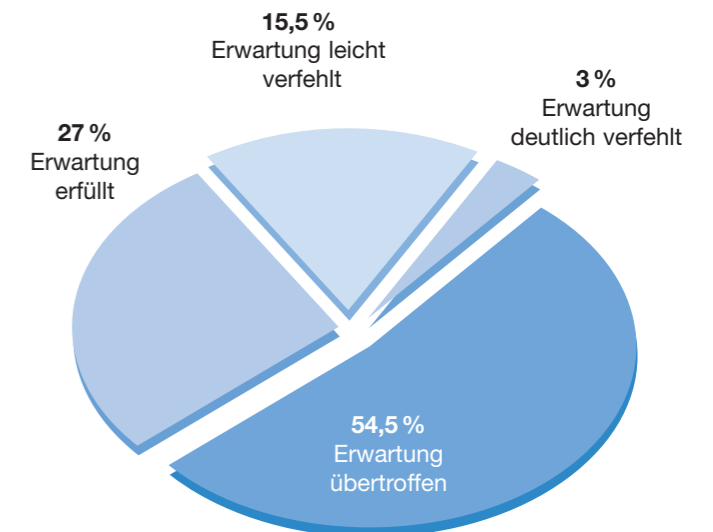
Gesamtinvestitionsvolumen	2.397.783.400 €
Eigenkapitalvolumen	947.052.100 €
Platzierte Fonds (davon 19 Tonnagesteuerfonds)	207
davon Tonnagesteuerfonds	19
davon Dachfonds	1
davon Private Equity Fonds	3
Platzierte Schiffe (inkl. Tonnagesteuerfonds)	228
davon Neubau-Schiffe	129
davon Second-Hand-Schiffe	99
endabgewickelte Fonds bzw. verkaufte Schiffe	129
davon Neubau-Schiffe	57
davon Second-Hand-Schiffe	72
daneben verkaufte Tonnagesteuerfonds	2
daneben Schiffsverkäufe aus dem 2. TRF*	1
daneben Schiffsverkäufe aus dem 3. TRF*	5
daneben Schiffsverkäufe aus dem 5. TRF*	3

(* TRF = Tonnagesteuer Rendite Fonds)

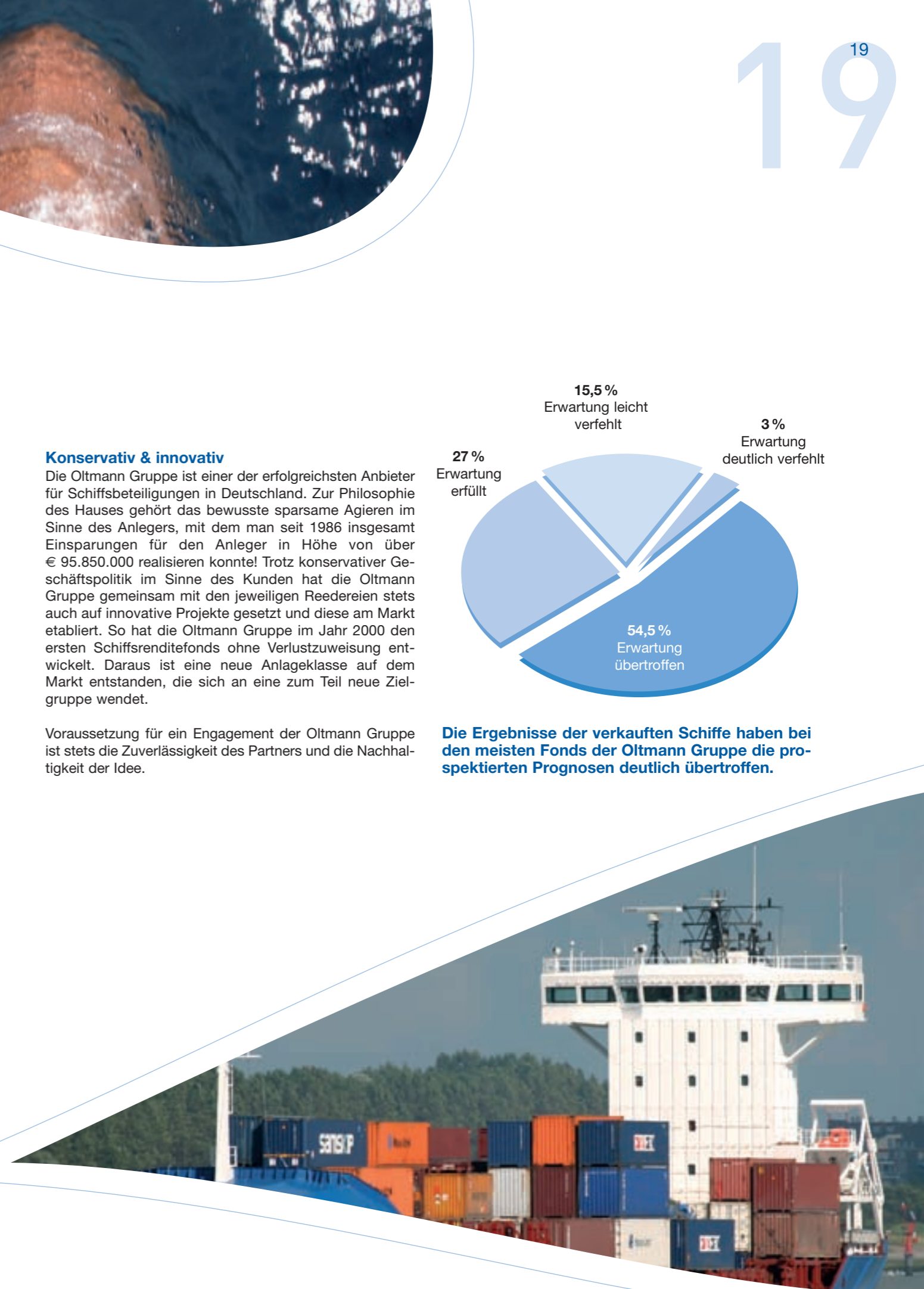
Konservativ & innovativ

Die Oltmann Gruppe ist einer der erfolgreichsten Anbieter für Schiffsbeteiligungen in Deutschland. Zur Philosophie des Hauses gehört das bewusste sparsame Agieren im Sinne des Anlegers, mit dem man seit 1986 insgesamt Einsparungen für den Anleger in Höhe von über € 95.850.000 realisieren konnte! Trotz konservativer Geschäftspolitik im Sinne des Kunden hat die Oltmann Gruppe gemeinsam mit den jeweiligen Reedereien stets auch auf innovative Projekte gesetzt und diese am Markt etabliert. So hat die Oltmann Gruppe im Jahr 2000 den ersten Schiffsfondsfonds ohne Verlustzuweisung entwickelt. Daraus ist eine neue Anlageklasse auf dem Markt entstanden, die sich an eine zum Teil neue Zielgruppe wendet.

Voraussetzung für ein Engagement der Oltmann Gruppe ist stets die Zuverlässigkeit des Partners und die Nachhaltigkeit der Idee.



Die Ergebnisse der verkauften Schiffe haben bei den meisten Fonds der Oltmann Gruppe die prognostizierten Prognosen deutlich übertrifft.





Die Beschäftigung der Schiffe

Schwergutschiff bzw. Multipurpose-Heavy-Lift-Container-Vessel

Das Schiff MS „BELLATRIX J“ wird zunächst für mindestens 44 – 55 Monate für den Charterer Industrial Maritime Carriers, USA, tätig sein. Anschließend besitzt der Charterer eine Option von weiteren 20 – 24 Monaten. Somit wird das Schiff bei Erklärung der Optionen rd. 6,5 Jahre bei diesem Charterer eingesetzt sein, was einer überdurchschnittlichen Beschäftigungszeit in diesem Marktsegment entspricht.

Industrial Maritime Carriers ist seit ca. 15 Jahren im Markt für Projektladung und Schwergutfracht zwischen Nord- und Südamerika – aber auch weltweit – tätig. Das Unternehmen ist ein Tochterunternehmen der Intermarine Inc., die als Manager, Befrachtungsmakler und Agent fungiert.

Intermarine Inc. wurde 1990 in Louisiana gegründet und beschäftigt heute mehrere hundert Mitarbeiter. Die Firmengruppe ist auf den Transport von Schwergut- und Projektladung, insbesondere aus den Bereichen Schwerindustrie, Stromerzeugung und Erdölförderung spezialisiert, transportiert jedoch auch containerisierte Ladung.

Das Serviceangebot der Intermarine Inc. endet jedoch nicht in den Zielhäfen, sondern umfasst über den Seetransport hinausgehende Transportdienste von Tür zu Tür für Güter aller Größen.

Die Gruppe ist in der Branche für ihre Fähigkeiten bekannt, die richtigen Spezialschiffe zum richtigen Zeitpunkt zur Verfügung zu haben und dem Markt bereit zu stellen. Mit ihrer jungen und hervorragend ausgestatteten Flotte von insgesamt rd. 30 eingearbeiteten wie auch eigenen Schiffen gehört das Unternehmen zu den führenden Reedereien in diesem Markt.

Es besteht bereits seit Jahren eine enge Zusammenarbeit zwischen Intermarine Inc. und der Reederei Jüngerhans. Die gemachten Erfahrungen sind bislang durchweg positiv und die Bonität des Charterers ist ausgezeichnet. Zur Zeit sind 11 weitere Schwergutsschiffe der Reederei bei diesem Charterer langfristig beschäftigt.

Container-Feederschiff

Für das Schiff MS „HEIMAR J“ liegt zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung noch kein fester Chartervertrag vor.

Es wird eine Charrate von durchgängig € 7.600,00 netto täglich angenommen.

Für diese Schiffsgröße ist es durchaus üblich, erst kurz vor Werftablieferung einen Timechartervertrag abzuschließen.





Die Märkte und die Beschäftigungsaussichten

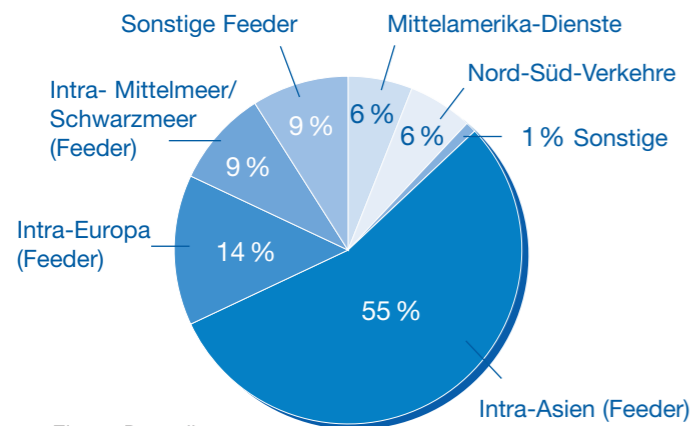
Die besondere Attraktivität dieses Beteiligungsangebotes liegt in der Partizipation an zwei Schiffen aus zwei völlig unterschiedlichen Marktsegmenten. Die Anfangsbeschäftigung des Schwergutschiffes ist bereits längerfristig gesichert. Für das Container-Feederschiff liegt noch keine Anfangsbeschäftigung vor und es kann flexibel auf Marktveränderungen reagiert werden. Für beide Schiffstypen sind die mittel- bis langfristigen Prognosen aussichtsreich.

Container-Feederschiff MS „HEIMAR J“

Sowohl das zukünftige Ladungsaufkommen als auch die zukünftige Flottenentwicklung sind entscheidend für die Zukunft.

a) Ladungsaufkommen

Container-Feederschiffe werden insbesondere dort benötigt, wo sich der Einsatz von größeren Schiffseinheiten aufgrund von Tiefgangsbeschränkungen, Hafengegebenheiten oder aber im Verhältnis zur Größe des Schiffes zu geringem Ladungsaufkommen nicht anbietet. Ein wesentlicher Vorteil der kleineren Schiffe: Sie sind im Vergleich zu Großcontainerschiffen kaum an ein bestimmtes Fahrtgebiet gebunden (geringer Tiefgang), sondern können weltweit fast überall eingesetzt werden. Innerhalb der typischen Einsatzgebiete für diesen Schiffstyp gibt es zwei Aufgabenbereiche: Zubringer- und Linienverkehr.



Eigene Darstellung

Feeder- oder Zubringerverkehr

Die kleineren Containerschiffe übernehmen die regionale Verteilung und Zulieferung beim Umschlag in den Terminals (main ports, hubs) und versorgen (to feed = füttern) die großen Schifffahrtslinien mit ihren großen Containerschiffen mit Ladung.

Mit der Expansion bestehender und der Entwicklung neuer Containerterminals dürfte der Feederverkehr weiter an Bedeutung gewinnen. So ist z. B. in Nordeuropa ein starkes Wachstum von Feederdiensten zu verzeichnen, auch um die Hauptcontainerhäfen mit ihren Diensten zu entlasten. Insbesondere im Ostseeraum wird die Bedeutung der Feeder-schifffahrt vor dem Hintergrund der EU-Osterweiterung, der rasanten wirtschaftlichen Entwicklung Russlands sowie der politisch forcierten Verlagerung von Ladungsströmen von den Landverkehrsträgern LKW und Eisenbahn auf die Schifffahrt (Stichwort „from Road to Sea“) weiterhin zunehmen. Clarkson Research Services hat z.B. über die letzten sechs Jahre ein durchschnittliches Wachstum von 13 % p.a. im Ostseeverkehr errechnet. So stieg der Containerumschlag beispielsweise in St. Petersburg in diesem Zeitraum um durchschnittlich sogar 31 % p.a.

Aufgrund des weiter stark wachsenden Anstiegs des Hafenumschlages und des verstärkten Containerverkehrs zwischen den Hubports durch Großcontainerschiffe ist somit weiterhin ein großer Bedarf an Schiffen diesen Typs abzusehen, um das vermehrte Frachtaufkommen von den Haupthäfen abzufahren.

Linien-schifffahrt

Durch die kleineren Containerschiffe werden vor allem zwischen benachbarten Industrieländern Transporte durchgeführt. Weitere Linienverkehre bestehen z.B. im Mittel- bzw. Schwarzen Meer, im asiatischen Raum und in der Karibik. Im Vergleich zu anderen konventionellen Transporten (Straße, Bahn) sind diese Dienste kostengünstiger, schneller und umweltfreundlicher.

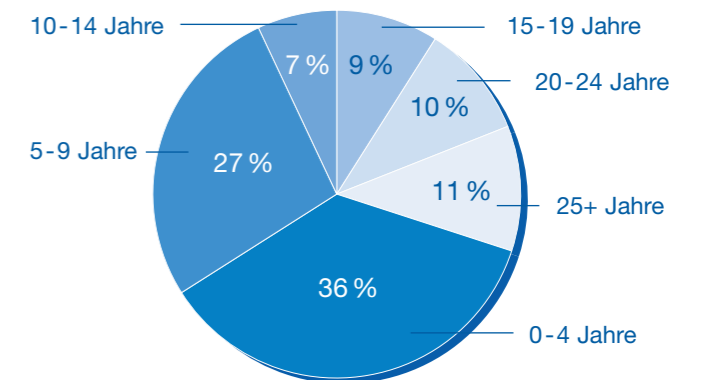
Die Reederei Jüngerhans wie auch alle weiteren Schifffahrts-experten gehen von steigenden Verkehren in diesem Marktsegment aus. Durch die exzellente Schiffstechnik bei MS „HEIMAR J“ (schnell und wendig, alle Containergrößen können transportiert werden, hohe Eisklasse E 3, 150 Kühl-containeranschlüsse, Gefahrguttransport in allen Laderäumen) sind Wettbewerbsvorteile gegeben. Gerade in diesem Marktsegment stellen die Linienreedereien hohe Ansprüche an die Qualität und die Zuverlässigkeit der eingesetzten Schiffe. MS „HEIMAR J“ gewährleistet, dass pünktlich (just-in-time) die festgelegten Zeitpläne eingehalten werden können.

b) Flottenentwicklung Ersatzbedarf bei kleineren Containerschiffen

Die ersten Containerschiffe vor rd. dreißig Jahren waren zumeist kleinere Einheiten. Dies führt heute zu einem relativ hohen Durchschnittsalter dieser Typgröße, so dass hier ein hoher Ersatzbedarf für die Zukunft besteht. Dem gegenüber stehen im Vergleich zu den Großcontainerschiffen gesehen eine relativ geringe Anzahl an Neubauten an.

Die Abbildung zeigt, dass bereits rd. 21 % der fahrenden Flotte 20 Jahre und älter sind, was eine erhebliche Abwrack-tätigkeit und damit tendenzielle Verknappung des Tonnageangebots nahelegt.

Aktuelle Altersstruktur Container-Feederschiffe:



Eigene Berechnungen, Grundlage ISL, Clarkson





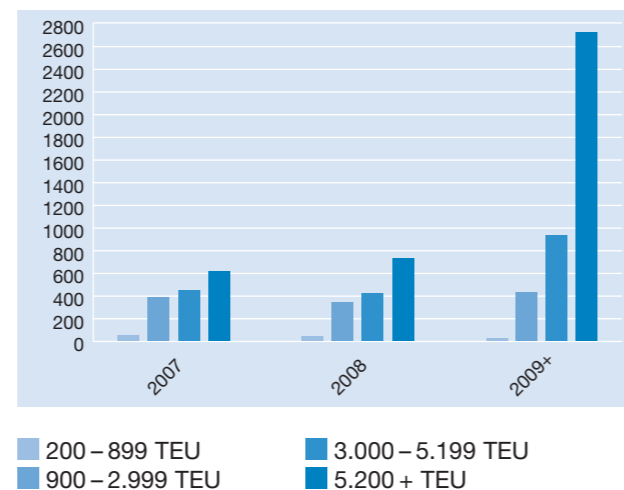
Neubautonnage

Im Vergleich zu den deutlich größeren Containerschiffen wurden im Marktsegment Container-Feederschiffe weniger Schiffsneubauten in Auftrag gegeben (vgl. Abbildung). Gerade im Bereich der kleinen Containerschiffe ist ein moderat ansteigendes, evtl. sogar durch Abwrackungen leicht sinkendes Tonnageangebot zu verzeichnen, was sich positiv auf die zukünftigen Beschäftigungen auswirken sollte.

Eine Überbauung wie beispielsweise bei den Großcontainerschiffen ist aufgrund des momentan bestehenden Auftragsbestandes nicht zu befürchten.

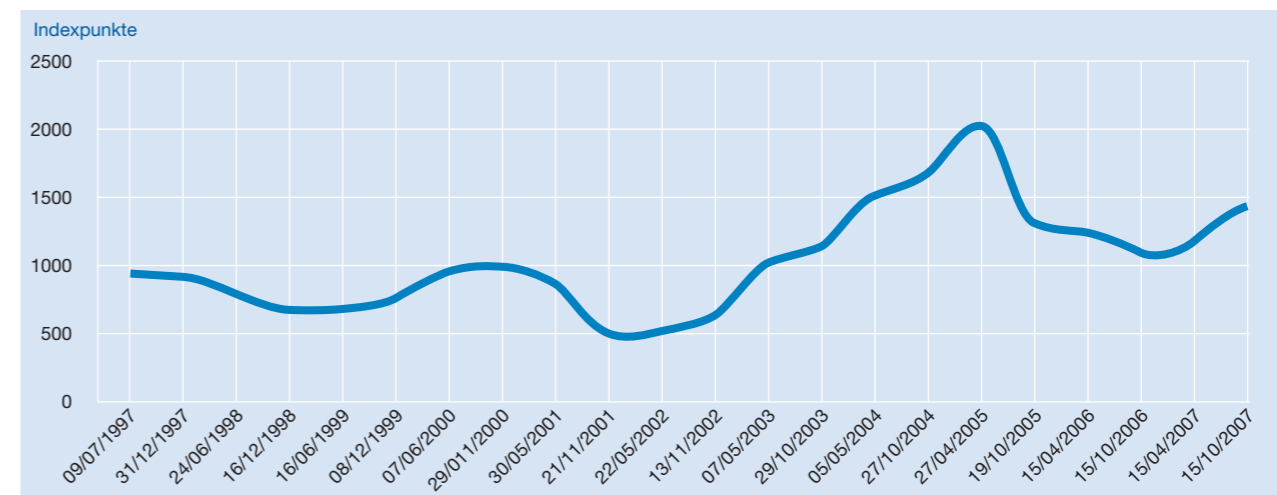
Während bestimmte Schiffsgrößen in der Vergangenheit bis zu 50–70 % Ratensenkungen in Kauf nehmen mussten, entwickelten sich die Charraten für die kleinen Containerschiffstypen relativ stabil. Sie konnten sich mit Ratenschwankungen von ca. +/- 15–20 % vergleichsweise gut behaupten.

Prognose Auftragsbestand Containerschiffe nach Größe und Ablieferungsjahr in tausend TEU



Quelle: MAERSK Broker Container Charter Market Oktober 2007

Howe Robinson Containership Charter Index



Aktuelle Entwicklung

Seit Mitte des Jahres 2003 befindet sich der Containermarkt im Aufwind und zwischenzeitlich sind die in der Vergangenheit erreichten Höchstmarken übertroffen worden. Begünstigt wird diese Entwicklung durch die erkennbare Erholung der wirtschaftlichen Konjunktur, wobei vor allen Dingen der asiatische Wirtschaftsraum (u. a. China, Indien) belebend wirkt.

Der damit einhergehende größere internationale Warenaustausch wird die Schiffahrtsmärkte und damit auch die kleineren Containerschiffssegmente positiv beeinflussen.

Alle führenden Forschungsinstitute und Experten (z. B. ISL, Drewry, Howe Robinson, Fearnley) gehen in der Zukunft von einem steigenden Weltwirtschaftswachstum aus.

Die OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) rechnet z. B. aktuell beim Welt-handel – nach 7,4 % im Jahr 2005 und rd. 9,2 % im Jahr 2006 – mit einem erneuten Plus von rd. 7,0 % bzw. 7,4 % in den Jahren 2007/2008.

Mitte 2005 setzte eine Korrektur der Charraten in der Containerfahrt ein. Vor allem durch erhöhte Schiffsablieferungen kam es bis Anfang 2006 zu einem Abschwung über alle Schiffsgrößen gesehen, wobei das Ratenniveau sich aktuell immer noch oberhalb des langjährigen Durchschnitts befindet.

Die Verbilligung des Seetransportes und die Verbesserung der Transportqualität (schneller, sicherer, zuverlässiger) insbesondere auch durch dieses Container-Feederschiff MS „HEIMAR J“ führt dazu, dass auch in Zukunft immer mehr Warenarten per Container über See transportiert werden, selbst solche für die eigentlich ein spezieller Schiffstyp zur Verfügung steht (z. B. Kühlschiffe, Auto-transporter, Bulkcarrier usw.).

Sollten sich die Marktanforderungen entsprechend ändern, kann dieses Schiff auch als Multipurpose-Schiff eingesetzt werden. Durch die technischen Möglichkeiten (alle gängigen Containergrößen können transportiert werden, sehr schnell, Eisklasse E3, hohe Anzahl Kühlcontaineranschlüsse), ist MS „HEIMAR J“ in der Lage, flexibel auf Marktänderungen zu reagieren.





**Schwertgut- und Projektladungsschiff
MS „BELLATRIX J“**

a) Ladungsaufkommen

Da bereits seit mehreren Jahren Schwesterschiffe kleinerer Bauart durch die Reederei beim Charterer Industrial/Intermarine Inc. eingesetzt werden, kann die zukünftige Entwicklung gut eingeschätzt werden. Aufgrund des speziellen Marktsegmentes und der steigenden Nachfrage nach Schwerguttransportkapazität rechnen Marktteilnehmer weiterhin mit guten bis sehr guten Zukunftsaussichten für diese Schiffe.

Schwertgut- und Projektladungsschiffe wie das MS „BELLATRIX J“ transportieren vorwiegend nicht-containerisierbare Ladung. Hierzu gehören Schwergutstücke mit Einzelgewichten von mehr als 60 Tonnen oder äußeren Abmessungen, die über die Dimensionen eines Standardcontainers hinausgehen. Konstruktions- und Anlagenteile für Fabriken gehören ebenso zu den typischen Ladungsarten wie Turbinen, Generatoren, Ausrüstungsteile für Bohrplattformen, fertig montierte Containerbrücken oder rollende Ladung wie Eisenbahnwagons oder Bagger.

Schiffe dieses Typs werden vor allem in der Trampfahrt eingesetzt, also immer für einen speziellen Auftrag. Feste Liniendienste sind eher die Ausnahme. Eine mengenmäßige Angabe des Ladungsaufkommens entzieht sich in den vorhandenen Statistiken.

Zwei Beispiele zum zukünftigen Ladungsaufkommen: Nach Aussage der Infrastrukturgesellschaft Brasiliens plant das größte und bevölkerungsreichste Land Südamerikas in den nächsten Jahren rd. 1.300 Infrastrukturprojekte im Gesamtwert von rd. US\$ 215 Milliarden. Ein Großteil dieser Projekte wird schwerpunktmäßig in den Bereichen Kraftwerksanlagen und Staudamm, Chemie und Petrochemie, Luft- und Raumfahrt und Offshore-Ölindustrie angesiedelt sein. Insider schätzen, dass etwa 40 Prozent der gesamten Anlagen aus dem Ausland bezogen werden. Das indiziert erheblich wachsenden Bedarf an Transportkapazitäten in der Schwergutschifffahrt und im Handling von Schwergut und Großkomponenten in den Seehäfen.

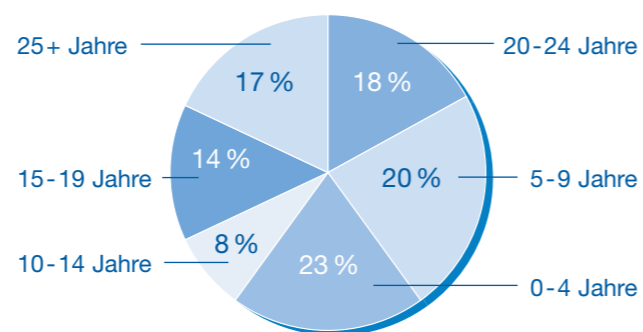
Ein besonderer Nachfrageboom für Schwergutschiffe ist ebenfalls auf dem chinesischen Markt zu verzeichnen. Nachdem China im Jahr 2001 der Welthandelsorganisation (WTO) beigetreten ist, öffnet sich dieses Land zunehmend dem weltweiten Handel. Die über 1,3 Mrd. Menschen bilden einen gewaltigen Absatzmarkt.

b) Flottenentwicklung

Aktuell befinden sich laut eigenen Schätzungen im Segment der Multipurpose-Heavy-Lift Vessel weltweit rund 170 Einheiten in Fahrt, die über Krane mit einer Hebekraft von mindestens 200 to. verfügen. In den nächsten Jahren sollen weitere 35 – 40 Schiffe zur Ablieferung kommen. Die somit zu erwartende moderate Angebotssteigerung sollte problemlos vom Markt aufgenommen werden.

Da sich weitere statistische Angaben nur schwer ableiten lassen, kann alternativ die Gesamtheit der Mehrzweckfrachtschiffe betrachtet werden.

Altersstruktur existierende Multipurpose-Flotte um 10.000 tdw.



Eigene Berechnungen, Grundlage ISL, Clarkson

Analog zum Sub-Segment Schwergutschifffahrt kann für das gesamte Multipurpose-Segment folgende Aussage getroffen werden: Rund 35 % der Tonnage sind 20 Jahre oder älter und stellen somit das kurz- bzw. mittelfristige Erneuerungspotential dar. Darüber hinaus verfügt die ältere Tonnage oft nur über Ladebäume, die gegenüber Schwergutkränen in der Handhabung wesentlich unflexibler sind.

Aktuelle Entwicklung

Während der Zeitchartermarkt in anderen Segmenten weitestgehend transparent ist, liegen für die Schwergutschiffe nur wenig aussagefähige Daten vor.

Das Marktumfeld stellt sich zur Zeit für Schwergutschiffe als attraktiv und chancenreich dar. Ein weltwirtschaftlicher Aufschwung einerseits und eine überalterte Mehrzweckfrachtschiffs-Flotte andererseits sollten zu konstanter bzw. sogar steigender Nachfrage und verknapptem Angebot an Schiffen diesen Typs führen. Dies sollte in Folge positive Effekte auf die Charterraten ermöglichen.

Die Erfahrungen mit den bisherig eingesetzten Schiffen durch die Reederei Jüngerhans sowie dem Charterer Intermarine gibt ebenfalls Anlass, die Zukunft positiv zu beurteilen.

Durch die technischen Eigenschaften von MS „BELLATRIX J“ (Güter von bis zu 500 to. können mit den Kränen geladen werden, geringer Tiefgang, große Laderäume, alle gängigen Container können transportiert werden, etc.) ist eine hohe Flexibilität gegeben. Bei entsprechendem Bedarf kann dieses Multipurpose-Heavy-Lift-Schiff auch in Segmenten wie der Bulk- oder Container-Feederschifffahrt eingesetzt werden.



Investitions- und Finanzierungsplan (Prognose)

(kumuliert für beide Schiffsgesellschaften)

Investitionsplan/Mittelverwendung

Anschaffungskosten	Summe beide Schiffe in Euro	Euro	Prozent
Bau-/Kaufpreise der Schiffe			
MS „HEIMAR J“ (€ 14,4 Mio.)			
MS „BELLATRIX J“ (€ 21,9 Mio.)	36.300.000,00 €		
Erstausrüstung	750.000,00 €		
Bauaufsicht	250.000,00 €		
Mehrkosten/Baureserve etc.	400.000,00 €	37.700.000,00 €	91,28 %
Zinsaufwendungen			
Bauzeitfinanzierung, , Avalprovisionen, Bereitstellungszinsen		905.000,00 €	2,19 %
Vorlaufkosten			
Dienstleistungen des Reeders	200.000,00 €		
Rechtsberatung, Notar- u. Gerichtskosten	70.000,00 €		
Steuerberatung	30.000,00 €		
Kreditbearbeitung	120.000,00 €		
Kapitalbeschaffungskosten	1.510.000,00 €		
Prospektkosten und Werbung	40.000,00 €		
Projektbetreuung und Verwaltung	400.000,00 €		
Sonstiges	70.000,00 €	2.440.000,00 €	5,91 %
Liquiditätsreserve		255.000,00 €	0,62 %
Gesamtinvestition		41.300.000,00 €	100,00 %

Finanzierungsplan/Mittelherkunft

	Summe beide Schiffe in Euro	Euro	Prozent
Schiffshypothekendarlehen			
MS „HEIMAR J“	10.100.000,00 €		
MS „BELLATRIX J“	15.300.000,00 €	25.400.000,00 €	61,50 %
Familie Jüngerhans (Gründungskommanditisten)		800.000,00 €	1,94 %
Einzuwerbendes Kommanditkapital		15.100.000,00 €	36,56 %
Gesamtinvestition		41.300.000,00 €	100,00%

Schiffspreise:

Es handelt sich um vertraglich festgelegte Schiffspreise die in Euro vereinbart wurden.

Erstausrüstung:

Bei dieser Position handelt es sich um notwendige Ausrüstungen (z. B. Laschmaterial, Schmieröle, Tauwerk, Farben, usw.) die durch den Vertragsreeder beschafft werden und üblicherweise nicht im Bauvertrag enthalten sind. Die Herstellung und Lieferung der durch die Reederei konstruierten Spezialtraverse (Kosten rd. 200 T€) für das Schwergutschiff ist ebenfalls enthalten.

Bauaufsicht:

Die Bauaufsicht wird von der Reederei Jüngerhans bzw. bekannte Ingenieurbüros durchgeführt. Während der Bau-phase sind Mitarbeiter der Reederei vor Ort, um den Bau-fortschritt zu überwachen.

Mehrkosten/Baureserve etc.:

In der Prognoserechnung sind für weitere bauliche Veränderungen und Mehrkosten, die erst während der Bauzeit erkennbar sind, Reserven kalkuliert.

Bauzeitfinanzierung, Avalprovisionen, Bereitstellungs-zinsen:

Zur Bezahlung des Schwergutschiffes MS „BELLATRIX J“ wurden Anzahlungen an die Bauwerft vereinbart. Bei MS „HEIMAR J“ fallen Avalprovisionen sowie Bereitstellungs-zinsen für die Endfinanzierung an.

Dienstleistungen des Reeders:

Der ausgewiesene Betrag wurde vereinbart zum Ausgleich der Aufwendungen (z. B. Beschaffung von qualifiziertem Personal, Mitwirkung bei der Vercharterung, Geschäftsführung Investitionsphase usw.) im Zusammenhang mit der Tätigkeit in der Vorbereitungs- und Investitionsphase.

Beratungskosten:

Hierbei handelt es sich um Kosten für die rechtliche und steuerliche Beratung während der Planungs- und Investitionsphase der beiden Schiffsgesellschaften.

Kreditbearbeitung:

Diese Kosten fallen für die Kreditbearbeitung der zwei Schiffshypothekendarlehen sowie für weitere Aufwendungen der finanzierenden Schiffahrtbanken an.

Kapitalbeschaffungs-, Prospektkosten/Werbung/Projektbetreuung und Verwaltung:

Hierbei handelt es sich um Kosten im Zusammenhang mit der Beschaffung des Eigenkapitals, sowie Prospektdruck, Werbung usw. Die Eigenkapitalbeschaffung erfolgt durch die Jan Luiken Oltmann Gruppe GmbH & Co. KG bzw. durch deren Anlageberater sowie in geringerem Anteil durch die Reederei Jüngerhans. Die Gesamthöhe der Provisionen beträgt für beide Schiffe kumuliert € 1.910.000,00 (12 % des Eigenkapitals) und setzt sich aus den Kapitalbeschaffungs- sowie Projektbetreuungs- und Verwaltungskosten zusammen. *Es fallen KEINE weiteren Kosten für Treuhandverwaltung oder Platzierungsgarantie für die Gesellschaften an. Auch ein Agio wird nicht erhoben.*

Sonstige Vorlaufkosten:

Diese Position beinhaltet Kosten, die in den o.g. noch nicht enthalten sind und erfahrungsgemäß anfallen (z. B. nicht abziehbare Vorsteuern).

Liquiditätsreserve:

Aus Gründen der kaufmännischen Vorsicht wird eine Liquiditätsreserve bei beiden Schiffsgesellschaften gebildet, um unvorhergesehene Kosten auffangen zu können.

Schiffshypothekendarlehen:

Den Einschiffsgesellschaften liegen die grundsätzlichen Kreditzusagen zweier namhafter deutschen Banken vor. Diese Darlehen werden bei jedem Schiff durch Eintragung einer erstrangigen Schiffshypothek im Seeschiffsregister gesichert. Die Valutierung der Darlehen erfolgt zu 100 %, d.h. ohne Einbehaltung eines Disagios. Abhängig von den Einnahmewährungen und/oder aus Gründen der Zinssparnis können die Darlehen bzw. Teilbeträge der Darlehen auch in Fremdwährungen (z. B. USD, CHF, YEN) konvertiert werden.

Die Besicherung erfolgt durch Eintragung von Schiffshypotheken in Höhe von 120 % der jeweiligen Darlehenssumme.

Beteiligung Familie Jüngerhans:

Die Familie Jüngerhans wird sich an beiden Schiffen mit insgesamt € 800.000,00 beteiligen.

Einzuwerbendes Kommanditkapital:

Das einzuwerbende Kommanditkapital teilt sich zu 40 % auf MS „HEIMAR J“ und zu 60 % auf MS „BELLATRIX J“ auf.



Liquiditäts- und Besteuerungsvorschau (Prognose)

(Alle Beträge in T€, wenn nicht anders angegeben; Rundungsdifferenzen sind zu vernachlässigen)

Entwicklung der Liquidität in der kumulierten Darstellung der beiden Schiffsgesellschaften (Prognose)

	Nettoerlöse	Schiffsbetriebskosten	Verwaltungskosten	Zinsen Hypotheken	Tilgung Hypotheken	Liquidität vor Auszahlungen	Auszahlungen an die Gesellschafter in %	Auszahlungen kum. (T € 15.600 Eigenkapital)	kumulierte rechn. Restliquidität
2008	0	0	-45	0	0	-45	0 %	0	210
2009	4.848	-1.518	-58	-1.086	-1.088	1.098	5 %	-795	513
2010	6.122	-1.699	-60	-1.198	-1.814	1.351	7 %	-1.113	751
2011	6.122	-1.838	-60	-1.106	-1.814	1.304	7 %	-1.113	942
2012	6.122	-1.984	-60	-1.118	-1.814	1.145	8 %	-1.272	815
2013	6.122	-2.024	-60	-1.014	-1.814	1.210	8 %	-1.272	753
2014	5.952	-2.465	-60	-913	-1.814	700	8 %	-1.272	181
2015	6.122	-2.106	-60	-812	-1.814	1.330	8 %	-1.272	240
2016	6.037	-2.398	-60	-777	-1.814	987	6 %	-954	273
2017	6.122	-2.341	-60	-664	-1.814	1.242	8 %	-1.272	243
2018	6.122	-2.235	-60	-554	-1.814	1.459	8 %	-1.272	430
2019	5.952	-2.730	-60	-444	-1.814	904	8 %	-1.272	62
2020	6.122	-2.325	-60	-335	-1.814	1.588	8 %	-1.272	378
2021	6.037	-2.372	-60	-223	-1.814	1.568	10 %	-1.590	356
2022	6.122	-2.869	-60	-113	-1.814	1.266	10 %	-1.590	31
2023	6.122	-2.467	-60	-15	-727	2.853	16 %	-2.544	340
Gesamt	90.048	-33.372	-943	-10.373	-25.400	19.961	125 %	-19.875	
Schiffsverkäufe	16.626					16.625	106,71 %	-16.966	
Summe	106.674	-33.372	-943	-10.373	-25.400	36.586	231,71 %	-36.841	

Besteuerungsvorschau in der kumulierten Darstellung für beide Schiffe (Prognose)

	Ergebnisse nach Zinsen	Anlaufkosten (Bauzeitinsen, Bankgebühren)	Abschreibungen	Steuerl. Ergebnisse laut Bilanz	Steuerl. Ergebnisse unter Tonnagesteuer	Steuerl. Ergebnis in % der Eigenmittel
2008	-45	-725	0	-770	0	0
2009	2.186	-300	-2.825	-940	15,2	0,10
2010	3.165		-3.139	26	17,8	0,11
2011	3.118		-3.139	-21	17,8	0,11
2012	2.959		-3.139	-180	17,8	0,11
2013	3.024		-3.139	-115	17,8	0,11
2014	2.515		-3.139	-625	17,8	0,11
2015	3.145		-3.139	5	17,8	0,11
2016	2.802		-3.139	-338	17,8	0,11
2017	3.057		-3.139	-83	17,8	0,11
2018	3.273		-3.139	134	17,8	0,11
2019	2.719		-3.139	-421	17,8	0,11
2020	3.403		-3.139	263	17,8	0,11
2021	3.382		-314	3.068	17,8	0,11
2022	3.080		0	3.080	17,8	0,11
2023	3.580		0	3.580	17,8	0,11
Gesamt	45.361	-1.025	-37.671	6.665	264,4	1,66
Schiffsverkäufe	16.626		-403	16.223		
Summe	61.987	-1.025	-38.074	-22.888	264,4	1,66



Erläuterungen zur Liquiditäts- und Besteuerungsvorschau:

Der linke Tabellenteil zeigt die kumulierte Liquiditätsvorschau für die zwei Ein-Schiffs-Kommanditgesellschaften. In dem zweiten Tabellenteil wird die kumulierte Besteuerungsvorschau dargestellt. Die Einnahmen sowie Ausgaben auf Jahre hinaus genau zu kalkulieren ist nicht möglich. Es handelt sich daher um einen reinen Planansatz, auf den besonders aufmerksam gemacht wird. Jeder Kommanditist ist Mitunternehmer und hier liegt ein Risiko seiner Beteiligung. Zu den Risiken wird auf das entsprechende Kapitel „Risiken einer Beteiligung“ verwiesen.

Schiffsverkäufe

Die Erlöse aus den Schiffsverkäufen wurden unter Abzug von 2,0 Prozent Vergütung für den Vertragsreederei kalkuliert. Die erzielbaren Veräußerungserlöse sind abhängig von den Marktverhältnissen und Fremdwährungskursen zum Zeitpunkt der Schiffsverkäufe. Über den Zeitpunkt entscheiden die Gesellschafterversammlungen. Es wurde von einem Veräußerungserlös von kumuliert rd. 45 % der Anschaffungspreise nach ca. 15 Betriebsjahren ausgegangen.



Erläuterungen zur kumulierten Liquiditätsvorschau der beiden Schiffe:

Nettoerlöse

Die Nettoerlöse errechnen sich aus den prognostizierten Chartererlösen abzüglich Bereederungsgebühr. Mit Ausnahme der Infahrtsetzung der Schiffe sowie in den Jahren der Großen Klasse (350 Tage) sowie Zwischenklasse (355 Tage) wird mit 360 Einsatztagen kalkuliert. Es wird als Charterbeginn bei MS „HEIMAR J“ der 15.02.2009 und bei MS „BELLATRIX J“ der 15.04.2009 angenommen.

Für das Schwergutschiff MS „BELLATRIX J“ liegt ein fester Chartervertrag für 44–55 Monate plus Option von 20–24 Monaten zu netto € 8.788,75 plus USD 1.975,00 (kalkulierter Kurs 1,30) bei Industrial Maritime Carriers (Bermuda) Ltd. vor. Der USD-Kurs kann vernachlässigt werden, da er rein kalkulatorisch angenommen wird. Es handelt sich um eine Währungskongruenz, da in identischer Höhe Schiffsbetriebskosten anfallen.

Im Anschluss wurde eine gleichbleibende Charterhöhe kalkuliert.

Für das Container-Feederschiff MS „HEIMAR J“ wurde noch kein Chartervertrag abgeschlossen.

Es wird durchgängig eine Rate von netto € 7.600,00 täglich kalkuliert.

Für die Bereederungstätigkeit erhält der Vertragsreeder (Jüngerhans Maritime Services GmbH & Co. KG) entsprechend Bereederungs- und Gesellschaftsvertrag der einzelnen Schiffsgesellschaften ab Infahrtsetzung der Schiffe eine Vergütung in Höhe von 5% der liquiditätsmäßig eingegangenen Bruttofrachteinnahmen, wobei etwaige Bergelöhne, Hilfsgehälter und Überliegegelder sowie Zahlungen aus Ausfallversicherungen eingeschlossen sind. Der Vertragsreedervertrag wurde individuell erörtert und ausverhandelt.

Bei den kalkulierten Erlösen handelt es sich um Nettoerlöse nach Abzug von Befrachtungskommissionen.

Schiffsbetriebskosten

Die Schiffsbetriebskosten sind anhand von Vergleichs- und Erfahrungswerten und nach Maßgabe der kaufmännischen Vorsicht unter ausländischer Flagge kalkuliert worden.

Für die beiden Schiffstypen wurden für 365 Tage folgende Kosten angenommen:

Für das jeweils erste Betriebsjahr wurden die Kosten zeitanteilig ab Infahrtsetzung berücksichtigt. Da erfahrungsgemäß in den Anfangsjahren kaum Reparaturen anfallen bzw. diese durch Garantieleistungen abgedeckt sind, wurden in den ersten Jahren nicht die vollen Betriebskosten angenommen. Grundsätzlich liegen jedoch folgende **Prognosen zugrunde:**

Kosten je Schiff	Schwergutschiff	Container-Feederschiff
Personalkosten	€ 480.000	€ 470.000
Ausrüstung und Schmierstoffe	€ 150.000	€ 130.000
Reparaturen	€ 130.000	€ 130.000
Versicherungen	€ 170.000	€ 170.000
Sonstiges	€ 20.000	€ 20.000
Gesamt	€ 950.000	€ 920.000

Ab dem Jahr 2010 wurde für beide Schiffe eine jährliche Schiffsbetriebskostensteigerung von 2% berücksichtigt. Darüber hinaus wurden für beide Schiffe Dockungskosten für alle 2,5 Jahre (ab dem 5. Jahr) anfallende Klassearbeiten kalkuliert. Diese entsprechen je nach Aufwand und Schiffstyp 100 bis 250 T €.

Verwaltungskosten

Die Position Verwaltungskosten erfasst Aufwendungen wie z.B. für die Erstellung der Jahresabschlussberichte, Beratung, Kommunikations- und Buchhaltungsaufwendungen etc. entsprechend den Gesellschaftsverträgen.

Es werden KEINE Treuhandgebühren erhoben.

Zinsen Hypotheken

Die Fremdfinanzierungen der Beteiligungsgesellschaften basieren auf Schiffshypothekendarlehen grundsätzlicher Darlehenszusagen von zwei renommierten deutschen schiffsfinanzierenden Banken.

Entsprechend den Darlehensverträgen besteht die Möglichkeit, auch Teile der Darlehen in Fremdwährungen (CHF, USD, YEN) zu valutieren und somit Zinsvorteile zu realisieren. Marktveränderungen können die Zinsbelastung und damit das Betriebsergebnis der Gesellschaften beeinflussen.

Dementsprechend wurde als „Mischzinssatz“ (Beispielsweise 50% Euro und 50% CHF) in den Prognosen folgender Zinssatz unterstellt: 5,0% p.a. bis 31.12.2011, 5,5% p.a. bis 31.12.2015; 6,0% p.a. bis 31.12.2023

Tilgung Hypotheken

Die vierteljährlichen Tilgungen ergeben sich aus den Kreditzusagen der finanzierenden Banken. Grundsätzlich basieren beide Darlehen auf einer kurzen Laufzeit von 14 Jahren. Der Tilgungsbeginn soll rd. 6 Monate nach jeweiliger Infahrtsetzung der Schiffe sein.

Auszahlungen (Ausschüttungen) an die Gesellschafter

Es handelt sich um geplante und nach der prognostizierten Liquiditätshöhe mögliche Auszahlungen (Gewinnanteil-Entnahmen), über deren Höhe jährlich die Gesellschafterversammlungen der beiden Schiffsgesellschaften in Übereinstimmung mit den Gesellschaftsverträgen zu beschließen haben.

Die prozentuale Angabe der Auszahlungen (Ausschüttungen) bezieht sich auf das kumulierte Eigenkapital beider Fonds.

Es wird darauf hingewiesen, dass nach § 172 Abs. 4 HGB Auszahlungen dazu führen, dass gegenüber den Gläubigern die Kommanditeinlagen als nicht geleistet gelten,

soweit das Kapitalkonto nach vorhergegangenen Verlusten nicht den Stand der Einlage wieder erreicht hat. In Höhe der Entnahme lebt in diesem Fall die an sich beschränkte Haftung des Kommanditisten wieder auf.

Kumulierte rechnerische Liquidität

Die persönlich haftende Gesellschafterin der beiden Schiffsgesellschaften ist im Interesse der Liquidität der Gesellschaften gemäß jeweiligem Gesellschaftsvertrag berechtigt und verpflichtet, eine Rücklage in angemessener Höhe zu bilden.

Erläuterungen kumulierte Besteuerungsvorschau für beide Schiffe:

Ergebnisse nach Zinsen und Anlaufkosten

Diese Spalte stellt die kumulativen Werte der beiden Schiffe dar. Unter die Anlaufkosten fallen vor allem die Kosten der Bauzeitfinanzierung für das Schiff MS „BELLATRIX J“. Bei MS „HEIMAR J“ fallen Avalprovisionen sowie Bereitstellungs-zinsen für die Endfinanzierung an.

Abschreibungen

Zur Berechnung der Abschreibung wurde von einer planmäßigen Nutzungsdauer von 12 Jahren ausgegangen. Die Gesellschaften nehmen Abschreibungen nach § 7 Abs. 1 EStG in gleichbleibenden (linearen) Jahresbeiträgen in Anspruch. Den Berechnungen ist ein AfA-Satz von 8,33% zu Grunde gelegt (vgl. „Steuerliche Gesichtspunkte“). Die Darstellung umfasst auch die Abschreibung der steuerlich für die Anleger zu aktivierenden Vorlaufkosten der Gesellschaft. Es wurde ein Schrottwert von € 270,00 pro Tonne berücksichtigt.

Ergebnisse unter Tonnagesteuer in Euro und in % der Eigenmittel

Beide Schiffsgesellschaften werden bereits bei Infahrtsetzung der Schiffe zur Gewinnermittlung nach §5a EStG (Tonnagesteuer) optieren. Es wird der Anteil an den Ergebnissen in Euro sowie in % bezogen auf das Eigenkapital dargestellt.



Rentabilitätsbetrachtung / Kapitalrückfluss-Beispielrechnung (Prognose) (Kumulierte Darstellung für beide Schiffsgesellschaften)

Betrachtungsprämissen

Persönlicher Grenzsteuersatz	45,00 %
Solidaritätszuschlag (kalkuliert bis 2023)	5,50 %
Persönliche Kirchensteuer	Nicht kalkuliert
Beteiligungssumme	€ 100.000

Mittelrückflüsse

Geplante Auszahlungen (Ausschüttungen)	€ 125.000
Anteil am Verkaufserlös und an der Restliquidität	€ 106.708
Mittelrückfluss gesamt	€ 231.708

Steuern auf

Tonnagepauschalgewinne 2008 – 2023	€ ./. 787
Mittelrückfluss nach Steuern	€ 230.921
Vermögenszuwachs nach Steuern (2008 – 2023)	€ 130.921
Rendite Interner Zinsfuß Methode IRR*	8,74 % p.a.

*Nähere Erläuterungen im Kapitel „Wichtige Hinweise“

Erläuterungen:

Die vorstehende Beispielrechnung zeigt den Liquiditätsfluss für einen Gesellschafter mit einer Zeichnungssumme von € 100.000. Diese Zeichnungssumme wird zu 40 % auf MS „HEIMAR J“ und zu 60 % auf MS „BELLATRIX J“ aufgeteilt.

Die geplanten Auszahlungen während der Betriebsphase sowie bei Verkauf der Schiffe ergeben sich gemäß Ertragsvorschau.

Aufgrund der bereits festgelegten Option zur Gewinnermittlung nach § 5a EStG ergibt sich ein fast zu vernachlässigender Tonnagepauschalgewinn in Höhe von nur rd. 0,11 % p.a. bezogen auf die Beteiligungssumme.

Die Einzelheiten zur Tonnagesteuer sind in den „Steuerlichen Grundlagen“ erläutert. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Weiterhin fallen im Verkaufszeitpunkt eines oder beider Schiffe keinerlei Steuerbelastungen an.

Es wurde bei beiden Schiffen ein beispielhaft unterstellter Verkauf im Jahr 2023 unterstellt. Dabei wurde bei beiden Schiffen ein Veräußerungserlös von 45 % prognostiziert.

Abweichungen von den Planungsdaten haben unmittelbaren Einfluss auf das Gesamtergebnis für den Anleger.

Es wurde angenommen, dass alle auf ein Jahr bezogenen Zahlungsströme (z.B. Steuern, Auszahlungen) auch im selben Kalenderjahr anfallen.

Cash-Flow und Sensitivitäts-Betrachtung aus Anlegersicht (Prognose) (Kumulierte Darstellung für beide Schiffsgesellschaften)

Basierend auf den Planberechnungen der beiden Schiffsgesellschaften wird nachfolgend die zeitliche Betrachtung der Zu- und Abflüsse für den einzelnen Anleger kumuliert dargestellt. Hierbei wird vereinfachend von einer Kommanditbeteiligungssumme von € 100.000 ausgegangen. Dabei wird die Beteiligungssumme zu 40 % auf MS „HEIMAR J“ und zu 60 % auf MS „BELLATRIX J“ aufgeteilt.

Weiterhin wird der wirtschaftliche Erfolg einer Beteiligung in Abhängigkeit von den zu erzielenden Veräußerungserlösen dargestellt.

Die Beteiligung ist an keine steuerlichen Bindungsfristen gebunden. Wie bereits in den Ausführungen zu den Schiffen dargestellt, handelt es sich um flexibel einsetzbare Seeschiffe, welche in verschiedenen Teilmärkten der Seeschifffahrt einsetzbar sind. Dieses hat u. a. natürlich auch Auswirkungen auf die späteren Möglichkeiten des Schiffsverkaufs und des Wiederverkaufwertes.

Prognose Cash-Flow Betrachtung 2008 bis 2023 (Kumulierte Darstellung für beide Schiffe)

Alle Werte in Euro

Jahr	Einzahlung	Auszahlungen	Abflüsse aus steuerlichem Ergebnis	Cash-Flow nach Steuern jährlich	kumuliert
2008	-40.000	0	0	-40.000	-40.000
2009	-60.000	5.000	-45	-55.045	-95.045
2010	0	7.000	-53	6.947	-88.098
2011	0	7.000	-53	6.947	-81.151
2012	0	8.000	-53	7.947	-73.204
2013	0	8.000	-53	7.947	-65.257
2014	0	8.000	-53	7.947	-57.310
2015	0	8.000	-53	7.947	-49.363
2016	0	6.000	-53	5.947	-43.416
2017	0	8.000	-53	7.947	-35.469
2018	0	8.000	-53	7.947	-27.522
2019	0	8.000	-53	7.947	-19.575
2020	0	8.000	-53	7.947	-11.628
2021	0	10.000	-53	9.947	-1.681
2022	0	10.000	-53	9.947	8.266
2023	0	16.000	-53	15.947	24.213

Sensitivitäts-Betrachtung – Abweichungen von der Prognose

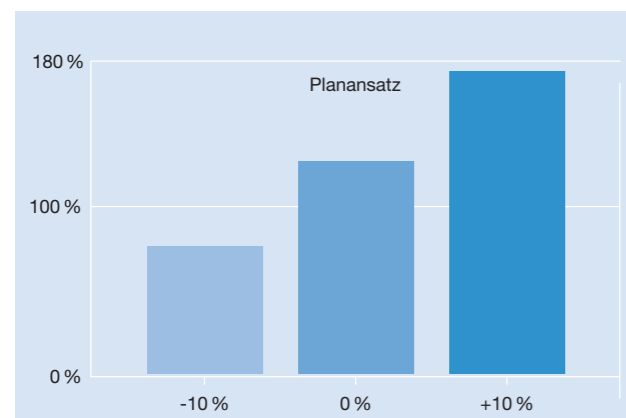
angenommene Veräußerungserlöse in % (kumuliert) von den Baupreisen im Jahre 2023	Auszahlungen	Abflüsse aus steuerlichem Ergebnis	Cash-Flow nach Steuern	Vermögenszuwachs
25 %	60.236	-787	59.449	84.449
35 %	83.469	-787	82.682	107.682
45 % (Planansatz)	106.708	-787	105.921	130.921
55 %	129.941	-787	129.154	154.154

Sensitivitätsanalysen (Abweichungen von der Prognose) (Kumulierte Darstellung für beide Schiffsgesellschaften)

Nachfolgend werden beispielhaft einige Szenarien dargestellt, wie sich der Beteiligungserfolg bei Variation von Chartereinnahmen, Zinssätzen sowie Veräußerungserlös ändern kann.

Chartereinnahmen

Folgendes mögliche Szenario für die Ausschüttungshöhe stellt sich bei einer Veränderung der Charterrate dar (plus 10 % bzw. minus 10 % Chartereinnahmen):

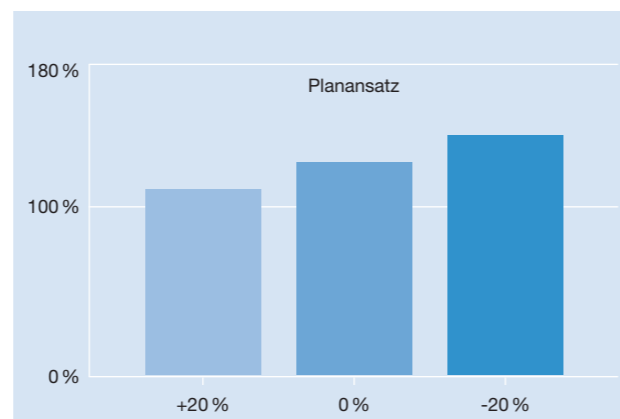


Zinsen

Es wird in der Kalkulation zunächst davon ausgegangen, dass die kompletten Darlehenssummen in Euro valuiert werden. Folgende Zinssätze wurden bei beiden Schiffen angenommen (Mischzinssatz Euro/CHF):

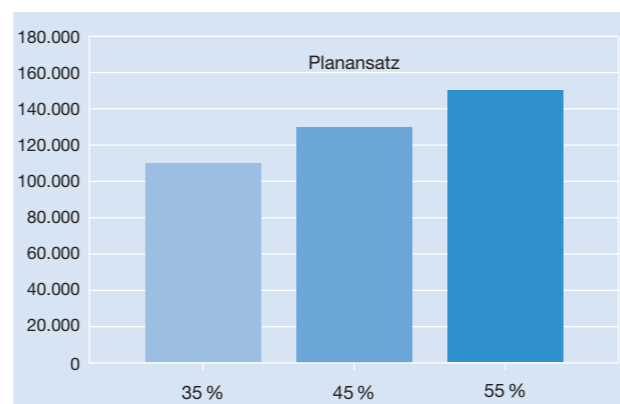
- 5,00 % p.a. bis 31.12.2011**
- 5,50 % p.a. bis 31.12.2015**
- 6,00 % p.a. bis 2023**

Folgendes Szenario für die Ausschüttungshöhe würde sich bei einer Umfinanzierung in eine Fremdwährung (z. B. USD, CHF, YEN) mit einer veränderten Zinsbelastung in Höhe von plus/minus 20 % ergeben:



Veräußerungserlös

Die Veräußerungserlöse der zwei Schiffe bestimmen wesentlich die Ergebnisse der beiden Beteiligungsgesellschaften. Der Verkaufserlös nach Ablauf des Betrachtungszeitraumes von ca. 15 Jahren wurde nachfolgend alternativ mit 35 %, 45 % (Prospektansatz) und 55 % (kumuliert für beide Schiffe) der Anschaffungskosten unterstellt und hat folgende Änderungen des kalkulierten Vermögenszuwachses zur Folge:



Steuerliche Grundlagen

Die nachfolgenden Hinweise zur Thematik „Steuern“ basieren auf die zum Datum dieses Prospekts geltenden Gesetze und Verwaltungsauffassungen. Wie bei allen Investitionen kann nicht garantiert werden, dass die zum Zeitpunkt einer Anlage in die Fonds bestehende oder vorgesehene Steuerposition unendlich lange fortbesteht. Zudem beruhen sämtliche steuerliche Angaben in diesem Verkaufsprospekt darauf, dass die Beteiligungen nicht im Betriebsvermögen einer Kapitalgesellschaft gehalten wird. Sofern detailliertere Informationen gewünscht werden, ist die Konsultation des persönlichen Steuerberaters empfehlenswert. Zu grundsätzlichen Fragen, die mit der Beteiligung im Zusammenhang stehen, gibt gern auch der steuerliche Berater der Beteiligungsgesellschaft Auskunft.

(Die Ausführungen gelten sowohl für MS „HEIMAR J“ wie auch MS „BELLATRIX J“.)

Einkommensteuer

Einkunftszielung

Der Gesellschafter beteiligt sich direkt durch Eintragung in das Handelsregister als Kommanditist an den beiden Schiffsgesellschaften, die internationale Seeschifffahrt betreiben. Der Gesellschafter beabsichtigt, aus diesen Beteiligungen Gewinne zu erwirtschaften, gilt daher steuerlich als Mitunternehmer und erzielt Einkünfte aus Gewerbebetrieb.

Der Totalgewinn zur Feststellung der Gewinnerzielungsabsicht ist unter zulässiger Einbeziehung des kalkulierten Veräußerungsgewinnes aus dem Schiffsverkauf im Zeitraum von der Gründung bis zur Betriebsveräußerung oder -aufgabe (Planzeitraum) nach den Planrechnungen in diesem Beteiligungsangebot gegeben (Bundesfinanzhof in ständiger Rechtsprechung; vgl. u. a. BFH in BStBl. II 1997, 202).

Die Kommanditisten sind daneben in ihren die Mitunternehmerschaft vermittelnden Rechten weder tatsächlich noch rechtlich eingeschränkt, so dass dem Kommanditisten die Ergebnisse aus der Gesellschaft steuerlich anteilig zugerechnet werden können.

Anteilsfinanzierung

Nach dem Betriebskonzept ist eine Anteilsfinanzierung nicht vorgesehen. Die Prüfung der Gewinnerzielungsabsicht erfolgt stets auf Ebene der Gesellschaft und des

Gesellschafters. Es ist daher darauf zu achten, dass neben der Gesellschaft auch die einzelnen Kommanditisten ggf. unter Einbeziehung der Anteilsfinanzierungszinsen über die Laufzeit der Beteiligung einen Totalgewinn erwirtschaften. Sofern ein Gesellschafter eine mittelfristige Anteilsfinanzierung plant und durch die zu entrichtenden Zinsen seinen Totalgewinn mindert, sollte die Darlehensaufnahme in jedem Fall mit einem steuerlichen Berater abgestimmt werden. Wegen der unmittelbaren Anwendung der Tonnagegewinnermittlung sind etwaige Zinsen für eine Anteilsfinanzierung nach herrschender Auffassung nicht als Sonderbetriebsausgabe abziehbar.

Abschreibungen

Abschreibungen sind gemäß § 7 Abs. 1 EStG linear vorzunehmen. Die Möglichkeit der degressiven Abschreibung gemäß § 7 Abs. 2 EStG ist im Rahmen der Unternehmenssteuerreform ab dem Zeitraum 2008 abgeschafft worden. Bemessungsgrundlage der Abschreibung sind die Anschaffungskosten (abzgl. Schrottwert).

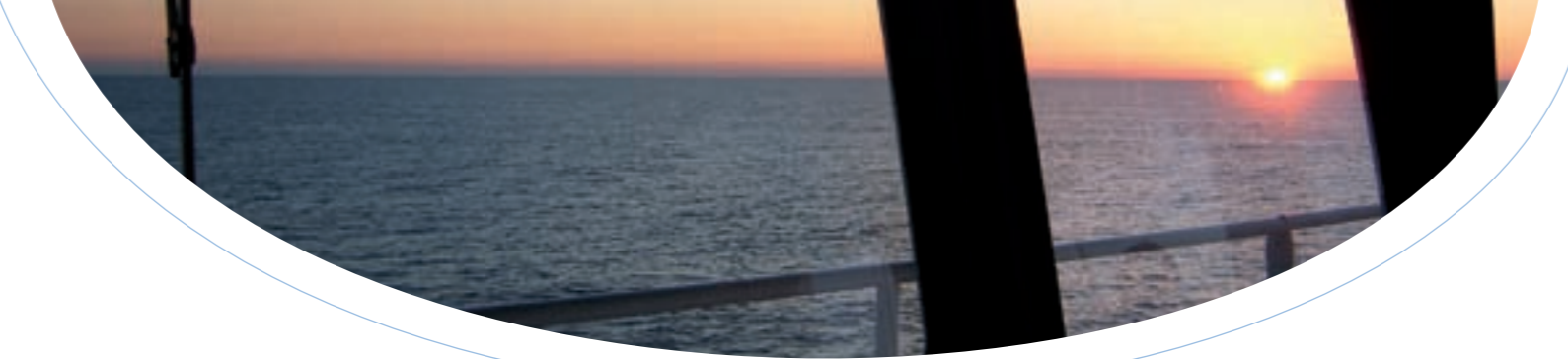
Die im Investitionsplan aufgeführten „Anlaufkosten“ sind (mit Ausnahme der Bauzeitfinanzierungszinsen und der Bankgebühren) in der steuerlichen Prognoserechnung als zusätzliche Anschaffungskosten für den Anleger aktiviert und parallel zum Schiff über den Planungszeitraum abgeschrieben worden. Die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer nach der amtlichen AfA-Tabelle für die beiden Schiffe beträgt 12 Jahre (linearer AfA-Satz 8,33 % p. a.).

Die Auffassung der Finanzverwaltung gemäß dem BMF-Schreiben vom 15.12.2000 (BStBl. I 2000, 1532), dass die amtlichen AfA-Tabellen für „Verlustzuweisungsgesellschaften“ nicht anwendbar sind, sollte für diese Gesellschaften nicht maßgeblich sein, da keine negativen steuerlichen Ergebnisse den Gesellschaftern vermittelt werden.

Verlustausgleichsbeschränkungen

Die Beteiligungsgesellschaften wenden von Beginn an die Tonnagegewinnermittlung nach § 5a EStG an. Negative steuerliche Ergebnisse werden den Gesellschaftern somit nicht vermittelt. Sämtliche gesetzliche Bestimmungen zu Verlustausgleichsbeschränkungen z.B. § 15b EStG (Steuerstundungsmodelle), § 15a EStG (beschränkte Haftung der Gesellschafter) und § 10d EStG (Verlustrücktrag und -vortrag) sind daher für dieses Beteiligungsangebot grundsätzlich irrelevant.





Tonnagegewinnermittlung

Durch das Seeschiffahrtsanpassungsgesetz wurde ab dem 1. Januar 1999 ein System zur pauschalen Gewinnermittlung („Tonnagesteuer“) für die Seeschiffahrt eingeführt (§ 5a EStG).

Die beiden Beteiligungsgesellschaften werden von Beginn an die Tonnagegewinnermittlung anwenden. Grundlage für den Pauschalgewinn ist die Nettoraumzahl (NRZ) der Schiffe.

Die Tonnagesteuer-Gewinnpauschale beträgt bei einem im internationalen Seeverkehr betriebenen Handelsschiff für jeweils volle 100 Netto-Tonnen pro Betriebstag:

- € 0,92 bei bis zu 1.000 Netto-Tonnen (NT)
- € 0,69 für die 1.000 NT übersteigende Tonnage bis zu 10.000 NT
- € 0,46 für die 10.000 NT übersteigende Tonnage bis zu 25.000 NT
- € 0,23 für die 25.000 NT übersteigende Tonnage

Für die Anwendung ist u.a. eine Eintragung des Schiffes im inländischen Seeschiffsregister erforderlich, und insbesondere die Bereederung des Schiffes muss im Inland erfolgen; das Führen der dt. Flagge ist (derzeit) nicht vorgeschrieben. Der Antrag gilt unwiderruflich für mindestens 10 Jahre.

Wegen der Tonnagegewinnermittlung von Beginn an entfällt die Ermittlung des Teilwertes (Zeitwert) des Schiffes und damit auch der Unterschiedsbetrag zwischen Teilwert und Buchwert.

Auszahlungen (Ausschüttungen)

Bei den in der Liquiditätsplanung vorgesehenen Auszahlungen (Ausschüttungen) handelt es sich wegen der Rechtsform der Personenhandelsgesellschaft grundsätzlich um steuerneutrale Entnahmen. Eine eigene Besteuerung der Beträge erfolgt daher nicht.

Besteuerung bei Veräußerung

Mit der Tonnagegewinnpauschale von Beginn der Betriebstätigkeit ist auch ein etwaiger bilanzieller Veräußerungsgewinn steuerlich abgegolten.

Bei Veräußerung eines Gesellschaftersanteiles vor dem Verkauf eines Schiffes hat der Gesellschafter ebenfalls nichts zusätzlich zu versteuern.

Zinsabschlagsteuer

Sollten die Gesellschaften Zinserträge erzielen, so unterliegen die Zinserträge der Zinsabschlagsteuer nebst Solidaritätszuschlag. Diese Steuerabzüge sind in der Prognose-

srechnung berücksichtigt, werden aber über das Verfahren der gesonderten und einheitlichen Feststellung anteilig auf die einzelnen Gesellschafter verteilt und können von den Gesellschaftern im Rahmen der persönlichen Einkommensteuer als gezahlte Zinsabschlagsteuern von der Steuerlast abgezogen werden. Die Höhe der Steuerabzugsbeträge ergibt sich aus der jährlichen Steuermitteilung, die vom Steuerberater der Gesellschaft erstellt wird.

Besteuerungsverfahren/Ergebnismittelungen

Die Gesellschaften werden beim Betriebsfinanzamt Lingen (Ems) geführt. Die Steuernummer für MS „HEIMAR J“ lautet 61/210/06335. MS „BELLATRIX J“ wird unter der Steuernummer 61/210/06629 geführt. Das Betriebsfinanzamt ist u.a. zuständig für die Ermittlung der anteiligen Besteuerungsgrundlagen der Gesellschafter für die Einkommensbesteuerung. Es handelt sich dabei um mitunternehmerisch erzielte Einkünfte aus Gewerbebetrieb, die grundsätzlich nach dem jeweiligen Anteil am Kapital der Gesellschaften auf die Gesellschafter verteilt werden. Das Betriebsfinanzamt wird dazu jährlich im Anschluss an die Bearbeitung der Steuerklärungen der Gesellschaften die anteiligen Ergebnisse der Gesellschafter an die zuständigen Wohnsitzfinanzämter mitteilen. Die Gesellschafter erhalten vorab vom Steuerberater der Gesellschaften vorläufige Ergebnismittelungen zu ihrer rechtzeitigen Information.

Gewerbsteuer

Der Schiffsbetrieb der Beteiligungsgesellschaften unterliegt, wie alle anderen inländischen Gewerbebetriebe, der Gewerbesteuer. Bei Anwendung der Tonnagegewinnermittlung wird der Gewerbeertrag auf Basis der Pauschalgewinns (zuzüglich etwaiger nicht abgeglichener Sonderbetriebseinnahmen) ermittelt.

Erbschaft- und Schenkungsteuer

Situation nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichtes (BVerfG) vom 31.01.2007

Das BVerfG hat mit Urteil vom 31.01.2007 zur Erbschaftsbesteuerung festgestellt, dass die derzeitige Erbschaftsbesteuerung mit den Anforderungen des Gleichheitssatzes aus dem Grundgesetz nicht vereinbar ist. Das Erbschaftsteuerrecht muss bis spätestens 31.12.2008 neu geregelt werden. Bis zum Termin der Neuregelung (voraussichtlich März/April 2008) ist das bisher geltende Recht weiterhin anwendbar.

Ansatzpunkt des Gerichtes ist die ungleiche Bewertung verschiedener Vermögensgegenstände. Das Gericht kritisiert im Einzelnen Folgendes:

1. Bei Betriebsvermögen (dazu gehören auch Schiffsbeteiligungen) ist die Verknüpfung mit dem Steuerbilanzwert nicht sachgerecht, da somit steuerbilanzpolitische Maßnahmen Auswirkung auf die Wertermittlung haben.

2. Bei Immobilien kommt es durch den Ansatz eines bundesweit einheitlichen Vervielfältigers auf den Mietertrag (zumindest beim Ertragswertverfahren) zu Immobilienwerten zwischen 20 % und 100 % des gemeinen Wertes der Immobilie, was nicht vertretbar ist. Eine Unterscheidung nach Art und Lage des Objektes ist geboten. Das Gericht macht die Verfassungswidrigkeit ausschließlich an dem ungleichen Bewertungsansatz fest. Das Gericht verlangt eine Annäherung für alle Wirtschaftsgüter bei der Bewertung an den gemeinen Wert/Verkehrswert. In seiner Schlussbemerkung gibt das Gericht folgende Vorgaben für die Neuregelung:

„Der Gesetzgeber ist jedoch verfassungsrechtlich gehalten, sich auf der Bewertungsebene einheitlich am gemeinen Wert als dem maßgeblichen Bewertungsziel zu orientieren. Dem Gesetzgeber ist es unbenommen, bei Vorliegen ausreichender Gemeinwohlgründe in einem zweiten Schritt der Bemessungsgrundlagenermittlung mittels Verschonungsregelungen den Erwerb bestimmter Vermögensgegenstände zu begünstigen. Die Begünstigungswirkungen müssen ausreichend zielgenau innerhalb des begünstigten Kreises und möglichst gleichmäßig eintreten. Schließlich kann der Gesetzgeber auch mittels Differenzierungen beim Steuersatz eine steuerrechtliche Lenkung verfolgen.“

Aktuelles Recht (für Schenkungsfälle dieses Fonds voraussichtlich nicht mehr relevant)

Positives Betriebsvermögen unterliegt in Erbschafts- und Schenkungsfällen nach derzeitiger Rechtslage bei einem einmaligen Freibetrag in Höhe von EUR 225.000 lediglich zu 65 % der Erbschafts- und Schenkungssteuer. Der Freibetrag wird bei einer Schenkung von begünstigtem Betriebsvermögen innerhalb eines Zeitraumes von zehn Jahren insgesamt nur einmal gewährt.

Des Weiteren werden Erwerbe von Betriebsvermögen durch Personen der Erbschaftssteuerklassen II oder III durch Gewährung eines Entlastungsbetrages in Höhe von 88 % des Differenzbetrages zwischen der Steuer nach Steuerklasse I und der Steuer nach der tatsächlichen Steuerklasse (II bzw. III) begünstigt. Die vorgenannten Vergünstigungen fallen jedoch mit Wirkung für die Vergangenheit weg, soweit innerhalb von fünf Jahren nach dem Erwerb die Beteiligung veräußert oder die Gesellschaft aufgegeben wird oder die vom Erwerber innerhalb dieses Zeitraumes insgesamt getätigten Entnahmen die Summe seiner Einlagen und der ihm zuzurechnenden Gewinnanteile um mehr als EUR 52.000 übersteigt.

Für die Berechnung der erbschaft- und schenkungsteuerlichen Bewertung werden die Wirtschaftsgüter der Schiffahrtsgesellschaften mit ihren Steuerbilanzwerten übernommen. Dadurch ergeben sich in der Regel Steuerwerte, die aufgrund stiller Reserven unter dem tatsächlichen Wert liegen.

Das Bayerische Staatsministerium der Finanzen hat mit o. g. Erlass vom 14.06.2005, der im Einvernehmen mit den Obersten Finanzbehörden des Bundes und der Länder ergangen ist, verfügt, dass bei der Übertragung von treuhänderisch gehaltenen Kommanditbeteiligungen im Erb- bzw. Schenkungsfalle der gemeine Wert zugrunde zu legen ist. Der gemeine Wert gem. § 9 BewG wird durch den Wert bestimmt, der im gewöhnlichen Geschäftsverkehr nach der Beschaffenheit des Wirtschaftsgutes bei einer Veräußerung zu erzielen wäre. In der Regel wird der gemeine Wert höher als der steuerliche Wert gem. § 109 BewG liegen. Zudem sieht dieser Erlass vor, dass die Vergünstigungen nach § 13a ErbStG (Freibetrag sowie Bewertungsabschlag für Betriebsvermögen) und § 19a ErbStG (Tarifvergünstigungen für Schenkungen/Erbschaften der Steuerklasse II und III) zu versagen sind. Nach der bundesweiten Umsetzung des Erlasses ist die Neuregelung für die jeweils zuständigen Finanzämter bindend. Für treugeberisch beteiligte Kommanditisten führt die Anwendung des Erlasses in der Regel zu Werten, die höher sind als der steuerliche Buchwert.



Eckpunkte der neuen Erbschaft- und Schenkungsteuer

Die Koch/Steinbrück-Arbeitsgruppe hat Vorschläge zur Reform der Erbschaft- und Schenkungsteuer einschließlich der Neubewertung insbesondere von Betriebs- und Grundvermögen vorgelegt. Das Bundeskabinett hat im Dezember 2007 einen darauf basierenden Gesetzesentwurf beschlossen. Mit einer Verabschiedung des Gesetzes ist nicht vor März 2008, aber wohl im zweiten Quartal 2008 zu rechnen. Bis zum Zeitpunkt der Gesetzesverkündung gilt für Schenkungen das alte Bewertungs- und Schenkungsteuerrecht, für Erbfälle wird die Möglichkeit eingeräumt, auch schon für Erbfälle ab dem 01.01.2007 das neue Erbschaftsteuerrecht, aber auch mit der neuen Bewertung, vorzunehmen.

Die Vorschläge im Einzelnen:

1. Veränderungen bei der Erbschaft- und Schenkungsteuer

Die persönlichen Freibeträge in der Steuerklasse I werden erheblich angehoben, und zwar für Ehegatten auf EUR 500.000,00, für Kinder auf EUR 400.000,00, für Enkel auf EUR 200.000,00 und für die übrigen Personen der Steuerklasse I auf EUR 100.000,00. Die Freibeträge für die Personen der Steuerklasse II (Eltern bei Schenkungen und im Übrigen entferntere Verwandte) und Steuerklasse III werden auf EUR 20.000,00 festgesetzt.

Die Steuertarife für Steuerklasse II und III verändern sich erheblich und betragen nur noch 30 % für steuerpflichtige Erwerbe bis 6 Mio. und oberhalb von 6 Mio. 50 %. Nur in der Steuerklasse I gibt es weiterhin eine gestaffelte Steuertabelle zwischen 7 % und max. 30 %.

2. Neubewertung von Immobilien

Eine wesentliche Änderung tritt für die Bewertung von bebauten Grundstücken ein. Bei Eigentumswohnungen, Einfamilien- und Zweifamilienhäusern soll es ein Vergleichsverfahren geben, durch das anhand von Kaufpreistabellen für vergleichbare Grundstücke eine Wertermittlung erfolgt. Bei Mietwohngrundstücken und vermieteten Geschäftsgrundstücken erfolgt eine Ertragswertbewertung nach der erzielten Miete mit dem Ansatz eines in der jeweiligen Stadt oder Gegend üblichen Vielfältigers zum Mietertrag. Für die Mietwohngrundstücke gibt es darüber hinaus noch einen Wertabschlag von 10 %.

Für andere Grundstücke, für die weder ein Vergleichswert noch ein Ertragswert ermittelt werden kann, erfolgt die Bewertung im Sachwertverfahren anhand von Herstellungskosten.

3. Neubewertung von Betriebsvermögen (auch von Einschiffs-Gesellschaften)

Betriebsvermögen wird zukünftig vorrangig nach dem Vergleichswert ermittelt, wenn Verkäufe von Anteilen an Betriebsvermögen unter Fremden weniger als Jahr vom Besteuerungszeitpunkt zurückliegen. Dies kann für Schiffsfondsanteile bedeutsam sein, wenn Anteile an so genannten Zweitmarkt Börsen oder von Zweitmarktfonds aufgekauft werden.

Liegen derartige zeitnahe Verkäufe nicht vor, erfolgt stets eine Ertragswertermittlung. Hier soll vom BMF ein vereinfachtes Verfahren, sicherlich angenähert an die ehemaligen Grundzüge des Stuttgarter Verfahrens angeboten werden. Als Abzinsungsgröße der Zukunftserträge wird ein Satz von ca. 9 % zugrunde gelegt (Basiszinssatz plus 4,5 % Risikozuschlag).

4. Begünstigung von Betriebsvermögen

Die steuerliche Begünstigung gilt für 85 % des Wertes des Betriebsvermögens. Betriebsvermögen kann nur dann von der Begünstigung Gebrauch machen, wenn der Anteil von so genanntem Verwaltungsvermögen am Betriebsvermögen nicht mehr als 50 % ist. Verwaltungsvermögen sind vermietete Grundstücke und Ähnliches, nicht aber in Zeitcharter eingesetzte Schiffe. Die Verschonung des begünstigten Vermögens von der Erbschaftsteuer ist an die Bedingung geknüpft, dass die Lohnsumme in den zehn Jahren nach der Übertragung in keinem Jahr geringer als 70 % der durchschnittlichen Lohnsumme der letzten fünf Jahre vor der Übertragung sein darf. Bei Betrieben unter zehn Arbeitnehmern entfällt diese Prüfung, es besteht nur die allgemeine Behaltensregelung. Die Behaltensregelung wird einen Nachversteuerungsstatbestand vorsehen, der in Kraft tritt, wenn innerhalb von 15 Jahren eine Betriebsveräußerung oder ähnliche Vorgänge eintreten. Bei Teilveräußerungen entfällt nur die anteilige Verschonung. Auch Überentnahmen sollen zum Wegfall der Steuererschonung führen, Reinvestitionen, aber nach derzeitigem Stand nur für Teilbetriebsveräußerungen und Veräußerungen einzelner Wirtschaftsgüter, sollen erlaubt sein.

5. Antragsrecht für Erbfälle auch für 2007

Nur für Erbfälle (und nur für die ergibt es auch einen Sinn) soll es den Erben ermöglicht werden, auch schon vor Inkrafttreten des Gesetzes, aber nach dem 01.01.2007, die Anwendung des neuen Erbschaftsteuerrechtes zu beantragen. Damit verbunden ist aber auch die Anwendung der Neubewertungs- und auch Behaltensvorschriften für das Betriebsvermögen. Inwieweit in Erbfällen das alte oder das neue Recht insbesondere wegen der doch sehr langen Behaltensfrist von neu 15 Jahren im Vergleich zur ehemaligen Behaltensfrist von nur fünf Jahren günstiger ist, muss im Einzelfall geprüft werden. Bei Schenkungen ist ebenfalls das Zusammenspiel von neuen Bewertungs- aber auch höheren Freibeträgen sowie neuen Behaltensvorschriften genau zu prüfen. Angesichts der noch nicht endgültig feststehenden Gesetzesformulierung, aber auch der verbleibenden ausreichenden Zeit bis zum Inkrafttreten der neuen Gesetzgebung, bleibt Anfang 2008 noch genügend Zeit, um dezidierte Planrechnungen anzustellen.

Auswirkungen auf dieses Beteiligungsangebot

Sollte der Wert (nach Schiffsübernahme) nicht aus Verkäufen abgeleitet werden können, ist unter Berücksichtigung der Prospektplanung davon auszugehen, dass der erbschaft- und schenkungsteuerliche Wert zukünftig ungefähr in Höhe der Beteiligungssumme liegen wird.

Daneben ist anzumerken, dass der Schiffsbetrieb kein Verwaltungsvermögen darstellt, so dass die Begünstigungsregelungen nach § 19a ErbStG (für alle begünstigten Vorgänge gilt die steuergünstige Steuerklasse I) und die Verschonungsmöglichkeit in Höhe von 85 % des unentgeltlichen Erwerbs in Anspruch genommen werden können. Kritisch bei der Verschonung ist wegen der Fondslaufzeit die Behaltensfrist von 15 Jahren (nach Schenkung-/Erbfall), die im Regelfall durch eine Beteiligung an diesem Fonds nicht zwingend eingehalten werden kann. Hier bleibt abzuwarten, in wieweit die Verschonung durch Reinvestition in neue Schiffsbeteiligungen erhalten werden kann.

Umsatzsteuer

Die Einschiffsgesellschaften sind Unternehmer im Sinne des § 2 Abs. 1 UStG, da sie eine gewerbliche Tätigkeit nachhaltig zur Erzielung von Einnahmen ausüben. Sie erzielen Umsätze aus Seeschifffahrt, die gemäß § 4 Nr. 2 i. V. m. § 8 Abs.1 Nr. 1 UStG von der Umsatzsteuer befreit sind. Trotz der Umsatzsteuerbefreiung ist grundsätzlich der Vorsteuerabzug gemäß § 15 Abs. 3 Nr. 1a UStG für Lieferungen und Leistungen möglich, die im Zusammenhang mit der Anschaffung und dem Betrieb des Schiffes stehen.

Nach dem Urteil des europäischen Gerichtshofes vom 26.06.2003 und der nachfolgenden Entscheidung des Bundesfinanzhofes sind nunmehr auch die Vorsteuern, die auf Leistungen im Zusammenhang mit der Ausgabe von Gesellschaftsanteilen zusammenhängen, unbeschränkt abziehbar. Soweit jedoch Leistungen an die Gesellschafter erbracht werden, die auf den außerunternehmerischen Bereich (z.B. die Privatsphäre der Gesellschafter) entfallen, ist jedoch nach der Rechtsprechung des Bundesfinanzhofes ein Vorsteuerabzug ausgeschlossen. Aus einzelnen Leistungstatbeständen können daher ggf. anteilige Vorsteuern nicht abziehbar sein.

Übernahme von Steuern durch die Anbieterinnen:

Die beiden Anbieterinnen übernehmen keine Zahlungen von Steuern für die Anleger.

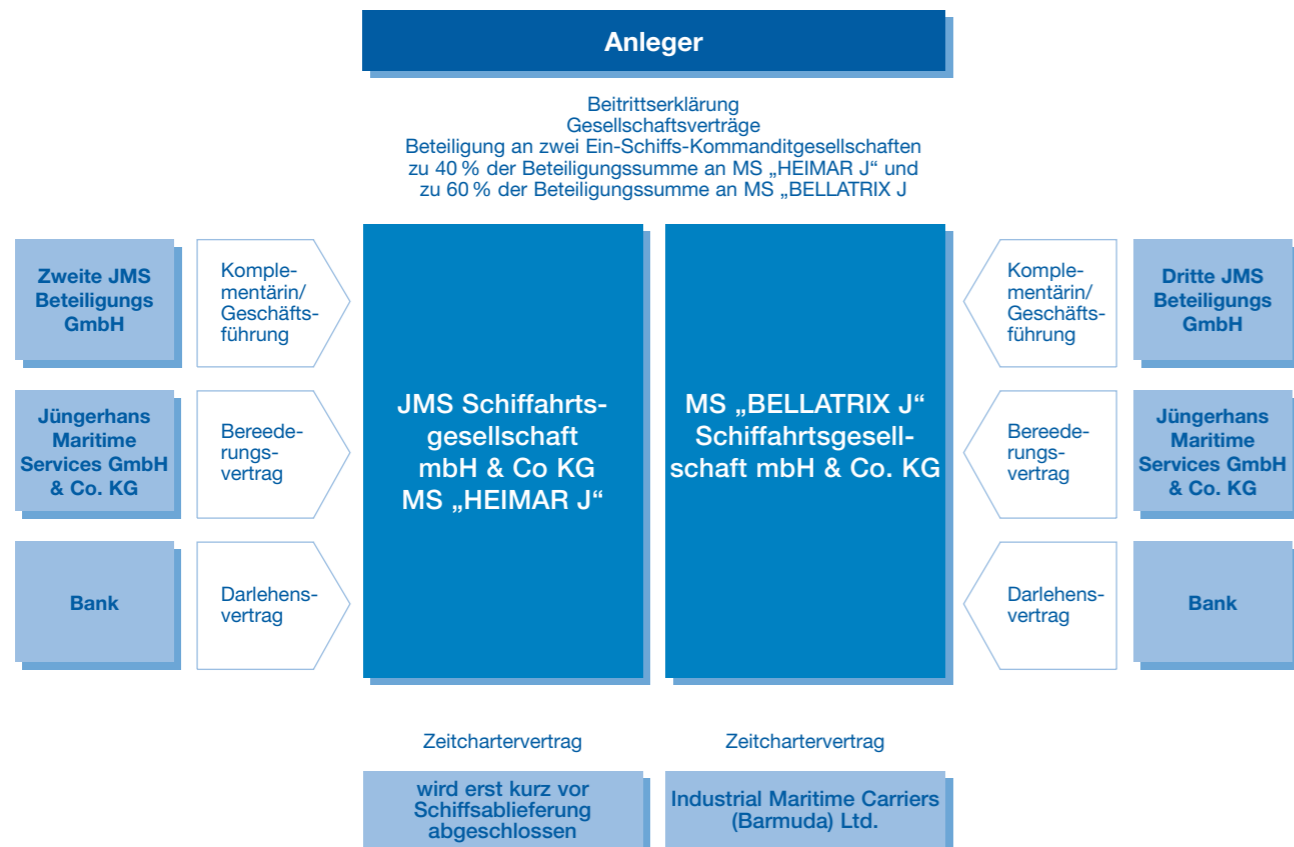
Steuerliche Angabenvorbehalte

Die Angaben im Prospekt über die steuerliche Konzeption und die daraus folgenden Auswirkungen entsprechen den gegenwärtigen gesetzlichen Bestimmungen und der Verwaltungsauffassung. Generell lassen sich aber Weiterentwicklungen des Steuerrechts (z. B. Steuerreform) inklusive der Rechtsprechung nicht ausschließen.

Sämtliche steuerliche Angaben in diesem Prospekt beruhen darauf, dass die Beteiligungen nicht im Betriebsvermögen einer Beteiligungsgesellschaft gehalten werden.

Auf die weiteren Angabenvorbehalte sowie hinsichtlich der Risiken bei sich ändernden Vorschriften des Steuerrechts (z.B. Streichung der Tonnagegewinnbesteuerung nach § 5a EStG) wird auf den gesonderten Abschnitt „Risiken der Beteiligung“ verwiesen.

Rechtliche Grundlagen



Die Beteiligungsgesellschaften/Emittenten und deren Tätigkeitsbereiche

Bei diesem Angebot beteiligt sich der Anleger mit einer Summe gleichzeitig an den zwei folgenden Ein-Schiffs-Kommanditgesellschaften:

- mit 60 % der Beteiligungssumme an der MS „BELLATRIX J“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG sowie
- mit 40 % der Beteiligungssumme an der JMS Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“.

Der Gegenstand der beiden Gesellschaften ist der Erwerb, der Betrieb und die Veräußerung vom Seeschiffen. Es sollen bei diesen Emittenten die im internationalen Verkehr einzusetzenden Seeschiffe MS „BELLATRIX J“ bzw. MS „HEIMAR J“ gebaut werden. Die Gesellschaften können darüber hinaus Geschäfte aller Art tätigen, die geeignet sind, den vorstehenden Gegenstand zu fördern. Die Gesellschaften können sich an anderen Unternehmungen gleicher oder ähnlicher Branchen beteiligen sowie eigenes oder fremdes Vermögen verwalten. Die Gesellschaften können Zweigniederlassungen im In- und Ausland errichten. Weitere Anlageziele, Aufgaben oder ähnliches haben die Emittenten nicht. Neben den Schiffskäufen werden die Beteiligungsgesellschaften keine weiteren laufenden Investitionen tätigen. Es bestehen zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung keine laufenden Investitionen.

Die Beteiligungsgesellschaften MS „BELLATRIX J“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG sowie JMS Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“ haben ihren Sitz und sind geschäftsansässig Boshstraße 31, 49733 Haren (Ems). Die MS „BELLATRIX J“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG wurde am 31.07.2006 gegründet; die JMS Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“ wurde am 09.03.2005 gegründet. Die Eröffnungsbilanz weist sowohl bei MS „BELLATRIX J“ als auch bei MS „HEIMAR J“ eine Bilanzsumme von jeweils € 10.000,00 aus. Hiervon sind zum Datum der Prospektaufstellung bei MS „BELLATRIX J“ 60 % und bei MS „HEIMAR J“ 100 % eingezahlt.

Die Emittenten unterliegen jeweils deutschem Recht.

Es sind jeweils keine Gerichts- oder Schiedsverfahren anhängig, die einen wesentlichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage der beiden Emittenten haben. Die Tätigkeiten der beiden Emittenten ist nicht durch außergewöhnliche Ereignisse beeinflusst worden. Die Gesellschaften sind eingetragen beim Amtsgericht Osnabrück. Die MS „BELLATRIX J“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG unter der Nummer HRA 121810, die JMS Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“ unter der Nummer HRA 121531. Komplementärin (Gründungskomplementärgesellschaft ohne Haftenlage) ist bei der MS „BELLATRIX J“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG die Dritte JMS Beteiligungs GmbH, Sitz und geschäftsansässig Bosh-

straße 31, 49733 Haren (Ems). Die Zweite JMS Beteiligungs GmbH, Sitz und geschäftsansässig Boshstraße 31, 49733 Haren (Ems) ist die Komplementärin (Gründungskomplementärgesellschaft ohne Haftenlage) bei der JMS Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“. Gründungskommanditist der JMS Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“ ist die Jüngerhans Holding GmbH & Co. KG. Das gezeichnete Kapital (Beteiligungssumme, Kommanditeinlage) beträgt € 10.000,00, wovon 100 % = € 10.000,00 bis zum Prospektaufstellungsdatum erbracht wurden; bei einer ausstehenden Einlage von € 0,00 beträgt die Bilanzsumme zum Prospektaufstellungsdatum € 190.213,04. Gründungskommanditist der MS „BELLATRIX J“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG ist ebenfalls die Jüngerhans Holding GmbH & Co. KG und auch hier beträgt das gezeichnete Kapital (Beteiligungssumme, Kommanditkapital) zum Prospektaufstellungsdatum € 10.000,00, wovon 60 % = € 6.000,00 bis zum Prospektaufstellungsdatum erbracht sind; bei einer ausstehenden Einlage von € 4.000,00 beträgt die Bilanzsumme zum Prospektaufstellungsdatum € 5.620.426,00.

Sitz und Geschäftsanschrift der Jüngerhans Holding GmbH & Co. KG ist Boshstraße 31, 49733 Haren (Ems).

Die Hauptmerkmale dieser Kommanditeinlagen entsprechen denen der übrigen beizutretenden Kommanditisten und sind näher im Abschnitt „Gesellschafterrechte und Pflichten“ erläutert. Abweichende Haftsummen, Vermögens- und Gewinnbeteiligungen sowie Stimmrechte sind nicht vorgesehen.

Die beiden Emittenten sind keine Konzernunternehmen. Daher sind die Emittenten auch nicht zur Aufstellung eines Konzernabschlusses verpflichtet. Aufgrund der Rechtsform der Gesellschaften (GmbH & Co. KG) bestehen keine Umtausch- oder Bezugsrechte auf Aktien. Das Kommanditkapital beider Gesellschaften wird im Rahmen der Eigenkapitalplatzierung entsprechend dem Finanzierungsplan auf € 6.360.000,00 (MS „HEIMAR J“) bzw. € 9.540.000,00 (MS „BELLATRIX J“) erhöht (vgl. jeweilige Gesellschaftsverträge, § 4, Absatz 2). Die Kommanditgesellschaften (KG) sind sogenannte Personengesellschaften, hier in Form der GmbH & Co. KG. Ihre rechtlichen Grundlagen sind in den §§ 161–177a HGB geregelt. Die Kommanditisten einer KG haften nur in Höhe ihrer im Handelsregister eingetragenen Einlage, also nur beschränkt. Die GmbH & Co. KG hat als nur einen einzigen Komplementär eine GmbH, also eine Kapitalgesellschaft, welche ihrerseits, wie auch schon die Kommanditisten, nur beschränkt haftet. Grundsätzlich haftet die Komplementärin einer KG unbeschränkt. Vorliegend ist die Komplementärin jeweils eine Kapitalgesellschaft und haftet daher nur beschränkt auf ihr Gesellschaftsvermögen. Die Komplementärin ist jeweils am Vermögen und am Gewinn der Gesellschaft nicht beteiligt.



Rechtsbeziehungen mit Gründungsgesellschaftern/ Angaben über Mitglieder der Geschäftsführung

Beide Komplementärinnen erhalten für die Haftung eine jährliche Vergütung in Höhe von jeweils € 3.000,00. Weiterhin erhalten die Gründungskomplementärgesellschaften Zweite JMS Beteiligungs GmbH, Dritte JMS Beteiligungs GmbH, die Gründungsgesellschafter Jüngerhans Holding GmbH & Co. KG sowie die Geschäftsführer (sinngemäß nach § 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 VermVerkProspV) jeweils keine Gewinnbeteiligungen, Entnahmerechte, Jahresbeiträge sonstiger Gesamtbezüge, Gehälter, Aufwandsentschädigungen, Versicherungsentgelte, Provisionen und Nebenleistungen aller Art. Zustehende Vergütungen (vor allem Bereederungsentgelt) sind in den Gesellschaftsverträgen geregelt. Die Gründungsgesellschafter Jüngerhans Holding GmbH & Co. KG sowie die Geschäftsführer Herm und Stefan Jüngerhans sind an dem zur Reedereigruppe gehörende Unternehmen Jüngerhans Investment Services GmbH & Co. KG beteiligt, welches in begrenztem Rahmen Eigenkapital einwerben darf und dementsprechend in Relation zu dem platzierten Kapital die kalkulierten Kapitalbeschaffungs- und Projektbetreuungskosten erhält. Darüber hinaus bestehen sowohl für die Gründungsgesellschafter als auch für die Geschäftsführer keine Tätigkeiten bzw. es besteht keine Beteiligung an weiteren mit dem Vertrieb der emittierten Vermögensanlagen beauftragten und betrauten Unternehmen. Dies gilt auch in Ihrer Eigenschaft als Geschäftsführer.

Die Gründungskomplementärgesellschaften sowie die Gründungsgesellschafter und die Geschäftsführer Stefan und Herm Jüngerhans sind nicht für Unternehmen tätig und auch nicht an diesen beteiligt, die den beiden Emittenten Fremdkapital zur Verfügung stellen.

Die Geschäftsführung und Vertretung der JMS Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“ erfolgt durch die persönlich haftende Gesellschafterin (Komplementärin), die Zweite JMS Beteiligungs GmbH, Boschstraße 31, 49733 Haren (Ems). Sie ist alleinvertretungsberechtigt. Gegründet wurde die Gesellschaft am 22.11.2001 und ist beim Amtsgericht Osnabrück unter der Nummer HRB 121052 eingetragen. Das Stammkapital beträgt € 25.000,00 und ist komplett eingezahlt. Die Komplementärin erhält für die Haftungsübernahme pro Geschäftsjahr € 3.000,00. Gesellschafter ist auch hier die Jüngerhans Holding GmbH & Co. KG, Sitz und geschäftsansässig Boschstraße 31, 49733 Haren (Ems). Die Geschäftsführer sind Herr Stefan und Herr Herm Jüngerhans, beide geschäftsansässig Boschstraße 31, 49733 Haren (Ems). Die Geschäftsführung und Vertretung der MS „BELLATRIX J“ Schiff-

fahrtsgesellschaft mbH & Co. KG erfolgt durch die persönlich haftende Gesellschafterin (Komplementärin), die Dritte JMS Beteiligungs GmbH, Boschstraße 31, 49733 Haren (Ems). Sie ist alleinvertretungsberechtigt. Gegründet wurde die Gesellschaft am 22.11.2001 und ist beim Amtsgericht Osnabrück unter der Nummer HRB 121053 eingetragen. Das Stammkapital beträgt € 25.000,00 und ist komplett eingezahlt. Die Komplementärin erhält für die Haftungsübernahme pro Geschäftsjahr € 3.000,00. Gesellschafter ist auch hier die Jüngerhans Holding GmbH & Co. KG, Sitz und geschäftsansässig Boschstraße 31, 49733 Haren (Ems). Die Geschäftsführer sind auch hier Herr Stefan und Herr Herm Jüngerhans, beide geschäftsansässig Boschstraße 31, 49733 Haren (Ems).

Die Gründungsgesellschafter Jüngerhans Holding GmbH & Co. KG sowie die Geschäftsführer Stefan und Herm Jüngerhans sind an der Jüngerhans Maritime Services GmbH & Co. KG (Bereederer der beiden Schiffsgesellschaften) beteiligt, die wiederum aus der Investitionsphase der beiden Gesellschaften eine Vergütung für die vorbereitende Bereederung in Höhe von insgesamt T€ 200 erhält. Bezüge für Mitglieder der Geschäftsführung, insbesondere Gehälter, Gewinnbeteiligungen, Aufwandsentschädigungen, Versicherungsentgelte, Provisionen und Nebenleistungen jeder Art wurden bislang nicht gewährt. Es sind demnach auch für das letzte abgeschlossene Geschäftsjahr diese Vergütungen nicht gewährt worden. Herr Stefan Jüngerhans ist verantwortlich für den kaufmännischen Bereich der Reederei während Herr Herm Jüngerhans die technisch-nautische Abteilung verantwortet; jeder zeichnet für sich allein.

Sämtliche Gründungskommanditisten, die Geschäftsführer bei beiden Komplementärinnen, die Gründungskomplementärgesellschaften sowie die Komplementärinnen sind nicht unmittelbar oder mittelbar beteiligt oder für Unternehmen tätig, die im Zusammenhang mit dem Bau der Schiffe der Beteiligungsgesellschaften nicht nur geringfügige Lieferungen und Leistungen erbringen.

Abweichende Bestimmungen der Gesellschaftsverträge der beiden Emittentinnen

Im Rahmen der Gesellschaftsverträge der beiden Emittenten wurden folgende abweichende Regelungen zu den gesetzlichen Bestimmungen getroffen (gilt für beide Schiffsgesellschaften):

Bis zur Eintragung des Kommanditisten ins Handelsregister wird zunächst ein atypisch stilles Gesellschaftsverhältnis begründet (§ 4). Die Gewinn- und Verlustverteilung erfolgt

nicht nach Anzahl der Anleger, sondern unter Berücksichtigung einer Gleichstellung der Kapitalkonten (§ 7, § 13). Entnahmen erfolgen auf Grund eines Beschlusses der Gesellschafterversammlung (auch schriftlich, § 11). Es kann ein Beirat gebildet werden (§ 9). Kommanditanteile können mit Zustimmung der persönlich haftenden Gesellschafterin übertragen werden, der Vertragsreeder hat ein Vorkaufsrecht (§ 15). Jeder Anleger hat das Recht, seine Beteiligung zu kündigen, frühestens jedoch zum 31.12.2023 (§ 14). Wegen der Einzelheiten wird auf die abgedruckten Gesellschaftsverträge verwiesen.

Abweichende Bestimmungen der Gesellschaftsverträge der beiden persönlich haftenden Gesellschafterinnen

Die Gesellschaftsverträge der persönlich haftenden Gesellschafterinnen weisen keine weiteren abweichenden Regelungen zu den gesetzlichen Bestimmungen auf. Abweichend vom Normalfall ist eine Vollhafterin der Kommanditgesellschaft keine natürliche Person, sondern eine Kapitalgesellschaft.

Haftung der Kommanditisten

Die Kommanditisten haften nur in Höhe ihrer im Handelsregister eingetragenen Haftenlagen, also nur beschränkt, wobei keine Nachschusspflicht besteht. Die Haftung des Gesellschafters, die durch Erbringung der gezeichneten Einlage grundsätzlich erloschen ist (gem. §§ 171 ff HGB), kann durch Auszahlungen (Ausschüttungen), die über die Gewinnzuweisungen hinausgehen, nach §§ 169 ff HGB insoweit wieder aufleben.

Bereederung der beiden Schiffsgesellschaften

Die beiden Schiffsgesellschaften haben jeweils einen Bereederungsvertrag mit der Jüngerhans Maritime Services GmbH & Co. KG abgeschlossen.

Gegründet wurde die Jüngerhans Maritime Services GmbH & Co. KG am 30.06.2000 und ist beim Amtsgericht Osnabrück eingetragen unter der Nummer HRA 120691.

Der Vertragsreeder erhält bei beiden Gesellschaften eine einnahmeabhängige Bereederungsgebühr von 5,00 % der Bruttofrachterlöse. Weitere Auslagen für erbrachte Leistungen des Vertragsreeders sowie die Regelung der Vergütung von € 150,00 pro Tag für Werft- und Stilliegezeiten ergeben sich aus den Gesellschafts- sowie Bereederungsverträgen.

Bei Verkauf eines Schiffes erhält der Vertragsreeder eine Vergütung in Höhe von 2,0 % des Veräußerungserlöses (Versicherungserstattung).

Charterverträge

Für das Schwergutschiff MS „BELLATRIX J“ liegt ein Chartervertrag für 44–55 Monate (plus Option 20–24 Monate) für € 8.788,75 plus \$ 1.975,00 (jeweils netto) mit Industrial Maritime Carriers (Barmuda) Ltd. Inc. vor. Für das Container-Feederschiff MS „HEIMAR J“ liegt noch kein Chartervertrag vor.

Gründungskosten

Die Reederei Jüngerhans, Haren erhält für die Durchführung der Bauaufsicht, für weitere anfallende Dienstleistungen des Reeders, für die Erstausrüstung der Schiffe und alle damit im Zusammenhang stehenden Kosten die laut kumulierter Investitionsrechnung ausgewiesenen Beträge. Die genannten Beträge sind Netto-Beträge. Sofern diese der Umsatzsteuer unterliegen, ist diese von den Gesellschaften zu zahlen.

Die weiteren in der Investitionsrechnung ausgewiesenen Kosten und Vergütungen sind variabel und werden entsprechend nach Aufwand und den Vereinbarungen aus den Gesellschaftsverträgen abgerechnet.

Vermittlungsprovision

Es fallen bei beiden Gesellschaften Provisionen für die Vermittlung des Eigenkapitals sowie Vergütungen für die Projektierung an. Diese steht vor allem der mit dem Vertrieb betrauten Oltmann Gruppe bzw. den jeweiligen Anlageberatern zu. Für von der Reederei Jüngerhans erworbenes Kommanditkapital gehen diese Vergütungen an die Reederei Jüngerhans.

Vertragsbedingungen

Durch den Erwerb der Beteiligungen erkennt der Gesellschafter die Vertragsbedingungen in der jeweiligen aktuellen Fassung an. Die Vertragsbedingungen können bei jeder Gesellschaft nur mit einer Zustimmung von mehr als 75 % des Kommanditkapitals geändert werden. Weitere Kontroll-, Mitwirkungs- und Informationsrechte des Kommanditisten sind im anliegenden Gesellschaftsvertrag geregelt und gelten für beide Gesellschaften.

Die Dauer der Gesellschaften ist unbestimmt. Sie kann mit einer Frist von 6 Monaten zum Ende des Geschäftsjahres gekündigt werden, erstmals jedoch jeweils zum 31.12.2023. Die Gesellschaften können durch den Verkauf eines Schiffes und einem Liquidationsbeschluss der Gesellschafterversammlung beendet werden. Im Fall der Liquidation ist jeweils die Jüngerhans Maritime Services GmbH & Co. KG Liquidatorin.

Gesellschafterrechte und Pflichten

Gesellschafterstellung

Der Anleger beteiligt sich mit einer Beteiligungssumme zu 40 % an der JMS Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“ sowie zu 60 % an der MS „BELLATRIX J“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG. Der Gegenstand beider Unternehmen ist der Erwerb, der Betrieb und die Veräußerung von Seeschiffen. Die Gesellschaft kann darüber hinaus Geschäfte aller Art tätigen, die geeignet sind, den vorstehenden Gegenstand zu fördern. Die Gesellschaften können sich an anderen Unternehmungen gleicher oder ähnlicher Branchen beteiligen sowie eigenes oder fremdes Vermögen verwalten. Die Gesellschaften können Zweigniederlassungen im In- und Ausland errichten.

Die Gesellschaftsverträge sind anlegerfreundlich gestaltet, die Mitwirkungsrechte der Gesellschafter eröffnen weitreichende Einfluss- und Kontrollmöglichkeiten auf die Geschäftspolitik.

Laut Handelsgesetzbuch bestehen bestimmte Einsichts- und Prüfungsrechte bzgl. der Buchhaltungsunterlagen (§ 166 Abs. 1 HGB), Widerspruchsrechte gegenüber der Geschäftsführung bei bestimmten Handlungen die über den gewöhnlichen Geschäftsbetrieb hinausgehen (§ 164 HGB) und Zustimmungsrechte zur Berechnung der Gewinne und Verluste (§ 167 Abs. 1 HGB i.V. m. § 120 Abs 2 HGB).

Zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung gibt es bei beiden Schiffgesellschaften keinen Beirat. Laut Gesellschaftsvertrag besteht die Möglichkeit zur Wahl eines Beirates durch die Gesellschafterversammlung, der aus bis zu drei natürlichen Personen bestehen soll. Ein Mitglied wird von

der persönlich haftenden Gesellschafterin bestimmt, die weiteren Mitglieder werden von der Gesellschafterversammlung gewählt.

Der Beirat ist kein Aufsichtsrat im Sinne des Aktiengesetzes. Er soll vor allem die Komplementärin bei der Führung der Geschäfte beraten. Näheres regelt der Gesellschaftsvertrag.

Weitere Aufsichtsgremien bzw. ein Treuhänder sind für die Beteiligungsgesellschaft nicht vorgesehen. Demzufolge gibt es auch keinen Treuhandvertrag. Eine Treuhandschaft für die Beteiligung ist nicht vorgesehen.

Gesellschaftskapital für beide Schiffe

Die Mindestbeteiligung beträgt € 25.000; höhere Beteiligungssummen müssen durch € 5.000 teilbar sein. Bei gleichzeitiger Beteiligung von Personen die in einem Verwandtschaftsverhältnis zueinander stehen, beträgt die Mindestbeteiligung € 15.000,00. Zur Realisierung des Projekts werden bei einem Mindest- und Gesamtbetrag von € 15,9 Mio. mindestens 2 Beteiligungen und höchstens 636 Beteiligungen herausgegeben (ohne Gründungskommanditkapital).

Gründungskommanditkapital:	
Jüngerhans Holding GmbH & Co. KG	20 T€
noch zu platzierendes Kommanditkapital	15.880 T€
gesamt	15.900 T€

Die Beteiligung der Familie Jüngerhans soll gemäß Finanzierungsplan auf insgesamt T€ 800 erhöht und dementsprechend das zu platzierende Kommanditkapital herabgesetzt werden. Bislang haben die Gründungsgesell-

schafter Jüngerhans Holding GmbH & Co. KG bei MS „BELLATRIX J“ eine Einzahlung in Höhe von 60 % und bei MS „HEIMAR J“ eine Einzahlung in Höhe von 100 % des Gründungskommanditkapitals vorgenommen.

Einzahlung der Beteiligungssumme

Die Einzahlung der Beteiligungssumme gestaltet sich folgendermaßen:

nach Beitritt	20,00 %
15.01.2009	40,00 %
15.03.2009	40,00 %

Für eine vorzeitige Einzahlung der zweiten und/oder dritten Rate wird eine Vergütung in Höhe von 5,0 % p.a. gezahlt.

Beteiligungsmöglichkeiten

Die Kommanditbeteiligung muss mindestens € 25.000,00 betragen; höhere Beträge müssen jeweils durch € 5.000,00 teilbar sein. Diese Beteiligungssumme wird zu 40 % auf MS „HEIMAR J“ und zu 60 % auf MS „BELLATRIX J“ aufgeteilt.

Erwerbspreis (Beteiligungssumme) und weitere Kosten

Der von dem Anleger zu entrichtende Erwerbspreis (Zeichnungsbetrag) ist abhängig von der Höhe, mit der sich der Anleger an den Gesellschaften beteiligen möchte. Die Beteiligungssumme wird zu 40 % auf MS „HEIMAR J“ und zu 60 % auf MS „BELLATRIX J“ aufgeteilt. Agio sowie zusätzliche Liefer- und Versandkosten fallen nicht an. Die Kosten für die Beglaubigung der beiden Handelsregistervollmachten sowie eigene Kosten wie Telefon, Porti, etc hat der Investor selbst zu tragen. Eine Verpflichtung zu weiteren Leistungen als zur Zahlung des Erwerbspreis besteht nicht. Weitere Kosten, die mit dem Erwerb, der Verwaltung und der Veräußerung der Vermögensanlage in Zusammenhang stehen, fallen nicht an.

Auszahlungen

Gemäß der Planrechnung und Liquiditätsvorschau sind Auszahlungen an die Gesellschafter bereits im Jahr 2009 in Höhe von 5% geplant. Für die folgenden Jahre sollen diese jährlich ansteigen und zum Ende der Projektlaufzeit 16 % betragen und kumuliert rund 125 % erreichen.

Bei planmäßigem Verlauf beider Schiffgesellschaften soll die erste Auszahlung im Dezember 2009 und weitere Auszahlungen zur Hälfte jeweils Ende Juni bzw. Ende Dezember jedes Jahres vorgenommen werden.

Haftung des Anlegers

Die Haftung der Investoren im Rahmen ihrer Beteiligung an den Kommanditgesellschaften ist auf die Beteiligungssumme beschränkt. Eine Nachschussverpflichtung ist im jeweiligen Gesellschaftsvertrag ausdrücklich ausgeschlossen. Soweit das Kapitalkonto unter dem Stand der Hafteinlage absinkt und weitere Auszahlungen erfolgen, lebt jedoch die Haftung gemäß § 172 Abs. 4 HGB wieder auf.

Rückabwicklung

Bisher musste weder ein Schiffsfonds der Reederei Jüngerhans noch der Olmann Gruppe rückabgewickelt werden.

Kapitalkonten/Darlehnskonten der Gesellschafter

Für jeden Gesellschafter wird ein festes Kapitalkonto (I), ein Sonderkonto (II) und ein Verrechnungskonto (III) geführt. Auf dem Kapitalkonto (I) werden die Einlagen gebucht. Das Kapitalkonto ist fest und unveränderlich. Es ist maßgebend für das Stimmrecht in der Gesellschafterversammlung (siehe § 11), die Ergebnisverteilung sowie den Anspruch auf das Auseinandersetzungsguthaben. Auf dem Sonderkonto (II) werden die Verluste und Gewinne gebucht, auch soweit Verluste das feste Kapitalkonto (I) übersteigen. Negative Salden begründen keine Forderungen gegenüber den Kommanditisten (keine Nachschusspflicht). Liquiditätsausschüttungen werden, soweit durch diese auf dem Sonderkonto (II) ein negativer Saldo entstehen oder sich erhöhen würde, auf einem gesonderten Verrechnungskonto (III) des Gesellschafters gebucht.

Anstelle der oben angeführten Konten kann auch ein anderes Verfahren gewählt werden, sofern dadurch gewährleistet wird, dass die von jedem einzelnen Gesellschafter übernommene Einlage und auf ihn entfallende Verlustvträge nachgewiesen werden.

Informationsrechte

Die persönlich haftende Gesellschafterin hat die Gesellschafter über außergewöhnliche Vorkommnisse zu unterrichten. Darüber hinaus hat sie den Gesellschaftern jähr-





lich einen Geschäftsbericht vorzulegen, in dem Angaben über die zu erwartende Entwicklung der Gesellschaft aufzunehmen sind.

Jeder Gesellschafter hat außerdem jederzeit selbst oder durch einen beauftragten Nichtgesellschafter, der jedoch nicht in einer Konkurrenztaetigkeit zur Gesellschaft stehen darf und von Berufs wegen zur Verschwiegenheit verpflichtet ist, das Recht zur Einsicht in alle Geschäftsunterlagen der Gesellschaft. Dadurch entstehende Kosten trägt der Gesellschafter selbst.

Kostenersatz, Gewinn- und Verlustverteilung, Entnahmen

Die persönlich haftende Gesellschafterin erhält für die Übernahme des Haftungsrisikos pro Geschäftsjahr einen Betrag von 3.000,00. Für die Bereederungstätigkeit erhält der Vertragsreeder (§ 8 Ziff. 7) 5% aller eingefahrenen Bruttofrachteinnahmen einschließlich etwaiger Vergütungen der Loss-of-Hire-Versicherung sowie der verdienten Überliegegelder sowie etwaiger Hilfs- und Bergelöhne ab Infahrtsetzung des Schiffes. Für eine Werft- und sonstige Stilliegezeit erhält sie 150,00 pro Tag. Daneben werden weitere für die geschäftsführende Tätigkeit in ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes stehende Kosten vereinbart, die ausführlich im Gesellschaftsvertrag § 13 dargestellt sind.

Fungibilität (Handelbarkeit)

Grundsätzlich können Anleger über Ihre Anteile frei verfügen, insbesondere diese verkaufen. Es gibt keinen gesetzlich geregelten Markt für den Verkauf und den Erwerb von Anteilen. Insoweit ist die Fungibilität (Handelbarkeit) eingeschränkt. Mittlerweile existieren Initiativen zur Errichtung eines Second-Hand-Marktes (z. B. Deutsche Fondsbörse Hamburg AG). Auch bereits existierende Tonnagesteuerfonds der Oltmann Gruppe versuchen, den Handel von Anteilen zu unterstützen.

Aufgrund der beschränkten Handelbarkeit ist ein Verkauf nicht immer möglich bzw. gegebenenfalls nur mit einem Wertabschlag; hinsichtlich der Risiken wird auf den Abschnitt „Risiken der Beteiligung“ verwiesen.

Übertragungsmöglichkeiten (§ 15 Gesellschaftsvertrag)

Jeder Kommanditist kann seine Beteiligung durch Abtretung seines Anteils auf seinen Ehegatten, Abkömmlinge oder andere Gesellschafter übertragen. Die Übertragung erfolgt durch Rechtsgeschäft (Schenkung, Kauf, Tausch) oder Erbfall und ist nur einheitlich (d. h. für beide Beteiligungsgesellschaften gleichzeitig) möglich. Der Zustimmung der persönlich haftenden Gesellschafterinnen bedarf es nicht, alle sonstigen Übertragungen bedürfen Ihrer Zustimmung.

Will ein Kommanditist seinen Anteil auf andere Dritte übertragen, hat der Vertragsreeder ein Vorkaufsrecht. Der Vertragsreeder ist berechtigt, den Anteil selbst zu erwerben oder einen ihm zu benennenden Dritten zu bezeichnen, der den Anteil erwirbt. Der Vertragsreeder hat sein Vorkaufsrecht nach Zugang des Angebots innerhalb von 30 Tagen auszuüben. Die Übertragung der Beteiligung ist der Gesellschaft durch Vorlage des Vertrages nachzuweisen.

Kündigungs- und Rücktrittsrechte

Die Beteiligung sollte nicht unter spekulativen Aspekten eingegangen werden. Wahrnehmung von Chancen setzt voraus, sich mittel- bis langfristig engagieren zu wollen. Dennoch kann über einen frühzeitigen Verkauf der Schiffe im Falle von ansteigenden Schiffspreisen durchaus zu entscheiden sein.

Die Dauer der Gesellschaften ist unbestimmt. Sie können mit einer Frist von 6 Monaten gekündigt werden, erstmals jedoch zum 31.12.2023. Die Kündigung durch den Kommanditisten hat schriftlich mit eingeschriebenem Brief gegenüber der persönlich haftenden Gesellschafterin zu erfolgen. Der Kündigende scheidet aus der Gesellschaft aus. Weiteres regeln die §§ 14 ff des Gesellschaftsvertrages.

Der Beitritt zu den beiden Schiffsgesellschaften wird mit Annahme (der Beitrittserklärung) durch die Komplementärinnen wirksam. Die Beitrittserklärung und damit der Beitritt zur JMS Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“ sowie MS „BELLATRIX J“ Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG kann innerhalb von zwei Wochen nach Unterzeichnung der Beitrittserklärung schriftlich gegenüber der Firma MS „BELLATRIX J“ Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Boschstr. 31, 49733 Haren (Ems), widerrufen werden. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Bewertungsregeln bei der Ermittlung des Abfindungsguthabens bei Ausscheiden aus den Gesellschaften

In allen Fällen des Ausscheidens erhält der ausscheidende Gesellschafter sein Auseinandersetzungsguthaben abzüglich etwaiger noch offener Forderungen der jeweiligen Gesellschaft gegenüber dem Gesellschafter. Grundlage dieses Anspruchs ist jeweils die aufzustellende Auseinandersetzungsbilanz zum 31.12. des Jahres vor seinem Ausscheiden, wobei unter Auflösung der stillen Reserven die tatsächlichen Werte einzusetzen sind. Die Abgeltung eines etwaigen „good will“ und schwebender Geschäfte erfolgt nicht.

Wenn zwischen dem ausscheidenden Gesellschafter und der jeweiligen Gesellschaft keine Einigung über den Zeitwert des Gesellschaftsvermögens erzielt werden kann, benennt jede Partei einen Sachverständigen. Der Mittelwert aus beiden Sachverständigengutachten wird in der Auseinandersetzungsbilanz eingestellt. Die Kosten für den Sachverständigen trägt die Gesellschaft zur Hälfte nur dann, wenn ein höherer als der von der Gesellschaft genannte Zeitwert festgestellt wird.

Auszahlungsmodalitäten für ein Abfindungsguthaben

Das Auseinandersetzungsguthaben ist dem ausscheidenden Gesellschafter in vier gleichen Halbjahresraten auszahlbar, von denen die erste Rate 6 Monate nach Vorliegen der festgestellten Auseinandersetzungsbilanz fällig ist.

Das Guthaben ist mit jährlich 6 v.H. zu verzinsen. Die Zinsen sind jeweils zusammen mit der fälligen Rate zu entrichten. Der Ausscheidende kann eine Sicherstellung des Abfindungsguthabens nicht verlangen. Die jeweilige Gesellschaft ist berechtigt, das Auseinandersetzungsguthaben früher auszuzahlen oder für den Fall, dass die Liquidität der Gesellschaft gefährdet ist, die Zahlung der fälligen Halbjahresrate auszusetzen.

Wird ein Schiff einer Gesellschaft verkauft, kann der Ausscheidende sein gesamtes restliches Auseinandersetzungsguthaben sofort fällig stellen, wenn bei der Gesellschaft der Kaufpreiserlös aus dem Schiffsverkauf eingeht.

Ergibt sich beim Gesellschafter ein negatives Auseinandersetzungsguthaben, kann die Gesellschaft keinen Ausgleich verlangen. Hat er jedoch Entnahmen getätigt, sind diese im Falle eines negativen Auseinandersetzungsguthabens ganz oder teilweise bis zum Ausgleich des Negativsaldos an die Gesellschaft zurückzuzahlen.



Wichtige Hinweise

Beitritt/Zahlstelle

Senden Sie bitte die vollständig ausgefüllte Beitrittserklärung an:

MS „BELLATRIX J“
Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
Boschstraße 31 · 49733 Haren (Ems)

Selbstverständlich können Sie die Unterlagen auch Ihrem persönlichen Berater überlassen.

Diese Stelle führt bestimmungsgemäß Zahlungen an die Anleger aus und fungiert als Zahlstelle (§ 4 Satz 1 Nr. 4 VermVerkProspV).

Die Beitrittserklärung wird Ihnen mit einer Annahmestätigung wieder zugesandt. Mit der Annahmestätigung werden Ihnen zwei vorbereitete Registervollmachten zugesandt, mit der die persönlich haftenden Gesellschafterinnen ermächtigt werden, die erforderlichen Handelsregisteranmeldungen vorzunehmen. Diese Registervollmachten sind unterzeichnet und mit der Unterschriftsbeglaubigung durch einen Notar versehen an die Gesellschaft zurückzusenden. Die Kosten der beiden Beglaubigungen trägt der Kommanditist.

Einzahlung der Beteiligungssumme

Die Einzahlungen der Beteiligungssumme gestaltet sich folgendermaßen:

nach Beitritt	20,00%
15.01.2009	40,00%
15.03.2009	40,00%

Für eine vorzeitige Einzahlung der zweiten und/oder dritten Rate wird eine Vergütung in Höhe von 5,0 % p.a. gezahlt. Die Gesellschaft ist berechtigt, für ausstehende Einzahlungsraten Verzugszinsen in Höhe von 1 % pro Monat zu verlangen.

Die Zahlungen sind auf das folgende Geschäftskonto (Zahlstelle) vorzunehmen:

Begünstigter: MS „BELLATRIX J“
Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
Kreditinstitut: Emsländische Volksbank eG
Bankleitzahl: 266 614 94
Konto-Nr.: 709 483 301

Erwerbspreis und Nebenkosten

Der von dem Anleger zu entrichtende Erwerbspreis (Zeichnungsbetrag) ist abhängig von der Höhe, mit der sich der Anleger beteiligt. Agio sowie zusätzliche Liefer- und Versandkosten fallen nicht an. Die Kosten für die Beglaubigung der beiden Handelsregistervollmachten (Höhe nicht genau feststellbar und variiert je nach Sitz des Notars)

sowie eigene Kosten wie Telefon, Porti, etc hat der Investor selbst zu tragen. Eine Verpflichtung zu weiteren Leistungen als zur Zahlung des Erwerbspreis besteht nicht. Weitere Kosten, die mit dem Erwerb, der Verwaltung und der Veräußerung der Vermögensanlage in Zusammenhang stehen, fallen nicht an.

Prospektprüfung

Dieser Prospekt wurde im Rahmen der neuen Verordnung über Vermögensanlagen-Verkaufsprospekte (VermVerkProspV) durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) geprüft. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diese Prüfung ausschließlich eine formale Prüfung beinhaltet; eine inhaltliche Prüfung wurde nicht vorgenommen.

Eine weitere Prospektprüfung durch z.B. einen Wirtschaftsprüfer ist gesetzlich nicht vorgeschrieben. Die Reederei Jüngerhans und die Oltmann Gruppe als Initiatoren von mehr als 180 Schiffsbeteiligungen haben bisher immer auf eine derartige, mit hohen Kosten verbundene Prospektprüfung verzichtet.

Die positiven Erfahrungen der Oltmann Gruppe mit der Reederei Jüngerhans in der Abwicklung der Investitionsphasen der gemeinsamen Projekte hat nachhaltig gezeigt, dass eine Prospektprüfung durch einen Wirtschaftsprüfer überflüssig gewesen ist, da von den Initiatoren keine Angaben gemacht wurden, die nicht den tatsächlichen Verhältnissen entsprachen.

Daneben wurden bei der Abfassung des Beteiligungsprospektes aber die vom IDW (Institut der Wirtschaftsprüfer) in seiner Stellungnahme IDW S4 vorgeschlagenen Mindestinhaltsangaben und die Gliederung von Beteiligungsprospekten u.a. für Schiffsbeteiligungen nach Auffassung der Initiatoren in wichtigen Punkten beachtet.

Methode Interner Zinsfuß IRR

Die Interne-Zinsfuß-Methode (IRR) wird am häufigsten für die Berechnung der Rendite von geschlossenen Fonds verwendet. Der interne Zinsfuß ist aber nicht vergleichbar mit den Zinsen auf Sparbüchern oder Rentenpapieren. Er gibt nicht die Verzinsung des eingezahlten Kapitals, sondern die Verzinsung des jeweils über die Laufzeit des Fonds im Schnitt gebundenen Kapitals an. Die Höhe des gebundenen Kapitals ändert sich während der Laufzeit durch Auszahlungen, Entnahmen, sowie Steuerzahlungen und -erstattungen. Er ist eine durchschnittliche Jahresrendite.

Die IRR-Rendite gibt somit den Zinssatz an, bei dem die Summe aller Ein- und Auszahlungen Null ergibt, sofern sie mit diesem Zinssatz auf den ursprünglichen Investitionszeitpunkt abgezinst werden.

Der interne Zinsfuß bildet zutreffend die Eigenrendite auf das zum jeweiligen Stichtag gebundene Kapital ab. Methodenbedingt führen gute Fondsergebnisse in Kombination mit hohen Steuererstattungen und sehr kurzen Laufzeiten zu hohen nominellen Renditen.

Weitere Angaben über die beiden Emittenten

Die Beteiligungsgesellschaft MS „BELLATRIX J“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG wurde am 31.07.2006 sowie die JMS Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“ am 09.03.2005 gegründet. Beide Emittenten haben keine Wertpapiere oder Vermögensanlagen im Sinne des § 8f Abs. 1 des Verkaufsprospektgesetzes herausgegeben.

Angabenvorbehalt/Herausgeberinnen/Sonstiges

Der Inhalt dieses Prospektes ist mit größter Sorgfalt zusammengestellt. Er beruht auf dem gegenwärtigen Stand der Planung und den zu diesem Zeitpunkt maßgeblichen Bestimmungen, Erlassen und Verordnungen. Alle Angaben, Berechnungen und Zahlenbeispiele in diesem Prospekt beruhen auf Aussagen, Stellungnahmen und Gutachten der Vertragspartner der Herausgeberinnen.

Die Angaben des Prospektes über die steuerliche Konzeption und die daraus folgenden Auswirkungen entsprechen den gegenwärtigen gesetzlichen Bestimmungen und der Verwaltungsauffassung. Generell lassen sich Weiterentwicklungen des Steuerrechts inklusive der Rechtsprechung nicht völlig ausschließen. Zudem beruhen sämtliche steuerliche Angaben in diesem Prospekt darauf, dass die Beteiligungen nicht im Betriebsvermögen einer Kapitalgesellschaft gehalten werden. Nach den allgemeinen Erfahrungen können Abweichungen und Verschiebungen der kalkulierten Ergebnisse nicht vollends vermieden werden.

Dem Zeichner wird dieser Prospekt nur nach Maßgabe des vorstehenden Haftungsvorbehaltes zur Verfügung gestellt. Mit seinem Beitritt erklärt der Zeichner, von dem Haftungsvorbehalt in diesem Angebot Kenntnis genommen zu haben und damit einverstanden zu sein. Eine Haftung der Vertriebsbeauftragten ist – soweit rechtlich zulässig – ausgeschlossen. Es ist nicht gestattet, von diesem Prospekt abweichende Angaben zu machen, es sei denn, sie sind von den Herausgeberinnen schriftlich bestätigt worden.

Das öffentliche Angebot zur Zeichnung der Anteile an den beiden Beteiligungsgesellschaften JMS Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“ sowie MS „BELLATRIX J“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG beginnt einen Werktag nach Veröffentlichung des Prospektes und endet bei Vollplatzierung. Eine vorzeitige Schließung des Beteiligungsangebotes sowie eine Kürzung von Beteiligungsbeträgen ist nicht vorgesehen. Das

Angebot zur Zeichnung erfolgt nur in Deutschland. Demzufolge wird deutsches Recht zugrunde gelegt und die Vertragssprache ist ebenfalls deutsch.

Es handelt sich bei diesem Beteiligungsangebot um eine unternehmerische Beteiligung. Die im Beteiligungsprospekt gemachten Aussagen und Berechnungen beruhen auf Prognosen.

Für das Angebot wurde von einer juristischen Person oder Gesellschaft keinerlei Gewährleistung für eine Verzinsung oder Rückzahlung übernommen.

Herausgeberinnen des Beteiligungsprospektes (Anbieterinnen) sind die Zweite JMS Beteiligungs GmbH sowie die Dritte JMS Beteiligungs GmbH. Diese übernehmen für den Inhalt des Prospektes die Verantwortung. Sitz und Geschäftsanschrift ist für beide Anbieterinnen Boschstraße 31, 49733 Haren (Ems).

Die finanzierenden Banken haben dieses Beteiligungsangebot nicht mitkonzipiert und – soweit sie Einsicht in die Struktur der Daten und Verträge des Angebotes genommen haben – die Verträge ausschließlich im Hinblick auf ihre Interessen als Darlehensgeber geprüft. Insbesondere haben sie auch nicht den vorliegenden Prospekt herausgegeben oder geprüft. Die Banken übernehmen daher ausdrücklich keine (weitergehenden) Verpflichtungen im Zusammenhang mit diesem Beteiligungsangebot, insbesondere keine Haftung für die kalkulierten Annahmen oder den Eintritt des wirtschaftlichen Erfolges des Beteiligungsangebotes.

Weitere Personen, die nicht in den Kreis der nach der Verordnung angabepflichtigen Personen fallen, haben nicht die Herausgabe oder den Inhalt des Prospektes oder die Abgabe oder den Inhalt des Angebotes der Vermögensanlage wesentlich beeinflusst.

Die Prospektherausgeberinnen erklären, dass ihres Wissens die Angaben richtig sind und keine wesentlichen Umstände ausgelassen wurden.



Stefan Jüngerhans
(Geschäftsführer der Zweite JMS Beteiligungs GmbH sowie der Dritte JMS Beteiligungs GmbH)

Zweite JMS Beteiligungs GmbH
Dritte JMS Beteiligungs GmbH
(als Anbieterinnen und Prospektverantwortliche)
Datum der Prospektaufstellung: Haren (Ems), 30.01.2008

Beteiligte Partner

Beteiligungsgesellschaft 1/Emittent 1

Firma JMS Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“
 Sitz/Anschrift Boschstrasse 31, 49733 Haren (Ems)
 Handelsregister Amtsgericht Osnabrück, HRA 121531
 Gründung 09.03.2005
 Kommanditkapital € 6.360.000 (geplant)
 Gründungs-kommanditist Jüngerhans Holding GmbH & Co. KG

Beteiligungsgesellschaft 2/Emittent 2

Firma MS „BELLATRIX J“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
 Sitz/Anschrift Boschstrasse 31, 49733 Haren (Ems)
 Handelsregister Amtsgericht Osnabrück, HRA 121810
 Gründung 31.07.2006
 Kommanditkapital € 9.540.000 (geplant)
 Gründungs-kommanditist Jüngerhans Holding GmbH & Co. KG

Komplementärin der Beteiligungsgesellschaft 1/Emittent 1, Anbieterin und Prospektverantwortliche

Firma Zweite JMS Beteiligungs GmbH
 Sitz Boschstrasse 31, 49733 Haren (Ems)
 Handelsregister Amtsgericht Osnabrück, HRB 121052
 Gründung 22.11.2001
 Stammkapital € 25.000,00
 Geschäftsführer Stefan Jüngerhans, Herm Jüngerhans

Komplementärin der Beteiligungsgesellschaft 2/Emittent 2, Anbieterin und Prospektverantwortliche

Firma Dritte JMS Beteiligungs GmbH
 Sitz Boschstrasse 31, 49733 Haren (Ems)
 Handelsregister Amtsgericht Osnabrück, HRB 121053
 Gründung 22.11.2001
 Stammkapital € 25.000,00
 Geschäftsführer Stefan Jüngerhans, Herm Jüngerhans

Vertragsreeder

Firma Jüngerhans Maritime Services GmbH & Co. KG
 Sitz Boschstrasse 31, 49733 Haren (Ems)
 Handelsregister Amtsgericht Meppen, HRB 3465,
 Geschäftsführer der
 Komplementärin Stefan Jüngerhans, Herm Jüngerhans
 Tel./Fax 0 59 32 - 72 50 - 0 / 72 50 - 60
 Homepage <http://www.juengerhans.de>

Bauwerft Schwergutschiff

MS „BELLATRIX J“
 Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A:
 Viana do Castelo, Portugal; www.envc.pt

Bauwerft Container-Feederschiff

MS „HEIMAR J“
 NASICO Nam Trieu Shipbuilding Industry Corporation
 Tam Hung, Thuy Nguyen, Hai Phong, Vietnam,
www.nasico.com.vn

Verkäufer MS „HEIMAR J“

Horizont Schiffahrtsgesellschaft mbH
 22767 Hamburg

Anfangscharter Schwergutschiff

Industrial Maritime Carriers (Barmuda). Ltd.
 365 Cabal St., One Cabal Placer, New Orleans
www.intermarineusa.com

Vertriebsgruppe

Jan Luiken Oltmann Gruppe GmbH & Co. KG
 Ledastraße 17, 26789 Leer, www.oltmanngruppe.de





Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Gemäß der Vermögensanlagen-Verkaufsprospektverordnung ist über die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der beiden Emittenten und die jeweiligen Geschäftsaussichten der Emittenten aufzuklären. Im Folgenden werden die beiden handelsrechtlichen Jahresabschlüsse zum 31. Dezember 2007 der JMS Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“ sowie der MS „BELLATRIX J“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG dargestellt.

Die wirtschaftlichen Daten sind ausführlich im Kapitel Liquiditäts- und Besteuerungsvorschau (Prognose) dargestellt. Von der Aufnahme weiterer einzelner Angaben in den Verkaufsprospekt wird abgesehen, da diese nur von geringer Bedeutung und nicht geeignet sind, die Beurteilung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und der Entwicklungsaussichten der beiden Emittenten zu beeinflussen.

Hinweis gemäß § 8 h Abs. 2 des Verkaufsprospektgesetzes

Die beiden Jahresabschlüsse zum 31. Dezember 2007 wurden erstellt; auf eine freiwillige Prüfung der Jahresabschlüsse durch einen Abschlussprüfer gem. §§ 317–324 wurde verzichtet. Die Gesellschaften weisen zum 31.12.2007 die Größenmerkmale einer kleinen Kapitalgesellschaft & Co. gemäß § 264a Abs. 1 i. V. m. § 267 Abs. 1 HGB auf. Gemäß § 8 h Abs. 2 VerkProspG besteht keine Verpflichtung zur Aufstellung und Prüfung des Jahresabschlusses und Lageberichtes im Sinne des § 8 h Abs. 1 VerkProspG.





Da die Emittentin JMS Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“ am 09.03.2005 und damit vor mehr als 18 Monaten gegründet wurden, findet § 10 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2b VermVerkProspV Anwendung:

Bilanz zum 31. Dezember 2007 der JMS Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“

Aktiva	
Ausstehende Einlage	€ 0,00
Anlagevermögen	€ 0,00
Umlaufvermögen	€ 1.560,55
nicht durch Vermögenseinlage gedeckter Verlustanteil	€ 188.652,49
Summe Aktiva	€ 190.213,04
Passiva	
Eigenkapital	€ 10.000,00
Verlustsonderkonten	€ -10.000,00
Verbindlichkeiten	€ 190.213,04
Summe Passiva	€ 190.213,04

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 01.01.2007 bis 31.12.2007 der JMS Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“

Verwaltungskosten	€ -3.097,36
Zinserträge	€ 144,82
Anlaufkosten	€ -86.106,94
Ergebnis zum 31.12.2007	€ -89.059,48

Anhänge für das Geschäftsjahr 2007

Allgemeine Angaben

Die Jahresabschlüsse der JMS Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“ sowie der MS „BELLATRIX J“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG für das Geschäftsjahr 2007 wurden nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) unter der Beachtung der Vorschriften für Personenhandelsgesellschaften im Sinne des § 264 a HGB aufgestellt. Es handelt sich um kleine Gesellschaften im Sinne des § 267 HGB. Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren erstellt.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Das Sachanlagevermögen ist zu Anschaffungskosten bewertet. Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind zu Nennwerten, die Verbindlichkeiten mit ihrem Rückzahlungsbetrag angesetzt. Die Rückstellungen umfassen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen. Sie sind in der Höhe des Betrages passiviert worden, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist.

Erläuterungen zu den Bilanzen

Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren bestehen zu den Bilanzstichtagen jeweils nicht.

Bilanz zum 31. Dezember 2007 der MS „BELLATRIX J“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG

Aktiva	
Ausstehende Einlage	€ 4.000,00
Anlagevermögen	€ 5.476.767,85
Umlaufvermögen	€ 3.816,32
nicht durch Vermögenseinlage gedeckter Verlustanteil	€ 135.841,83
Summe Aktiva	€ 5.620.426,00
Passiva	
Eigenkapital	€ 10.000,00
Verlustsonderkonten	€ -10.000,00
Verbindlichkeiten	€ 5.620.426,00
Summe Passiva	€ 5.620.426,00

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 01.01.2007 bis 31.12.2007 der MS „BELLATRIX J“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG

Verwaltungskosten	€ -36,68
Zinserträge	€ 43,58
Anlaufkosten	€ -140.176,00
Ergebnis zum 31.12.2007	€ -140.169,10

Sonstige Angaben

Persönlich haftende Gesellschafterin

Persönlich haftende Gesellschafterin ohne Einlage ist bei MS „HEIMAR J“ die Zweite JMS Beteiligungs GmbH mit Sitz/Geschäftsanschrift in Haren (Ems). Bei MS „BELLATRIX J“ ist die persönlich haftende Gesellschafterin die Dritte JMS Beteiligungs GmbH, ebenfalls mit Sitz/Geschäftsanschrift in Haren (Ems).

Organe der beiden Gesellschaften

Zur Geschäftsführung war bei MS „HEIMAR J“ die Zweite JMS Beteiligungs GmbH berechtigt und verpflichtet. Einzelvertretungsberechtigte Geschäftsführer der Zweite JMS Beteiligungs GmbH sind:

Haren, Januar 2008

Stefan Jüngerhans, Herm Jüngerhans

Zur Geschäftsführung war bei MS „BELLATRIX J“ die Dritte JMS Beteiligungs GmbH berechtigt und verpflichtet. Einzelvertretungsberechtigte Geschäftsführer sind:

Haren, November 2007

Stefan Jüngerhans, Herm Jüngerhans

Eine Zwischenübersicht der JMS Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“ wurde nicht veröffentlicht. Der Jahresabschluss zum 31.12.2007 entspricht dieser.

Auch bei der MS „BELLATRIX J“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG wurde keine Zwischenübersicht veröffentlicht. Auch hier entspricht der Jahresabschluss zum 31.12.2007 der Zwischenübersicht. Seit dem letzten Jahresabschluss zum 31.12.2007 haben keine bilanzwirksamen Veränderungen und/oder Geschäftsvorfälle stattgefunden.

Angaben über den jüngsten Geschäftsvorgang und die Geschäftsaussichten der Emittenten

Seit dem 31.12.2007 sind keine Änderungen bei beiden Emittenten eingetreten.

Beide Beteiligungsgesellschaften werden im Geschäftsjahr 2008 Geschäfte – insbesondere im Zusammenhang mit der Umsetzung des Unternehmenskonzeptes – tätigen. Dieses sind vor allem gekennzeichnet durch den Bau der beiden Schiffe.

Zum Zeitpunkt der Prospektaufstellung sind bei MS „BELLATRIX J“ rd. 10 % des Schiffes fertiggestellt; bei MS „HEIMAR J“ sind rd. 55 % fertiggestellt. Die Ablieferung beider Schiffe ist für das erste Quartal 2009 geplant und die ersten Einnahmen sollen im Anschluss anfallen.

Der Bauvertrag bei MS „BELLATRIX J“ sieht weitere Anzahlungen für das Schiff vor: jeweils € 4,38 Mio. nach Verarbeitung von 1.000 to. Stahl bzw. nach der Fertigstellung des ersten Blocks (ca. 5/2008 bzw. 8/2008) sowie € 3,285 Mio. bei Aufschwimmen des Schiffes (ca. 12/2009) und € 4,38 Mio. bei Ablieferung des Schiffes.

Es ist weiterhin geplant, im Jahr 2008 die Einwerbung des nötigen Eigenkapitals für beide Beteiligungsgesellschaften durchzuführen.

Die eigentliche Geschäftstätigkeit der beiden Beteiligungsgesellschaften wird erst bei Indienstellung der beiden Schiffe im Jahr 2009 aufgenommen.



Die MS „BELLATRIX J“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG wurde am 31.07.2006 gegründet und ist somit eine Emittentin, die jünger als 18 Monate ist. Somit werden

nachfolgend die Eröffnungsbilanz, die voraussichtliche Vermögens- Finanz- und Ertragslage und die Planzahlen abgebildet.

Eröffnungsbilanz der MS „BELLATRIX J“ Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG

Die am 31.07.2006 erstellte Eröffnungsbilanz der Emittentin hat folgende Form:

Eröffnungsbilanz zum 31.07.2006

Aktiva		Passiva	
Ausstehende Einlage	T€ 10	Eigenkapital	T€ 10

Zwischenübersicht

Die Zwischenübersicht besteht aus Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung und ist auf Seite 56 abgebildet; sie entspricht der Bilanz zum 31.12.2007.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage (Prognose)

Für die Darstellung der Vermögenslage der folgende zwei Geschäftsjahre wird auf die Planzahlen zum 31.12.2008 und 31.12.2009 zurückgegriffen. Es wird davon ausgegangen dass 40 % des Eigenkapitals im Jahr 2008 eingezahlt

und der Rest im Jahr 2009 eingezahlt wird. Höhere Quoten in 2008 würden den Bestand des Eigenkapitals erhöhen und für das Jahr 2009 verringern.

Vermögenslage (Prognose)

		Planbilanz 31.12.2008		Planbilanz 31.12.2009
Aktiva				
Ausstehende Einlage	T€	5.724	T€	0
Anlagevermögen	T€	19.321	T€	21.124
Umlaufvermögen	T€	190	T€	384
Nicht durch Vermögenseinlagen gedeckter Verlustanteil	T€	0	T€	0
Summe Aktiva	T€	25.235	T€	21.508
Passiva				
Eigenkapital				
1. Kommanditkapital	T€	9.540	T€	9.540
2. Verlustsonderkonten	T€	-1.695	T€	-2.309
3. Entnahmen	T€	0	T€	-477
Sonstige Rückstellungen	T€	0	T€	0
Langfristige Verbindlichkeiten	T€	0	T€	14.754
Kurzfristige Verbindlichkeiten	T€	17.390	T€	0
Summe Passiva	T€	25.235	T€	21.508

Finanzlage

		Prognose 2008		Prognose 2009
Liquide Mittel am Anfang der Periode	T€	4	T€	100
Mittelzufluss aus Geschäftstätigkeit	T€	-20	T€	1.217
Anlaufkosten	T€	-1.675	T€	-355
Investition Seeschiff	T€	-13.838	T€	-3.285
Einzahlungen Gesellschafter	T€	3.810	T€	5.730
Auszahlungen Gesellschafter	T€	0	T€	-477
Auszahlung Bankkredite	T€	11.909	T€	0
Tilgung Bankkredite	T€	0	T€	-2.636
Liquide Mittel zum 31. Dezember	T€	190	T€	384

Ertragslage (Prognose)

		Prognose 2008		Prognose 2009
Umsatzerlöse	T€	0	T€	2.544
Materialaufwand/Fremdleistungen	T€	0	T€	-355
Personalaufwand	T€	0	T€	-363
Verwaltungskosten	T€	-20	T€	-28
Sonstige betriebliche Erträge	T€	0	T€	0
Abschreibungen	T€	0	T€	-1.476
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	T€	0	T€	-581
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	T€	-20	T€	-259
Sonstige betriebliche Aufwendungen	T€	-1.675	T€	-355
Jahresergebnis	T€	-1.695	T€	-614

Wesentliche Annahmen und Wirkungszusammenhänge, die der dargestellten voraussichtlichen Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu Grunde liegen:

Ansatz, Ausweis und Bewertung der Posten in den Planbilanzen und in der prognostizierten Ertragslage orientieren sich an den handelsrechtlichen Vorschriften. In der Finanzlage wird die Entwicklung der liquiden Mittel, die in den Planbilanzen im Umlaufvermögen enthalten sind, auf Basis von Zahlungsströmen dargestellt.

Das Seeschiff MS „BELLATRIX J“ wird zu handelsrechtlichen Anschaffungskosten in Höhe von TEUR 22.600 erworben. Die Gesellschaft wird für das Seeschiff die Abschreibung nach der linearen Methode wählen und eine Nutzungsdauer von 12 Jahren zugrunde legen.

Das Eigenkapital setzt sich aus dem Kapital der Familie Jüngerhans in Höhe von TEUR 480 und dem Emissionskapital in Höhe von TEUR 9.060 zusammen.

Bei der Aufstellung der Planbilanzen wurde unterstellt, dass das Emissionskapital im Jahre 2008 eingeworben wird. Bis zum 31.12.2008 erfolgt annahmegemäß die Einzahlung der zum 31.12.2008 planmäßig noch ausstehenden Einlagen. Zur Finanzierung der Gesamtaufwandes wird neben dem aufzubringenden Eigenkapital auch Fremdkapital benötigt. Daher wurde ein Hypothekendarlehen in Höhe von TEUR 15.300 aufgenommen. Unter Berücksichtigung planmäßiger Tilgungen und der Eigenkapitalzwischenfinanzierung ergeben sich für die Jahre 2008 und 2009 die ausgewiesenen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

Planzahlen zu Investitionen, Produktion, Umsatz und Ergebnis (Prognose) sowie weitere wesentliche Wirkungszusammenhänge

Bis auf die im Investitionsplan dargestellten Investitionen (Kauf der Schiffe) sind keine weiteren Investitionen vorgesehen. Da es sich um kein produzierendes Unternehmen handelt, sind ebenfalls keine Produktionszahlen darstell-

Mit der geplanten Indienstellung am 30.03.2009 wird das Seeschiff im Rahmen eines Chartervertrages eingesetzt. Aus den kalkulierten Tagescharterraten ergeben sich die geplanten Umsatzerlöse. Es wurde eine Charterrate von täglich 8.788,75 Euro plus 1.975,00 USD netto kalkuliert.

Unter den Posten Materialaufwand/Fremdleistungen werden neben den Schiffsbetriebskosten auch die Klassekosten und die Bereederungsgebühren ausgewiesen. Im Personalaufwand sind die Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Personal von einer internationalen Crewing-Gesellschaft erfasst.

Die ausgewiesenen Verwaltungskosten enthalten u.a. Aufwendungen für die Erstellung der Jahresabschlussberichte und Beratung.

Der kalkulierten Zinsen und ähnlichen Aufwendungen basieren im Wesentlichen auf den auf der Seite 32 ff. des Verkaufsprospektes erläuterten Berechnungsgrundlagen.

Neben den planmäßigen Vorlaufkosten in Höhe von TEUR 1.675 werden im Jahr 2009 voraussichtlich weitere Anlaufkosten in Höhe von TEUR 355 anfallen. Diese Posten sind in der abgebildeten Ertragslage im Posten sonstige betriebliche Aufwendungen enthalten.

Bei den Umsatzzahlen handelt es sich um die Netto-Erlöse. Das Ergebnis ermittelt sich durch Abzug der Schiffsbetriebs-, Verwaltungs- und Darlehenskosten sowie Abschreibungen.

	Prognose 2009	Prognose 2010	Prognose 2011
Investition	T€ 3.285	T€ 0	T€ 0
Umsatz	T€ 2.544	T€ 3.523	T€ 3.523
Ergebnis	T€ -614	T€ 146	T€ 62

Abweichungen des Gesellschaftsvertrages der JMS Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“

Nachfolgend aufgeführter Gesellschaftsvertrag nebst Schiedsvertrag wurde gleichlautend mit der zweiten Beteiligungsgesellschaft JMS Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“ abgeschlossen. Es gibt folgende Unterschiede: Gründungsdatum: 09.03.2005; persönlich haftende Gesellschafterin/Komplementärin: Zweite JMS Beteiligungsgesellschaft mbH; Handelsregister-Nummer: HR B 121052.

Gesellschaftsvertrag

der Kommanditgesellschaft in Firma MS „BELLATRIX J“ Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG (in der Fassung vom 01.10.2007)

Präambel

Die Beteiligungsgesellschaft wird ein Seeschiff erwerben und dieses durch Fremdkapital und durch Kommanditkapital finanzieren. Gleichzeitig wird die Beteiligungsgesellschaft mit der JMS Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“ (Schwestergesellschaft) den 21. Oltmann Gruppe Tonnagesteuer Renditefonds bilden.

§ 1 Firma, Sitz

Die Kommanditgesellschaft unter der Firma MS „BELLATRIX J“ Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG hat ihren Sitz in Haren (Ems).

§ 2 Unternehmenszweck

1. Der Gegenstand des Unternehmens ist der Erwerb, der Betrieb und die Veräußerung von Seeschiffen.
2. Die Gesellschaft kann darüber hinaus Geschäfte aller Art tätigen, die geeignet sind, den vorstehenden Gegenstand zu fördern.
3. Die Gesellschaft kann sich an anderen Unternehmungen gleicher oder ähnlicher Branchen beteiligen, sowie eigenes oder fremdes Vermögen verwalten.
4. Die Gesellschaft kann Zweigniederlassungen im In- und Ausland errichten.

§ 3 Beginn der Gesellschaft, Geschäftsjahr

Die Gesellschaft hat am 31.07.2006 begonnen. Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr. Das erste Geschäftsjahr endete am 31.12.2006.

§ 4 Gesellschafter

1. Persönlich haftende Gesellschafterin ist die Dritte JMS Beteiligungs GmbH ohne Kapitaleinlage. Die Gesellschaft ist eingetragen in das Handelsregister beim Amtsgericht Osnabrück unter der HR Nr. B 121053.

2. Gründungskommanditist ist die Jüngerhans Holding GmbH & Co. KG mit einer Hafteinlage von € 10.000,00. Die Einlagen erhöhen sich nach der Maßgabe des Finanzierungsplanes.

Die Komplementärin ist berechtigt, das Kommanditkapital durch Aufnahme weiterer Kommanditisten nach der Maßgabe des Investitions- und Finanzierungsplanes zu erhöhen. Das Kommanditkapital kann um einen weiteren Betrag von € 200.000,00 erhöht werden, wenn dieses im Sinne der Gesellschaft ist oder sich die „Notwendigkeit“ aus einer Änderung der Investitions- und Finanzierungsrechnung ergibt.

Mit der Annahme der Beitritts-/Erhöhungserklärung durch die persönlich haftende Gesellschafterin wird der Gesellschafter im Umfange der neu gezeichneten Einlage zunächst atypisch Stiller Gesellschafter der Kommanditgesellschaft. Mit der Eintragung des Beitritts/der Erhöhung der Kommanditeinlage in das Handelsregister endet die atypisch Stille Beteiligung. Sie wandelt sich in eine Kommanditbeteiligung/Erhöhung einer bestehenden Kommanditbeteiligung im Umfange des Nominalbetrages der atypisch Stillen Einlage um. Während der Dauer der atypisch Stillen Beteiligung gelten für sie die Bestimmungen dieses Vertrages entsprechend.

Die Beteiligung wird nur wirksam erworben, wenn der Anleger zugleich wirksam eine Beteiligung in Höhe von 40% an der Gesellschaft erwirbt, welche Eigentümerin des Seeschiffes „HEIMAR J“ wird.

Für den Fall, dass die JMS Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“ das Seeschiff nicht erwerben sollte, entfällt diese Verpflichtung.

Die Beteiligung an den beiden Gesellschaften erfolgt zu 60% an MS „BELLATRIX J“ Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG und zu 40% an JMS Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“.

§ 5 nicht belegt

§ 6 Befreiung vom Wettbewerbsverbot

1. Die persönlich haftende Gesellschafterin darf sich an gleichen oder anderen Gesellschaften beteiligen.
2. Sie ist von den einschränkenden Bestimmungen der §§ 112, 113 HGB befreit.

§ 7

Kapitalkonten/Darlehnskanten der Gesellschafter

1. Für jeden Gesellschafter wird ein festes Kapitalkonto (I), ein Sonderkonto (II) und ein Verrechnungskonto (III) geführt.

2. Auf dem Kapitalkonto (I) werden die Einlagen gebucht. Das Kapitalkonto ist fest und unveränderlich. Es ist maßgebend für das Stimmrecht in der Gesellschafterversammlung (siehe § 11), die Ergebnisverteilung sowie den Anspruch auf das Auseinandersetzungsguthaben.

3. Auf dem Sonderkonto (II) werden die Verluste und Gewinne gebucht, auch soweit Verluste das feste Kapitalkonto (I) übersteigen. Negative Salden begründen keine Forderungen gegenüber den Kommanditisten (keine Nachschusspflicht).

4. Liquiditätsausschüttungen werden, soweit durch diese auf dem Sonderkonto (II) ein negativer Saldo entstehen oder sich erhöhen würde, auf einem gesonderten Verrechnungskonto (III) des Gesellschafters gebucht.

5. Anstelle der oben angeführten Konten kann auch ein anderes Verfahren gewählt werden, sofern dadurch gewährleistet wird, dass die von jedem einzelnen Gesellschafter übernommene Einlage und auf ihn entfallende Verlustvorträge nachgewiesen werden.

§ 8 Geschäftsführung und Vertretung

1. Zur Geschäftsführung und Vertretung der Gesellschaft ist die persönlich haftende Gesellschafterin berechtigt und verpflichtet.

2. Die persönlich haftende Gesellschafterin hat die Geschäfte der Kommanditgesellschaft mit der Sorgfalt eines ordentlichen Reeders zu führen. Bei der Bereederung hat sie die gleiche Sorgfalt anzuwenden, die sie anderen ihrer Disposition unterliegenden Schiffe, seien es eigene oder fremde, widmet. Die persönlich haftende Gesellschafterin ist in der Geschäftsführung frei, soweit nicht Beschlüsse der Gesellschafterversammlung oder des Beirates Anweisungen für die Geschäftsführung geben.

3. Die persönlich haftende Gesellschafterin und deren Organe sind im Rechtsverkehr zwischen ihr und der Kommanditgesellschaft von den Beschränkungen des § 181 BGB befreit.

4. Geschäfte und Handlungen, die nach Art, Umfang und Risiko den Rahmen des gewöhnlichen Geschäftsverkehrs überschreiten, bedürfen der Zustimmung der Gesellschafterversammlung. Das gilt insbesondere für:

- a) Erwerb, Veräußerung und Belastung von Grundstücken und grundstücksgleichen Rechten;
- b) Erwerb, Belastung und Veräußerung von Schiffen der Gesellschaft;

- c) den Erwerb und die Veräußerung von Beteiligungen;
- d) die Errichtung und Aufgabe von Zweigniederlassungen;
- e) Pensionszusagen und auf Versorgung gerichtete Rechtsgeschäfte;
- f) die Eingehung von Geschäften mit einem Obligo größer als € 500.000,00;
- g) die Übernahme von Bürgschaften und bürgschaftsähnlichen Verpflichtungen, die Eingehung von Wechselverbindlichkeiten sowie die Aufnahme von Krediten, die im Einzelfall € 500.000,00 übersteigen;
- h) die Gewährung von Darlehen an Gesellschafter und Dritte;
- i) den Abschluss von Kurssicherungsgeschäften mit einer Laufzeit von mehr als 36 Monaten;
- j) Abschluss von Fracht-, Charter-, Pool- und sonstigen Nutzungsverträgen mit einer Laufzeit von mehr als 5 Jahren.

5. Sofern die Gesellschafterversammlung einen Beirat gewählt hat, erteilt der Beirat die Zustimmung zu den Ziff. 4 f) bis 4 j) anstelle der Gesellschafterversammlung.

6. In Eilfällen und in Fällen der Not hat die persönlich haftende Gesellschafterin das Recht und die Pflicht, unaufschiebbare Rechtsgeschäfte und/oder Rechtshandlungen, die über den gewöhnlichen Geschäftsbetrieb einer Reederei hinausgehen, mit der Sorgfalt eines ordentlichen Reeders auch ohne vorherige Zustimmung der Gesellschaft vorzunehmen. Hat die persönlich haftende Gesellschafterin hiervon Gebrauch gemacht, so hat sie die Gesellschaft unverzüglich darüber zu unterrichten.

7. Unter Berücksichtigung der genannten Pflichten kann die persönlich haftende Gesellschafterin nach freiem Ermessen über das Schiff verfügen (disponieren) und Befrachtungs-, Charter- und Poolverträge abschließen.

Die persönlich haftende Gesellschafterin darf zur Ausübung ihres Geschäftsführungsauftrages dritte Personen und Firmen heranziehen und vereinbaren, dass diesen Dritten ein entsprechender Anteil an der Bereederungsgebühr oder aber die Bereederungsgebühr insgesamt unmittelbar gezahlt wird. Sie haftet jedoch der Gesellschaft gegenüber für ihre Erfüllungsgehilfen. Im übrigen haftet die persönlich haftende Gesellschafterin für ihre Tätigkeit nach den vertraglichen und gesetzlichen Bestimmungen.

Die persönlich haftende Gesellschafterin hat einen Vertragsreedervertrag mit der Fa. Jüngerhans Maritime Services GmbH & Co. KG, Haren, abgeschlossen. Diese ist ihrerseits berechtigt, Aufgaben aus dem Vertragsreedervertrag zu delegieren. Das gilt auch dann, wenn der Erfüllungsgehilfe außerhalb des Bereiches der Bundesrepublik Deutschland domiziliert.

Die persönlich haftende Gesellschaft ist ermächtigt, den Sitz der Gesellschaft innerhalb der Bundesrepublik Deutschland zu verlegen.

8. In Abweichung der Regelungen nach Ziff. 4 war und ist die persönlich haftende Gesellschafterin zur Durchführung folgender Rechtsgeschäfte und zum Abschluss damit zusammenhängender Verträge berechtigt:

- a) Bau, Erwerb und Ausrüstung des MS „BELLATRIX J“;
- b) Kreditaufnahmen zur Vorfinanzierung des Eigenkapitals des Schiffes MS „BELLATRIX J“ und die damit im Zusammenhang stehende Herausgabe und Bestellung von Sicherheiten;
- c) die Kreditaufnahmen zur Endfinanzierung des MS „BELLATRIX J“ und die damit im Zusammenhang stehende Hergabe und Bestellung von Sicherheiten;
- d) Vertriebsvereinbarungen zur Einwerbung des Gesellschaftskapitals nach § 4 Ziff. 2.;
- e) Registrierung des MS „BELLATRIX J“ in ein deutsches oder ausländisches Seeschiffsregister und aller damit in Zusammenhang stehender Rechtsgeschäfte sowie sämtliche Maßnahmen die Flaggenführung des Schiffes betreffend.

Die persönlich haftende Gesellschafterin ist bis zur Übernahme und Infahrtsetzung des Schiffes berechtigt, weitere für die Realisierung des Investitionsobjektes MS „BELLATRIX J“ erforderlichen Verträge abzuschließen. Das gilt auch für mit Gründungskommanditisten abgeschlossene oder noch abzuschließende Verträge.

§ 9 Beirat

1. Die Gesellschafterversammlung kann beschließen, einen Beirat zu wählen, der aus bis zu 3 natürlichen Personen bestehen soll.
2. Ein Mitglied des Beirates wird von der persönlich haftenden Gesellschafterin bestimmt. Die weiteren Mitglieder werden von der Gesellschafterversammlung gewählt.
3. Die Amtsperiode des Beirates beträgt 3 Jahre. Scheidet ein Beiratsmitglied aus, erfolgt für den Rest der Amtsperiode eine Nachwahl.
4. Die Wiederwahl ist zulässig.
5. Der Beirat ist kein Aufsichtsrat im Sinne des Aktienrechtes. Abgesehen von § 8 Ziff. 5 bestehen die Aufgaben des Beirates ausschließlich darin, die Komplementärin bei der Führung der Geschäfte zu beraten.

§ 10 Informationsrechte

1. Die persönlich haftende Gesellschafterin hat die Gesellschafter über außergewöhnliche Vorkommnisse zu unterrichten. Darüber hinaus hat sie den Gesellschaftern jährlich einen Geschäftsbericht vorzulegen, in dem Angaben über die zu erwartende Entwicklung der Gesellschaft aufzunehmen sind.

2. Jeder Gesellschafter hat außerdem jederzeit selbst oder durch einen beauftragten Nichtgesellschafter, der jedoch nicht in einer Konkurrenztaetigkeit zur Gesellschaft stehen darf und von Berufs wegen zur Verschwiegenheit verpflichtet ist, das Recht zur Einsicht in alle Geschäftsunterlagen der Gesellschaft. Dadurch entstehende Kosten trägt der Gesellschafter selbst.

§ 11 Gesellschafterversammlung

1. In jedem Kalenderjahr findet zusammen mit der Schwestergesellschaft eine ordentliche Gesellschafterversammlung in den ersten neun Monaten nach Schluss des Geschäftsjahres statt, wenn eine der folgenden Voraussetzungen gegeben ist.

- a) Auf Anforderung der persönlich haftenden Gesellschafterin.
- b) Wenn Kommanditisten, die zusammen mindestens 25 % des Kommanditkapitals auf sich vereinigen, innerhalb der ersten sechs Monate nach Ablauf des Geschäftsjahres schriftlich die Abhaltung einer ordentlichen Versammlung verlangen.
- c) Wenn der Beirat innerhalb der ersten sechs Monate nach Ablauf des Geschäftsjahres schriftlich die Abhaltung einer ordentlichen Versammlung verlangt.

In den Jahren ohne ordentliche Gesellschafterversammlungen beschließen die Gesellschafter stattdessen im schriftlichen Abstimmungsverfahren gemäß § 11 Ziff. 12.

2. Die Einberufung der ordentlichen Gesellschafterversammlung erfolgt unter gleichzeitiger Bekanntgabe der Tagesordnung durch die persönlich haftende Gesellschafterin. Zur ordentlichen Gesellschafterversammlung ist der Bericht des Vertragsreeders über das vergangene Jahr und laufende Geschäftsjahr vorzulegen, sofern dieser nicht bereits den Gesellschaftern zugestellt wurde.

Die Geschäftsführung hat weiterhin die Budgetrechnung für das laufende Geschäftsjahr zu erstellen und zu erläutern.

Die Einberufung der Gesellschafterversammlung hat mittels Briefes, der mindestens 21 Tage vor dem Beginn der Gesellschafterversammlung an die Gesellschafter zur Absendung gebracht sein muss, zu erfolgen. Die Einladung ist mit ihrer Aufgabe zur Post bewirkt. Der Tag der Absendung der Einladung und der Tag der Versammlung werden bei der Fristberechnung nicht mitgezählt.

Die Gesellschafter und der Beirat können Anträge, die die Tagesordnung ändern oder ergänzen, bis spätestens 7 Tage vor der Versammlung bei der persönlich haftenden Gesellschafterin schriftlich, fernschriftlich oder telegrafisch einreichen. Die persönlich haftende Gesellschafterin hat diese Anträge allen Gesellschaftern zuzustellen.

3. Außerordentliche Gesellschafterversammlungen sind von der persönlich haftenden Gesellschafterin einzuberufen,

wenn es das dringende Interesse der Gesellschafter erfordert, oder Gesellschafter, die zusammen mindestens 25 % des Gesellschaftskapitals halten, oder der Beirat dieses verlangen.

4. Die Ladungsfrist zur Einberufung von Gesellschafterversammlungen kann bis auf 3 Tage abgekürzt werden, wenn die dringende Notwendigkeit der Beschlussfassung dieses erfordert.

5. Die Gesellschafter sind berechtigt, sich in der Gesellschafterversammlung durch einen Mitgesellschafter, Ehegatten, in gerader Linie Verwandten, einen Testamentsvollstrecker, durch eine zur Berufsverschwiegenheit verpflichtete Person oder den Anlageberater, sofern der Nachweis dieser Vertretung aus den Geschäftsunterlagen zu entnehmen ist, vertreten zu lassen. Der Vertreter hat eine schriftliche Vollmacht vorzulegen.

6. Zur Teilnahme an einer Gesellschafterversammlung sind ferner diejenigen zugelassen, deren Anwesenheit die persönlich haftende Gesellschafterin im Interesse und zur Information aller Gesellschafter für erforderlich hält.

7. Den Vorsitz in der Gesellschafterversammlung führt der Vertragsreeder. Beschlüsse sind in einem Protokoll festzuhalten und den Gesellschaftern zuzustellen. Gesellschafter und der Beirat können Einwendungen gegen die Richtigkeit des Protokolls und insbesondere die Formalien der gefassten Gesellschaftsbeschlüsse mit einer Frist von 3 Wochen nach Aufgabe des Protokolls zur Post durch schriftliche Mitteilung gegenüber der persönlich haftenden Gesellschafterin geltend machen. Über die Einwendungen entscheidet die nächste Gesellschafterversammlung.

8. Die Gesellschafterversammlung ist außer in den sonst in diesem Vertrag bezeichneten Fällen zuständig für:

- a) Genehmigung des Jahresabschlusses des abgelaufenen Geschäftsjahres;
- b) Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin;
- c) Wahl des Abschlussprüfers für das neue Geschäftsjahr;
- d) Auszahlung von Liquiditätsüberschüssen an die Kommanditisten;
- e) Änderung des Gesellschaftsvertrages;
- f) Verkauf des Schiffes und Liquidation der Gesellschaft;
- g) Abberufung und Bestellung eines persönlich haftenden Gesellschafters;
- h) Wahl des Beirates;
- i) Entlastung des Beirates;
- j) Festsetzung der Beiratsvergütung.

9. Jede ordnungsgemäß einberufene Gesellschafterversammlung ist beschlussfähig, wenn mehr als 50 % des Gesellschaftskapitals vertreten sind. Sofern keine Be-

schlussfähigkeit vorliegt, kann die nächste Gesellschafterversammlung mit gleicher Tagesordnung unter Beachtung einer Ladungsfrist von 7 Tagen einberufen werden. Sie ist dann ohne Rücksicht auf die Höhe des vertretenen Gesellschaftskapitals beschlussfähig. Beschlüsse der Gesellschafterversammlung werden in allen Angelegenheiten, auch in solchen von besonderer Bedeutung, mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst, soweit dieser Vertrag oder das Gesetz nicht zwingend eine andere Mehrheit vorschreiben. Bei Stimmengleichheit gilt der Antrag als abgelehnt. Stimmenthaltungen und ungültige Stimmen gelten als nicht abgegeben.

10. Einer Mehrheit von 75 % der abgegebenen Stimmen bedarf es für die Beschlüsse gemäß Ziff. 8 e) bis 8 g).

11. Die Gesellschafter haben bei Abstimmung je € 500,00 ihrer Einlagen eine Stimme.

12. In den Jahren ohne ordentliche Gesellschafterversammlung gemäß Ziff. 1 können Beschlüsse der Gesellschafter auch auf schriftlichem Wege gefasst werden. Die schriftliche Abstimmung der Gesellschafter muss innerhalb von 21 Tagen nach Absendung der Aufforderung zur Abstimmung bei der persönlich haftenden Gesellschafterin oder einem von ihr bevollmächtigten Dritten eingegangen sein. Das betreffende Aufforderungsschreiben ist mit der Aufgabe zur Post bewirkt. Der Tag der Absendung des Schreibens und der Tag des Fristablaufs werden bei der Fristberechnung nicht mitgezählt. Nicht fristgerecht eingehende Stimmabgaben gelten als Stimmenthaltung.

Über derartige Abstimmungen ist von der persönlich haftenden Gesellschafterin ein Protokoll zu fertigen und den Gesellschaftern zuzustellen.

§ 12 Jahresabschluss

1. Der Jahresabschluss ist die Handelsbilanz der Gesellschaft.

2. Die persönlich haftende Gesellschafterin hat den Jahresabschluss (Bilanz mit Gewinn- und Verlustrechnung) innerhalb der ersten neun Monate eines Jahres den Gesellschaftern vorzulegen. Dieser Jahresabschluss muss von einem Angehörigen der wirtschaftsprüfenden oder steuerberatenden Berufe geprüft und testiert bzw. bescheinigt werden.

3. Ergeben sich im Zusammenhang mit einer finanzamtlichen Betriebsprüfung Berichtigungsveranlagungen, so sind für den Jahresabschluss wie auch für die Ergebnisverteilung letztlich die im Zuge der Betriebsprüfung erstellten Jahresbilanzen maßgebend.

4. Die persönlich haftende Gesellschafterin hat die Buchführung getrennt von anderen, von ihr zu besorgenden Buchführungen durchzuführen und den Geldverkehr über eine eigene Kasse und eigene Bankkonten abzuwickeln.

5. Der Jahresabschluss ist den Gesellschaftern mit dem Geschäftsbericht zuzusenden.

§ 13

Kostensersatz, Gewinn- und Verlustverteilung, Entnahmen

1. Die persönlich haftende Gesellschafterin erhält für die Übernahme des Haftungsrisikos pro Geschäftsjahr einen Betrag von € 3.000,00. Für die Bereederungstätigkeit erhält der Vertragsreeder (§ 8 Ziff. 7) 5 % aller eingefahrenen Bruttofrachteinnahmen einschließlich etwaiger Vergütungen der Loss-of-Hire-Versicherung sowie der verdienten Überliegegelder sowie etwaiger Hilfs- und Bergelöhne ab Infahrtsetzung des Schiffes. Für eine Werft- und sonstige Stilliegezeit erhält sie € 150,00 pro Tag. Daneben wird für die geschäftsführende Tätigkeit die Erstattung folgender, in ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes stehender Kosten vereinbart:

- a) für Finanzbuchhaltungsarbeiten wird eine monatliche Pauschale von € 600,00 zuzüglich eventueller Umsatzsteuer festgelegt;
- b) im Falle des Mannschaftswechsels und des Transports von Ausrüstung und Ersatzteilen mit eigenem LKW werden pauschal € 0,65 pro km vergütet, mit eigenem Pkw € 0,40 pro km, jeweils zuzüglich eventueller Umsatzsteuer;
- c) Telefon, Telex und sonstige Kommunikationskosten werden nach Aufwand berechnet;
- d) die sich in ungewöhnlichen Fällen, z.B. bei notwendigen Inspektionen des Schiffes im Ausland, bei Havarien und bei Bereitstellen von technischen Dienstleistungen ergeben, zuzüglich eventueller Umsatzsteuer;
- e) Sofern ein Gesellschafter als Kapitän oder sonstiges Besatzungsmitglied fährt, erhält er für seine Tätigkeit eine Vergütung, die dem jeweiligen gültigen Tarif für einen Kapitän oder für ein Besatzungsmitglied entspricht. Auch für die Berechnung der übrigen ihm zustehenden Vergütungen und Ansprüche ist der jeweils gültige Heuer- und Manteltarif maßgebend.

Auf Antrag des Gesellschafters können Vergütungen im Innenverhältnis der Gesellschaft als Gewinnvorab im Rahmen der Gewinnverteilung und nicht als Aufwand erfolgen. Im Rahmen der Gewinnverteilung ist dem Gesellschafter die Vergütung auch dann als Vorabgewinn zuzuweisen, wenn dadurch für andere Gesellschafter ein Verlust entsteht oder sich ein Verlust erhöht. Der Antrag des Gesellschafters kann jederzeit mit Wirkung für die Zukunft widerrufen und uneingeschränkt neu gestellt werden;

f) Im Rahmen der Liquidation der Gesellschaft (Verkauf des Schiffes oder Totalverlust) erhält die Firma Jüngerhans Maritime Services GmbH & Co. KG als Liquidator einen Gewinnvorab aus dem Veräußerungsgewinn (vgl. näher § 19, Liquidation).

Bei Liquidation werden die vorgenannten Beträge nach a) für 6 Monate ab dem Übergabedatum des Schiffes weitergezahlt. Mit den vorstehenden Vergütungen und

Kostenerstattungen sind auch alle weiteren Reedereiverwaltungskosten abgegolten. Die vorgenannten Vergütungen sind (mit Ausnahme der Punkte f) und ggfs. e)) als Aufwand der Gesellschaft zu behandeln.

2. Das Ergebnis wird auf die Gesellschafter im Verhältnis der Festeinlagen der Kommanditisten verteilt.

Für 2006 wird das Ergebnis auf die Gesellschafter nach der Höhe der übernommenen Einlagen der Kommanditisten zum 31.12.2006 verteilt. Dies erfolgt dergestalt, dass Verluste vom Zeitpunkt des Beitritts eines Gesellschafters an zunächst von dem beitretenden Gesellschafter in dem Umfang allein getragen werden, in dem vorher beigetretene Gesellschafter Verluste bereits getragen haben. Das nach Abzug dieser Beträge verbleibende Ergebnis wird auf die Gesellschafter im Verhältnis ihrer Kommanditeinlagen verteilt.

Eine Erhöhung einer Einlage gilt im Sinne dieser Regelung als Beitritt eines Gesellschafters. Vorstehendes gilt ferner auch für das Geschäftsjahr 2007 und spätere Geschäftsjahre entsprechend, wenn Kommanditisten der Gesellschaft beitreten, ihre Einlage erhöhen bzw. eine Gleichstellung zum Bilanzstichtag nicht möglich war.

3. Die Kapitaleinlagen der Gesellschafter werden nicht verzinst.

4. Entnahmen erfolgen nur aufgrund von Gesellschafterbeschlüssen. Im Interesse der Liquidität der Gesellschaft ist die persönlich haftende Gesellschafterin berechtigt, eine Rücklage in angemessener Höhe zu bilden.

§ 14
Dauer der Gesellschaft, Kündigung

1. Die Dauer der Gesellschaft ist unbestimmt. Sie kann mit einer Frist von 6 Monaten zum Ende des Geschäftsjahres gekündigt werden, erstmals jedoch zum 31.12.2023.

2. Die Kündigung durch den Kommanditisten hat schriftlich mit eingeschriebenem Brief gegenüber der persönlich haftenden Gesellschafterin zu erfolgen. Dabei ist für die Fristwahrung der Eingang der Kündigung bei der persönlich haftenden Gesellschafterin maßgebend.

3. Die Kündigung ist nur wirksam, wenn der Kommanditist gleichzeitig seine Beteiligung an der JMS Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“ kündigt.

4. Die Kündigung der persönlich haftenden Gesellschafterin hat durch eingeschriebenen Brief an alle Gesellschafter zu erfolgen.

§ 15
Übertragung von Gesellschaftsanteilen

1. Eine Übertragung des Gesellschaftsanteils ist nur mit gleichzeitiger Übertragung des Anteils an der Schwester-gesellschaft MS „HEIMAR J“ möglich.

2. Jeder Kommanditist kann seine Beteiligung auf seinen Ehegatten, Abkömmlinge oder andere Gesellschafter übertragen. Der Zustimmung der persönlich haftenden Gesellschafterin bedarf es nicht, alle sonstigen Übertragungen bedürfen ihrer Zustimmung.

3. Will ein Kommanditist seinen Anteil auf andere Dritte übertragen, so hat der Vertragsreeder ein Vorkaufsrecht. Der Vertragsreeder ist berechtigt, den Anteil selbst zu erwerben oder einen Dritten zu benennen, der den Anteil erwirbt. Der Vertragsreeder hat sein Vorkaufsrecht nach Zugang des Angebotes innerhalb von 30 Tagen auszuüben.

4. Die Übertragung der Beteiligung ist der Gesellschaft durch Vorlage des Vertrages nachzuweisen.

5. Der Fortbestand der Gesellschaft wird von einem Wechsel der Gesellschafter nicht berührt.

6. Unzulässig sind eine Verfügung, die zu einer Trennung der Gesellschaftsbeteiligungen von den Nutzungsrechten im Gesellschaftsanteil führt, insbesondere die Bestellung eines Nießbrauches, und eine vollständige oder teilweise Übertragung der Gesellschaftsbeteiligung, die dazu führt, dass ein Gesellschafter unterschiedliche quotale Beteiligungen an den beiden Beteiligungsgesellschaften hält.

§ 16
Ausscheiden eines Gesellschafters

1. Wird die Gesellschaft von einem Gesellschafter gekündigt, so wird die Gesellschaft von den übrigen Gesellschaftern mit allen Aktiven und Passiven ohne Liquidation und unter der bisherigen Firma fortgeführt; der Kündigende scheidet mit dem Tage des Wirksamwerdens seiner Kündigung aus. Die Kündigung muss einheitlich mit der Kündigung bei der Schwestergesellschaft erfolgen.

2. Ein Gesellschafter scheidet unter Fortführung der Gesellschaft durch die übrigen Gesellschafter gemäß Ziff. 1 aus, wenn:

- a) die Gesellschaft von einem Privatgläubiger eines Gesellschafters gekündigt wird. Der betroffene Gesellschafter scheidet mit dem Wirksamwerden der Kündigung aus der Gesellschaft aus, wenn der Gesellschafter nicht innerhalb von 4 Wochen die Vollstreckung abwendet;
- b) über das Vermögen eines Gesellschafters das Insolvenzverfahren eröffnet oder mangels Masse abgelehnt wird. Der betroffene Gesellschafter scheidet mit dem Zeitpunkt der Rechtskraft des entsprechenden Gerichtsbeschlusses aus der Gesellschaft aus.
- c) Ausschluss aus der JMS Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG MS „HEIMAR J“.

3. Die Ausschließung eines Gesellschafters bei Vorliegen eines wichtigen Grundes in der Person des betroffenen Gesellschafters ist zulässig. Als solcher Grund ist u.a. anzusehen, wenn über das Vermögen eines Gesellschafters das Vergleichsverfahren eröffnet wird, wenn seine Rechte gepfändet werden oder wenn zur Leistung einer eidesstattlichen Versi-

cherung der Vermögenslosigkeit geladen worden ist.

4. Die Ausschließung erfolgt durch Beschluss der Gesellschaft und ist nur mit Zustimmung der persönlich haftenden Gesellschafterin zulässig. Der betroffene Gesellschafter hat kein Stimmrecht.

5. Sofern die persönlich haftende Gesellschafterin aufgrund eines Gesellschaftsbeschlusses aus der Gesellschaft auszuscheiden hat, müssen die verbleibenden Gesellschafter und die Gesellschaft die persönlich haftende Gesellschafterin von allen Verpflichtungen freistellen, die diese für die Gesellschaft übernommen hat. Das bezieht sich insbesondere auch auf die Haftung für aufgenommene Bankkredite und Hypotheken.

§ 17
Abfindung eines ausscheidenden Gesellschafters

1. In allen Fällen des Ausscheidens erhält der ausscheidende Gesellschafter sein Auseinandersetzungsguthaben abzüglich etwaiger noch offener Forderungen der Gesellschaft gegenüber dem Gesellschafter. Grundlage seines Anspruchs ist die aufzustellende Auseinandersetzungsbilanz zum 31.12. des Jahres vor seinem Ausscheiden, wobei unter Auflösung der stillen Reserven die tatsächlichen Werte einzusetzen sind. Die Abgeltung eines etwaigen „good will“ erfolgt nicht.

2. Die Auseinandersetzungsbilanz bedarf der Feststellung durch die Gesellschafterversammlung. An den schwebenden Geschäften nimmt der Ausscheidende nicht teil.

3. Wenn zwischen dem ausscheidenden Gesellschafter und der Gesellschaft keine Einigung über den Zeitwert des Gesellschaftsvermögens erzielt werden kann, benennt jede Partei einen Sachverständigen. Der Mittelwert aus beiden Sachverständigengutachten wird in die Auseinandersetzungsbilanz eingestellt.

Die Kosten für den Sachverständigen trägt die Gesellschaft zur Hälfte nur dann, wenn ein höherer als der von der Gesellschaft genannte Zeitwert festgestellt wird.

4. Das Auseinandersetzungsguthaben ist dem ausscheidenden Gesellschafter in vier gleichen Halbjahresraten auszuzahlen, von denen die erste 6 Monate nach Vorliegen der festgestellten Auseinandersetzungsbilanz fällig ist.

5. Das Guthaben ist mit jährlich 6 v. H. zu verzinsen. Die Zinsen sind jeweils zusammen mit der fälligen Rate zu entrichten. Der Ausscheidende kann eine Sicherstellung des Abfindungsguthabens nicht verlangen. Die Gesellschaft ist berechtigt, das Auseinandersetzungsguthaben früher auszuzahlen oder für den Fall, dass die Liquidität der Gesellschaft gefährdet ist, die Zahlung der fälligen Halbjahresrate auszusetzen.

6. Wird das der Gesellschaft gehörende Schiff verkauft, kann der Ausscheidende sein gesamtes restliches Auseinandersetzungsguthaben sofort fällig stellen, wenn bei der Gesellschaft der Kaufpreiserlös aus dem Schiffsverkauf einget.

7. Ergibt sich beim Gesellschafter ein negatives Auseinandersetzungsguthaben, kann die Gesellschaft keinen Ausgleich verlangen. Hat er jedoch Entnahmen getätigt, sind diese im Falle eines negativen Auseinandersetzungsguthabens ganz oder teilweise bis zum Ausgleich des Negativsaldos an die Gesellschaft zurückzuzahlen.

§ 18 Ableben eines Gesellschafters

1. Stirbt ein Gesellschafter, so wird die Gesellschaft mit dessen Erben oder Vermächtnisnehmern als Gesellschafter fortgesetzt.

2. Im Falle einer Mehrheit von Erben und/oder Vermächtnisnehmern haben diese einen gemeinsamen Bevollmächtigten zu bestimmen, der ihre Rechte als Gesellschafter wahrnimmt und sie in der Gesellschaft vertritt. Der Bevollmächtigte muss die Eigenschaft eines Vertreters gemäß § 11 Ziff. 5 erfüllen. Dieses gilt nicht, wenn die Beteiligung auf die Erben aufzuteilen ist. Das Stimmrecht aus der Beteiligung des verstorbenen Gesellschafters ruht bis zum Nachweis der Rechtsnachfolge durch einen Erbschein. Die persönlich haftende Gesellschafterin kann den Nachweis in notariell beglaubigter Form verlangen.

§ 19 Liquidation

Im Falle der Auflösung der Gesellschaft ist die Firma Jüngerhans Maritime Services GmbH & Co. KG Liquidator. Bei Verkauf des Schiffes erhält der Liquidator für die Durchführung des Verkaufes/Abwicklung der Versicherungserstattungen und die Durchführung der Liquidation einen Gewinnvorab aus dem Veräußerungsgewinn. Der Gewinnvorab beträgt 2 % des Verkaufspreises (Versicherungserlöses) des Schiffes. Bei Liquidation wird nach Regulierung aller Verbindlichkeiten gegenüber Dritten die noch vorhandene Liquidität in folgender Reihenfolge verteilt:

1. Auszahlung etwaiger Guthaben der Gesellschafter gem. § 7;
2. Rückzahlung der Einlagen der Gesellschafter;
3. Die danach verbleibende restliche Liquidität wird auf die Kommanditisten im Verhältnis ihrer Einlagen verteilt.

§ 20 Sicherungsabtretung und Verpfändung von Kommanditanteilen

Die Sicherungsabtretung oder Verpfändung von Kommanditanteilen bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Zustimmung der persönlich haftenden Gesellschafterin. Die Zustimmung kann nur aus triftigem Grund verweigert werden.

Für die Sicherungsabtretung oder Verpfändung bei der Zwischenfinanzierung der Kommanditeinlagen wird die Zustimmung bereits jetzt erteilt.

§ 21 Schiedsklausel

Sämtliche Streitigkeiten zwischen Gesellschaftern und der Gesellschaft oder zwischen den Gesellschaftern untereinander, die in diesem Gesellschaftsvertrag oder in dem Gesellschaftsverhältnis begründet sind, werden unter Ausschluss des ordentlichen Rechtsweges durch ein Schiedsgericht entschieden. Näheres bestimmt der Schiedsvertrag.

§ 22 Schlussbestimmungen

1. Mündliche Nebenabreden bestehen nicht. Änderungen und Ergänzungen dieses Vertrages sind nur wirksam, wenn sie schriftlich erfolgen, soweit nicht das Gesetz eine gerichtliche oder notarielle Beurkundung vorschreibt.

2. Im Falle einer Ergänzung oder Änderung durch Beschluss einer Gesellschafterversammlung genügen für die Schriftform die von der persönlich haftenden Gesellschafterin oder dem Protokollführer unterzeichneten Protokolle und ihre Zusendung an die Gesellschafter.

3. Sollten sich einzelne Bestimmungen dieses Gesellschaftsvertrages als unwirksam erweisen, so wird dadurch die Wirksamkeit des Vertrages im übrigen nicht berührt. Eine ungültige und unklare Bestimmung ist so zu deuten, dass der mit ihr beabsichtigte wirtschaftliche Zweck erreicht wird. Dasselbe gilt hinsichtlich etwa hervortretender Vertragslücken. Die Gesellschafter verpflichten sich, die betreffenden Bestimmungen unverzüglich durch solche zu ersetzen, die den beabsichtigten wirtschaftlichen Zwecken kommen. Entsprechend ist zu verfahren, wenn sich eine Vertragslücke ergibt.

4. Die Zusendung von Protokollen oder anderen Mitteilungen der Gesellschaft sind ordnungsgemäß, wenn sie an die zuletzt bekannte Anschrift des Gesellschafters erfolgen. Es obliegt dem Gesellschafter, eine Änderung seiner Anschrift und Bankverbindung der Gesellschaft rechtzeitig mitzuteilen.

5. Die Kosten des Gesellschaftsvertrages und seiner Durchführung trägt die Gesellschaft.

6. Erfüllungsort ist der Sitz der Gesellschaft. Dieser Gesellschaftsvertrag unterliegt deutschem Recht.

Haren (Ems), 01.10.2007

Dritte JMS Beteiligungs GmbH
(persönlich haftende Gesellschafterin)

Jüngerhans Holding GmbH & Co. KG
(Gründungskommanditistin)

Stefan Jüngerhans, Herm Jüngerhans
Geschäftsführer

Schiedsvertrag

(in der Fassung vom 01.10.2007)
der MS „BELLATRIX J“ Schiffahrtsgesellschaft
mbH & Co. KG

Über sämtliche Streitigkeiten aus dem Gesellschaftsvertrag und Gesellschafterverhältnis soll gemäß § 21 des Gesellschaftsvertrages ein Schiedsgericht entscheiden. In Ergänzung des heute unterzeichneten Gesellschaftsvertrages wird folgender Schiedsvertrag geschlossen:

§ 1

Das Schiedsgericht soll aus drei Personen bestehen, nämlich zwei Schiedsrichtern und einem Obmann. Das Schiedsgericht entscheidet unter Ausschluss des ordentlichen Rechtsweges endgültig.

§ 2

Die das Schiedsgericht anrufende Partei hat der Gegenpartei ihren Schiedsrichter schriftlich zu benennen. Dabei soll sie zugleich die von ihr erhobenen Ansprüche angeben. Binnen 2 Wochen nach Zugang der Mitteilung kann die Gegenseite in gleicher Weise einen Schiedsrichter benennen. Unterlässt sie die Benennung, wird der Schiedsrichter der Gegenseite auf Antrag der betreibenden Partei durch den Präsidenten des Oberlandesgerichts Bremen bestellt.

§ 3

Sobald beide Schiedsrichter bestimmt sind, haben sich die Parteien innerhalb von zwei Wochen auf einen Obmann zu einigen. Kommt eine Einigung über die Person des Obmanns nicht zustande, wird der Obmann des Schiedsgerichts durch den Präsidenten des Oberlandesgerichts Bremen innerhalb von zwei Wochen ernannt. Dieser muss die Befähigung zum Richteramt haben und soll über branchenbezogene Erfahrungen verfügen.

§ 4

Das Schiedsgericht trifft seine Entscheidungen auf der Grundlage der deutschen Gesetzesvorschriften und der vertraglichen Bestimmungen. Dabei soll es berechtigt sein, etwaige Lücken des Gesellschaftsvertrages nach dessen Sinn und Zweck selbst auszufüllen.

§ 5

Der Schiedsspruch soll aufgrund mündlicher Verhandlung erlassen werden. Das Schiedsgericht kann jedoch davon absehen, wenn es zu der Feststellung gelangt ist, dass die Parteien schriftsätzlich den Streitstoff hinreichend dargelegt haben. Der Schiedsspruch ist zu begründen.

§ 6

Der Schiedsspruch ist unter Angabe des Tages der Abfassung von den Schiedsrichtern zu unterschreiben. Er ist den Parteien in einer von den Schiedsrichtern unterschriebenen Ausfertigung zuzustellen.

Soweit die Parteien sich dem Schiedsspruch nicht freiwillig unterwerfen, ist der Schiedsspruch unter Befreiung der Beurkundung der Zustellung auf der Geschäftsstelle des zuständigen Gerichts niederzulegen.

§ 7

Das für die Hinterlegung des Schiedsspruches und das sonstige Verfahren zuständige Gericht ist das Landgericht Bremen.

§ 8

Das Schiedsgericht kann der Partei, die dessen Anrufung beantragt hat, die Zahlung eines angemessenen Vorschusses auferlegen. Es setzt die Kosten des Verfahrens nach eigenem Ermessen fest.

Haren (Ems), 01.10.2007

Dritte JMS Beteiligungs GmbH
(persönlich haftende Gesellschafterin)

Jüngerhans Holding GmbH & Co. KG
(Gründungskommanditistin)

Stefan Jüngerhans, Herm Jüngerhans
Geschäftsführer