

**EXECUTIVE SUMMARY**

Eisklasse E3, drei Kräne mit zweimal 400 und einmal 80 Tonnen Tragkraft – das Vielweckschiff Senda bietet in großen Laderäumen und auf zwei Decks für jede Projektfracht Platz (im Bild das baugleiche Schwesterschiff).

Frachter, die Geld bringen

Schiffsfonds sind out? Nicht alle: Vielweck-Schwergutfrachter wie die **MS „Senda J“** fahren in einem sehr professionellen Markt mit hoher Eintrittshürde. **Die Reederei Jüngerhans** geht als Asset-Manager mit ins Risiko und hat Anlegern **seit 1971** zuverlässig **mehr eingebracht als versprochen**.

Schon beim Bau eines Schwergutfrachters ist die Ladung wichtig. Wer Schüttgut, Container-, aber auch sperrige Projektfracht wie Rotorblätter für Windräder über die Meere transportieren will, fährt mit einem Vielweck-Schwergutfrachter mit einsetzbaren Zwischendecks, flexiblem Bordgeschirr und hoher Brücke auf dem Vorschiff besser. Empfindliche Ladung wie Motoren oder Generatoren können unter Deck transportiert werden. Auf dem Oberdeck dagegen können Windturbineflügel gefahrlos übers Achterschiff hinausragen.

Nur Spezialisten können sich in einem solchen Markt sicher bewegen, als technische Ingenieure, nautische Schiffsmanager, Charterer oder Bord-Kranführer. „Bei Ladungen, die oft wertvoller sind als das Transportschiff an sich, ist eine hohe Qualifikation der Seeleute äußerst wichtig“, urteilt Andreas Bernaczek, Prokurist bei Jüngerhans Investment Services. „Zudem ist es wichtig, Zugang zur vollständigen Logistikkette zu haben, um Spezialtransporte lückenlos und sicher darstellen zu können.“

Die aufwendige Projektplanung beginnt schon lange, bevor ein solcher

Frachter bestellt und gebaut wird. Es gibt in diesem diskreten Geschäft aber keine Marktdaten über Vorlaufzeiten und Abschlüsse. Anders als in der Container-, Massengut- und Tankschiffahrt fehlt auch ein entsprechender Index zur Orientierung. Alles zusammen bedeutet dies eine hohe Eintrittshürde in den Nischenmarkt, die die Reederei Jüngerhans aus Haren im Emsland vor zwölf Jahren jedoch erfolgreich genommen hat.

Schwergutlaster zur See sind unternehmerische Beteiligungen in maritime Lo-

gistik. Das gilt auch für den neuesten Fonds der Reederei Jüngerhans. Die MS „Senda J“ hat mit kriselnden Container- und Massengutfrachtern nichts gemein. Je schwerer die Ladung, desto stabiler ist der Markt und desto stabiler bleiben die Frachtraten. Kompetenz und Erfahrung sind nicht klonbar. Anders als die Verschiffung von genormten Stahlkisten, ist der Transport von Schwergut auch kaum von Wirtschaftszyklen abhängig. „Schwerpunktmäßig werden aktuell Rotorblätter für Windkraftanlagen transportiert“, sagt Andreas Bernaczek. Ein globaler Zukunftsmarkt – in dem rund ein Drittel der Jüngerhans-Schwergutflotte unterwegs ist. Projektfracht, also sperrige Güter mit über 14 Metern Länge, werden nicht im Linienverkehr befördert. Mit ihrer XXL-Fracht stehen die Schwergutcarrier je nach „Spot“ in See – also gezielt nach Bedarf und Reiseplan des Auftraggebers.

Der Einsatz lohnt sich, solange Betriebskosten und Schuldendienst nicht aus dem Ruder laufen. Dann stellt Jüngerhans eine jährliche Rendite von fast 9,1 Prozent pro Jahr (IRR) in Aussicht. Für Anleger steht und fällt der Erfolg des Fonds also mit dem Asset-Management der Reederei Jüngerhans. Vorbereitet wird er durch die niedrigen Fondskosten und eine solide Kalkulation. Muss nur noch Charterer Intermarine zahlungsfähig bleiben, der die Senda als MS „Industrial Faith“ fährt.

Intermarine steuert aktuell hauptsächlich Häfen in Nord- und Südamerika an, hat aber schon neue Routen abgesteckt. Mit dem Eigenkapital des Finanzinvestors New Mountain Capital als Mehrheitsaktionär ist Intermarine im Schwergutfrachtwettbewerb gut gerüstet.

Solide aufgestellt ist auch die Emsländer Reederei mit 120-jähriger Tradition. Jüngerhans hält derzeit 50 Handelsschiffe am Laufen. Damit zählt das Unternehmen zu den 20 größten Reedereien Deutschlands. Als Emittent von Schiffsfonds sind die Harener ein leuchtendes Vorbild am Initiatorenhimmel – vergleichbar mit Jamestown bei Geschlossenen US-Immobilienfonds. Denn Jüngerhans denkt und konzipiert Produkte als Reederei, nicht als Emissionshaus mit verlängertem Vertriebsarm. Das macht sich im geschickten Management der Schiffe bemerkbar.

Vorn Abgreifen ist tabu. In erster Linie Asset-Manager, schmälert das mittelständische Unternehmen die Erfolgchancen der Zeichner nicht systematisch, indem es Zwischengewinne beim Einkauf kassiert oder hohe Fondskosten einstreicht. Jüngerhans macht das, was eigentlich selbstverständlich sein sollte: Einkaufsvorteile gibt die Familienreederei direkt an Anleger weiter. Der Fonds übernimmt den Frachter inklusive Bauaufsichtskosten und Bauzeitfinanzierung für umgerechnet 28,54 Millionen Euro zum günstigen Bestellpreis der Reederei. Das Agio entfällt ebenfalls. Die Fondsverwaltung ist in der Bereederungsgebühr inklusive. Ebenso gibt es keine Treuhandgebühr.

Kostenvorteile summieren sich bei der MS „Senda J“ auf stattliche 30,5 Prozent gegenüber herkömmlichen Beteiligungen, wenn man sie aufs investierte Kapital rechnet. Damit arbeitet deutlich mehr Geld im Sachwert Schiff. Redlich ist auch die Verkaufsgebühr. Nur wenn der Frachter zum unterstellten Preis von 40 Prozent der Anfangskosten verkauft wird, darf sich Jüngerhans vorab zwei Prozent des Verkaufspreises herausziehen.

Das ist sehr fair, denn seit 1971 gehen Unternehmen der Jüngerhans-Gruppe bei jedem Fonds mit ins Risiko. Das ist auch ein Anreiz, um sich Verkaufschancen zu erarbeiten. Wer sich als Co-Investor selbst mit 500 000 Euro beteiligt, hat ein hohes Interesse am Erfolg der Beteiligung.

Entsprechend solide wird während der Betriebsphase kalkuliert. Ab 2012 sind 2,5 Prozent Steigerung p.a. bei Wartung, Reparatur und Heuer eingeplant. „Derzeit liegen wir 20 Prozent unter den Prospektwerten für 2012“, sagt Betriebswirt Bernaczek. Es besteht also ein dicker Puffer, sollten die Fixkosten weiter steigen. Ferner kalkuliert Jüngerhans mit 360 Einsatztagen pro Jahr. Im Abstand von 2,5 Jahren unterstellen die Emsländer Arbeiten an der Klasse und Dockung und gehen von 350 und 355 Einsatztagen aus.

Intermarine chartert die „Senda J“ für 5,6 Jahre, kann aber zweimal ein Jahr verlängern und zahlt täglich 18 050 US-Dollar. Nach der Festcharter muss Jüngerhans eine Anschlussnutzung finden, die genug einbringt, um das variabel verzinsten Darlehen bis 2026 zurückzuführen und nach Schuldendienst weiter acht Prozent jährlich auszuschütten. Allerdings kann Intermarine den Frachter auch kaufen.

Eine Anschlussbeschäftigung für den modernen und leistungsfähigen Frachter zu finden, sollte nicht schwer sein; das Angebot an Schwergutfrachtern ist begrenzt. Es wird weniger bestellt, als abgewrackt werden soll. Gute Voraussetzungen, um Anlegern mehr zu liefern als versprochen.

Jüngerhans schielte zudem bisher nach dem bestmöglichen Verkaufszeitpunkt – nicht auf langfristige Reederei- und Verwaltungsgebühren. Seit 1971 liefen die Fonds im Schnitt nur knapp sieben Jahre und brachten jährlich 10,1 Prozent nach Steuern ein. „Kein Emissionshaus in Deutschland hat eine vergleichbar hohe Anzahl Schiffverkäufe mit 100-prozentiger Erfolgsquote sowie zweistelligem Vermögenszuwachs durchgeführt“, schreibt Peter Kastell vom Analysehaus Fondsmidia. Sein Fazit: „Gemessen an der historischen Schiffperformance stellt die Reedereigruppe Jüngerhans einen erstklassigen und marktführenden Asset-Manager dar.“ ● Michael H. Schulz

Fonds in Kürze¹

JÜNGERHANS MS „SENDA J“

Gesamtinvestition (ohne Agio)	131,34 Mio. €
Anteil Fremdkapital (Leverage)	59,1%
Agio	0,0%
Mindestbeteiligung	20 000 €
Platzierungsgarantie	ja
Laufzeit	2027
Laufende Fondskosten (TER)	0,12%
Gesamtrückfluss (v./n. Steuer) ²	245,6% / 244,54%
Rendite (v./n. St.) ²	9,13% / 9,06%
Investitionsquote	91,22%
Eigenkapital (EK) nach Jahr 10	70,10%
Berechnungen²	
Weichkosten ³ zu Gesamtinvest	7,47%
Weichkosten ³ zu EK	18,25%
Lfd. Fondskosten p.a. bez. auf EK	0,30%
kumulierte Tilgung nach Jahr 10	71,50%
High-Case/Low-Case-Rendite (n. St.)	14,07%/3,82%

Bewertungen	
Chancen/Risiken ²	Kaufpreis / Fungibilität
systemisches Risiko ²	Beschäftigungsrisiko nach Besonderheiten ²
	Festcharter, Green-Ship
Fondstelegramm	sehr gut ausgestattet
	aber kein Schnäppchen
Internet	www.juengerhans.de

FONDS & CO.-NOTE **GUT**

¹ Erklärungen s. S. 5; ² lt Initiator; ³ inkl. Agio