



NAVI-FONDS Nr. 21



MS „Baco-Liner 3“

Fondsdaten im Überblick

Emissionsjahr	1984
Verkauft	1998
Prospektiert von	1984 bis 1995
Rechtsform	GmbH & Co. KG
Steuerliche Einkunftsart	Einkünfte aus Gewerbebetrieb
Anzahl der Gesellschafter	336

Finanz- und Investitionsplan (TEUR)	Soll	Ist
Eigenkapital	16.693,68	12.710,00
Fremdkapital	33.607,22	39.793,85
Investitionsvolumen	50.300,90	52.503,85
Ausschüttungen auf ursprüngliches Eigenkapital (in %)		
Ausschüttungen prosp. Zeitraum*	142,10	5,95
Ausschüttungen kumuliert*	-	11,45
Steuerliche Ergebnisse auf ursprüngliches Eigenkapital (in %)		
negative steuerpflichtige Ergebnisse kumuliert	-	366,21
prosp. Zeitraum	278,90	366,21
steuerpflichtige Ergebnisse kumuliert*	-	170,57
prosp. Zeitraum*	237,20	0,00
Beteiligung EUR 100.000		
Einzahlung inkl. Agio	105.000,00	130.000,00 **
Ausschüttungen prosp. Zeitraum	142.100,00	5.950,00
Steuerrückflüsse prosp. Zeitraum	139.450,00	183.105,00
Steuerzahlungen prosp. Zeitraum	46.384,80	0,00
Kapitalrückfluss prosp. Zeitraum	235.165,20	189.055,00
Ausschüttungen kumuliert	-	11.450,00
Steuerrückflüsse kumuliert	-	183.105,00
Steuerzahlungen kumuliert	-	39.231,10
Kapitalrückfluss kumuliert	-	155.323,90
Rendite nach Steuern (Methode interner Zinsfuß, vgl. Seite 7)		14,8 % p.a.

* SOLL inkl. Veräußerungsgewinn von 1995/IST inkl. Veräußerungsgewinn von 1998

** nach Kapitalerhöhung 1989

Fondsentwicklung

NAVI-FONDS Nr. 21 hat gemeinsam mit dem Thyssen-Konzern (Emdener Werft), privaten und institutionellen Investoren ein Barge-Container (BaCo)-Schiff aus einem Verbund mit drei Einheiten, an dem auch institutionelle Anleger beteiligt waren, finanziert. Die in europäischer Küstenfahrt und Westafrikafahrt engagierte Reederei Rhein-Maas (RMS), Duisburg, später die Baco GmbH, betreuten als Reeder die im Liniendienst zwischen dem europäischen Kontinent und Westafrika eingesetzten Schiffe.

Eine doppelflügelige Bugportalanlage ermöglichte schwimmfähigen Barges (Leichtern), beladen aus dem Schiffskörper hinaus in die flachen Flussläufe Westafrikas zu fahren.

Der technisch aufwändige Schiffstyp hat sich entgegen der ursprünglichen Reederei- und Werftkonzeption nicht am Weltmarkt durchsetzen können. Beweglichere und schnellere Containerschiffe „überholten“ das Barge-Konzept. Erlöse und Kosten des Linienverkehrs der drei im Pool fahrenden Schiffe (Baco-Liner 1 bis Baco-Liner 3) waren nicht zufriedenstellend. Die politisch schwierigen, teils auch chaotischen Verhältnisse in den westafrikanischen Staaten (Nigeria) erschwerten Betrieb und Wirtschaftlichkeit.

Die Gesellschaft hat ihre steuerlichen Ziele und die steuerliche Refinanzierung für die Anleger erreichen bzw. durchsetzen können. Hohe Verlustzuweisungen ermöglichten eine Überkompensation des Eigenkapitaleinsatzes inklusive einer 1989 erforderlich gewordenen Kapitalerhöhung (Nettozufluss beim Anleger). Ein steuerfreier Sanierungsgewinn erleichterte die Auflösung der negativen Kapitalkonten.