

«Anlegern»

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

Hamburg, 25. Juni 2012

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG
Ordentliche Gesellschafterversammlung 2012 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 2012. Diese bestehen aus der Tagesordnung, dem Bericht der Geschäftsführung, dem Bericht des Beirates sowie dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2011.

Wir bitten Sie um Teilnahme an diesem schriftlichen Verfahren, indem Sie den vollständig ausgefüllten und unterschriebenen Abstimmungsbogen bis zum **23. Juli 2012** (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 weiterhin an den Gesellschafterversammlungen 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 für Anteile an geschlossenen Beteiligungsgesellschaften, insbesondere im Schifffahrtsbereich, 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.

Seite 2 des Schreibens vom 25. Juni 2012

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. Das Emissionshaus, Ihr Anlageberater und die Treuhänderin stehen Ihnen jederzeit gern mit Rat und Auskünften zur Seite. Falls Ihrerseits Kauf- oder Verkaufsinteresse bestehen sollte, weisen wir auf die Zweitmarktmarktplattform der Hamburgischen Seehandlung (www.seekundaerhandlung.de) hin, auf der Sie sich als Gesellschafter von Emissionen der Hamburgischen Seehandlung kostenlos registrieren lassen können. Daneben ist uns als Marktplatz für Fondsbeteiligungen die Handelsplattform der Deutsche Zweitmarkt AG (www.deutsche-zweitmarkt.de) bekannt, auf der auch Angebote weiterer Plattformen, z.B. der Deutsche Sekundärmarkt und der Fondsbörse Deutschland, ersichtlich sind.

Zugleich möchten wir Ihnen auch im Namen des Emissionshauses und der Beteiligungsgesellschaft an dieser Stelle versichern, dass die Namen und Adressen der Anleger von uns nicht an Dritte weitergegeben werden. Ebenso vertraulich behandeln wir schiffsgesellschaftsbezogene Daten aller Art.

Eine abschließende Bitte:

Seit dem 21. August 2008 unterfallen wir - und damit mittelbar auch Sie - den Vorschriften des Geldwäschegesetzes. Daher bitten wir Sie, uns sowohl über Änderungen Ihrer persönlichen Daten (wie z.B. Name, Anschrift, Bankverbindung) als auch über die Begründung oder Änderung von Vertretungs- und / oder Treuhandverhältnissen sowie über Änderungen der wirtschaftlichen Berechtigung hinsichtlich der Beteiligung umgehend zu informieren.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

M.M.Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH

Anlagen

Abstimmungsbogen

**Fristende:
23. Juli 2012
(Hier eingehend)**

M.M.Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH
Kehrwieder 8
20457 Hamburg

Telefax: 040/32 82 58 99

Ordentliche Gesellschafterversammlung 2012 der MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG im schriftlichen Verfahren

-
1. **Feststellung des Jahresabschlusses 2011**
 Zustimmung Ablehnung Enthaltung
 2. **Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2011**
 Zustimmung Ablehnung Enthaltung
 3. **Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2011**
 Zustimmung Ablehnung Enthaltung
 4. **Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2011**
 Zustimmung Ablehnung Enthaltung
 5. **Wahl der CERTIS GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2012**
 Zustimmung Ablehnung Enthaltung
 6. **Zustimmung zur Auszahlung in Höhe von 3 % (bezogen auf das Kommanditkapital) im Juni 2012**
 Zustimmung Ablehnung Enthaltung

Ort, Datum

Unterschrift

MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG



Ihre Unterlagen für die Gesellschafterversammlung 2012

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**
Kehrwieder 8, 20457 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: lange.gmbh@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
Birkenstraße 15 / World Trade Center
28195 Bremen
Tel.: 0421 / 1 65 35 30
E-Mail: herbert.juniel@t-online.de

Zweitmarkt: **SEEkundärHANDLUNG GmbH**
Neue Burg 2, 20457 Hamburg
Tel.: 040 / 34 84 2 – 0
Fax: 040 / 34 84 2 – 298
E-Mail: info@seekundaerhandlung.de

Gesellschafterversammlung 2012

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG

Inhalt

Tagesordnung

Bericht der Geschäftsführung

Mehrjahresvergleich

Bericht des Beirates

Jahresabschluss

Tagesordnung

der ordentlichen Gesellschafterversammlung der

MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG

im schriftlichen Verfahren

1. Feststellung des Jahresabschlusses 2011
2. Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2011
3. Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2011
4. Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2011
5. Wahl der CERTIS GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2012
6. Zustimmung zur Auszahlung in Höhe von 3% (bezogen auf das Kommanditkapital) im Juni 2012

Bericht der Geschäftsführung über das Geschäftsjahr 2011

1 Überblick über das Geschäftsjahr 2011

Im Geschäftsjahr 2011 fuhr das MS „Philadelphia“ weiterhin für Hanjin Shipping Company Ltd., Seoul, und erhielt ab Januar 2011 die vereinbarte Charrate von USD 22.125 pro Tag. Aufgrund des im August 2009 vereinbarten Beschäftigungssicherungskonzeptes wurde mit Hanjin die vorzeitige Verlängerung des Chartervertrages bis August 2013 vereinbart. Im Gegenzug wurde ein Teilbetrag der laufenden Charrate in Höhe von USD 4.000 pro Tag für die Jahre 2009 und 2010 gestundet. Während die Rückzahlung in 2011 vollständig und pünktlich erfolgte, wird die noch ausstehende Rückzahlung für 2012 auf Basis einer neuen, unter Ziff. 2 ausführlich dargestellten Vereinbarung mit Hanjin weiter verschoben bzw. es erfolgt ein teilweiser Verzicht.

Beschäftigungssituation des Schiffes:

Charterer	von	bis	Charrate 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	08/2014	Marktrate, mind. 9.000 USD

Im Berichtsjahr sind 20,82 Off-Hire-Tage für die Klasedockung und Reparaturen angefallen.

Der **Cash-Flow** liegt mit TEUR 1.129 um TEUR 3.627 unter dem Prospektwert. Dies hängt im Wesentlichen mit dem vorgezogenen Werftaufenthalt in Vorbereitung der zweiten Klasseerneuerung sowie dem gegenüber Prospekt schwächeren EUR/USD-Kurs zusammen.

Im Berichtsjahr 2011 erfolgte keine **Auszahlung** an die Gesellschafter.

Das **steuerpflichtige Ergebnis** für das Jahr 2011 beträgt ca. 2,3 %.

2 Einsatz und Betrieb des Schiffes

Im Berichtsjahr fuhr das Schiff unverändert unter dem Charternamen „Hanjin Philadelphia“ in Zeitcharter für Hanjin Shipping Company Ltd., Seoul. Die Charrate beträgt seit dem 01. Januar 2011 USD 22.125 pro Tag. Der Chartervertrag mit Hanjin wurde im Rahmen des im August 2009 vereinbarten Beschäftigungssicherungskonzeptes bis August 2013 (+ 60 Tage) verlängert. Im Gegenzug wurde ein Teilbetrag der laufenden Chartereinnahmen in Höhe von USD 4.000 pro Tag für die Jahre 2009 und 2010 gestundet. Die Rückzahlung der gestundeten Beträge war unverzinst in den Jahren 2011 und 2012 vorgesehen. Während die Rückzahlung in 2011 vollständig und pünktlich erfolgte, wird die noch ausstehende Rückzahlung auf Basis einer neuen, nachfolgend dargestellten Vereinbarung mit Hanjin weiter verschoben bzw. es erfolgt ein teilweiser Verzicht.

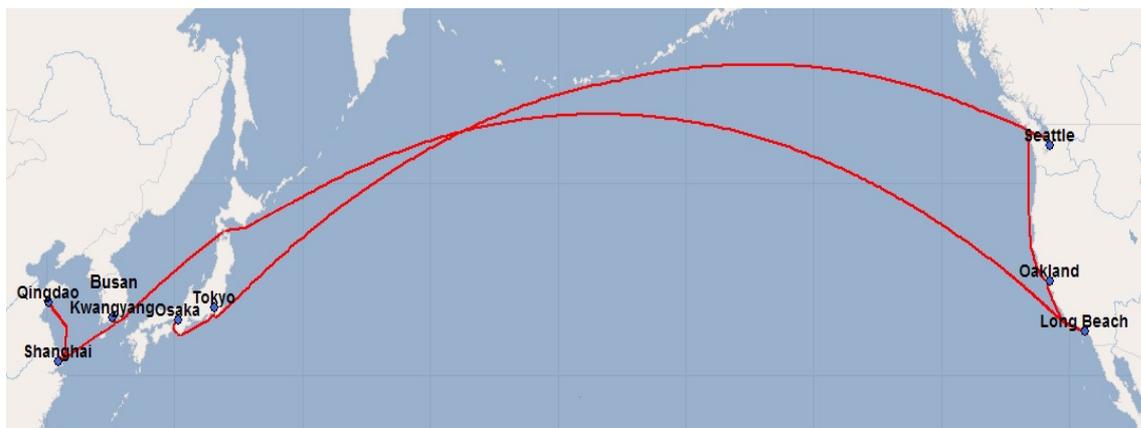
Die seit Dezember 2011 laufenden Verhandlungen mit Hanjin über eine Änderung des Chartervertrages wurden im April 2012 beendet. Ziel seitens Hanjin war es, eine liquiditätsmäßige Entlastung für das Jahr 2012 zu erhalten. Als Gegenleistung wurde eine Beschäftigungssicherung in Form der Verlängerung des bis August 2013 laufenden Chartervertrages verhandelt. Das Ergebnis der Verhandlungen stellt sich nunmehr wie folgt dar:

- Die Charrate bleibt bis 4. August 2013 unverändert bei USD 22.125 pro Tag.
- Danach verlängert sich der Vertrag um ein weiteres Jahr bis 04. August 2014 (plus 60 Tage) zur Marktrate, mindestens zu USD 9.000 pro Tag, maximal zu USD 20.000 pro Tag.

- Die Zahlung der in 2012 fälligen gestundeten Charterraten von USD 4.000 pro Tag wird in Abhängigkeit von der Marktrate auf den Beginn dieses Verlängerungsjahres verschoben.
- Die Marktrate wird 25 Werktage vor Beginn der Verlängerungsperiode für die ersten sechs Monate sowie 25 Werktage vor Beginn der zweiten Hälfte der Verlängerungsperiode anhand der von der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V.(VHSS) veröffentlichten 'New ConTex Rate' für ein 4.250 TEU Containerschiff bestimmt.
- Die Zahlung der gestundeten Beträge erfolgt
 - a) in Höhe von USD 3.000 pro Tag bei einer Marktrate bis USD 14.000 pro Tag;
 - b) in Höhe von USD 2.000 pro Tag bei einer Marktrate zwischen USD 14.000 und USD 18.000 pro Tag;
 - c) bei einer Marktrate über USD 18.000 pro Tag in Höhe der Differenz zwischen der Marktrate und USD 20.000 pro Tag;
 - d) bei einer Marktrate über USD 20.000 pro Tag entfällt die Zahlung vollständig.
- Sollte die Marktrate über USD 20.000 pro Tag liegen hat die Eigentumsgesellschaft das Recht, den Vertrag vorzeitig zu beenden. Diese Option muss 5 Tage nach Feststellung der Marktrate erklärt werden. Die Rücklieferung aus der Beschäftigung erfolgt in einem solchen Fall in einem Zeitraum von 30 bis 60 Tagen nach Erklärung der Option.

Dieses Verhandlungsergebnis wird seit Mai 2012 dergestalt umgesetzt, dass Hanjin die bereits in 2012 gezahlten gestundeten Beträge mit laufenden Charterforderungen verrechnet.

Das Schiff wurde im Berichtsjahr in zwei unterschiedlichen Transpazifik-Diensten eingesetzt, zuletzt in einem Dienst, in dem u.a. die Häfen von Long Beach, Seattle, Tokyo und Shanghai angelaufen wurden.



In der Zeit vom 13. bis zum 31. August 2011 absolvierte das Schiff den Werftaufenthalt in Vorbereitung der zweiten Klasseerneuerung in der CIC Werft in Shanghai/China. Im Rahmen der Dockung wurden neben Arbeiten zur Klasseerneuerung auch die Lukendeckelaufgaben getauscht und das Bugstrahlruder sowie die Pumpen der Rudermaschine überholt. In der Werft wurden ca. 30 mt Stahl gewechselt. Die Werftkosten betragen TEUR 977. Es entstanden Ausfallzeiten von ca. 18,5 Tagen.

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 bei deutschen Kapitänen und leitenden technischen Ingenieuren. Die Schiffsführung ist langfristig beim Vertragsreeder beschäftigt. Insgesamt verrichteten 21 Seeleute verschiedener Nationen ihren Dienst an Bord.

Das Schiff zeigt sich unverändert in einem sauberen und gepflegten Zustand. Die notwendigen Instandhaltungsarbeiten werden laufend durchgeführt. Die nächste Klasseerneuerung des Schiffes ist fällig im April 2012. Der nächste Werftaufenthalt zur Vorbereitung der dritten Klasseerneuerung ist für 2016 vorgesehen.

Versicherungen

Das Schiff ist gegen Kasko-Risiken im Rahmen der Flottenpolice des Vertragsreeders versichert.

	Deckungssummen
Kasko	19.940.000 EUR
und	7.000.000 USD
Interesse	9.560.000 EUR
Ausrüstung	500.000 EUR
Summe	30.000.000 EUR
und	7.000.000 USD

Es besteht eine "Loss of Hire" Versicherung, bei der maximal pro Schadensfall USD 4.140.000 gezahlt werden. Die Entschädigung im Versicherungsfall beträgt für 360 Tage täglich USD 23.000, wobei ein Selbstbehalt von 14 Tagen besteht. Daneben hat die Gesellschaft eine P&I-Versicherung, eine Kriegsrisikoversicherung sowie eine Rechtsschutzversicherung abgeschlossen.

3 Marktsituation

Nach einer leichten Abschwächung des Containerchartermarktes im 4. Quartal 2010 konnte in den ersten 3 Monaten des neuen Jahres ein stetes Wachstum verzeichnet werden. Die Charterraten übertrafen in vielen Segmenten das Ratenhöchstniveau, das in 2010 erreicht wurde. Ein Beispiel dafür sind die Marktbewertungen im Panamax-Segment (3.500 – 5.000 TEU), die auf Raten von bis zu USD 28.500 pro Tag stiegen (auf Basis einer 24-Monatscharter). Auch im kleineren Segment (1.000-3.500 TEU) war auch ein Aufschwung zu vermelden, welcher jedoch verhaltener im Vergleich zum Panamax Segment ausfiel.

Viele Befrachter, bestärkt durch einen erheblichen Umsatzzuwachs in 2010, charterten mehr Tonnage für neue Linien-Dienste, um ihren Marktanteil zu vergrößern. Während in der Krise in 2009 relativ kurze Charterperioden geschlossen wurden um flexibel zu agieren, wurden Anfang 2011 Schiffe wieder für längere Perioden eingechartert. Von dieser Nachfrage nach Tonnage profitierte der Chartermarkt, besonders im Panamax Segment, und die Zeitcharterraten stiegen, jedoch nicht auf lange Sicht.

Durch hohe Bunkerpreise und sinkende Frachtraten wurden viele Befrachter bereits zum Ende des 2. Quartals dazu veranlasst, Container-Dienste zu schließen oder zu verkleinern. Dementsprechend begannen auch die Charterraten und die Charteraktivität zu stagnieren, gefolgt durch einen Rückgang der Raten im 3. und 4. Quartal. Beispielsweise sanken die Marktraten für ein 2.700 TEU Schiff ohne Ladegeschirr / Charter Periode für 24 Monate von USD 18.500 im Mai 2011 auf USD 10.500 im Dezember 2011.

Grund dafür sind nicht nur die stagnierenden Frachtraten und somit das fehlende Interesse der Befrachter, Tonnage einzuchartern, sondern auch das Wachstum der Containerflotte durch die hinzugekommenen Neubauten. Allein in 2011 wuchs die Containerflotte um ca. 8 %, jedoch hauptsächlich im Segment über 5.000 TEU. Das Containerhandelsvolumen konnte weiterhin ein stabiles, wenn auch im Vergleich zum Vorjahr etwas geringeres, Wachstum von ca. 8 % verzeichnen, welches aber den Zuwachs in der Flotte nicht auffangen konnte. Anzumerken ist, dass im Vergleich zum vorherigen Jahr auch die Anzahl der Verschrottungen gesunken ist. Während in 2010 ca. 75 Containerschiffe verschrottet wurden, wurden in 2011 nur noch ca. 55 Verschrottungen registriert. Dagegen stieg die Anzahl der abgelieferten Neubauten in 2011 auf ca. 250 mit einer Kapazität von ca. 1,5 Mio. TEU.

Auch die Anzahl der Neubaubestellungen, vor allem in den größeren Segmenten, stieg in 2011 rapide an. Maersk kündigte bereits im Februar 2011 an, zehn 18.000 TEU Neubauten zu bestellen, dem größten Typ bislang, mit einer Option auf 20 weitere Schiffe.

Analysten prognostizieren für das Jahr 2012 ein Wachstum von ca. 7,5 % der Ladungsvolumina, ähnlich wie das im vorherigen Jahr. Dem entgegen steht ein Wachstum der Containerflotte von ca. 9 %. Dieses Wachstum verteilt sich ungleichmäßig auf die verschiedenen Größenklassen. Einem negativen Wachstum von ca. 1,5 % im 2.000-3.000 TEU Segment, steht ein moderates Wachstum von ca. 5 % für die Klasse zwischen 3.000-4.000 TEU gegenüber. Der größte Anstieg wird weiterhin bei den Very Large Container Ships (VLCS) erfolgen mit einem erwarteten überproportionalen Wachstum von ca. 67 % allein im Bereich der 10.000-18.000 TEU Klasse.

Weiterhin werden die hohen Bunkerpreise eine wichtige Rolle spielen, die durch die niedrigen Frachtraten nicht kompensiert werden. Mit einer Erholung der Märkte im Panamax Segment wird nicht vor dem 03./04. Quartal 2012 gerechnet.

4 Liquidität und Auszahlungen

Eine Gegenüberstellung des prospektierten Liquiditätsergebnisses mit dem tatsächlichen Liquiditätsergebnis zeigt folgendes Bild:

	Prospekt	Ist	Abweichung
Wechselkurs USD/EUR	0,9500	1,3997	-0,4497
	TEUR	TEUR	TEUR
Jahresüberschuss	2.345	-434	-2.779
+ Abschreibung	2.631	2.810	179
+ Veränderung Drohverlustrückstellung	0	-161	-161
- Gewerbesteuer Unterschiedsbetrag	0	-89	-89
- Kursgewinn OP-Bewertung	0	-34	-34
- Kursgewinn Darlehenstilgung	-120	-863	-743
Cash-Flow	4.856	1.229	-3.627
- Zahlung gest. Charrate/Bereederung	0	1.016	1.016
- lfd. Tilgung (zum Buchwert)	-2.287	-2.342	-55
+ Kursgewinn Darlehenstilgung	120	863	743
- Aufzinsung Chartererlöse	0	-60	-60
- Auszahlungen	-2.880	-9	2.871
in % des nom. Kapitals	10,0%	0,0%	-10,0%
Liquiditätsergebnis 2011	-191	697	888
+ Liquidität zum 31.12.2010	-1.086	-101	985
Liquidität zum 31.12.2011	-1.277	596	1.873

Der **Cash-Flow** liegt mit TEUR 1.229 um TEUR 3.627 unter dem Prospektwert. Dies hängt im Wesentlichen mit dem vorgezogenen Werftaufenthalt in Vorbereitung der zweiten Klasseerneuerung sowie dem gegenüber Prospekt schwächeren EUR/USD-Kurs von durchschnittlich ca. 1,3997 (Prospektkurs: USD/EUR 0,95) zusammen.

Im Berichtsjahr wurden die Regeltilgungen in Höhe von TUSD 2.058 plangemäß geleistet. Der Tilgungsvorsprung gegenüber dem Prospekt beträgt zum 31.12.2011 noch TUSD 1.544 bzw. 3 Quartalstilgungen.

Eine Auszahlung an die Gesellschafter erfolgte im Berichtsjahr nicht.

5 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Eine Gegenüberstellung des kalkulierten Ergebnisses gem. Prospekt mit dem tatsächlichen Ergebnis des Geschäftsjahres 2011 zeigt folgendes Bild:

	Prospekt	Ist	Abweichung
Wechselkurs USD/EUR	0,9500	1,3997	-0,4497
Charterrate (p. d., in USD)	22.970	22.125	-845
	TEUR	TEUR	TEUR
Chartereinnahmen	8.572	5.440	-3.132
Zinsergebnis	-24	60	84
Kursgewinne Darlehenstilgung	120	863	743
Kursgewinne OP-Bewertung	0	34	34
Sonstige Erträge	0	165	165
Erträge	8.668	6.562	-2.106
Schiffsbetriebskosten	-2.205	-2.171	34
Werftkosten	0	-977	-977
Bereederung	-300	-194	106
Zinsen Hypothekendarlehen	-839	-404	435
Verwaltungskosten	-348	-332	16
Gewerbesteuer	0	-72	-72
Sonstige Kursverluste (saldiert)	0	-36	-36
Abschreibung	-2.631	-2.810	-179
Aufwendungen	-6.323	-6.996	-673
Jahresüberschuss (Handelsbilanz)	2.345	-434	-2.779

Die **Chartereinnahmen** von TEUR 5.440 weichen um TEUR 3.132 vom prospektierten Wert ab. Der Grund hierfür ist fast ausschließlich der gegenüber Prospekt wesentlich schwächere USD/EUR-Kurs von durchschnittlich ca. 1,40 (Prospektkurs: USD/EUR 0,95). Außerdem ist die prospektierte Rate um USD 845 pro Tag höher als die im Berichtsjahr tatsächlich erzielte Rate von USD 22.125 pro Tag.

Der **Kursgewinn aus der Darlehenstilgung** ist nicht liquiditätswirksam.

Die **Schiffsbetriebskosten** liegen annähernd auf Prospektniveau, sind allerdings auch etwas begünstigt durch den schwächeren USD/EUR-Kurs, da ein Teil der Kosten in USD anfällt. Sie setzen sich aus Personalkosten (TEUR 955), nautisch-technischen Kosten (TEUR 802) sowie Versicherungskosten (TEUR 253) zusammen.

Die **Werftkosten** sind im Rahmen der Dockung in Vorbereitung auf die zweite Klasseerneuerung angefallen. Die Kosten liegen annähernd auf dem im Geschäftsbericht des vergangenen Jahres erwarteten Niveau (Prognose: TEUR 964). Der Werftaufenthalt war gemäß Prospekt erst für 2012 vorgesehen und mit einem Betrag von TEUR 511 angesetzt.

Die **Zinsen Hypothekendarlehen** sind um TEUR 435 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 31.12.2011:

	TEUR	%
Vermögen		
Anlagevermögen	7.485	73,8%
Flüssige Mittel	1.169	11,5%
Übrige Aktiva	1.494	14,7%
	10.148	100,0%
Kapital		
Eigenkapital	-1.458	-14,4%
Langfristige Verbindlichkeiten	10.568	104,2%
Kurzfristige Verbindlichkeiten	1.038	10,2%
	10.148	100,0%

Das **Anlagevermögen** beinhaltet die um die Abschreibung geminderten Anschaffungskosten des Schiffes (TEUR 7.315) sowie Beteiligungen (TEUR 170).

Die **übrigen Aktiva** enthalten im Wesentlichen die aus dem Beschäftigungssicherungskonzept resultierenden gestundeten Charterforderungen (TEUR 1.128).

Bei den **langfristigen Verbindlichkeiten** handelt es sich im Wesentlichen um das Schiffshypothekendarlehen. Der Stand des Schiffshypothekendarlehens beträgt zum 31.12.2011 TUSD 9.261 (=TEUR 10.539) und somit noch rd. 31 % des ursprünglich aufgenommenen Darlehensbetrages von TUSD 30.360.

Bewertet man das Fremdwährungsdarlehen mit dem Stichtagskurs am 31.12.2011, so ergeben sich stille Reserven von insgesamt rd. EUR 3,4 Mio. Der Tilgungsvorsprung gegenüber dem Prospekt beträgt TUSD 1.544 bzw. 0,75 Jahre (=3 Quartalstilgungen).

Die **kurzfristigen Verbindlichkeiten** enthalten insbesondere Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (TEUR 165), Steuerrückstellungen (TEUR 192), sonstigen Rückstellungen (TEUR 194) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (TEUR 357).

Das Eigenkapital gemäß Handelsbilanz zum 31.12.2011 setzt sich wie folgt zusammen:

	TEUR
Eigenkapital	
Kommanditkapital Gründungsgesellschafter	750
Kommanditkapital Tranche 2001	7.771
Kommanditkapital Tranche 2002	21.355
Kapitalrücklage (Agio)	896
Entnahmen	-13.196
Verlustvortrag	-18.600
Jahresüberschuss	-434
	-1.458

In der Handelsbilanz werden die einzelnen Beträge saldiert auf der Aktivseite und der Passivseite der Bilanz ausgewiesen.

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

Jahr	Ist	Prospekt	Abweichung
2003	10,0%	10,0%	0,0%
2004	10,0%	10,0%	0,0%
2005	8,0%	10,0%	-2,0%
2006	6,0%	10,0%	-4,0%
2007	5,0%	10,0%	-5,0%
2008	5,0%	10,0%	-5,0%
2009	0,0%	10,0%	-10,0%
2010	0,0%	10,0%	-10,0%
2011	0,0%	10,0%	-10,0%
Summe	44,0%	90,0%	-46,0%

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.

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 ist, ist auf Basis von Schiffswertgutachten und unter Berücksichtigung des USD/EUR-Kurses am 01.01.2004 negativ. Mit der Finanzverwaltung hatte man sich ursprünglich, basierend auf einer Nutzungsdauer von 12 Jahren, auf einen **negativen Unterschiedsbetrag** in Höhe von **TEUR - 2.900 (-9,7%)** geeinigt. Im Rahmen der steuerlichen Außenprüfung für die Jahre 2000 bis 2005 wurde die Verlängerung der Nutzungsdauer des Schiffes von 12 auf 15 Jahre festgestellt, was eine Reduzierung der steuerlichen Ergebnisse in den Jahren 2001 bis 2003 der Tranche 2001 um 10,56 % auf - 45,20 % und der Tranche 2002 um 12,05 % auf - 38,81 % sowie eine Erhöhung des negativen Unterschiedsbetrages auf ca. **TEUR -5.933 (ca. -19,86%)** zur Folge hat. Gegen die entsprechenden Steuerbescheide hatte der steuerliche Berater der Gesellschaft in Absprache mit der Geschäftsführung und dem Beirat Einspruch eingelegt. Die Anleger wurden hierüber mit besonderem Schreiben der Treuhandgesellschaft vom 20. Februar 2009 unterrichtet. Der BFH hat im April 2011 in einer gleichgerichteten Angelegenheit zu Ungunsten der klagenden Gesellschaft entschieden, so dass der Einspruch entsprechend zurückgenommen wird.

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 31.12.2011 noch TEUR 2.800 bzw. ca. 9,37 % (bezogen auf das ursprünglich gezeichnete Kommanditkapital) beträgt und bei Tilgung des Darlehens entsprechend anteilig aufzulösen und zu versteuern ist.

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

	Prospekt TEUR	Ist TEUR	Abweichung TEUR
lfd. Tonnagesteuergewinn	54	53	-1
Auflösung Unterschiedsbetrag (Darlehen)	0	627	627
Steuerliches Ergebnis	54	680	626
in % des nom. Kapitals	0,2%	2,3%	2,1%

Das **steuerliche Ergebnis** für das Jahr 2011 beträgt ca. 2,3 %.

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

	Prospekt	Ist	Abweichung
Tranche 2001			
2001 - 2003	-62,3%	-45,2%	17,1%
Unterschiedsbetrag	34,4%	-19,9% ¹⁾	-54,3%
2004* - 2010	1,4%	13,8%	12,4%
2011	0,2%	2,3%	2,1%
	-26,3%	-49,0%	-22,7%
Tranche 2002			
2001 - 2003	-62,3%	-38,8%	23,5%
Unterschiedsbetrag	34,4%	-19,9% ¹⁾	-54,3%
2004* - 2010	1,4%	13,8%	12,4%
2011	0,2%	2,3%	2,1%
	-26,3%	-42,6%	-16,3%

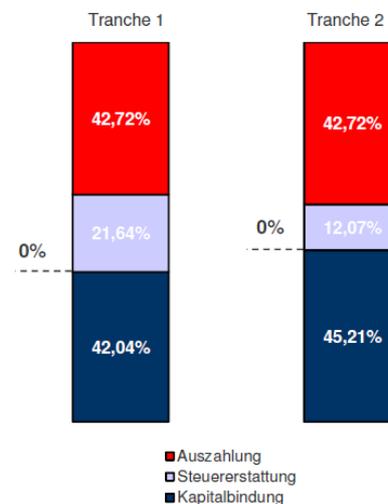
¹⁾ nach Betriebsprüfung

* Beginn Tonnagesteuer

Gebundenes Kapital per 31.12.2011 (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	23.126
Steuerzahlungen auf laufende Gewinne	-7.426
Auszahlungen	44.000
Summe	-43.300
Beitritt 2002	EUR
Pflichteinlage inkl. Agio.	-103.000
Steuerminderzahlungen durch Verlustzuweisungen	19.857
Steuerzahlungen auf laufende Gewinne	-7.426
Auszahlungen	44.000
Summe	-46.569



8 **Zweitmarkt**

Die Zweitmarkt-Handelsplattform www.seekundaerhandlung.de ist ein Serviceangebot für die Beteiligten an Fonds der HAMBURGISCHEN SEEHANDLUNG.

Mit dieser Internetplattform wird es den Anlegern leicht gemacht, sich im Bedarfsfall zu einem fairen Preis von ihrer Beteiligung zu trennen, weil ein Verkauf an den Meistbietenden erfolgt und somit ein marktgerechter Preis erzielt wird.

Im Berichtsjahr hat kein Handel von Zweitmarktanteilen an der Gesellschaft über die Handelsplattform www.seekundaerhandlung.de stattgefunden. Außerhalb der Handelsplattform wurden Anteile an der Gesellschaft zu Kursen zwischen 60% und 72% gehandelt.

9 **Ausblick**

Der Schiffsbetrieb im Jahr 2012 verlief bisher ohne besondere Vorkommnisse. Die vom Charterer zu leistenden Zeitcharterraten gehen termingerecht und vollständig ein. Es gab bisher keine Ausfalltage.

Die Charrate beträgt seit dem 01.01.2011 USD 22.125 pro Tag. Der Chartervertrag mit Hanjin wurde im Rahmen des im August 2009 vereinbarten Beschäftigungssicherungskonzeptes fest bis August 2013 (+ 60 Tage) verlängert. Durch eine weitere Vereinbarung vom April 2012 verlängert sich der Chartervertrag um ein Jahr bis August 2014. Zu den Einzelheiten verweisen wir auf unsere Erläuterungen unter Ziff. 2.

Eine Gegenüberstellung der Prospektwerte mit den Planwerten für das Jahr 2012 zeigt folgendes Bild:

	Prospekt	Plan	Abweichung
	TEUR	TEUR	TEUR
Charterereinnahmen	9.363	5.900	-3.463
Zinsergebnis	-26	0	26
Kursgewinne Darlehenstilgung	120	817	697
Erträge	9.457	6.717	-2.740
Personalkosten	-944	-969	-25
Schiffsbetriebstechnik	-1.124	-793	331
Wertkosten	-511	0	511
Versicherungen	-204	-258	-54
Summe Schiffsbetriebskosten	-2.783	-2.020	763
Bereederung/Befrachtung	-337	-281	56
Zinsen Hypothekendarlehen	-698	-252	446
Verwaltung	-358	-345	13
Gewerbesteuer	0	-100	-100
Abschreibung	-2.631	-2.810	-179
Aufwendungen	-6.807	-5.807	1.000
Jahresüberschuss (Handelsbilanz)	2.650	910	-1.740
+ Stundung Charraten	0	0	0
+ Abschreibung	2.631	2.810	179
- Kursgewinne Darlehenstilgung	-120	-817	-697
Cash-Flow	5.161	2.903	-2.258
-Tilgung (zum Buchwert)	-2.287	-2.342	-55
+ Kursgewinne Darlehenstilgung	120	817	697
- Auszahlung	-2.880	-896	1.984
in % vom nom. Kapital	10,0%	3,00%	-7,0%
Liquiditätsergebnis 2012	114	482	368
+ Liquidität zum 31.12.2011	-1.277	596	1.873
Liquidität zum 31.12.2012	-1.163	1.078	2.241

Auf der Einnahmenseite wird es aufgrund des weiterhin schwachen USD/EUR-Kurses zu geringeren Euro-Einnahmen kommen.

Die für die prospektierte Auszahlung in Höhe von 10,0 % erforderliche Euro-Liquidität wird erneut nicht zur Verfügung stehen. Wesentlicher Grund hierfür ist der weiterhin im Vergleich zum Prospekt schwache Wechselkurs. Auf Grund der momentan stabilen Finanzlage konnte die bereits im November 2011 angekündigte Auszahlung in Höhe von 3 % bezogen auf das Nominalkapital im Juni 2012 kurzfristig geleistet werden. Alternativ hierzu hätten auch Sondertilgungen auf das Hypothekendarlehen vorgenommen werden können. Durch die Verlängerung des Chartervertrages mit Hanjin bis 2014 wurde hiervon zunächst Abstand genommen. Im kommenden Jahr wird diese Frage erneut zu entscheiden sein, da mit Ablauf des aktuellen Chartervertrages und unterstellten Regeltilgungen auf das Hypothekendarlehen im August 2014 immer noch eine Verschuldung von USD 3,6 Mio. auf dem Schiff lasten wird.

Das **steuerliche Ergebnis** für das Jahr 2012 wird ca. 2,3 % betragen.

Die Gesellschafterversammlung ist in diesem Jahr im schriftlichen Verfahren vorgesehen.

Hamburg, im Juni 2012

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

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG - Prospektvergleich
Beträge in TEUR

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Summe
Einsatztage												
- Prospekt	0	270	360	360	360	360	360	360	360	355	360	3.505
- Ist	0	270	361	366	365	348	365	366	359	365	344	3.509
Abweichung	0	0	1	6	5	-12	5	6	-1	10	-16	4
Netto-Chartererträge												
- Prospekt	0	6.325	8.468	8.517	8.565	8.613	8.205	8.250	8.297	8.226	8.272	81.738
- Ist	0	5.931	6.773	6.302	6.248	5.986	5.792	5.398	5.566	6.020	5.246	59.262
Abweichung	0	-394	-1.695	-2.215	-2.317	-2.627	-2.413	-2.852	-2.731	-2.206	-3.026	-22.476
Schiffsbetriebskosten												
- Prospekt	0	-1.315	-1.798	-1.852	-1.907	-1.965	-2.368	-2.018	-2.078	-2.141	-2.205	-19.647
- Ist	0	-879	-1.465	-1.573	-1.649	-2.418	-1.885	-1.757	-2.114	-2.014	-2.171	-17.925
Abweichung	0	436	333	279	258	-453	483	261	-36	127	34	1.722
Verwaltungskosten												
- Prospekt	-75	-291	-307	-312	-317	-323	-326	-331	-337	-342	-348	-3.309
- Ist	-23	-415	-423	-297	-384	-391	-421	-631	-341	-329	-332	-3.987
Abweichung	52	-124	-116	15	-67	-68	-95	-300	-4	13	16	-678
Zinsen Fremdkapital												
- Prospekt	0	-1.414	-1.769	-1.646	-1.514	-1.387	-1.193	-1.075	-1.124	-981	-839	-12.942
- Ist	0	-697	-812	-685	-732	-786	-783	-529	-462	-452	-404	-6.342
Abweichung	0	717	957	961	782	601	410	546	662	529	435	6.600
Sonstige Zinsen												
- Prospekt	0	-367	-3	55	46	40	26	13	5	-9	-24	-218
- Ist	1	-483	-31	15	14	13	9	-17	-2	74	60	-347
Abweichung	1	-116	-28	-40	-32	-27	-17	-30	-7	83	84	-129
Abreibung												
- Prospekt	0	-8.246	-6.871	-5.726	-4.772	-3.976	-3.314	-2.761	-2.631	-2.631	-2.631	-43.559
- Ist	0	-8.285	-6.908	-5.757	-4.798	-4.004	-3.337	-2.802	-2.810	-2.810	-2.810	-44.321
Abweichung	0	-39	-37	-31	-26	-28	-23	-41	-179	-179	-179	-762
Drohverlustrückstellung												
- Prospekt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Ist	-267	267	0	-3.070	1.277	-2.469	432	3.802	28	263	162	425
Abweichung	-267	267	0	-3.070	1.277	-2.469	432	3.802	28	263	162	425
Gründungskosten												
- Prospekt	-5.317	-6.071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-11.388
- Ist	-5.216	-6.315	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-11.531
Abweichung	101	-244	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-143
Sonstiges												
- Prospekt	0	0	0	0	0	0	120	120	120	120	120	600
- Ist	-575	792	2.355	1.213	741	524	585	132	527	812	863	7.969
Abweichung	-575	792	2.355	1.213	741	524	465	12	407	692	743	7.369
Jahresüberschuss												
- Prospekt	-5.392	-11.379	-2.280	-964	101	1.002	1.150	2.198	2.252	2.424	2.345	-8.543
- Ist	-6.080	-10.084	-511	-3.852	717	-3.545	392	3.860	392	1.046	-434	-18.099
Abweichung	-688	1.295	1.769	-2.888	616	-4.547	-758	1.662	-1.860	-1.378	-2.779	-5.399
steuerliches Ergebnis												
<u>Tranche 2001</u>												
- Prospekt	-50,1%	-4,1%	-8,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	-60,7%
- Ist	-38,8%	0,0%	0,0%	2,6%	2,6%	1,5%	1,5%	1,1%	2,0%	2,0%	2,3%	-23,2%
Abweichung	11,3%	4,1%	8,1%	2,4%	2,4%	1,3%	1,3%	0,9%	1,8%	1,8%	2,1%	37,5%
<u>Tranche 2002</u>												
- Prospekt	0,0%	-54,2%	-8,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	-60,7%
- Ist	0,0%	-45,2%	-2,4%	2,6%	2,6%	1,5%	1,5%	1,1%	2,0%	2,0%	2,3%	-32,0%
Abweichung	0,0%	9,0%	5,7%	2,4%	2,4%	1,3%	1,3%	0,9%	1,8%	1,8%	2,1%	28,7%
Auszahlungen im Jahr												
- Prospekt	0,0%	0,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	90,0%
- Ist	0,0%	0,0%	10,0%	10,0%	8,0%	6,0%	5,0%	5,0%	0,0%	0,0%	0,0%	44,0%
Abweichung	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-2,0%	-4,0%	-5,0%	-5,0%	-10,0%	-10,0%	-10,0%	-46,0%
Tilgung in TUSD												
- Prospekt	0	1.029	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	19.551
- Ist	0	2.573	4.116	2.058	2.058	1.544	1.544	1.029	2.058	2.058	2.058	21.096
Abweichung	0	1.544	2.058	0	0	-514	-514	-1.029	0	0	0	1.545

MS „Philadelphia“

Sicher durch die 2. Ratenkrise - Ausschüttung möglich $2 \times 3\% = 6\%$.

Gute Vertragsverlängerung mit Hanjin bis Mitte 2014 (= *sichere gute Überschüsse*).

Schiffsmarkt generell: Das ist eine herbe Enttäuschung. Wir haben seit Sommer 2011 eine zweite Ratenkrise. Die Erholung vom Frühjahr 2010 bis zur Jahresmitte 2011 hat sich im Nachhinein als Zwischenhoch und (*leider*) nicht als Beginn einer dauerhaften Raten-Normalisierung erwiesen.

Es hätte so schön sein können: Im Herbst 2010 / Frühjahr 2011 hatte insbesondere unser Schiffstyp, der 4.400-TEU-Panmax-Container, eine bemerkenswerte Rallye hingelegt. Die erzielbaren Raten sprangen über 20.000\$ und erreichten kurzzeitig Spitzen von 28.000\$. Im Herbst 2011 war dann wieder Ebbe. Es gab wieder aufliegende Schiffe - das Raten-Niveau fiel auf schmale 8.000\$. Wir haben (*glücklicherweise*) optimalen Nutzen aus dem Zwischenhoch gezogen. Die mit Hanjin vereinbarte Laufzeit-Verlängerung zu Marktrate konnte bis August 2013 zur auskömmlichen Rate von 22.125 \$/Tag vereinbart werden.

Positive Konsequenz: Wir kommen ohne Blessuren auch durch die 2. Ratenkrise.

2013 könnte der Trend zur Raten-Normalisierung neu starten - kaum noch Neu-Ablieferungen.

Negative Überraschung: Nach erfreulichem Ratenanstieg im Frühjahr 2011 kam es ab Sommer und verstärkt ab Herbst - auch aufgrund der internationalen Finanzquerelen - zu einer scharfen Korrektur mit Druck auf Raten und unfreiwilligen Wartezeiten bei anstehenden Neuabschlüssen. Linienreedereien litten unter der Schere von hohen Kosten (*insbesondere Treibstoff*) und wettbewerbsbedingt knappen Frachtpreisen.

Dieser Druck wurde auf uns Schiffseigner weiter gereicht. Hinzu kam, dass die Linienreedereien am längeren Hebel saßen. 2011 kamen im Konkurrenz-Segment 3.950 - 5.200 TEU zu viele Schiffe neu in den Markt (*noch resultierend aus den Boom-Bestellungen der Jahre 2006 bis 2008*).

Die erneute Ratenbaisse hat uns und wahrscheinlich auch Sie überrascht. Daraus resultierende Erlöseinbußen bringen viele Schiffsfonds in schwere See und erfordern oft neue Kapitaleinschüsse. Für eine Reihe von Schiffsfonds kann der fehlende Ertrag das endgültige Aus bedeuten. Wir kommen mit der gut verlängerten Hanjin-Charter auch durch die 2. Ratenkrise. Für 2012 können $2 \times 3\% = 6\%$ Ausschüttung erwartet werden.

Zukunftserwartung: **Aufgeschoben ist nicht aufgehoben**. Eine Normalisierung (*sprich Besserung*) des Raten-Niveaus (*wichtig für die im Herbst 2013 anstehende Verlängerung der bestehenden Hanjin-Charter zu Markt-Rate für weitere 12 Monate*) wird kommen. Das Schiffs-Orderbuch ist überschaubar und dürfte sich durch Stornierungen weiter abbauen. Grundsätzlich - das bleibt unsere Markterwartung für 2013 + 2014 - sollten sich Charterraten ab 2013 bzw. 2014 deutlich normalisieren. Das heißt, ein 4.400-TEU-Container sollte wieder Raten von 23.000 - 26.000 \$ einfahren. Dann könnten wir nach Entschuldung 2-stellig ausschütten.

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

Konsequenz: **Der Nachholbedarf bei Charter-Raten besteht weiter. Bei erwartetem Anstieg des weltweiten Frachtvolumens von 3-5% p.a. in 2012 + 2013 wird der Trend zur Ratennormalisierung 2013 neu starten.**

Beschäftigung: Hanjin Shipping, Korea, verlängert bis 08/2014. Aktuelle Rate: 22.125 \$/Tag (+ 4.000\$ Stundung).

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

Versichert mit: 30 Mio.€ + 7 Mio.\$. Loss of Hire: 23.000 \$/Tag (*ab 15.Tag*). Flagge: Liberia. Besatzung: 21 Mann.

Ausschüttungen (bislang): 44%. 2012: $2 \times 3 = 6\%$. Ab 2017: $\geq 10\%$. Klasse-Docking: 2011. Nächster Termin: 2016.

Schiffs-Darlehen (Ende 2012): 7,2 (8,7) Mio.\$. Tilgungsvorab: 1,5 Mio.\$ (~ 0,7 Jahre). Komplett-Entschuldung: 2016.

Stl. Verlustzuweisungen (2001-2003): -39%. Tonnage-Gewinn: 0,2% p.a. + ca. 2% Währung. Auflöse-Gewinn: -19,9%.

Anteilswert (Zweitmarkt): 60G - 80B. Gebundenes Kapital (Ende 2011): ca. 40%. KG-Kapital: 29,9 Mio.€..

2012 stehen einem moderaten Anstieg an Schiffsablieferungen bei Schiffen bis 5.000 TEU ein erhöhter Schiffsbedarf aus Mengenwachstum (*ca. 6-10%*) und Mehrbedarf wegen zunehmenden Reduktionen der Schiffsgeschwindigkeit zwecks Einsparung beim Hauptkosten-Faktor des Charterers entgegen. Die Treibstoffkosten für ein einziges großes Containerschiff liegen pro Jahr bei etwa 30 Mio.\$. „Slow Steaming“ (*langsamer fahren - um Bunker zu sparen*) führt dazu, dass mehr Kapazitäten gebunden werden.

Beispiel: Statt bislang acht Schiffen für einen Liniendienst muss die Reederei dann neun und mehr Schiffe einsetzen. In 2010 hat das zu einem Mehrbedarf von ca. 200 Schiffen geführt. Weiteres Nachfragemoment: Überlastete Häfen. Sofern Schiffe länger auf Be- und Entladung warten, erhöht sich der Bedarf an Schiffen.

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

Unsere Beschäftigung / Charter: GF und Beirat konnten im Frühjahr 2009 mitten in der Schifffahrtskrise in direkten Verhandlungen mit Hanjin im Gegenzug für die Liquiditätshilfe eine Verlängerung der Charter vereinbaren (= *erhöhte Einnahmesicherheit*). 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 sind wir (Mit-) Gewinner. Konkret: Wir gaben Hanjin eine Liquiditäts-Entlastung von Januar 2009 bis Ende 2011 (*Stundung der Rate um 4.000 \$/Tag*) und erhielten dafür eine 2,5-jährige Verlängerung zur Marktrate bis August 2013 (*wurde im November 2010 ermittelt mit 22.125 \$/Tag*). Zusätzlich leistete Hanjin seit Januar 2011 die Rückzahlung der gestundeten Beträge. Im Januar 2012 wurde die Rückzahlung der Charterstundung erneut ausgesetzt. Dafür haben wir eine weitere Verlängerung der Charter um ein weiteres Jahr zur Marktrate (*mit einer Mindestrate von 9.000\$ + 4.000\$ gestundete Charter*).

Positive Zwischenbilanz: Tilgungsvorsprung 0,7 Jahre - bislang 44% Ausschüttungen.

Optimales Timing. Der Markt drehte im Frühjahr 2011 aus der Krise. Damit waren die Voraussetzungen gegeben, dass wir bei der Ratenfestlegung im November 2011 gut abschnitten. In 2011 ging die neue Rate von 22.125\$ und weitere 4.000\$ (*Rückzahlung gestundete Rate*) auf unserem Konto ein. 2012 haben wir Hanjin die Rückzahlungen ausgesetzt. Im Gegenzug wurde die Charter um ein weiteres Jahr bis August 2014 verlängert.

Krisenbeschreibung: In der Containerfahrt hatten sich die Markt-Teilnehmer 2008+2009 beim Frachtaufkommen auf Plusraten von jeweils 5-10% p.a. eingestellt und entsprechend bestellt. Statt Wachstum gab es einen schlimmen Einbruch. Zwei-Klassen-Gesellschaft: Schiffe mit Fest-Charter bei einer finanziell starken Linienreederei wie unser MS „*Philadelphia*“ kamen ohne Einbußen durch die Krise. Aufliegende Schiffe und Schiffe, die in Kurzfrist-Chartern zu Baisse-Raten fuhren, hatten / haben finanzielle Probleme.

Unsere Position: Wir waren / sind durch Vertrag + Reserven finanziell sehr gut positioniert.

Nachstehend das zusammenfassende Ergebnis / die aktuelle Einschätzung für unser MS „*Philadelphia*“:

- **Erhöhte Sicherheit** (*Laufzeit der Fest-Beschäftigung wurde bis Mitte 2014 verlängert*).
- **Gute Überschüsse seit 2011** (*volle Soll-Tilgung + Ausschüttungen ab 2012 von 3-6%*).
- **Solide Finanzen** (*Tilgungsvorsprung 1,54 Mio.\$ = 0,7 Jahre, keine Yen-Kredite + günstige Soll-Zinsen*).
- **Schwächere Schiffspreise** (*damit rückläufige Preisstellungen im Zweitmarkt*).
- **Günstiger Baupreis beim Fondsstart** (*= wichtige Basis für Wertsteigerung bei Markt-Normalisierung*).

Finanzen / Ausschüttungen: Die Entschuldung (*Rückzahlung der Schiffsdarlehen*) kommt 2009 - 2012 mit voller Plan-Tilgung gut voran. Wir halten so den erreichten Tilgungsvorsprung. Die bislang geleistete Ausschüttungssumme beträgt 44%. Das gebundene Kapital (*Einzahlung abzüglich eingesparte Steuern + erhaltene Ausschüttungen*) stellt sich auf ca. 40% (= *65% Rückfluss*).

Wichtig zu wissen: Beim Vergleich von Ist und Prospekt ist zu beachten, dass bei Prospektierung der US-\$ über dem € stand (*0,90\$ = 1€*). Wenn wir 2009 beim Tausch von \$ in € heute für den gleichen €-Betrag ein Drittel mehr \$ brauchten, lässt sich das nicht ausgleichen. Die aktuelle €-Baisse mindert diese Belastung.

Zinsersparnisse: Das Zinsmanagement von GF und Beirat hat gut gearbeitet. Wir erwarten 2012 Zinszahlungen von 0.25 Mio.€ gegenüber prospektiert 0,70 Mio.€. Yen-Kredite wurden (*glücklicher Weise*) gemieden.

Gute Technische Performance - kaum Ausfallzeiten 2007-2011 (außer Dockaufenthalt).

Technische Performance: Sehr gut. Kaum Ausfallzeiten in 2007-2011 (*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 2011 mit 404 T€ um 435 T€ unter Prospekt. Heuerkosten: Wir fahren Liberia Flagge mit deutscher Schiffsführung (*insgesamt 21 Mann*) mit entsprechend günstigen Kosten. 2011 belasteten a.o. Kosten für die 10-Jahresklasse mit Dockung das Ergebnis. Vorschau 2012: Guter Überschuss möglich. 6% Ausschüttung geplant (*3% im Juni + 3% im Dezember*).

	2011 Ist	2012 Plan	2013 Plan	2014 Plan
gerechnet 2011 - 2013: 1,35 \$/€				
Charter-Rate pro Tag in \$ (<i>brutto</i>) - durchschnittlich	22.125\$	22.125\$	22.125\$	26.000\$
+/- Stundung + Rückzahlung	+4.000\$			
Überschuss (<i>Kosten Dockung mit Klasse in 2011</i>)	+3.300 T€	+2.800 T€	+3.000 T€	+3.500 T€
Darlehen (<i>Start: 30,36 Mio.\$ - Tilgung 2,06 Mio.\$ p.a.</i>)	9.261 T\$	7.203 T\$	5.144 T\$	3.086 T\$
Tilgungsvorsprung: 1,5 Mio.\$ (= 0,7 Jahre). <u>Ausschüttung (bislang): 44%.</u> <u>2012: 2x3 = 6%.</u> <u>Ab 2016: >= 10%.</u>				

Beiratsarbeit: Die Zusammenarbeit mit Geschäftsführung (GF), Vertragsreeder und Treuhänder 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 am 24. Mai 2012 wurde der JA 2011 besprochen, die Vorschau 2012 diskutiert und die Beschlussfassung der anstehenden GV (*im schriftlichen Umlaufverfahren*) formuliert. Der Beirat empfiehlt Ihnen die Annahme aller Einzelpunkte.

Wir hoffen, Ihnen in Jahresfrist über die Erholung der Welt-Schifffahrt berichten zu können.

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 2011 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, 9. März 2012

CERTIS GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Dierk Hanfland
Wirtschaftsprüfer

gez. Martina Heinsen
Wirtschaftsprüferin

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg
Bilanz zum 31. Dezember 2011

AKTIVA	31.12.2010		PASSIVA	31.12.2010	
	EUR	TEUR		EUR	TEUR
A. ANLAGEVERMÖGEN			A. EIGENKAPITAL		
I. Sachanlagen			Kapitalanteile		
Seeschiff	7.315.350,00	10.125	1. Komplementäreinlage	0,00	0
			2. Kommanditeinlagen	<u>31.424,81</u>	<u>42</u>
				31.424,81	<u>42</u>
II. Finanzanlagen			B. RÜCKSTELLUNGEN		
Beteiligungen	<u>169.851,99</u>	<u>170</u>	1. Steuerrückstellungen	221.110,20	296
			2. Sonstige Rückstellungen	<u>194.312,94</u>	<u>327</u>
	7.485.201,99	<u>10.295</u>		415.423,14	<u>623</u>
B. UMLAUFVERMÖGEN			C. VERBINDLICHKEITEN		
I. Vorräte			1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	10.628.448,01	12.949
Betriebsstoffe	221.297,39	97	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	356.801,52	353
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	164.840,84	248
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.168.074,13	2.126	4. Sonstige Verbindlichkeiten	<u>40.381,33</u>	<u>42</u>
2. Sonstige Vermögensgegenstände	<u>54.655,27</u>	<u>260</u>		11.190.471,70	<u>13.592</u>
		1.222.729,40			
		<u>2.386</u>			
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten					
		1.168.520,65			
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN					
		50.167,25			
D. NICHT DURCH VERMÖGENSEINLAGEN DER KOMMANDITISTEN GEDECKTE ENTNAHMEN					
		1.489.402,97			
	<u>11.637.319,65</u>	<u>14.257</u>		<u>11.637.319,65</u>	<u>14.257</u>

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg
Gewinn- und Verlustrechnung für 2011

	EUR	EUR	2010 TEUR
1. Umsatzerlöse		5.440.381,68	6.220
2. Schiffsbetriebsaufwand			
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	332.360,05		178
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>2.281.466,48</u>		<u>1.334</u>
		2.613.826,53	----- 1.512
3. Personalaufwand			
a) Heuern für fremde Seeleute	754.465,92		736
b) Soziale Abgaben	<u>54.212,66</u>		<u>58</u>
		808.678,58	----- 794
4. Sonstige betriebliche Erträge		1.375.164,21	1.034
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		<u>601.481,65</u>	<u>678</u>
6. Reedereiüberschuss		2.791.559,13	4.270
7. Abschreibungen		2.809.515,00	2.810
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		60.082,13	78
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		<u>404.592,91</u>	<u>455</u>
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-362.466,65	1.083
11. Steuern vom Ertrag		<u>-71.719,46</u>	<u>-37</u>
12. Jahresfehlbetrag (Vj.: Jahresüberschuss)		-434.186,11	1.046
13. Belastung auf Kapitalkonten (Vj.: Gutschrift)		<u>-434.186,11</u>	<u>1.046</u>
14. Ergebnis nach Verwendungsrechnung		<u><u>0,00</u></u>	<u><u>0</u></u>

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg

Anhang für 2011

Allgemeine Hinweise

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

Der Jahresabschluss wurde unter Anwendung der Regelungen des HGB i.d.F. des BilMoG (Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz) aufgestellt. Niedrigere Wertansätze von Vermögensgegenständen, die auf Abschreibungen nach Vorschriften des HGB in der bis zum 28. Mai 2009 geltenden Fassung beruhen, werden gemäß Art. 67 Abs. 4 EGHGB fortgeführt.

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.

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 Stichtagskurs bewertet.

Langfristige Forderungen in fremder Währung werden mit dem Aufnahmekurs bzw. mit dem niedrigeren Stichtagskurs 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.

Kommanditanteile

Die Kommanditeinlagen sind vollständig eingezahlt.

Steuerrückstellungen

Die Steuerrückstellungen enthalten Rückstellungen auf den Unterschiedsbetrag in Höhe von TEUR 29, die eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr haben. Die nach § 253 Abs. 2 HGB erforderliche Abzinsung wurde unter Ausübung des Wahlrechtes nach Art. 67 Abs. 1 S. 2 EGHGB nicht vorgenommen. Die unterlassene Abzinsung beträgt TEUR 4.

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 1.029). Darin enthalten sind Kursgewinne aus der Umrechnung zum Bilanzstichtag in Höhe von TEUR 34.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten im Wesentlichen Treuhandvergütungen (TEUR 165) und Kursverluste (TEUR 167). Darin enthalten sind Kursverluste aus der Umrechnung zum Bilanzstichtag in Höhe von TEUR 1.

Sonstige Angaben

Hafteinlage

Die im Handelsregister in Höhe von TEUR 29.876 eingetragene Hafteinlage ist in voller Höhe erbracht. Durch die getätigten Entnahmen lebt die Haftung in Höhe von TEUR 13.196 wieder auf.

Persönlich haftender Gesellschafter

Persönlich haftender Gesellschafter 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:

Volker Redersborg,

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

Helge Janßen,

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

Beirat

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

Michael Lange, selbstständiger Finanzkaufmann	(Vorsitzender)
Karl Dieter Schröder, selbstständiger Wirtschaftsberater	(stellvertretender Vorsitzender)
Herbert Juniel, Rechtsanwalt.	

Mitarbeiter

Die Gesellschaft beschäftigt keine eigenen Mitarbeiter.

Ergebnisverwendung

Der Jahresfehlbetrag 2011 von EUR 434.186,11 wird den Kapitalkonten belastet.

Hamburg, 9. März 2012

Geschäftsführung

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg

	Anschaffungskosten			Kumulierte Abschreibungen			Buchwerte			
	1.1.2011 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	31.12.2011 EUR	1.1.2011 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	31.12.2011 EUR	31.12.2010 TEUR	
Entwicklung des Anlagevermögens										
I. Sachanlagen										
Seeschiff	51.634.585,25	0,00	0,00	51.634.585,25	41.509.720,25	2.809.515,00	0,00	44.319.235,25	7.315.350,00	10.125
II. Finanzanlagen										
Beteiligungen	169.851,99	0,00	0,00	169.851,99	0,00	0,00	0,00	0,00	169.851,99	170
	<u>51.804.437,24</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>51.804.437,24</u>	<u>41.509.720,25</u>	<u>2.809.515,00</u>	<u>0,00</u>	<u>44.319.235,25</u>	<u>7.485.201,99</u>	<u>10.295</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	1.168.074,13 (2.125.862,87)	1.168.074,13 (1.093.294,20)	0,00 (1.032.568,67)	0,00 (0,00)		
2. Sonstige Vermögensgegenstände	54.655,27 (260.201,23)	54.655,27 (260.201,23)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)		
	<u>1.222.729,40</u> (2.386.064,10)	<u>1.222.729,40</u> (1.353.495,43)	<u>0,00</u> (1.032.568,67)	<u>0,00</u> (0,00)		
B. Verbindlichkeiten						
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	10.628.448,01 (12.949.105,69)	2.432.043,82 (2.410.416,56)	8.196.404,19 (9.369.139,74)	0,00 (1.169.549,39)	10.628.448,01 *	(12.949.105,69)
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	356.801,52 (353.216,92)	356.801,52 (353.216,92)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)		
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	164.840,84 (247.740,22)	164.840,84 (209.497,44)	0,00 (38.242,78)	0,00 (0,00)		
4. Sonstige Verbindlichkeiten	40.381,33 (41.788,61)	40.381,33 (41.788,61)	0,00 (0,00)	0,00 (0,00)		
	<u>11.190.471,70</u> (13.591.851,44)	<u>2.994.067,51</u> (3.014.919,53)	<u>8.196.404,19</u> (9.407.382,52)	<u>0,00</u> (1.169.549,39)		

* Sicherung in Höhe von USD 33.447.000,00 und EUR 1.800.000,00 durch Schiffshypothek

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 ist Ihr Partner auch bei vielen Schiffsbeteiligungen der HAMBURGISCHEN SEEHANDLUNG. Als Treuhänder nehmen wir Ihr Interesse an der Sicherung der Werthaltigkeit Ihrer Beteiligung wahr. Zudem sind wir von der Schiffsgesellschaft mit der Verwaltung Ihrer Beteiligung betraut. In diesem Rahmen führen wir beispielsweise die Kapitalkonten der Zeichner, verteilen die steuerlichen Ergebnisse und übernehmen die Auszahlungen an die Anleger. Ein Konzept, das seit Jahren erfolgreich im Markt besteht: Über 13.000 Anleger in 54 Gesellschaften mit Einlagen in Höhe von 900 Mio. Euro vertrauen auf unsere Erfahrung.

Wir berücksichtigen für unsere Anleger eine Vielzahl von Vorschriften, wobei wir stets das Ziel unserer Kunden im Auge behalten: zeitnahe und transparente Informationen, verbunden mit akkurater und schneller Abwicklung. Um dieses Ziel zu erreichen, sind gerade bei unvorhergesehenen Herausforderungen Flexibilität und weitreichende Erfahrung gefragt.

Wir kooperieren mit erfolgreichen Emissionshäusern und traditionsreichen Reedereien und können so auf wertvolle Kenntnisse zurückgreifen, die über Generationen zusammengetragen wurden. Für Ihren Erfolg.

HAMBURGISCHE  SEEHANDLUNG

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



M. M. WARBURG & CO SCHIFFFAHRTSTREUHAND

M.M. Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH
Kehrwieder 8 · 20457 Hamburg
schiffahrtstreuhand@mmwarburg.com · www.mmwarburg.com