

«Anlegern»

«Anschriftszeile_1»
«Anschriftszeile_2»
«Anschriftszeile_3»
«Anschriftszeile_4»
«Anschriftszeile_5»
«Anschriftszeile_6»
«Anschriftszeile_7»

Hamburg, 25. Juni 2015

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG
Ordentliche Gesellschafterversammlung 2015 im schriftlichen Verfahren

«Briefliche_Anrede»,
«Briefl_Anr_2»,

von der persönlich haftenden Gesellschafterin wurden wir beauftragt, die diesjährige Gesellschafterversammlung im schriftlichen Verfahren durchzuführen.

In diesem Zusammenhang übersenden wir Ihnen die Unterlagen zur Gesellschafterversammlung 2015. Diese bestehen aus der Tagesordnung, dem Bericht der Geschäftsführung, dem Bericht des Beirates, der Kandidatenliste für die Neuwahl des Beirates sowie dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2014.

Wir bitten Sie um Teilnahme an diesem schriftlichen Verfahren, indem Sie die vollständig ausgefüllten und unterschriebenen Abstimmungsbögen bis zum **23. Juli 2015** (bei uns eingehend) per Post oder per Telefax an uns zurücksenden. Für eine wirksame Stimmabgabe ist es gemäß § 11 Ziff. 4 Satz 2 des Gesellschaftsvertrages erforderlich, dass Ihr Abstimmungsbogen innerhalb von vier Wochen ab Absendung dieser Aufforderung bei uns eingeht.

Ihre möglichst vollzählige Teilnahme an der Beschlussfassung im schriftlichen Verfahren würden wir sehr begrüßen. Auf Ihr Recht, der Beschlussfassung im schriftlichen Verfahren zu widersprechen, weisen wir ausdrücklich hin.

Wie wir Ihnen bereits früher mitgeteilt hatten, werden wir Ihr Stimmrecht nur ausüben, wenn wir dafür Ihre ausdrückliche Weisung erhalten haben. Sollten Sie uns keine Weisung erteilen, werden wir zur Herstellung der Beschlussfähigkeit zwar an der Gesellschafterversammlung teilnehmen; wir werden uns aber bei allen Beschlussfassungspunkten der Stimme enthalten. Über das Ergebnis der Abstimmung werden wir Sie unverzüglich unterrichten.

Wir möchten an dieser Stelle noch einen **Hinweis** geben. In den letzten Jahren hat sich ein **Zweitmarkt** entwickelt, der es den Anlegern erlaubt, ihre Beteiligungen zu verkaufen oder „gebrauchte“ Beteiligungen zu erwerben. Diese Entwicklung sehen wir grundsätzlich positiv, weil sie die Handelbarkeit von Beteiligungen sowie die Transparenz und die Liquidität des Beteiligungsmarktes erhöht. Allerdings haben wir feststellen müssen, dass sich auch „Schnäppchenjäger“ mit unseriösen Angeboten gezielt an Anleger wenden und versuchen, diese mit Hilfe unvollständiger Informationen und einseitiger Risikodarstellungen zum Verkauf ihrer Beteiligung weit unter Wert zu bewegen.

Sollten Sie unaufgefordert auf den Verkauf Ihrer Beteiligung angesprochen werden, empfehlen wir Ihnen daher dringend, vor Unterschrift eines Kaufvertrages die Seriosität des Angebots sorgfältig zu prüfen und auch die steuerlichen Auswirkungen eines Anteilsverkaufs mit Ihrem Steuerberater zu erörtern. Ein Rücktritt von einem bereits geschlossenen Kaufvertrag ist in der Regel nur schwer möglich. Falls Ihrerseits Kauf- oder Verkaufsinteresse bestehen sollte, weisen wir beispielsweise auf die Handelsplattform der Deutsche Zweitmarkt AG (www.deutsche-zweitmarkt.de) hin.

Eine abschließende Bitte:

Bereits seit dem 21. August 2008 unterfallen wir - und damit mittelbar auch Sie - den Vorschriften des **Geldwäschegesetzes** (=GwG). Daher bitten wir Sie wie bisher auch schon, uns über Änderungen Ihrer persönlichen Daten (wie z.B. Name, Anschrift, Bankverbindung) zu informieren. Seit 2012 sind die bestehenden Offenlegungspflichten nochmals **erweitert** worden. Daher bitten wir Sie ausdrücklich, uns - sofern auf Sie zutreffend - auch

- über bereits bestehende Vertretungs- und / oder Treuhandverhältnisse sowie **abweichende wirtschaftliche Berechtigungen an der Beteiligung** (z.B., wenn Sie die Beteiligung für eine andere Person halten) zu informieren und auch über deren zukünftige Begründung oder Änderung. Der Information an uns bitten wir eine lesbare Kopie des Personalausweises bzw. Reisepasses des "abweichenden wirtschaftlich Berechtigten" beizufügen.
- sofern Sie, ein "abweichender wirtschaftlich Berechtigter" oder ein unmittelbares Familienmitglied oder eine Ihnen bzw. dem abweichenden wirtschaftlich Berechtigten "nahestehende Person" ein "wichtiges öffentliches Amt" im In- oder Ausland ausübt und damit eine "**politisch exponierte Person**" i. S. d. GwG darstellt, uns dies mitzuteilen. Gemäß § 6 GwG gelten öffentliche Ämter unterhalb der nationalen Ebene nur dann als "wichtig", wenn deren politische Bedeutung mit einer ähnlichen Position auf nationaler Ebene vergleichbar ist.

Bitte überprüfen Sie sorgfältig, ob eine der o. a. Fallgruppen auf Sie zutrifft und informieren uns in diesem Fall oder halten Rücksprache mit uns. Das Geldwäschegesetz weist Sanktionen für den Fall von Zuwiderhandlungen auf und verpflichtet uns in seinem § 11 bereits dann zu Verdachtsmeldungen an die Behörden, wenn Tatsachen darauf schließen lassen, dass Sie den Offenlegungspflichten des Geldwäschegesetzes nicht nachgekommen sind.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

M.M.Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH

Anlagen

Seite 1 des Abstimmungsbogens

Fristende:
23. Juli 2015
(hier eingehend)

M.M.Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH
Ferdinandstraße 61
20095 Hamburg

Telefax: 040/32 82 58 99

**Ordentliche Gesellschafterversammlung 2015
der MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG
im schriftlichen Verfahren**

1. Feststellung des Jahresabschlusses 2014

Zustimmung Ablehnung Enthaltung

2. Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2014

Zustimmung Ablehnung Enthaltung

3. Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2014

Zustimmung Ablehnung Enthaltung

4. Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2014

Zustimmung Ablehnung Enthaltung

5. Wahl der CERTIS GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2015

Zustimmung Ablehnung Enthaltung

Ort, Datum

Unterschrift

(weiter auf Seite 2)

Seite 2 des Abstimmungsbogens

**Ordentliche Gesellschafterversammlung 2015
der MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG
im schriftlichen Verfahren**

6. Neuwahl des Beirates

Sie können einen oder zwei Kandidaten (siehe deren Selbstdarstellung im Geschäftsbericht) wählen, Stimmhäufung auf einen Kandidaten ist nicht zulässig.

Michael Lange

Horst Scheuble

Karl Dieter Schröder

Ort, Datum

Unterschrift

MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG



Ihre Unterlagen für die Gesellschafterversammlung 2015

MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG

Geschäftsführung: **Verwaltungsgesellschaft MS „Philadelphia“ mbH**
Neue Burg 2, 20457 Hamburg
Geschäftsführer: Volker Redersborg, Helge Janßen

Vertragsreeder: **Reederei F. Laeisz G.m.b.H.**
Lange Str. 1a, 18055 Rostock
<http://www.laeisz.de/>

Emissionshaus: **Hamburgische Seehandlung Gesellschaft für
Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG**
Neue Burg 2, 20457 Hamburg
Tel.: 040 / 34 84 2 0
Fax: 040 / 34 84 2 298
E-Mail: info@seehandlung.de
<http://www.seehandlung.de/>

Treuhandgesellschaft: **M.M.Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH**
Ferdinandstr. 61, 20095 Hamburg
Tel.: 040 / 32 82 58 0
Fax: 040 / 32 82 58 99
E-Mail: schiffahrtstreuhand@mmwarburg.com

Beirat: **Michael Lange**
Tsingtauerstr. 105, 81827 München
Tel. 089 / 43 98 46 0
E-Mail: info@lange-vermoegen.de

Karl-Dieter Schröder
Rehhagenhof 5, 33619 Bielefeld
Tel.: 0521 / 91 13 70
E-Mail: Karl-Dieter.Schroeder@t-online.de

Herbert Juniel
Schwachhauser Heerstraße 355, 28211 Bremen
Tel.: 0421 / 23 78 44
E-Mail: herbert.juniel@t-online.de

Gesellschafterversammlung 2015

MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG

Inhalt

Tagesordnung

Bericht der Geschäftsführung

Mehrjahresvergleich

Bericht des Beirates

Kandidatenliste

Jahresabschluss

Tagesordnung

der ordentlichen Gesellschafterversammlung der

MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG

im schriftlichen Verfahren

1. Feststellung des Jahresabschlusses 2014
2. Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2014
3. Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2014
4. Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2014
5. Wahl der CERTIS GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2015
6. Neuwahl des Beirates

BERICHT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG ÜBER DAS GESCHÄFTSJAHR 2014

1 Überblick über das Geschäftsjahr 2014

Das MS „Philadelphia“ fuhr bis zum 4. August 2014 für Hanjin Shipping Company Ltd., Seoul. Bis zum 31. Januar 2014 betrug die Tagescharterrate USD 9.110. Vom 1. Februar bis zum 4. August 2014 belief sich die tägliche Charterrate auf USD 9.000. (zzgl. der in den Jahren 2009 und 2010 gestundeten Charterraten in Höhe von täglich USD 3.000).

Nach einer Wartezeit von 18 Tagen trat das Schiff am 22. August 2014 eine neue Beschäftigung bei Yang Ming Line zu einer Charterrate von USD 8.325 pro Tag bis zum 30. November 2014 an. Die Beschäftigung konnte im direkten Anschluss bis zum 1. Februar 2015 zu einer Rate von USD 9.850 verlängert werden.

Seit dem 5. Februar 2015 befindet sich das Schiff in Charter bei Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC) zu einer Tagesrate von USD 11.250.

Beschäftigungssituation des Schiffes:

Charterer	von	bis	Charterrate p.d.
Hanjin Shipping & Co. Ltd. (Verlängerung aufgrund Beschäftigungssicherungskonzept)	01/2011	08/2013	22.125 USD
Hanjin Shipping & Co. Ltd. (Verlängerung aufgrund Vereinbarung vom April 2012)	08/2013	01/2014	9.110 USD (+3.000 USD)
Hanjin Shipping & Co. Ltd. (Verlängerung aufgrund Vereinbarung vom April 2012)	02/2014	04.08.2014	9.000 USD (+3.000 USD)
ohne Beschäftigung	05.08.2014	21.08.2014	-
Yang Ming Ltd.	22.08.2014	30.11.2014	8.325 USD
Yang Ming Ltd.	01.12.2014	01.02.2015	9.850 USD
ohne Beschäftigung	01.02.2015	05.02.2015	-
Mediterranean Shipping Company S.A. - MSC	05.02.2015	07.02.2015	1,00 USD
	08.02.2015	08/2015	11.250 USD

Im Berichtsjahr war das Schiff aufgrund von Reparatur- und Reinigungsarbeiten an ca. 1,5 Tagen off-hire und an 18 Tagen ohne Beschäftigung.

Der **Cash-Flow** liegt mit TEUR -293 um TEUR 6.410 unter dem Prospektwert. Dies resultiert maßgeblich aus den wesentlich geringeren Chartereinnahmen sowie dem gegenüber Prospekt wesentlich schwächeren USD/EUR-Kurs von durchschnittlich ca. 1,3334 (Prospektkurs: USD/EUR 0,95).

Im Jahr 2014 wurde keine **Auszahlung** an die Gesellschafter geleistet.

2 Einsatz und Betrieb des Schiffes

Das MS „Philadelphia“ fuhr bis zum 4. August 2014 in Charter von Hanjin Shipping Company Ltd., Seoul. Bis zum 31. Januar 2014 betrug die Tagescharterrate USD 9.110. Vom 1. Februar bis zum 4. August 2014 belief sich die tägliche Charterrate auf USD 9.000. (jeweils zzgl. der in den Jahren 2009 und 2010 gestundeten Charterraten in Höhe von täglich USD 3.000).

Nach einer Wartezeit von 18 Tagen trat das Schiff am 22. August 2014 eine neue Beschäftigung bei Yang Ming Line zu einer Charterrate von USD 8.325 pro Tag bis zum 30. November 2014 an. Die Beschäftigung konnte im direkten Anschluss bis zum 1. Februar 2015 zu einer Rate von USD 9.850 verlängert werden.

Seit dem 5. Februar 2015 befindet sich das Schiff in Charter bei MSC zu einer Tagesrate von USD 11.250. Der Vertrag hat eine Laufzeit bis mindestens Anfang August 2015, maximal Anfang September 2015.

Das Schiff wurde im Berichtsjahr zuletzt in einem Dienst zwischen China und Indien eingesetzt und hat dabei u.a. die Häfen Ningbo, Shanghai, Hongkong, Port Kelang und Mundra angelaufen.

Das MS „Philadelphia“ ist im Seeschiffsregister des Amtsgerichts Hamburg eingetragen. Gleichzeitig ist das Schiff im sog. Bareboat-Register von Liberia registriert und führt die Flagge der Republik Liberia.

Die Führung des Schiffes lag im Berichtszeitraum überwiegend bei deutschen Kapitänen und leitenden technischen Ingenieuren. Die Schiffsführung ist langfristig beim Vertragsreeder beschäftigt. Insgesamt verrichteten 21 Seeleute verschiedener Nationen ihren Dienst an Bord. Die notwendigen Instandhaltungsarbeiten werden fortlaufend durchgeführt. Der Zustand des Schiffes ist gut.

Der Konservierungszustand des Schiffes ist in den Aufbauten und im Decksbereich einschließlich der Laderäume als gut einzuschätzen. Das Schiff zeigt sich in einem sauberen und gepflegten Zustand.

Die nächste Klasseerneuerung des Schiffes ist fällig im April 2017, die nächste Dockung ist für August 2016 geplant.

Versicherungen

Das Schiff war zum Bilanzstichtag gegen Kasko-Risiken im Rahmen der Flottenpolice des Vertragsreeders wie folgt versichert:

	Deckungssummen
Kasko	17.860.000 USD
Interesse	6.490.000 USD
Ausrüstung	650.000 USD
Summe	25.000.000 USD

Es besteht eine "Loss of Hire" Versicherung, bei der maximal pro Schadensfall USD 1.800.000 gezahlt werden. Die Entschädigung im Versicherungsfall beträgt für maximal 180 Tage pro Jahr und Schaden täglich USD 10.000, wobei ein Selbstbehalt von 14 Tagen besteht. Daneben hat die Gesellschaft eine P&I-Versicherung, eine Kriegsrisikoversicherung sowie eine Rechtsschutzversicherung abgeschlossen.

3 Marktsituation

Der Containerschiffmarkt 2014 verlief anfänglich - wie bereits im Vorjahr - unverändert auf niedrigem Niveau, und dies in nahezu allen Größensegmenten. Im weiteren Jahresverlauf konnten die einzelnen Segmente eine leichte Erholung verzeichnen, die sich jedoch nach kurzfristiger Steigerung der Zeitcharterraten in den meisten Segmenten nicht als nachhaltig erweisen konnte. Lediglich das Segment der Panamax Größenklasse konnte leichte Ratensteigerung erzielen.

Der Fokus der Linienreedereien lag 2014 zum einen auf der Reduzierung der Kosten und Effizienzsteigerung der Liniennetzwerke sowie auf einer nachhaltigen Steigerung der Containerfrachtraten. Letzteres war jedoch vor allem durch Überkapazitäten in Folge von fortlaufenden Ablieferungen von Großcontainerschiffen nicht erfolgreich.

Wie schon in den Vorjahren waren lediglich im vierten Quartal 2014 leichte Erhöhungen der Containerfrachtraten zu verzeichnen. Dies war neben den auf Grund der Winterfahrpläne reduzierten Kapazitäten vor allem durch die Arbeitskämpfe der Hafentarbeiter in den Häfen der US-Westküste möglich. Diese hatten zum Teil erhebliche Verzögerungen in den Abfertigungen der Schiffe zur Folge. Die Linienreedereien waren gezwungen zusätzliche Tonnage aufzunehmen, um die Abfahrtsfrequenzen in den asiatischen Häfen aufrecht erhalten zu können.

Auch in 2014 kann die weiterhin schwächelnde Weltkonjunktur mit als eine der Ursachen für einen negativen Trend in den Containerfrachtraten angeführt werden. Obwohl die US Wirtschaft positivere Signale sendet, ist die Situation im Euroraum weiterhin angespannt und der sich in der zweiten Jahreshälfte abschwächende Euro dämpft zusätzlich die Nachfrage auf den Routen zwischen Asien und Europa.

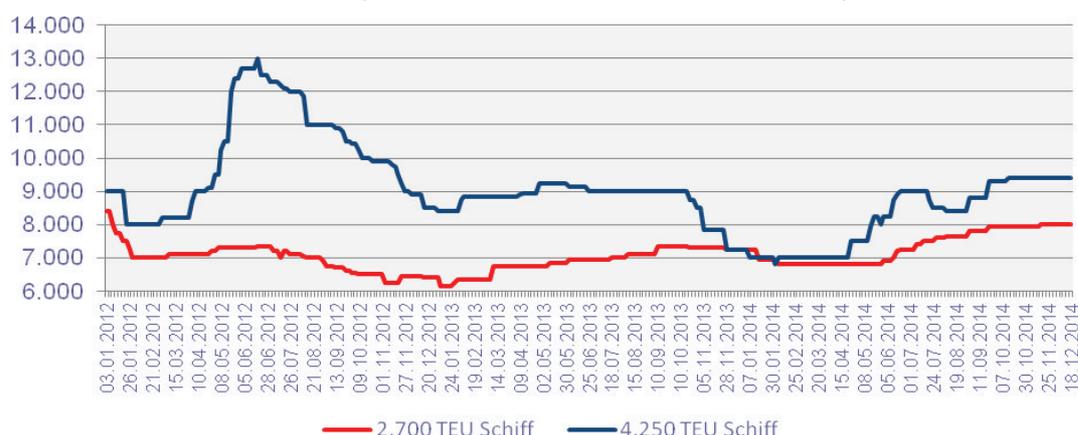
Der stetige Zufluss von neuer Tonnage im Segment der Großcontainerschiffe führte weiterhin zu Überkapazitäten und erschwerte dadurch eine nachhaltige Erholung der Containerfrachtraten.

Dies hatte ebenso negative Auswirkungen auf den Containerchartermarkt. In 2014 übte der Kaskadeneffekt weiterhin spürbar Druck auf die Nachfrage nach Schiffen, vor allem im Segment der Panamax Klasse, aus. So bewegten sich die Zeitcharterraten in dieser Größenklasse im ersten Halbjahr zwischen USD 8.500 – 9.500 pro Tag und lagen damit etwa auf Vorjahresniveau. Im zweiten Halbjahr konnten sich die Zeitcharterraten jedoch kontinuierlich bis auf USD 11.500 pro Tag steigern. Die bereits erwähnten Verzögerungen in den US Häfen führten zu einer erhöhten Nachfrage an Tonnage in diesem Größensegment.

Auch wie im vergangenen Jahr sind die Schiffe der kleineren Größenklassen weiterhin nur bedingt von dieser Entwicklung betroffen und entwickelten sich im Verlauf des Jahres regional und größenspezifisch unterschiedlich. 700-TEU-Schiffe ohne Ladegeschrir erzielten im Januar 2014 durchschnittlich USD 6.950 pro Tag auf Basis einer 12-monatigen Zeitcharter und konnten im weiteren Jahresverlauf einen geringen Anstieg der Zeitcharterraten verzeichnen. Diese Einheiten wurden im Juni mit durchschnittlich USD 7.200 bewertet und konnten bis zum Jahresende weitere Steigerungen auf USD 8.000 pro Tag erzielen. Tonnage mit eigenem Ladegeschrir in der Größe 2.500 TEU wurde im gleichen Zeitraum durchschnittlich um ca. USD 500 – 1.000 pro Tag niedriger bewertet.

Die Größenklasse 1.700 TEU mit eigenem Ladegeschrir konnte im Jahresverlauf ihr Ratenniveau größtenteils mit nur geringen Verlusten behaupten. Zum Jahresbeginn bei USD 7.500 pro Tag auf Basis einer 12-monatigen Zeitcharter konnte das Niveau über den Sommer hin gehalten werden und musste nur zum Jahresende geringe Verluste in Kauf nehmen und lag zum Jahresende bei USD 7.350 pro Tag.

Zeitcharterratenentwicklung
(basierend auf 12-Monats-Charter)

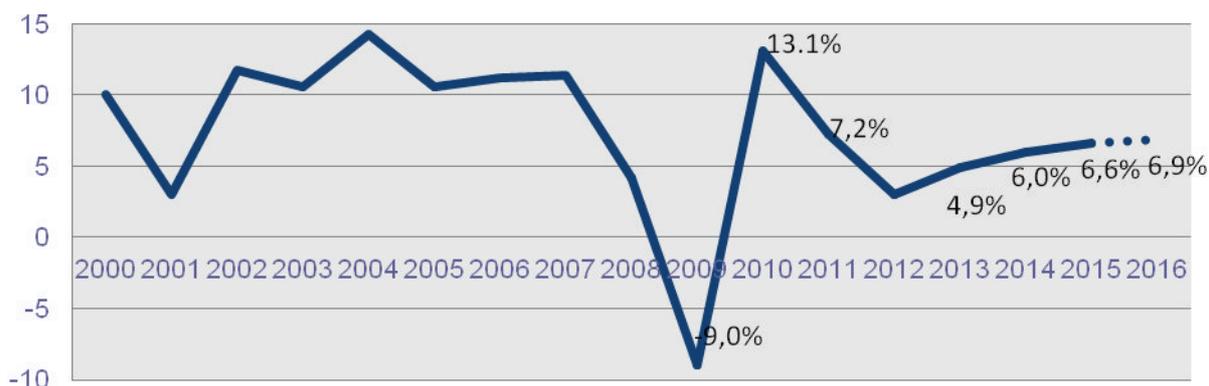


(Quelle Martini Chartering)

Die Containerschiffsflotte wuchs in 2014 um ca. 6,3 % (2013: ca. 6,6 %). Das Flottenwachstum betraf jedoch hauptsächlich das Segment über 7.500 TEU. Die Größenklasse 7.500 – 10.000 TEU wuchs um ca. 9,2 %, das Segment 10.000 TEU und größer sogar um ca. 33 %. Im Vergleich dazu schrumpfte die Flotte der Größenklasse 2.000 – 3.000 TEU leicht mit ca. - 2,4 %. Das Containerhandelsvolumen entwickelte sich mit einem Anstieg von ca. 6,0 Prozent wieder etwas stabiler als in den Vorjahren (2013: ca. 4,9 %).

Etwas gegenläufig entwickelte sich die Anzahl der Verschrottungen; sie lag mit 170 verschroteten Einheiten etwa 12 Einheiten unter den Vorjahreswerten, bezogen auf die Gesamtkapazität wurden ca. 388.419 TEU dem Markt entzogen. Dies entspricht einem Rückgang gegenüber dem Vorjahr von ca. 51.282 TEU.

Wachstum des weltweiten Containerhandels in %



(Quelle CSLR)

Nach wie vor wird ein hohes Volumen an Neubauablieferungen - in erster Linie in den größeren Segmenten - erwartet. Für 2015 rechnen Analysten mit einem Wachstum der Tonnage von insgesamt ca. 6,3 %, welches jedoch sehr ungleichmäßig innerhalb der einzelnen Größensegmente verteilt ist.

4 Liquidität und Auszahlungen

Eine Gegenüberstellung des prospektierten Liquiditätsergebnisses mit dem tatsächlichen Liquiditätsergebnis zeigt folgendes Bild (Angaben in TEUR):

	Prospekt 2014	Ist 2014	Abweichung
Jahresergebnis (Handelsbilanz)	5.586	615	-4.971
+ Abschreibung	651	52	-599
- Gewerbesteuer Unterschiedsbetrag	0	-131	-131
- Kursgewinn Darlehenstilgung	-120	-829	-709
Cash-Flow	6.117	-293	-6.410
- lfd. Tilgung (zum Buchwert)	-2.287	-2.342	-55
+ Kursgewinn Darlehenstilgung	120	829	709
- Auszahlungen	-3.456	-7	3.449
in % des nom. Kapitals	12,00%	0,02%	-12,00%
Liquiditätsergebnis 2014	494	-1.813	-2.307
Liquidität zum 31.12.2013	-471	2.450	2.921
Liquidität zum 31.12.2014	23	637	614

Der **Cash-Flow** liegt mit TEUR -293 um TEUR 6.410 unter dem Prospektwert. Dies ist hauptsächlich auf die wesentlich geringeren Chartereinnahmen und den gegenüber Prospekt schwächeren EUR/USD-Kurs von durchschnittlich ca. 1,3334 (Prospektkurs: USD/EUR 0,95) zurückzuführen.

Die Tilgung des Hypothekendarlehens in Höhe von TUSD 2.058 erfolgte im Berichtsjahr plangemäß. Der Tilgungsvorsprung gegenüber Prospekt beträgt TUSD 1.544 bzw. 3 Quartaltilgungen.

5 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Eine Gegenüberstellung des kalkulierten Ergebnisses gem. Prospekt mit dem tatsächlichen Ergebnis des Geschäftsjahres 2014 zeigt folgendes Bild (Angaben in TEUR):

	Prospekt	Ist	Abweichung
Wechselkurs USD/EUR	0,95	1,33	0,38
Charterrate (p.d., in USD)	25.750	8.889	-16.861
Chartereinnahmen	9.622	2.303	-7.319
Zinsergebnis	22	-38	-60
Kursgewinne Darlehenstilgung	120	829	709
sonstige Erträge	0	10	10
Erträge	9.764	3.104	-6.660
Personalkosten	-1.001	-1.100	-99
Schiffsbetriebsstechnik	-1.192	-833	359
Werftkosten	0	0	0
Versicherungen	-216	-196	20
Summe Schiffsbetriebskosten	-2.409	-2.129	280
Bereederung/Befrachtung	-337	-84	253
Zinsen Hypothekendarlehen	-410	-44	366
Verwaltungskosten	-371	-340	31
Gewerbesteuer	0	34	34
Sonstige Kursverluste (saldiert)	0	126	126
Abschreibung	-651	-52	599
Aufwendungen	-4.178	-2.489	1.689
Jahresergebnis (Handelsbilanz)	5.586	615	-4.971

Die **Chartereinnahmen** von TEUR 2.303 weichen um TEUR 7.319 vom prospektierten Wert ab. Der Grund hierfür sind fast ausschließlich die im Vergleich zum Prospekt wesentlich niedrigeren Charterraten sowie der gegenüber Prospekt wesentlich schwächere USD/EUR-Kurs von durchschnittlich ca. 1,3334 (Prospektkurs: USD/EUR 0,95).

Die **Kursgewinne aus der Darlehenstilgung** sind nicht liquiditätswirksam.

Die **Schiffsbetriebskosten** liegen um TEUR 280 unter Prospekt, was auch durch den gegenüber Prospekt schwächeren USD/EUR-Kurs begünstigt ist, da ein Teil der Kosten in USD anfällt. Sie setzen sich aus Personalkosten (TEUR 1.100), nautisch-technischen Kosten (TEUR 833) sowie Versicherungskosten (TEUR 196) zusammen.

Die **Zinsen Hypothekendarlehen** sind um TEUR 366 niedriger als geplant. Neben den bereits geleisteten Sondertilgungen und dem niedrigeren Zinssatz wirkt sich auch hier der schwache USD/EUR-Kurs aus.

6 Erläuterungen zur Bilanz

Nachfolgende Übersicht ergibt sich nach Zusammenfassungen und Saldierungen aus der Bilanz zum 31.12.2014:

	TEUR	
Vermögen		
Anlagevermögen	1.815	51,3%
Flüssige Mittel	1.405	39,7%
Übrige Aktiva	319	9,0%
	3.539	100,00%
Kapital		
Eigenkapital	-1.172	-33,1%
Langfristige Verbindlichkeiten	3.635	102,7%
Kurzfristige Verbindlichkeiten	1.076	30,4%
	3.539	100,00%

Das **Anlagevermögen** beinhaltet die um die Abschreibung geminderten Anschaffungskosten des Schiffes (TEUR 1.696) sowie Beteiligungen (TEUR 118).

Die **übrigen Aktiva** enthalten im Wesentlichen Vorräte (TEUR 111), Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (TEUR 23), sonstige Vermögensgegenstände (TEUR 135) und Rechnungsabgrenzungsposten für bereits im Voraus gezahlte Versicherungsbeiträge (TEUR 31).

Bei den **langfristigen Verbindlichkeiten** handelt es sich im Wesentlichen um das Schiffshypothekendarlehen. Der Stand des Schiffshypothekendarlehens beträgt zum 31.12.2014 TUSD 3.086 (=TEUR 3.512) und somit noch rd. 10% des ursprünglich aufgenommenen Darlehensbetrages von TUSD 30.360.

Bewertet man das Fremdwährungsdarlehen mit dem Stichtagskurs am 31.12.2014, so ergeben sich stille Reserven von insgesamt rd. TEUR 970. Der Tilgungsvorsprung gegenüber dem Prospekt beträgt TUSD 1.544 bzw. 0,75 Jahre (=3 Quartalstilgungen).

Die **kurzfristigen Verbindlichkeiten** enthalten im Wesentlichen Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (TEUR 128), Steuerrückstellungen (TEUR 173), sonstige Rückstellungen (TEUR 152) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (TEUR 348).

Das Eigenkapital gemäß Handelsbilanz zum 31.12.2014 setzt sich wie folgt zusammen:

	TEUR
Eigenkapital	
Kommanditkapital Gründungsges.	750
Kommanditkapital Tranche 2001	7.771
Kommanditkapital Tranche 2002	21.355
Kapitalrücklage (Agio)	896
Entnahmen	-14.115
Verlustvortrag	-18.444
Jahresergebnis	615
	-1.172

In der Handelsbilanz werden die einzelnen Beträge saldiert auf der Aktivseite und der Passivseite der Bilanz ausgewiesen. Es liegt eine bilanzielle Überschuldung vor, die jedoch nicht zu einer Insolvenzantragspflicht führt, da eine positive Fortführungsprognose der Gesellschaft besteht.

Auszahlungen seit Auflegung des Fonds (bezogen auf das nominelle Kommanditkapital):

Jahr	Ist	Prospekt	Abweichung
2003	10%	10%	0%
2004	10%	10%	0%
2005	8%	10%	-2%
2006	6%	10%	-4%
2007	5%	10%	-5%
2008	5%	10%	-5%
2009	0%	10%	-10%
2010	0%	10%	-10%
2011	0%	10%	-10%
2012	3%	10%	-7%
2013	0%	11%	-11%
2014	0%	12%	-12%
Summe	47%	123%	-76%

Wie in dem Emissionsprospekt dargestellt, erfolgen Auszahlungen über einen längeren Zeitraum aus Liquiditätsüberschüssen der Gesellschaft, die keinen handelsrechtlichen Gewinn darstellen und gem. §§ 171, 172 HGB als Einlagenrückzahlung gelten. Sollte die Gesellschaft in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten, können derartige Auszahlungen zurückgefordert werden.

7 Steuerliche Verhältnisse

Die Gesellschaft wird beim Finanzamt Hamburg-Mitte unter der Steuernummer 48/682/00311 geführt.

Mit Wirkung zum 01.01.2004 hat die Gesellschaft die Option zur **Tonnagebesteuerung** ausgeübt. Die laufenden Einkünfte werden daher ab dem Jahr 2004 pauschal anhand der Nettoraumzahl des Schiffes ermittelt und betragen jährlich nur noch ca. TEUR 53 bzw. 0,2 %. Individuelle Sonderbetriebsausgaben, wie z.B. Zinsen für die Anteilsfinanzierung, sind ab diesem Zeitpunkt nicht mehr abzugsfähig.

An die **Tonnagebesteuerung** war die Gesellschaft 10 Jahre, also bis zum 01.01.2014, gebunden. Zusammen mit dem steuerlichen Berater wurde die Vorteilhaftigkeit der Rückoptierung der Gesellschaft für das Jahr 2014 geprüft. Der errechnete Vorteil fiel jedoch betragsmäßig recht gering aus und begründete daher keine definitive Rückwechselempfehlung. Bei einem Wechsel der Gewinnermittlungsart ist allerdings zu beachten, dass erneut die 10-Jahres-Bindungsfrist an die neue Gewinnermittlungsart beginnt. Die Möglichkeit des Rückwechsels besteht auch zukünftig, wird aber nur durch Beschluss der Gesellschafterversammlung erfolgen.

Der Unterschiedsbetrag des Schiffes (Differenz von Teilwert und Buchwert des Schiffes), der im Rahmen des Wechsels zur Tonnagesteuer auf den 31.12.2003 zu ermitteln war, wurde im Ergebnis der steuerlichen Außenprüfung für die Jahre 2000 bis 2005 mit ca. **TEUR -5.935 (ca. -19,9%)** rechtskräftig festgestellt. Dieser neue, von früheren Veranlagungen abweichende Wert resultierte aus der Verlängerung der Nutzungsdauer des Schiffes von 12 auf 15 Jahre. Dadurch reduzierten sich allerdings auch die steuerlichen Ergebnisse der Jahre 2001 bis 2003 der Tranche 2001 auf - 55,8 % und der Tranche 2002 auf - 38,8%.

Im Prospekt wurde mit einem positiven Unterschiedsbetrag von 34,4 % kalkuliert.

Bei Verkauf des Schiffes oder eines Kommanditanteils ist - unabhängig vom tatsächlich erzielten Veräußerungsgewinn - kein positiver Unterschiedsbetrag „Schiff“ zu versteuern. Für Beteiligungen, die auf dem Zweitmarkt gekauft wurden, ist der „Unterschiedsbetrag“ ohne Belang, da sich dieser steuerlich bereits beim Verkäufer ausgewirkt hat.

Es wurde außerdem ein Unterschiedsbetrag im Fremdwährungsdarlehen ermittelt, der per 31.12.2014 noch TEUR 682 beträgt und bei Tilgung des Darlehens entsprechend anteilig aufzulösen und zu versteuern ist.

Die steuerliche Außenprüfung für die Jahre 2006 bis 2008 wurde mit Bericht über die Prüfung vom 14. November 2014 abgeschlossen. Die Prüfung umfasste die Feststellung der Besteuerungsgrundlagen, der verrechenbaren Verluste, die Gewerbesteuer, die gewerbesteuerlichen Verlustvorträge sowie die Umsatzsteuer. Die steuerliche Außenprüfung hat keine gravierenden Abweichungen ergeben. Die Veranlagung erfolgte mit Bescheiden vom 29. Dezember 2014.

Weitere steuerliche Außenprüfungen wurden bisher noch nicht angeordnet.

Nachfolgend der Vergleich des prospektierten Ergebnisses mit dem tatsächlichen steuerlichen Ergebnis (Tonnagesteuer) (Angaben in TEUR):

	Prospekt	Ist	Abweichung
lfd. Tonnagesteuergewinn	54	53	-1
Auflösung Unterschiedsbetrag (Darlehen)	0	455	455
Steuerliches Ergebnis	54	508	454
in % des nom. Kapitals Tranche 2001	0,20%	3,16%	2,96%
in % des nom. Kapitals Tranche 2002	0,20%	1,69%	1,49%

Das **steuerliche Ergebnis** für das Jahr 2014 beträgt ca. 3,2 % für die Tranche 2001 und ca. 1,7 % für die Tranche 2002.

Die steuerlichen Ergebnisse **nach Betriebsprüfung** stellen sich nun wie folgt dar:

	Prospekt	Ist	Abweichung
Tranche 2001			
2001 - 2003	-62,3%	-55,8%	6,5%
Unterschiedsbetrag	34,4%	-19,9% ¹⁾	-54,3%
2004* - 2011	1,6%	22,3%	20,7%
2012	0,2%	3,2%	3,0%
2013	0,2%	3,2%	3,0%
2014	0,2%	3,2%	3,0%
	-25,7%	-43,8%	-18,1%
Tranche 2002			
2001 - 2003	-62,3%	-38,8%	23,5%
Unterschiedsbetrag	34,4%	-19,9% ¹⁾	-54,3%
2004* - 2011	1,6%	12,0%	10,4%
2012	0,2%	1,7%	1,5%
2013	0,2%	1,7%	1,5%
2014	0,2%	1,7%	1,5%
	-25,7%	-41,6%	-15,9%

¹⁾ nach Betriebsprüfung

* Beginn Tonnagesteuer

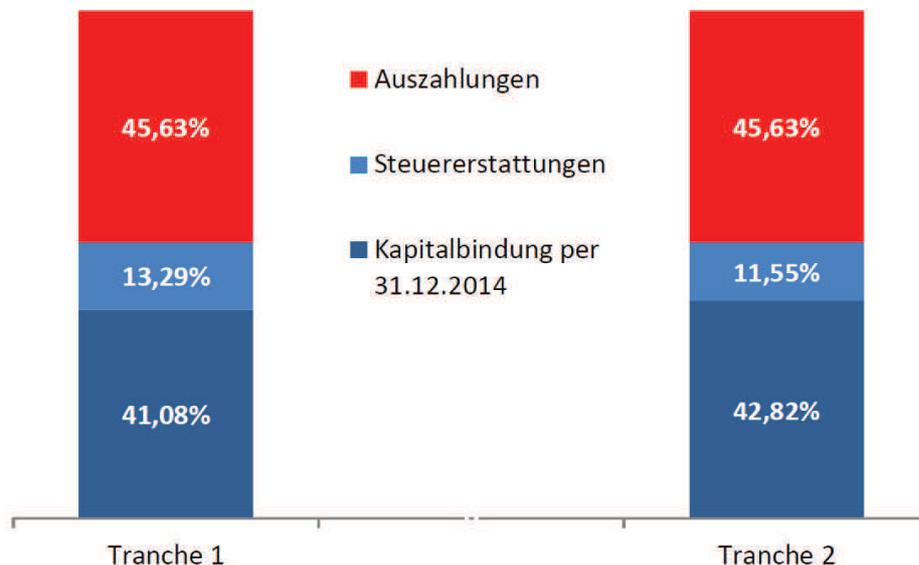
Gebundenes Kapital per 31.12.2014 (beide Tranchen)

am Beispiel einer Beteiligung in Höhe von EUR 100.000 (nach Betriebsprüfung)

Beitritt 2001	EUR
Pflichteinlage inkl. Agio.	-103.000
Steuerminderzahlungen durch Verlustzuweisungen	28.528
Steuerzahlungen auf laufende Gewinne	-14.843
Auszahlungen	47.000
Kapitalbindung per 31.12.2014	-42.315

Beitritt 2002

	EUR
Pflichteinlage inkl. Agio.	-103.000
Steuerminderzahlungen durch Verlustzuweisungen	19.850
Steuerzahlungen auf laufende Gewinne	-7.958
Auszahlungen	47.000
Kapitalbindung per 31.12.2014	-44.108

**8 Ausblick**

Der Schiffsbetrieb im Jahr 2015 verlief bisher ohne besondere Vorkommnisse. Die von den Charterern zu leistenden Zeitcharterraten gehen vollständig ein. Es gab bisher keine technisch bedingten Ausfalltage.

Seit dem 5. Februar 2015 befindet sich das Schiff in Charter bei Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC) zu einer Tagesrate von USD 11.250. Der Beschäftigungsvertrag hat eine Laufzeit bis mindestens Anfang August 2015, maximal Anfang September 2015. Gegenwärtig werden neue Beschäftigungen erst kurz vor Ende eines Chartervertrages verhandelt, so dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine Anschlussbeschäftigung vorliegt.

Eine Gegenüberstellung der Ergebnisse des Jahres 2014 mit den Planwerten für das Jahr 2015 zeigt folgendes Bild (Angaben in TEUR):

	IST 2014	Plan 2015	Abweichung
Charterrate (in US\$/Tag)	8.889	11.717	2.828
Einsatztage	345	360	15
Wechselkurs USD/EUR	1,33	1,15	-0,18
Charterereinnahmen	2.303	3.668	1.365
Zinsergebnis	-38	0	38
Kursgewinne	829	414	-415
sonstige Erträge	10	0	-10
Erträge	3.104	4.082	978
Personalkosten	-1.100	-1.144	-44
Schiffsbetriebstechnik	-833	-873	-40
Werftkosten	0	0	0
Versicherungen	-196	-245	-49
Summe Schiffsbetriebskosten	-2.129	-2.262	-133

Schiffsreisekosten	0	-27	-27
Bereederung/Befrachtung	-84	-312	-228
Zinsen Hypothekendarlehen	-44	-39	5
Verwaltungskosten	-340	-345	-5
Gewerbesteuer	34	-40	-74
Sonstige Kursverluste (saldiert)	126	0	-126
Abschreibung	-52	0	52
Aufwendungen	-2.489	-3.025	-536
Jahresergebnis (Handelsbilanz)	615	1.057	442
+ Auflösung Gewerbesteuerrückstellung	-131	0	131
+ Abschreibung	52	0	-52
Kur gewinne Darlehen tilgung	829	414	415
Cash-Flow	-293	643	936
-Tilgung (zum Buchwert)	-2.342	-1.757	585
+ Kursgewinne Darlehenstilgung	829	414	-415
- Auszahlung	-7	-7	0
in % vom nom. Kapital	0,02%	0,02%	0,00%
Liquiditätsergebnis	-1.813	-707	1.106
Liquidität zum 31.12. Vorjahr	2.450	637	-1.813
Liquidität zum 31.12. lfd. Jahr	637	-70	-707

Die für die prospektierte Auszahlung in Höhe von 12,0 % erforderliche Euro-Liquidität wird erneut nicht zur Verfügung stehen. Wesentlicher Grund hierfür ist die gegenüber Prospekt um USD 13.890 pro Tag geringere Charterrate sowie der weiterhin im Vergleich zum Prospekt schwache Wechselkurs.

Aufgrund der zum Ende des Vorjahres vorhandenen Liquidität konnten im bisherigen Verlauf des Jahres 2015 bereits zwei Tilgungsraten von zusammen TUSD 1.029 auf das noch bestehende Schiffshypothekendarlehen geleistet werden, so dass das Darlehen aktuell noch mit TUSD 2.057 valutiert. In Abhängigkeit von der weiteren, im Moment positiven Entwicklung des Chartermarktes ist vorgesehen, im Laufe des Jahres 2015 mindestens eine weitere Pflicht-Tilgungsrate in Höhe von TUSD 515 zu leisten.

Bereits im zweiten Halbjahr 2014 wurde bei Herstellern und Werften eine Untersuchung in Auftrag gegeben, wie der Treibstoffverbrauch des Schiffes mit angemessenem Kostenaufwand optimiert werden kann (Retrofit). Neben der Modifikation des Wulstbugs wurden auch die Installation eines neuen Propellers sowie einer Propellerkappe in die Analyse einbezogen. Die Gesamtkosten dieser drei Maßnahmen wurden auf ca. TEUR 806 geschätzt, allerdings ohne Berücksichtigung der aufgrund des Werftaufenthaltes anfallenden Einnahme-Ausfalltage. Bei Umsetzung aller Maßnahmen wurde (unter modellhaften Annahmen) eine Treibstoffeinsparung von ca. 11,7 % errechnet.

Die Vorteile dieser Optimierungsmaßnahmen liegen nach heutiger Betrachtungsweise zunächst ausschließlich beim Charterer, welcher von den geringeren Treibstoffkosten profitiert. Bislang ist nicht bekannt, ob ein Schiff, welches einen vergleichsweise günstigen Verbrauch aufweist, auch eine (deutlich) höhere Charterrate erzielen kann. Als Argument für die Umbaumaßnahmen kann im Moment nur angeführt werden, dass es leichter sein könnte, für ein solches Schiff am Markt eine Beschäftigung zu finden.

Gegen die Umbaumaßnahmen, insbesondere in Bezug auf den in Geld ausgedrückten Nutzen, sprechen die gesunkenen Treibstoffpreise. Rechneten wir noch im Sommer 2014 mit Preisen von ca. USD 600/t, so sind diese im Verlauf des Jahres 2015 zeitweise auf unter USD 300/t gefallen. Die Amortisationszeit (wenn man denn in den Genuss der Vorteile kommt) verlängert sich dadurch erheblich.

Zusammenfassend kam die Geschäftsführung im Dezember 2014 zum Ergebnis, dass unter dem Gesichtspunkt der Unwägbarkeiten des Marktes die Überlegungen zu den Retrofitmaßnahmen zurückgestellt werden sollten. Wenn überhaupt, dann sollten - auch unter finanziellen Gesichtspunkten - diese Arbeiten bis zum Zeitpunkt der dritten Klasseerneuerung zurückgestellt werden. Dann sind die Charraten hoffentlich wieder auf einem Niveau, dass das Schiff die Kosten auch tragen kann.

Die Gesellschafterversammlung ist in diesem Jahr im schriftlichen Verfahren vorgesehen.

Hamburg, im Juni 2015

Die Geschäftsführung der
MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG

MS „Philadelphia“

**Nach 7-Jahren Total-Krise: Chancen für Turnaround bei Containerschiffen.
Vollbeschäftigung erreicht - bessere Raten - solide Finanzen - Verlustphase beendet.**

Schiffsmarkt generell: **Nun hat sich die Kernaussage (endlich) geändert.** Nach fast 7 Jahren härtester Krise zeigt der Ratenmarkt für Containerfrachter seit März 2015 starke Erholungsansätze. Wir haben quasi Voll-Beschäftigung und die Raten sind seit Jahresbeginn - je nach Markt-Segment um 30-50% angesprungen.

Positive Konsequenz: **Für die in 2014 leidgeprüften Panmax-Container konnten im Frühjahr 2015 endlich wieder Neu-Chartern von 13.000-14.000\$ geschlossen werden. Das ist das Doppelte der Raten vom Frühjahr 2014. Die Ergebnisse der Schiffe verbessern sich zusätzlich durch die Quasi-Vollbeschäftigung (bislang nur geringe ertraglose Wartetage). Der volle „Turnaround-Nutzen“ wird sich 2016 zeigen. Denn: Im 1. Halbjahr 2015 war auch unser MS „Philadelphia“ noch zu kargen Baisse-Raten unterwegs.**

Für MS „Philadelphia“ wird 2015 ein Überschuss (vor Tilgung) von ca. 1,0 Mio.€ erwartet. Das ist ein beachtlicher Fortschritt gegenüber der trostlosen Lage vor Jahresfrist und dem Betriebsverlust in 2014. Damit konnte zusammen mit der Liqui-Reserve aus 2014 eine Tilgung von 1,5 Mio.\$ geleistet werden. Wir haben dann nur noch eine kleine Rest-Verschuldung von 1,5 Mio.\$, die - bei Fortsetzung der Markt-Erholung - in 2016 komplett getilgt werden kann. Zu beachten: In 2016 stehen zusätzlich Kosten von ca. 1,3 Mio.€ für die 15-Jahres-Klasse an. Ab 2017 würden dann Ausschüttungen möglich sein.

Wir haben solide Finanzen - Mit den Raten normalisieren sich auch unsere Anteilswerte.

Nicht minder wichtig: Mit den Raten erholen sich auch die Schiffswerte. Damit haben unsere Schiffsanteile wieder handelbare Marktwerte. Die unverbindliche Anteilsbewertung Ihres Beirates kommt zu möglichen Preisen von 40-60%. Der totale Vermögensverfall ist wohl verhindert. Aber: Die Einnahmeverluste der Jahre 2013 und 2014 sind endgültig und nicht nachholbar. Tröstlich: Im relativen Vergleich steht unser Engagement „Philadelphia“ weit besser da als das Gros der deutschen Schiffsfonds. Wir haben bislang 47% Ausschüttung erhalten und sind ohne einen eigenen Kapitaleinschuss durch die Krise gekommen.

Krisen-Rückblick: Keine Schiffsfahrts-Krise hat so lange gedauert. Statt in V-Formation lief die Baisse als W-Formation mit Zwei-Fach-Tief. Die Erholung vom Frühjahr 2010 bis Jahresmitte 2011 hat sich im Nachhinein als Zwischenhoch und (leider) nicht als Beginn der Raten-Normalisierung erwiesen. Ab Sommer 2011 hatten wir die 2. Ratenkrise. Heutige Erkenntnis: Das Ratenhoch vom Frühjahr 2011 war für den Schiffsmarkt ein Danaergeschenk („unheilvoll + Schaden stiftend“). Die vermeintliche Markt-Normalisierung löste eine Bestellwelle durch Linienreedereien aus (überwiegend Schiffe >8.000 TEU), unter der wir auch 2014 noch zu leiden hatten.

Erkenntnis: Ohne den Fehlstart wären wir heute weiter. Aber: Der Turnaround hat begonnen. Schiffe, die jetzt noch „leben“, haben die Chance die Krise zu überstehen. Nur: Die Zwischenbilanz für den Gesamtmarkt ist ein Total-Desaster. Wirtschaftlich durch die Krise gekommen sind maximal 20% der KG-Schiffe. Die Gesamt-Verluste der deutschen KG-Anleger dürften sich auf weit >10 Mrd.€ addieren.

Nach sieben Jahren Krise kann der Container-Markt die Trendwende schaffen (Turnaround möglich).

Ausblick: Es bestehen realistische Chancen, dass 2015 der Turnaround der Containerschiffahrt geschafft wird. Die Voraussetzungen sind gegeben. Wir sind nahe an bzw. haben Vollbeschäftigung. Anfang Februar 2015 lag die Zahl der wartenden Schiffe bei etwa 100 (= ca. 2% der Gesamtflotte von ca. 5.000 Schiffen). Das ist der niedrigste Stand seit Beginn der nunmehr 7-jährigen Total-Krise. Gegenüber Vorjahr hat sich die Zahl halbiert.

Beschäftigung: Hanjin Shipping. Rate (ab 8.2013): 9.000 \$/Tag (+ 3.000\$ Stundung). MSC bis Mitte 2015: 11.250\$.

Schiffsdaten: 4.389 (hom. 3.015) Container - 58.750 tdw - 24 kn - 400 FEU - Hanjin/Korea - Indienst: April 2002.

Versichert mit: 20 Mio.\$. Loss of Hire: 12.000 \$/Tag (ab 15.Tag). Flagge: Liberia. Besatzung: 21 Mann.

Ausschüttungen (bislang): 47%. 2012 - 2016: entfallend. Ab 2017: 5-10% (je nach Ratenerholung). Klasse-Dockung: 2016.

Schiffs-Darlehen (Ende 2014): 3,1 (4,6) Mio.\$. Komplett-Entschuldung: 2016. Schiffswert (aktuell): 13-14 Mio.\$.

Stl. VZ (2001-2003): -39%. Tonnage-Gewinn: 0,2% p.a. + ca. 2% Währung. Stl. Auflösung-Verlust: -19,9% (stl. nutzbar).

Anteilswert (Zweitmarkt): 30G - 40B. Gebundenes Kapital (Ende 2014): ca. 40%. KG-Kapital: 29,9 Mio.€.

Wichtig für den guten Jahresstart waren Streiks der Hafentarbeiter an der US-Westküste. Dadurch kam es zu einem Stau vor den Häfen Long Beach und Seattle. Teilweise wurde Fernost-Fracht durch den Panama-Kanal direkt an die US-Ostküste gefahren. Die Linienreedereien mussten zusätzliche Schiffe chartern.

Komplett-Entschuldung steht 2016 an - Aber: Die mageren Jahre 2013 und 2014 belasten.

Ich hatte 2014 ausgeführt: „*Natürlich wird es eine Normalisierung von Charterraten + Schiffswerten geben. Aber: Die Schicksalsfrage lautet: Wer wird das erleben und den Erholungsnutzen haben: Die ursprünglichen Anleger oder neue Finanzinvestoren (Hedge Fonds, zahlungsfähige Griechen, chinesische Reedereien und Banken).*

Wir hoffen, mit „Philadelphia“ dabei zu bleiben. Mit der soliden finanziellen Position (Komplett-Entschuldung steht 2016 an) haben wir gute Voraussetzungen. Für viele andere Schiffe kommt die Erholung zu spät. Die „Null-Raten-Jahre“ 2012 - 2014 haben vielen Schiffsfonds den finanziellen Exitus gebracht.

Gegenüber den 2011 gehegten positiven Erwartungen, müssen wir feststellen: Es kam anders und weitaus schlimmer als in einer negativen Variante angedacht. 2014 hatten Panmax-Container Beschäftigungsprobleme (März 2014 ca. 70 wartende Panmaxe), in der Folge oft extreme Wartezeiten und konnten nur zu absoluten Baisse-Raten neu untergebracht werden. Warte-Positionen belasten gleich mehrfach: Keine Einnahmen - stattdessen ungedeckte Betriebskosten für Heuern und Versicherungen und zusätzliche Kosten (Eigenbetrieb der Hilfsdiesel). Erst ab Juni 2014 hat sich die Situation verbessert. Das war wichtig für uns. Wir hatten nach Ablauf der Hanjin-Charter nur 25 Wartetage und bekamen immerhin 8.325 \$/Tag bei Yang Ming.

Einen unbeschäftigten Lkw kann man in die Garage stellen. Ein unbeschäftigtes Schiff muss mit Besatzung und laufenden Hilfsdiesel warm gehalten werden. Das kostet je nach Schiffsgröße ca. 5.000 - 8.000 \$/Tag (= 180.000 \$/Monat oder ca. 2,0 Mio. \$/Jahr). Speziell unsere Panmax-Größe 4.000 bis 5.000 TEU war 2014 von akutem Überangebot belastet. Es drückten hohe Ablieferungen von Post-Panmax-Containern mit geringerem Verbrauch auf Beschäftigung + Raten-Niveau der Panmaxe.

Modifizierte Hanjin-Charter sicherte optimale Raten und Laufzeit-Verlängerung (keine Wartezeiten)

Unsere Position: Mit einem weitgehend entschuldeten Schiff und einer Top-Rate von 22.125\$ laufend bis August 2013 hatten wir auch mit der 2. Ratenkrise wirtschaftlich lange Zeit nichts zu tun. Und wir bekamen für ein weiteres Jahr (bis August 2014) 9.000\$ (+3.000\$ Nachzahlung für gestundete Charter in 2010). Damit kamen wir 2014 über die Extrem-Baisse der Panmax-Container gut hinweg. Aber auch wir hatten 25 ertraglose Wartetage und mussten mit einer Rate von 8.325\$ zufrieden sein.

Zur Erinnerung: GF und Beirat konnten im Frühjahr 2009 mitten in der 1. Schifffahrtskrise mit Hanjin im Gegenzug für Liquiditätshilfe eine Verlängerung der Charter vereinbaren. Klarstellung: Bei Charter-Modifizierungen geht es nicht um einseitige Ermäßigungen der vereinbarten Rate sondern um wechselseitiges Geben und Nehmen (Teil-Stundung Charter gegen Laufzeit-Verlängerung zu künftigen Marktraten). Dies ist mit Hanjin optimal gelungen.

Wertung: Wir haben geholfen - aber per Saldo waren wir die Gewinner. Wir gaben Hanjin Liquiditäts-Entlastung von Januar 2009 bis Ende 2011 (Stundung der Rate um 4.000 \$/Tag) und erhielten eine 2,5-jährige Verlängerung zur Marktrate bis August 2013 (wurde im November 2010 ermittelt mit 22.125 \$/Tag) + Rückzahlung der gestundeten Beträge. Im Januar 2012 wurde die Rückzahlung ausgesetzt. Dafür wurde die Charter bis 8.2014 (zu Marktrate mindestens 9.000\$ + 3.000\$ gestundete Charter) verlängert.

Tröstlich: Mit einem weit entschuldeten Schiff geht es uns besser als anderen Schiffen mit höheren Zinskosten und Tilgungspflichten. Aber: 2014 war auch für uns ein verlorenes Jahr (- 0,2 Mio. € vor Tilgung).

2. Ratenkrise hat Schiffswerte zertrümmert. Ohne Marktnormalisierung weitgehender Vermögensverfall.

Anteilswerte: Mit erneuter Ratenbaisse, schwachen Raten in 2013 + 2014 und desaströsen Schiffswerten hatte sich der Wert unserer Anteile 2014 weiter drastisch abgeschwächt. Kurse von 15-25% waren die Folge der strukturellen Abwertung von Panmax-Containern. Im vermeintlichen Erholungsjahr 2011 war das mit 80-100% noch gänzlich anders. Hoffnung: Seit Frühjahr 2015 bessern sich mit den Raten auch die Schiffswerte.

Das ist wichtig für die Wertermittlung unserer Anteile. Kurz-Rechnung: Bankschulden Ende 2015 erwartet ca. 1,5 Mio.\$ - Schiffswert ca. 16 Mio.\$ = Netto-Vermögenswert ca. 14,0 Mio.\$ bzw. 13,0 Mio.€. Bezogen auf das KG-Kapital von 29,9 Mio.€ sind das etwa 40%. Unser Vermögensstand hat sich seit Jahresbeginn positiv verbessert.

Mit Anstieg des weltweiten Frachtvolumens von 4-6% p.a. in 2013+2014 und dem Ende der Ablieferungswelle für Schiffe bis 5.000 TEU hat 2015 die Markt-Erholung begonnen. In Zahlen kann sich das erst 2016 niederschlagen.

Technische Performance: Sehr gut. Kaum Ausfallzeiten in 2007-2013 (außer Dockaufenthalt 2011). Kompliment an Vertragsreeder Laeisz. Kostenanalyse: Stark Ergebnis verbessernd wirkt der geringere Zinsdienst (Tilgungsvorab + niedrige \$-Zinsen). Andererseits sind höhere Heuer-, Material-, Schmierstoffkosten sowie hohe Werftkosten bei Dockung des Schiffes zu beachten. Die Zinskosten lagen 2014 mit 44 T€ um 500 T€ unter Prospekt.

2012: Letzter guter Überschuss. 2014 erstes Verlustjahr. Ab 2015 sollte es besser werden.

gerechnet 2015+2016: 1,15 \$/€	2011 Ist	2012 Ist	2013 Ist	2014 Ist	2015 Plan	2016 Plan
Ø Rate pro Tag in \$	22.125\$	22.125\$	16.770\$	9.000\$	11.700\$	16.000\$
+ Rückzahlung Charter-Stundung	+4.000\$	+1.250\$	+1.750\$			Dockung
+/- Ergebnis (Klasssekosten 2011+2016)	+3.300 T€	+2.923 T€	+2.250 T€	-190 T€	+1.000 T€	+1.000 T€
Darlehen (Bei Start: 30,4 Mio.\$)	-9.261 T\$	-7.203 T\$	-5.144 T\$	-3.086 T\$	-1.500 T\$	
+/- Bilanz-Liquidität (Jahresende)	+596 T€	+1.258 T€	+1.956 T€	+630 T€	-300 T€	-600 T€
Tilgungsvorsprung: 1,5 Mio.\$ (= 0,7 Jahre). Ausschüttung (bislang): 47%. 2012-2016: entfallend. Ab 2017: 5-10%.						

Zukunft besser als Gegenwart - Gute Zusammenarbeit mit GF und Vertragsreeder.

Zukunftserwartung: Auch wenn die Prognosen aus 2011 drastisch getrogen haben. Auch wenn 2014 ein besonders schlechtes Panmax-Jahr war: **Aufgeschoben ist nicht aufgehoben**. Grundsätzlich - das bleibt unsere Erwartung - sollte sich der 2015 begonnene Trend zur Raten-Normalisierung fortsetzen. Ein 4.400-TEU-Container sollte 2016 wieder Raten von >15.000 \$ auffahren. Und die Schiffswerte werden dann normaler sein.

Denn: Letztlich müssen sich Raten an durch Beschaffungspreisen vorgegebenen Rentabilitätsanforderungen ausrichten. Neue Bestellungen kann und wird es erst geben, nachdem die erzielbaren Raten Normal-Niveau erreicht haben. Zwischenzeitlich - und in der doppelten Ratenkrise für einen bislang unbekannt langen Zeitraum - kann ein zu großes Order- und Ablieferungsbuch allein Raten bestimmend wirken.

Beiratsarbeit: Die Zusammenarbeit mit Geschäftsführung (GF), Vertragsreeder und Befrachter ist vertrauensvoll und konstruktiv. Die GF hat uns in relevanten Fragen angesprochen, umfänglich informiert und wichtige Geschäfte abgestimmt. Der Vertragsreeder hat ordentlich gewirtschaftet. In der BR-Sitzung 9. Juni 2015 wurde der JA 2014 besprochen, die Vorschau 2015 diskutiert und die Beschlusspunkte der anstehenden GV (im schriftlichen Umlaufverfahren) formuliert.

Treuhänder Warburg berechnet unverändert unangemessen hohe Gebühren.

In der Beiratssitzung kam es - wie schon in den Vorjahren - zu einem harten Dissens zwischen BR und dem Treuhänder, der Warburg Treuhand. Der Beirat ist einheitlich der Meinung, dass die jährliche Vergütung mit 165.000 € angesichts knapper Überschüsse und ausbleibender Ausschüttungen zu hoch und keineswegs angemessen ist. Die Hauptarbeiten werden in der Gesellschaft von Geschäftsführung, Vertragsreeder und Komplementär sowie von der Steuerberatungsgesellschaft Certis erbracht. Der Großteil der an diese Partner gezahlten Vergütungen ist abhängig von der Höhe der Einnahmen (*prozentuales Entgelt - also erfolgsabhängig*).

Der Treuhänder hat sich einer sachlichen Diskussion erneut entzogen. Er verweist auf die im Prospekt festgesetzte Laufzeit und Vergütung. Frühestes Kündigungs- bzw. Verhandlungsdatum ist der 31.12.2016. Dass die wirtschaftliche Entwicklung für die Gesellschafter nicht prospektgemäß verläuft interessiert den Treuhänder nicht. Der Beirat hatte bereits 2013 dem Treuhänder eine Halbierung der Vergütung bzw. eine Reduzierung auf 100.000 € p.a. anempfohlen. Die Treuhand lehnt Verhandlungen zu diesem Thema ab.

Treuhand-Geschäftsführer Clasen führte in der turnusmäßigen BR-Sitzung am 16. Juni 2015 aus, dass es sich um einen Vertrag mit fest vereinbarter Vergütung handelt. Da sich die Gesellschaft gegenwärtig in keiner wirtschaftlich gravierenden Lage befindet, wird einer Reduzierung der Treuhandvergütung nicht zugestimmt. Sollte es jedoch zu Kapitalmaßnahmen der Gesellschafter durch Fortführungskonzepte o.ä. kommen, ist die Treuhandgesellschaft bereit, sich im gleichen Umfang wie andere Initiatoren an Liquiditätssicherungsmaßnahmen zu beteiligen.

Der Beirat ist uneinig, ob die fehlende Bereitschaft der Treuhandgesellschaft eine Gebührenanpassung anzubieten, eine Nichtentlastung rechtfertigt. Die Beiräte Juniel und Schröder führen aus, dass der Treuhandgesellschaft keine Verletzung des Treuhandvertrages vorzuwerfen ist, wenn sie auf Zahlung der vereinbarten Gebühr besteht und es daher auch rechtlich keine Gründe gibt, der Treuhandgesellschaft die Entlastung zu verweigern. Eine Kündigung des Treuhandvertrages ist nach dem bestehenden Vertrag einseitig durch die Treugeber nicht möglich.

Konsequenz:

Der BR-Vorsitzende Michael Lange empfiehlt den Mitgesellschaftern - wie im Vorjahr - unter TOP 3 der anstehenden GV die Entlastung zu verweigern (*ankreuzen „Ablehnung“*). Schröder und Juniel folgen der Empfehlung von GF und Treuhänder (*ankreuzen „Zustimmung“*).

Wir hoffen, Ihnen in Jahresfrist die Fortsetzung der begonnen Raten-Erholung und bessere Zahlen der Welt-Schifffahrt kommentieren zu können.

Michael Lange
BR-Vorsitzender MS „Philadelphia“

München, den 15. Juni 2015

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG

Kandidaten für die turnusgemäße Neuwahl des Beirates 2015

Michael Lange
München

bisheriger Beiratsvorsitzender

69 Jahre, verheiratet, 2 Kinder

Seit 1983 selbständiger Finanzkaufmann mit Schwerpunkt in der Schifffahrt. Vorher Finanzjournalist in leitender Position bei deutschen Wirtschaftspublikationen, u. a. 10 Jahre als Leiter des Finanzteils beim Wirtschaftsmagazin „CAPITAL“. Davor Leiter des Ressorts Kapitalmarkt bei der „BÖRSEN-ZEITUNG“.

Seit Beginn Beiratsvorsitzender der Gesellschaft. Erfahrener Schifffahrtsmann. Vorsitzender des größten privaten Investitionsclubs für Schiffsbeteiligungen. Beiratsvorsitzender vieler Fonds namhafter Emissionshäuser (*Hansa Treuhand, Gebab, König & Cie, Lloyd, Norddeutsche Vermögen, Reederei Bernhard Schulte, Reederei Ahrenkiel u.a.*). Beginn der Schifffahrtsarbeit in 1983. Seither beteiligt an diversen wichtigen Neuerungen für Schiffsfonds wie beispielsweise Bildung von leistungsfähigen Einnahmenpools von typgleichen Schiffen und Einsparung der Prämien für die Loss of Hire-Versicherung durch Bildung von LoH-Pools. Völlig unabhängig von den Reederei-Partnern. Alleinige Konzentration auf die gemeinsame Interessenwahrung der Anleger. Das ist insbesondere in der aktuellen desaströsen Schifffahrtskrise erfolgreich nur mit Vollzeit-Einsatz und nicht nebenberuflich zu leisten.

Umfangreiches eigenes Portefeuille von Schiffsbeteiligungen (*über 200*) und IMMO-Fonds. Eigene Finanz- und Reedereigesellschaft.

Horst Scheuble,
Waldkirch

Kommanditist

67 Jahre, verheiratet, 2 Kinder

Technischer Betriebswirt

40 Jahre als selbständiger Unternehmensrepräsentant tätig, seit 2012 im Ruhestand. Beteiligungen an 27 Fonds. Bisher keine Beiraterfahrung. Rückabwicklung von 2 Beteiligungen erfolgreich erreicht, bei 2 weiteren Beteiligungen einem Vergleich zugestimmt. Zurzeit bei 2 weiteren Fondsbeteiligungen Klage eingereicht. Über das Vertrauen der Anleger/innen im Falle einer Wahl würde ich mich sehr freuen.

Karl Dieter Schröder,
Bielefeld

bisheriges Beiratsmitglied,
Kommanditist

63 Jahre

Betriebswirt und seit über 30 Jahren selbständiger Kaufmann. Erfahren in Schifffahrts-Beiratsangelegenheiten, seit 1985 Beiratsmitglied bzw. Beiratsvorsitzender bei verschiedenen Schiffsgesellschaften, u. a. bei Tank- und Kühlschiffen, überwiegend aber bei Containerschiffen in einer Größenordnung von 1.000 bis 8.600 TEU, die ein Investitionsvolumen von insgesamt über 1 Mrd. Euro repräsentieren. Eigene Beteiligungen an über 60 Schiffen, u. a. auch am MS „Philadelphia“, so dass ein guter Einblick in die wirtschaftlichen Verhältnisse einer Vielzahl von Schiffsbeteiligungen besteht. Seine bisherige Tätigkeit im Beirat des MS „Philadelphia“ möchte er gerne weiter führen und kandidiert daher für eine weitere Amtsperiode.

Anmerkung:

Die Kandidatenliste wurde auf der Grundlage der uns zugegangenen Selbstdarstellungen erstellt.

BESTÄTIGUNGSVERMERK

An die MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung der MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung des Jahresabschlusses nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung und Jahresabschluss überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft.

Hamburg, 23. März 2015

CERTIS GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dierk Hanfland
Wirtschaftsprüfer

Thomas Keßler
Wirtschaftsprüfer

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg
 Bilanz zum 31. Dezember 2014

AKTIVA	31.12.2013		PASSIVA	31.12.2013	
	EUR	TEUR		EUR	TEUR
A. ANLAGEVERMÖGEN			A. EIGENKAPITAL		
I. Sachanlagen			Kapitalanteile		
Seeschiff	1 696.320,00	1.696	1. Komplementäreinlage	0,00	0
II. Finanzanlagen			2. Kommanditeinlagen	38.606,63	23
Beteiligungen	118.281,45	170		38.606,63	23
		1.814 601,45	B. RÜCKSTELLUNGEN		
		<u>1.866</u>	1. Steuerrückstellungen	173.410,55	319
B. UMLAUFVERMÖGEN			2. Sonstige Rückstellungen	152.456,88	83
I. Vorräte				325.867,43	402
Betriebsstoffe	110 877,73	168	C. VERBINDLICHKEITEN		
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.522.916,67	5.871
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	23.275,02	612	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	348.388,54	355
2. Sonstige Vermögensgegenstände	135.000,73	46	3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	128.099,26	123
		158 275,75	4. Sonstige Verbindlichkeiten	239.266,78	42
		<u>658</u>		4.238.671,25	6.391
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		1.405.418,12	D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	146.377,91	0
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		49 851,16			
D. NICHT DURCH VERMÖGENSEINLAGEN DER KOMMANDITISTEN GEDECKTE FEHLBETRÄGE					
1. Entnahmen	1.210.499,01	1.790			
2. Verlustanteile	0,00	13			
		1.210.499,01			
		<u>1.803</u>			
		<u>4.749 523,22</u>		<u>4.749.523,22</u>	<u>6.816</u>

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg
Gewinn- und Verlustrechnung für 2014

	EUR	EUR	2013 TEUR
1. Umsatzerlöse		2.303.205,62	4.645
2. Schiffsbetriebsaufwand			
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	675.125,53		215
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>1.096.705,81</u>		<u>1.215</u>
		1.771.831,34	<u>1.430</u>
3. Personalaufwand			
a) Heuern für fremde Seeleute	859.365,67		737
b) Soziale Abgaben	<u>87.002,63</u>		<u>51</u>
		946.368,30	<u>788</u>
4. Sonstige betriebliche Erträge		1.551.443,21	838
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		<u>421.618,02</u>	<u>465</u>
6. Reedereiüberschuss		714.831,17	2.800
7. Abschreibungen auf Sachanlagen		0,00	2.810
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		7.974,00	34
9. Abschreibungen auf Finanzanlagen		51.570,54	0
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		<u>90.004,08</u>	<u>82</u>
11. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		581.230,55	-58
12. Steuern vom Ertrag		<u>34.011,55</u>	<u>44</u>
13. Jahresüberschuss (Vj.: Jahresfehlbetrag)		615.242,10	-14
14. Gutschrift (Vj.: Belastung) auf Kapitalkonten		<u>-615.242,10</u>	<u>14</u>
15. Ergebnis nach Verwendungsrechnung		<u>0,00</u>	<u>0</u>

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg

Anhang für 2014

Allgemeine Hinweise

Der vorliegende Jahresabschluss wurde gemäß §§ 242 ff. und §§ 264 ff. HGB aufgestellt. Es gelten die Vorschriften für kleine Kapitalgesellschaften und Co.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren unter Berücksichtigung des Kontenrahmens des Verbands Deutscher Reeder erstellt.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

Das **Seeschiff** wird zu Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Nutzungsdauer bewertet. Die Abschreibung erfolgte bis 2008 nach degressiver Methode mit 16,66 % vom Restwert und einer Nutzungsdauer von 12 Jahren. Im Geschäftsjahr 2009 erfolgte der Wechsel von der degressiven Methode zu der linearen Methode. Die Abschreibung wurde unter Berücksichtigung des geschätzten Schrottwertes von EUR 90,00 je Tonne Leergewicht (TEUR 1.696) ermittelt. Im Geschäftsjahr 2013 erfolgte die Abschreibung auf den Schrottwert.

Bei den **Finanzanlagen** werden die Anteilsrechte zu Anschaffungskosten bzw. niedrigeren beizulegenden Werten angesetzt.

Die Bestände an **Betriebsstoffen** sind zu Einstandspreisen oder zu niedrigeren Tagespreisen am Bilanzstichtag bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert angesetzt.

Die **Steuerrückstellungen** und die **sonstigen Rückstellungen** berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten. Sie sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags angesetzt.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Kurzfristige Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag bewertet.

Langfristige Verbindlichkeiten in fremder Währung werden mit dem Aufnahmekurs bzw. mit dem höheren Stichtagskurs bewertet.

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel dargestellt. Die Finanzanlagen wurden im Berichtsjahr in Höhe von TEUR 52 außerplanmäßig abgeschrieben.

Kommanditanteile

Die Kommanditeinlagen wurden vollständig eingezahlt.

Steuerrückstellungen

Die Steuerrückstellungen betreffen mit TEUR 112 Gewerbesteuer auf den Unterschiedsbetrag und mit TEUR 61 Gewerbesteuer 2013.

Verbindlichkeiten

Die Restlaufzeiten und die Besicherung der Verbindlichkeiten sind im Verbindlichkeitspiegel im Einzelnen dargestellt.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten im Wesentlichen Kursgewinne (TEUR 1.037). Darin enthalten sind Kursgewinne aus der Umrechnung zum Bilanzstichtag in Höhe von TEUR 141 (Vj.: TEUR 1).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten im Wesentlichen Treuhandvergütungen (TEUR 175) und Kursverluste (TEUR 82). Darin enthalten sind Kursverluste aus der Umrechnung zum Bilanzstichtag in Höhe von TEUR 16 (Vj.: TEUR 56).

Sonstige Angaben

Hafteinlage

Die im Handelsregister eingetragenen Hafteinlagen betragen insgesamt TEUR 29.876. Durch die getätigten Entnahmen lebt die Haftung in Höhe von TEUR 14.116 wieder auf.

Persönlich haftende Gesellschafterin

Persönlich haftende Gesellschafterin der MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg, ist die Verwaltungsgesellschaft MS "Philadelphia" mbH, Hamburg, mit einem gezeichneten Kapital von EUR 26.000,00.

Geschäftsführung

Im Geschäftsjahr oblag die Geschäftsführung der Verwaltungsgesellschaft MS "Philadelphia " mbH, Hamburg. Geschäftsführer der Komplementär – GmbH waren am Bilanzstichtag:

Helge Janßen, Geschäftsführer der Hamburgische Seehandlung Gesellschaft für
Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG, Hamburg,

Volker Redersborg, Prokurist der Reederei F. Laeisz G.m.b.H., Rostock.

Beirat

Die Gesellschaft hat einen Beirat, der sich aus folgenden Personen zusammensetzt:

Michael Lange (Vorsitzender), selbstständiger Finanzkaufmann, München

Karl Dieter Schröder (stellvertretender Vorsitzender), selbstständiger
Wirtschaftsberater, Bielefeld

Herbert Juniel, Rechtsanwalt, Bremen.

Mitarbeiter

Die Gesellschaft beschäftigt keine eigenen Mitarbeiter.

Ergebnisverwendung

Der Jahresüberschuss 2014 in Höhe von EUR 615.242,10 wird den Kapitalkonten der Kommanditisten gutgeschrieben.

Hamburg, 6. März 2015


Helge Janßen
Geschäftsführer


Volker Redersborg
Geschäftsführer

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg

	Anschaffungskosten				Kumulierte Abschreibungen			Buchwerte		
	1.1.2014 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	31.12.2014 EUR	1.1.2014 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	31.12.2014 EUR	31.12.2013 TEUR	
Entwicklung des Anlagevermögens										
I. Sachanlagen										
Seeschiff	51.634.585,25	0,00	0,00	51.634.585,25	49.938.265,25	0,00	0,00	49.938.265,25	1 696.320,00	1.696
II. Finanzanlagen										
Beteiligungen	169.851,99	0,00	0,00	169.851,99	0,00	51.570,54	0,00	51.570,54	118.281,45	170
	<u>51.804.437,24</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>51.804.437,24</u>	<u>49.938.265,25</u>	<u>51.570,54</u>	<u>0,00</u>	<u>49.989.835,79</u>	<u>1 814.601,45</u>	<u>1.866</u>

Forderungen und Verbindlichkeiten

Die Vorjahreszahlen werden jeweils in Klammern angegeben.

	Insgesamt EUR	davon Restlaufzeit			davon gesichert:	
		bis 1 Jahr EUR	1 bis 5 Jahre EUR	über 5 Jahre EUR	EUR	durch
A. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände						
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	23.275,02 (612.167,87)	23 275,02 (612.167,87)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)		
2. Sonstige Vermögensgegenstände	135.000,73 (46.004,54)	135 000,73 (46.004,54)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)		
	<u>158.275,75</u> <u>(658.172,41)</u>	<u>158 275,75</u> <u>(658.172,41)</u>	<u>0,00</u> <u>(0,00)</u>	<u>0,00</u> <u>(0,00)</u>		
B. Verbindlichkeiten						
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.522.916,67 (5.870.761,08)	2.353 367,28 (2.358.926,67)	1.169.549,39 (3.511.834,41)	0,00 (0,00)	3.522.916,67 (5 870.761,08)	* Schiffshypothek
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	348.388,54 (355.018,19)	348 388,54 (355.018,19)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)		
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	128.099,26 (123.040,96)	128 099,26 (123.040,96)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)		
4. Sonstige Verbindlichkeiten	239.266,78 (41.631,70)	239 266,78 (41.631,70)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)		
	<u>4.238.671,25</u> <u>(6.390.451,93)</u>	<u>3.069.121,86</u> <u>(2.878.617,52)</u>	<u>1.169.549,39</u> <u>(3.511.834,41)</u>	<u>0,00</u> <u>(0,00)</u>		

* Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind ferner durch Abtretung der Chartereinnahmen sowie sämtlicher Versicherungsleistungen gesichert.

Leitfigur der HAMBURGISCHEN SEEHANDLUNG ist Friedrich der Große, der die Geschäftsidee einer „Seehandlung“ als erster in die Tat umsetzte und 1772 die Preußische Seehandlung gründete. Das Einzigartige am damaligen Unternehmen war es, unter einem gemeinsamen Dach Handelsschiffahrt zu betreiben und als Staatsbank die notwendigen Finanzierungsmittel zu beschaffen. Die Idee der unternehmerischen Beteiligung an großen Investitions-Projekten hat sich bewährt und als äußerst erfolgreich erwiesen: Kaufleute schließen sich zusammen, bauen und betreiben ein Schiff und teilen die Chancen und Risiken. Darauf basiert die Idee unserer Schiffsfonds.

In den zwei Jahrhunderten seit damals haben sich die Interpretation und die unternehmerische Ausrichtung einer Seehandlung weiterentwickelt. Heute konzentriert sich die HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG auf die Emission von unternehmerischen Beteiligungen – vor allem Schiffsfonds und deren Management.

Ihre Geschäftspartner sind private Geldanleger, Reedereien, Banken und Anlageberater. Die HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG gehört zur Reederei F. Laeisz-Gruppe, die seit 1824 in der Schifffahrt tätig ist.

Vor diesem Hintergrund haben die HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG und ihre Anleger die starken Schwankungen der Schifffahrtsmärkte der vergangenen Jahrzehnte gemeinsam erfolgreich bewältigt. Deshalb wagen wir auch für die Zukunft positive Prognosen für Ihre Kapitalanlagen.

Somit wird eine besonders knappe Ressource der Volkswirtschaft, nämlich das unternehmerische Engagement unserer Anleger, belohnt.

Die M.M.WARBURG & CO SCHIFFAHRSTREUHAND GMBH ist Ihr Partner auch bei vielen Beteiligungen der HAMBURGISCHEN SEEHANDLUNG. Als Treuhänder beobachten wir laufend die Schifffahrtsmärkte sowie die Entwicklung der Beteiligung.

Zudem sind wir von der Schiffsgesellschaft mit der Verwaltung Ihrer Beteiligung betraut. Unter anderem fordern wir bei den Anlegern die Einzahlungsraten an, stehen laufend für die Beantwortung von Fragen der Anleger hinsichtlich der Beteiligung zur Verfügung und übermitteln die im Gesellschaftsvertrag vereinbarten Informationen und Unterlagen über die wirtschaftliche Situation der Schiffsgesellschaft an die Anleger. Hierzu zählen z.B. die Jahresabschlüsse und die Berichte der Geschäftsführung der Schiffsgesellschaft über deren Lage und Entwicklung. Als Zahlstelle ermitteln wir den Betrag der auf die Anleger entfallenden Auszahlungen, fordern von der Schiffsgesellschaft die hierfür nötigen Mittel an und nehmen die Auszahlung an die Anleger vor. Während der gesamten Laufzeit der Beteiligung führen wir die steuerlichen Kapitalkonten und verteilen die steuerlichen Ergebnisse auf Anlegerebene. Auf Wunsch und nach Weisung der Anleger üben wir die Rechte aus der Kommanditbeteiligung anteilig entsprechend der Höhe der Beteiligung der Anleger aus.

Seit 1995 haben über 13.000 Anleger circa 850 Mio. Euro in 57 von der M.M.WARBURG & CO SCHIFFAHRSTREUHAND GMBH betreute Beteiligungsgesellschaften investiert und vertrauen auf unsere Kenntnisse und Erfahrungen.

Wir kooperieren mit erfolgreichen Emissionshäusern und erfahrenen Reedereien und können so auf wertvolle Kenntnisse zurückgreifen, die über Jahrzehnte zusammengetragen wurden.



Hamburgische Seehandlung
Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG
Neue Burg 2 · 20457 Hamburg
info@seehandlung.de · www.seehandlung.de



M. M. WARBURG & CO SCHIFFAHRSTREUHAND

M.M.Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH
Ferdinandstraße 61
20095 Hamburg
schiffahrtstreuhand@mmwarburg.com · www.mmwarburg.com