

«Anlegern»

«Anschriftszeile\_1»  
«Anschriftszeile\_2»  
«Anschriftszeile\_3»  
«Anschriftszeile\_4»  
«Anschriftszeile\_5»  
«Anschriftszeile\_6»  
«Anschriftszeile\_7»

Hamburg, 30. Juni 2014

**MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG  
Ordentliche Gesellschafterversammlung 2014 im schriftlichen Verfahren  
Kaufangebot der F. Laeisz GmbH**

«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 2014. Diese bestehen aus der Tagesordnung, dem Bericht der Geschäftsführung, dem Bericht des Beirates sowie dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2013.

Wir bitten Sie um Teilnahme an diesem schriftlichen Verfahren, indem Sie den vollständig ausgefüllten und unterschriebenen Abstimmungsbogen bis zum **28. Juli 2014** (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.

Seite 2 des Schreibens vom 30. Juni 2014

### **Kaufangebot der F. Laeisz GmbH**

Mit dem beigefügten Schreiben der Geschäftsführung der MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG informiert diese auch über ein Kaufangebot des Mitgesellschafters F. Laeisz GmbH, einer Konzerngesellschaft des Vertragsreeders.

Bitte beachten Sie, dass das Kaufangebot **sowohl zeitlich bis zum 15. Juli 2014 als auch bezogen auf das Ankaufsvolumen** begrenzt ist. Für den Fall, dass Sie das Kaufangebot annehmen möchten, senden Sie uns daher bitte die beigefügte Rückantwort unterschrieben bis zu dem genannten Termin (bei uns eingehend) zurück. Wir werden Ihre Rückantwort an die F. Laeisz GmbH weiterleiten.

Eine Rücksendung des Rückantwortformulars ist nicht erforderlich, wenn Sie das Kaufangebot nicht annehmen möchten.

In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf die in den Gesellschafterversammlungsunterlagen, dort Ziffer 8 (Ausblick) enthaltenen Informationen. In unserer Eigenschaft als Treuhänder geben wir keine Empfehlung an die Gesellschafter ab, ob diese das Kaufangebot annehmen sollten oder nicht. Jeder Gesellschafter muss diese Entscheidung auf der Grundlage seiner persönlichen Situation und seiner eigenen Einschätzung der zukünftigen wirtschaftlichen Entwicklung der Schifffahrtsgesellschaft treffen und die damit verbundenen Chancen sichern bzw. Risiken tragen

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. 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 Handelsplattform der Deutsche Zweitmarkt AG ([www.deutsche-zweitmarkt.de](http://www.deutsche-zweitmarkt.de)) hin, auf der auch Angebote weiterer Plattformen ersichtlich sind.

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

## Abstimmungsbogen

**Fristende:  
28. Juli 2014  
(hier eingehend)**

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

**Ordentliche Gesellschafterversammlung 2014  
der MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG  
im schriftlichen Verfahren**

- 
- 1. Feststellung des Jahresabschlusses 2013**
- Zustimmung       Ablehnung       Enthaltung
- 2. Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2013**
- Zustimmung       Ablehnung       Enthaltung
- 3. Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2013**
- Zustimmung       Ablehnung       Enthaltung
- 4. Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2013**
- Zustimmung       Ablehnung       Enthaltung
- 5. Wahl der CERTIS GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2014**
- Zustimmung       Ablehnung       Enthaltung

---

Ort, Datum

---

Unterschrift

«Anlegernr»

«Fonds»

**Rückantwort  
(nur bei Teilnahme) bis:  
15. Juli 2014  
(Hier eingehend)**

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

Absender:

«Anschriftszeile\_1»  
«Anschriftszeile\_2»  
«Anschriftszeile\_3»  
«Anschriftszeile\_4»  
«Anschriftszeile\_5»  
«Anschriftszeile\_6»  
«Anschriftszeile\_7»

**MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG  
Kaufangebot der F. Laeisz GmbH**

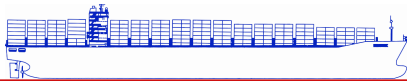
<b>Beteiligungsbetrag nominal:</b>	<b>«Währung» «Beteiligungsbetrag»</b>
------------------------------------	---------------------------------------

Ich möchte nicht in der Gesellschaft verbleiben und nehme das Kaufangebot der F. Laeisz GmbH in Höhe von 15 % bezogen auf meinen Nominal-Anteil an.

Ich bitte um Zusendung eines entsprechenden Vertrages.

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum

\_\_\_\_\_  
Unterschrift/en



MS „Philadelphia“ · Neue Burg 2 · 20457 Hamburg

An die  
Gesellschafterinnen und Gesellschafter der  
MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG

MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG  
Neue Burg 2  
20457 Hamburg

Tel. +49 (0)40 · 34 84 2 - 100  
Fax +49 (0)40 · 34 84 2 - 298

Commerzbank AG  
IBAN: DE02200800000986694200  
BIC: DRESDEFF200

Hamburg, den 20. Juni 2014

## Limitiertes Kaufangebot von Kommanditanteilen durch den Mitgesellschafter F. Laeisz GmbH

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie bekannt, ist das MS „Philadelphia“ noch bis August 2014 bei der südkoreanischen Reederei Hanjin Shipping Co. Ltd., Seoul, beschäftigt. Da derzeit kein Interesse seitens Hanjin erkennbar ist, das Schiff weiter zu beschäftigen, ist davon auszugehen, dass eine neue Beschäftigung gefunden werden muss. Allerdings liegen von den etwa 660 Schiffen der Größenklasse 4.000 bis 5.000 TEU derzeit ca. 24 Schiffe ohne Beschäftigung auf. Charterern, die derzeit für Schiffe dieser Größenordnung abgeschlossen werden, liegen in etwa zwischen USD 7.000 und USD 9.000, was nicht ausreicht, um die Kosten des Schiffsbetriebes vollständig abzudecken. Diese ungünstigen Bedingungen wirken sich auch auf die Verkaufsmöglichkeiten solcher Schiffe aus.

Der Bereederer, die Reederei F. Laeisz G.m.b.H., geht davon aus, dass bei einem Verkauf des Schiffes nach Ablauf der gegenwärtigen Charter aus heutiger Sicht etwa ein Preis von ca. USD 11,0 Mio. zu erzielen wäre. Ein solcher Verkauf ließe nach Tilgung des noch in Höhe von USD 3,1 Mio. valutierenden Hypothekendarlehens und unter Berücksichtigung der in der Gesellschaft vorhandenen Liquidität eine Verkaufsauszahlung in Höhe von ca. 19% zu.

Aufgrund des bis August 2014 laufenden Chartervertrages sowie der in der Gesellschaft vorhandenen Liquiditätsreserve gehen wir davon aus, dass die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2014 alle Zahlungsverpflichtungen erfüllen kann.

Da Beschäftigungen derzeit sehr kurzfristig vor Beendigung einer Charter verhandelt werden, wird sich wohl erst in der zweiten Juli Hälfte herausstellen, ob der Befrachter eine Anschlussbeschäftigung finden wird bzw. welche Charrate dann zu erzielen ist. Erst dann kann auch beurteilt werden, ob der weitere Betrieb des Schiffes oder alternativ ein kurzfristiger Verkauf sinnvoller erscheint. Geschäftsführung, Beirat und Treuhandgesellschaft haben sich vor diesem Hintergrund in der im Mai 2014 durchgeführten Beiratssitzung dahingehend verständigt, im Juli 2014 zu diesem Punkt eine Entscheidung vorzubereiten und den Gesellschaftern zur Abstimmung vorzulegen.

Angesichts dieser unklaren Lage hat der Mitgesellschafter, die F. Laeisz GmbH, die Geschäftsführung gebeten, den Gesellschaftern mitzuteilen, dass Laeisz bereit ist, Kommanditanteile zu einem Kurs in Höhe von 15 % bezogen auf das Nominalkapital zu übernehmen. Hierbei ist das Ankaufvolumen limitiert auf einen Nominalbetrag in Höhe von € 6,7 Mio. Das Angebot der Reederei gilt bis zum 15.07.2014.

Naturgemäß wird die Sinnhaftigkeit des Angebotes bzw. der Annahme des Angebotes erst rückblickend in der Zukunft beurteilt werden können und letztlich muss jeder Gesellschafter nun für sich entscheiden, ob er für seine Beteiligung kommende Risiken bereits jetzt und vor der für den Juli geplanten Entscheidung über den Verkauf oder Weiterbetrieb des Schiffes ausschließen möchte und dazu dieses Angebot annimmt, oder ob er in Erwartung künftig höherer Auszahlungen aus Betrieb und Verkauf entsprechende Risiken (eine beschäftigungslose Zeit bzw. Fortdauer des jetzigen nicht alle Kosten deckenden Charratenniveaus und die Kosten der Wertzeit in 2016 könnten unter anderem dazu führen, dass mittelfristig eine Zufuhr von Liquidität erforderlich wird) weiter eingeht und das Angebot daher nicht annimmt.

Zu den steuerlichen Auswirkungen eines etwaigen Verkaufs ist anzumerken, dass der im Zusammenhang mit dem Übergang zur Tonnagesteuer gemäß § 5a EStG gebildete Unterschiedsbetrag auf das Seeschiff -19,8603 % beträgt, also negativ ist. Gemäß Auskunft der steuerlichen Berater der Gesellschaft ist dieser Betrag in voller Höhe mit Ihren Einkünften zu verrechnen, so dass sich Ihre Steuerlast je nach Steuersatz entsprechend reduziert.

Für Rückfragen stehen Ihnen Geschäftsführung, Beirat und Treuhänder gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

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

# MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG



Ihre Unterlagen für die Gesellschafterversammlung 2014



# 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](mailto: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](mailto:schiffahrtstreuhand@mmwarburg.com)

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

**Karl-Dieter Schröder**  
Rehhagenhof 5, 33619 Bielefeld  
Tel.: 0521 / 91 13 70  
E-Mail: [Karl-Dieter.Schroeder@t-online.de](mailto: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](mailto:herbert.juniel@t-online.de)

# Gesellschafterversammlung 2014

**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 2013
2. Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2013
3. Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2013
4. Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2013
5. Wahl der CERTIS GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2014



# BERICHT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG ÜBER DAS GESCHÄFTSJAHR 2013

## 1 Überblick über das Geschäftsjahr 2013

Im Geschäftsjahr 2013 fuhr das MS „Philadelphia“ weiterhin für Hanjin Shipping Company Ltd., Seoul. Bis zum 04. August 2013 betrug die vereinbarte Charrate USD 22.125 pro Tag. Seit dem 05. August 2013 beläuft sich die Charrate auf USD 9.110 pro Tag. Der Chartervertrag hatte ursprünglich eine Laufzeit bis August 2013 (+ 60 Tage). Im Rahmen der im April 2012 vereinbarten Änderung des Chartervertrages wurde dieser vorzeitig um ein weiteres Jahr bis August 2014 (plus 60 Tage) verlängert. Mit Beginn des Verlängerungsjahres erfolgt ebenfalls die Zahlung der gestundeten Charraten in Höhe von USD 3.000 pro Tag durch Hanjin Shipping Co. Ltd.

### Beschäftigungssituation des Schiffes:

<b>Charterer</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>	<b>Charrate p.d.</b>
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	08/2014	9.000 USD (+3.000 USD)

Im Berichtsjahr sind keine Off-Hire-Tage angefallen.

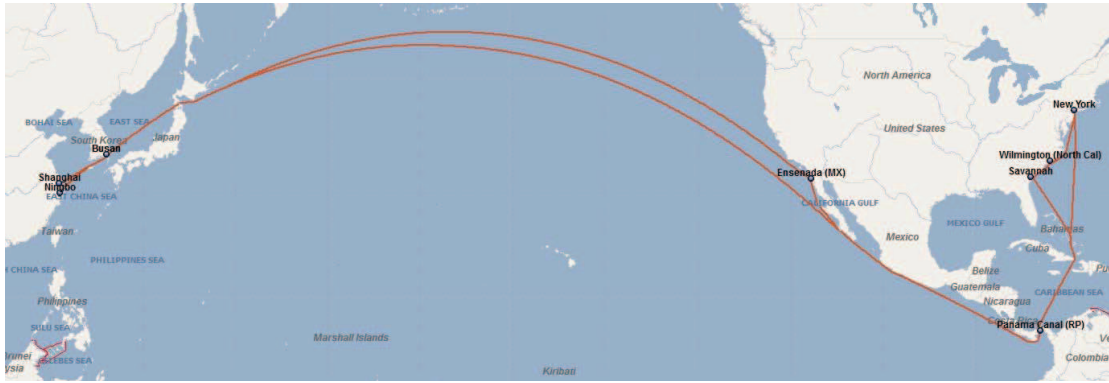
Der **Cash-Flow** liegt mit TEUR 1.985 um TEUR 8.012 unter dem Prospektwert. Dies resultiert maßgeblich aus den wesentlich geringeren Charrateinnahmen. Aufgrund des mit Hanjin Shipping vereinbarten Beschäftigungskonzeptes konnten jedoch im Vergleich zum Chartermarkt höhere Charraten erzielt werden.

Im Jahr 2013 wurde keine **Auszahlung** an die Gesellschafter geleistet.

## 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. Seit dem 05. August 2013 beläuft sich die Charrate auf USD 9.110 pro Tag. Der Chartervertrag hatte ursprünglich eine Laufzeit bis August 2013 (+ 60 Tage). Im Rahmen der im April 2012 vereinbarten Änderung des Chartervertrages wurde dieser vorzeitig um ein weiteres Jahr bis August 2014 (plus 60 Tage) verlängert. Mit Beginn des Verlängerungsjahres erfolgt ebenfalls die Zahlung der gestundeten Charraten in Höhe von USD 3.000 pro Tag durch Hanjin Shipping Co. Ltd. Die mit Hanjin vereinbarte Änderung des Chartervertrages wurde im Geschäftsbericht 2012 ausführlich dargestellt.

Das Schiff wurde im Berichtsjahr in zwei unterschiedlichen Transpazifik-Diensten eingesetzt, zuletzt in einem Dienst, in dem u.a. die Häfen von New York, Wilmington, Savannah, Busan, Ningbo und Shanghai angelaufen wurden.



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.

Die nächste Klasseerneuerung des Schiffes ist fällig im April 2017. Der nächste Werftaufenthalt zur Vorbereitung der dritten Klasseerneuerung ist für August 2016 vorgesehen.

### Versicherungen

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

	<b>Deckungssummen</b>
Kasko	21.430.000 USD
Interesse	7.920.000 USD
Ausrüstung	650.000 USD
<b>Summe</b>	<b>30.000.000 USD</b>

Es besteht eine "Loss of Hire" Versicherung, bei der maximal pro Schadensfall USD 1.620.000 gezahlt werden. Die Entschädigung im Versicherungsfall beträgt für maximal 180 Tage pro Jahr und Schaden täglich USD 9.000, wobei ein Selbstbehalt von 14 Tagen besteht. Daneben hat die Gesellschaft eine P&I-Versicherung, eine Kriegsrisikoversicherung sowie eine Rechtsschutzversicherung abgeschlossen.

### 3 Marktsituation

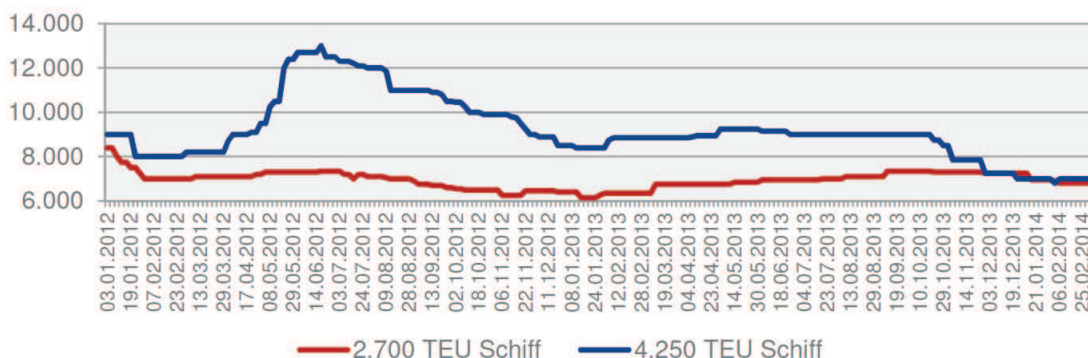
Der Containermarkt 2013 war hauptsächlich in den Größenklassen 4.000 TEU und größer durch eine kontinuierlich abwärtsgerichtete Entwicklung der Containerfrachtraten gezeichnet, die sich über weite Teile des Jahres erstreckte. In dem Subpanamaxsegment (2.000-3.500 TEU) konnte man eine Stabilisierung auf niedrigem Niveau und in dem Feedersegment (1.000-2.000 TEU) eine leichte Erholung der Charraten beobachten. Den Linienreedereien gelang es trotz mehrfacher Versuche nicht, eine nachhaltige Steigerung der Containerfrachtraten durchzusetzen. Lediglich das vierte Quartal zeigte durch eine leicht gestiegene Nachfrage an Transportvolumina, durch in Kraft treten von Winterfahrplänen sowie Reduzierung von Kapazitäten auf den Haupttrouen einen leichten Aufschwung der Containerfrachtraten.

Als mit ursächlich für die negative Entwicklung bei den Containerfrachtraten kann die auch in 2013 weiterhin anhaltende fortschreitende Abschwächung der Weltkonjunktur angeführt werden. Insbesondere vor dem Hintergrund der noch immer stark expandierenden Flotte, gab es nur wenige Möglichkeiten, der Überkapazitäten Herr zu werden.

Der Containerchartermarkt ist hiervon ebenso negativ beeinflusst worden. Durch das weiterhin hohe Volumen an Neuablieferungen von Schiffen, insbesondere innerhalb des Segments 10.000 TEU und größer, kam es zu einer weiteren Verstärkung des Kaskadeneffektes und einer daraus resultierenden reduzierten Nachfrage vor allem im Segment der Panamax Klasse ( 4.250 TEU ). Das Ratenniveau für Schiffe dieser Klasse auf Basis einer 12-monatigen Zeitcharter verringerte sich im Vergleich zu 2012 weiter und verharrte im Jahresverlauf überwiegend konstant bei Raten zwischen USD 8.500 – 9.000 pro Tag. Im vierten Quartal jedoch konnte auch dieses Niveau nicht mehr gehalten werden und der Zeitchartermarkt bewegt sich seitdem in Regionen zwischen USD 7.000 – 8.500 pro Tag.

Die Schiffe der kleineren Größenklasse sind weiterhin nur bedingt von dieser Entwicklung betroffen und können sich regional und größenspezifisch auf etwas höheren Ratenniveaus behaupten. 2.700 TEU-Schiffe ohne Ladegeschirr erzielten im Januar durchschnittlich USD 6.250 pro Tag auf Basis einer 12-monatigen Zeitcharter und konnten im weiteren Jahresverlauf einen moderaten Anstieg der Zeitcharterraten verzeichnen. Diese Einheiten wurden im Juni mit durchschnittlich USD 6.950 bewertet und konnten bis Mitte Oktober das Ratenniveau auf USD 7.350 steigern. Zum Jahresende stagnierte das Segment bei ca. USD 7.250 pro Tag. Tonnage mit eigenem Ladegeschirr in der Größe 2.500 TEU wurden im gleichen Zeitraum durchschnittlich zwischen USD 500 – 1.000 pro Tag höher bewertet. Eine etwas solidere Entwicklung im Jahresverlauf konnte die Größenklasse 1.700 TEU mit eigenem Ladegeschirr verzeichnen. Von anfänglichen USD 6.250 pro Tag auf Basis einer 12-monatigen Zeitcharter, konnten über den Sommer hin weitere leichte Ratenanstiege durchgesetzt werden, so dass sich die Zeitcharterraten zum Jahresende bei USD 7.500 pro Tag stabilisierten.

**Zeitcharterratenentwicklung**  
(basierend auf 12-Monats-Charter)



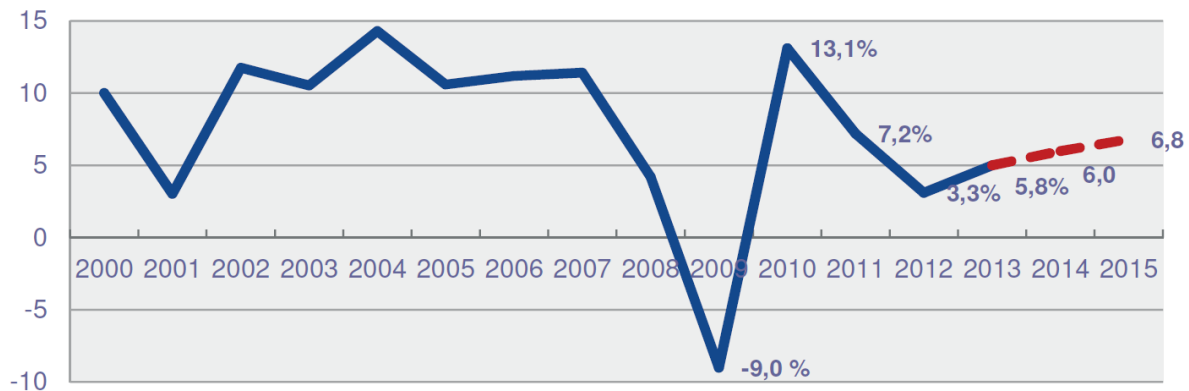
(Quelle Martini Chartering)

Die Containerflotte wuchs in 2013 um ca. 6,6 % (Vgl. 2012 um ca. 6 %). Das Flottenwachstum betraf jedoch hauptsächlich das Segment über 7.500 TEU. Die Größenklasse 7.500 – 10.000 TEU wuchs um ca. 16 %, das Segment 10.000 TEU und größer sogar um ca. 24 %. Im Vergleich dazu schrumpfte die Flotte der Größenklasse 2.000 – 3.000 TEU leicht mit ca. - 0,7 %. Das Containerhandelsvolumen entwickelte sich weiterhin nicht entsprechend den Erwartungen; so wurde Anfang 2013 noch mit einem Containerhandelsvolumen von ca. 6,1 % gerechnet, tatsächlich konnte jedoch nur ein 5,0 prozentiges Wachstum realisiert werden.

Etwas positiver fällt die Entwicklung der Verschrottungen aus, die absolute Anzahl stieg zwar nur um 9 Einheiten auf 192 Schiffe im Vergleich zu 2012. Die Gesamtkapazität der verschrotteten Schiffe lag 2013 allerdings bei gesamt ca. 439.701 TEU (Vorjahr: ca. 335.547 TEU).



## Wachstum des weltweiten Containerhandels in %



(Quelle CSLR)

Dem gegenüber steht leider ein nach wie vor hohes erwartetes Volumen an Neubauablieferungen, vor allem jedoch in den größeren Segmenten. Für 2014 prognostizieren Analysten ein Tonengewachstum von insgesamt ca. 5,7 %. Wie bereits im Vorjahr, ist dieses Wachstum sehr ungleichmäßig innerhalb der jeweiligen Segmente verteilt. Die Klasse der Very Large Container Ships im Bereich 10.000 TEU und größer wächst mit einer Erwartung von ca. 23 % nach wie vor stark. Entgegen gesetzt steht dem ein erhöhtes Verschrottungspotential, das zu einem, nur moderaten bzw. gar negativen Wachstum in den Größenklassen 4.000 TEU und kleiner führt.

Unverändert hohe Treibstoffkosten gepaart mit den weiterhin niedrigen Containerfrachtraten werden eine den Markt bestimmende Rolle spielen. Ebenso ungewiss sind die Auswirkungen des unmittelbar bevorstehenden Zusammenschlusses der drei großen Linien Maersk, CMA CGM und MSC zum ‚P3 Konsortium‘ sowie das weitere strategische Wachstum der G6 Allianz, sowie weiteren möglichen Zusammenschlüssen und Kooperationen von Linienreedereien. Es muss jedoch damit gerechnet werden, dass eine nachhaltige Markterholung derzeit noch weiter auf sich warten lassen wird.

## 4 Liquidität und Auszahlungen

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

	Prospekt 2013	Ist 2013	Abweichung
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>3.516</b>	<b>-14</b>	<b>-3.530</b>
+ Abschreibung	2.631	2.810	179
+ Veränderung Drohverlustrückstellung	0	-3	-3
- Gewerbesteuer Unterschiedsbetrag	0	-66	-66
- Kursgewinn OP-Bewertung	0	-1	-1
- Kursgewinn Darlehenstilgung	-120	-741	-621
<b>Cash-Flow</b>	<b>6.027</b>	<b>1.985</b>	<b>-4.042</b>
- Zahlung gest. Charrate/Bereederung	0	10	10
- lfd. Tilgung (zum Buchwert)	-2.287	-2.342	-55
+ Eingang gest. Charterforderungen / Kursverluste	0	335	335
- gest. Bereederung als kurzfr. Verbindlichkeit	0	-16	-16
+ gest. Charterforderung als kurzfr. Aktiva	0	503	503
+ Kursgewinn Darlehenstilgung	120	741	621
- Auszahlungen	-3.168	-7	3.161
in % des nom. Kapitals	11,00%	0,00%	-11,00%
<b>Liquiditätsergebnis 2013</b>	<b>692</b>	<b>1.209</b>	<b>517</b>
Liquidität zum 31.12.2012	-1.163	1.258	2.421
<b>Liquidität zum 31.12.2013</b>	<b>-471</b>	<b>2.467</b>	<b>2.938</b>

Der **Cash-Flow** liegt mit TEUR 1.985 um TEUR 8.012 unter dem Prospektwert. Dies ist hauptsächlich auf die wesentlich geringeren Chartereinnahmen und den gegenüber Prospekt schwächeren EUR/USD-Kurs von durchschnittlich ca. 1,32 (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 2013 zeigt folgendes Bild (alle Angaben in TEUR):

	<b>Prospekt</b>	<b>Ist</b>	<b>Abweichung</b>
Wechselkurs USD/EUR	0,95	1,32	0,37
Charterrate (p.d., in USD)	25.750	16.776	-8.974
Chartereinnahmen	9.622	4.645	-4.977
Zinsergebnis	-1	34	35
Kursgewinne Darlehenstilgung	120	741	621
Kursgewinne OP-Bewertung	0	1	1
sonstige Erträge	0	4	4
<b>Erträge</b>	<b>9.741</b>	<b>5.425</b>	<b>-4.316</b>
Personalkosten	-972	-968	4
Schiffsbetriebstechnik	-1.157	-752	405
Werftkosten	0	0	0
Versicherungen	-210	-219	-9
<b>Summe Schiffsbetriebskosten</b>	<b>-2.339</b>	<b>-1.939</b>	<b>400</b>
Abschreibungen auf Forderungen	0	0	0
Bereederung/Befrachtung	-337	-221	116
Zinsen Hypothekendarlehen	-553	-82	471
Verwaltungskosten	-365	-341	24
Gewerbesteuer	0	44	44
Sonstige Kursverluste (saldiert)	0	-90	-90
Abschreibung	-2.631	-2.810	-179
<b>Aufwendungen</b>	<b>-6.225</b>	<b>-5.439</b>	<b>786</b>
<b>Jahresüberschuss (Handelsbilanz)</b>	<b>3.516</b>	<b>-14</b>	<b>-3.530</b>

Die **Chartereinnahmen** von TEUR 4.645 weichen um TEUR 4.976 vom prospektierten Wert ab. Der Grund hierfür ist fast ausschließlich die im Vergleich zum Prospekt wesentlich niedrigere Charterrate, die Hanjin aufgrund des Beschäftigungskonzeptes an die Gesellschaft zu leisten hat sowie der gegenüber Prospekt wesentlich schwächere USD/EUR-Kurs von durchschnittlich ca. 1,318 (Prospektkurs: USD/EUR 0,95).

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

Die **Schiffsbetriebskosten** liegen um TEUR 342 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 967), nautisch-technischen Kosten (TEUR 811) sowie Versicherungskosten (TEUR 219) zusammen.

Die **Zinsen Hypothekendarlehen** sind um TEUR 471 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 31.12.2013:

	<b>TEUR</b>	
<b>Vermögen</b>		
Anlagevermögen	1.866	37,22%
Flüssige Mittel	2.270	45,28%
Übrige Aktiva	877	17,49%
	<b>5.013</b>	<b>100,00%</b>
<b>Kapital</b>		
Eigenkapital	-1.780	-35,51%
Langfristige Verbindlichkeiten	3.755	74,91%
Kurzfristige Verbindlichkeiten	3.038	60,60%
	<b>5.013</b>	<b>100,00%</b>

Das **Anlagevermögen** beinhaltet die um die Abschreibung geminderten Anschaffungskosten des Schiffes (TEUR 1.696) sowie Beteiligungen (TEUR 170).

Die **übrigen Aktiva** enthalten im Wesentlichen den Restbetrag der aus dem Beschäftigungssicherungskonzept resultierenden gestundeten Charterforderungen (TEUR 468) sowie Vorräte (TEUR 167).

Bei den **langfristigen Verbindlichkeiten** handelt es sich im Wesentlichen um das Schiffshypothekendarlehen. Der Stand des Schiffshypothekendarlehens beträgt zum 31.12.2013 TUSD 5.144 (=TEUR 5.854) und somit noch rd. 17% des ursprünglich aufgenommenen Darlehensbetrages von TUSD 30.360.

Bewertet man das Fremdwährungsdarlehen mit dem Stichtagskurs am 31.12.2013, so ergeben sich stille Reserven von insgesamt rd. EUR 2,1 Mio. Der Tilgungsvorsprung gegenüber dem Prospekt beträgt TUSD 1.544 bzw. 0,75 Jahre (=3 Quartalsstilgungen).

Die **kurzfristigen Verbindlichkeiten** enthalten insbesondere Bankverbindlichkeiten (TEUR 2.359), Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (TEUR 123), Steuerrückstellungen (TEUR 76), sonstigen Rückstellungen (TEUR 83) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (TEUR 355).

Das Eigenkapital gemäß Handelsbilanz zum 31.12.2013 setzt sich wie folgt zusammen:

<b>Eigenkapital</b>	<b>TEUR</b>
Kommanditkapital Gründungsgesellschafter	750
Kommanditkapital Tranche 2001	7.771
Kommanditkapital Tranche 2002	21.355
Kapitalrücklage (Agio)	896
Entnahmen	-14.108
Verlustvortrag	-18.430
Jahresfehlbetrag	-14
	<b>-1.780</b>

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 nominelle Kommanditkapital):

<b>Jahr</b>	<b>Ist</b>	<b>Prospekt</b>	<b>Abweichung</b>
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%
<b>Summe</b>	<b>47%</b>	<b>111%</b>	<b>-64%</b>

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 war, 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 0,0118 % auf - 55,75 % und der Tranche 2002 um 12,0677 % auf - 38,80 % sowie eine Erhöhung des negativen Unterschiedsbetrages auf ca. **TEUR -5.935 (ca. -19,87%)** zur Folge hat.

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 31.12.2013 noch TEUR 1.479 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) (Angaben in TEUR):

	<b>Prospekt</b>	<b>Ist</b>	<b>Abweichung</b>
lfd. Tonnagesteuergewinn	54	53	-1
Auflösung Unterschiedsbetrag (Darlehen)	0	556	556
<b>Steuerliches Ergebnis</b>	<b>54</b>	<b>609</b>	<b>555</b>
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:

	<b>Prospekt</b>	<b>Ist</b>	<b>Abweichung</b>
<b>Tranche 2001</b>			
2001 - 2003	-62,30%	-55,80%	6,50%
Unterschiedsbetrag	34,40%	-19,90% <sup>1)</sup>	-54,30%
2004* - 2011	1,60%	22,30%	20,70%
2012	0,20%	3,20%	3,00%
2013	0,20%	3,20%	3,00%
	<b>-25,90%</b>	<b>-47,00%</b>	<b>-21,10%</b>
<b>Tranche 2002</b>			
2001 - 2003	-62,30%	-38,80%	23,50%
Unterschiedsbetrag	34,40%	-19,90% <sup>1)</sup>	-54,30%
2004* - 2011	1,60%	12,00%	10,40%
2012	0,20%	1,70%	1,50%
2013	0,20%	1,70%	1,50%
	<b>-25,90%</b>	<b>-43,30%</b>	<b>-17,40%</b>

<sup>1)</sup> nach Betriebsprüfung

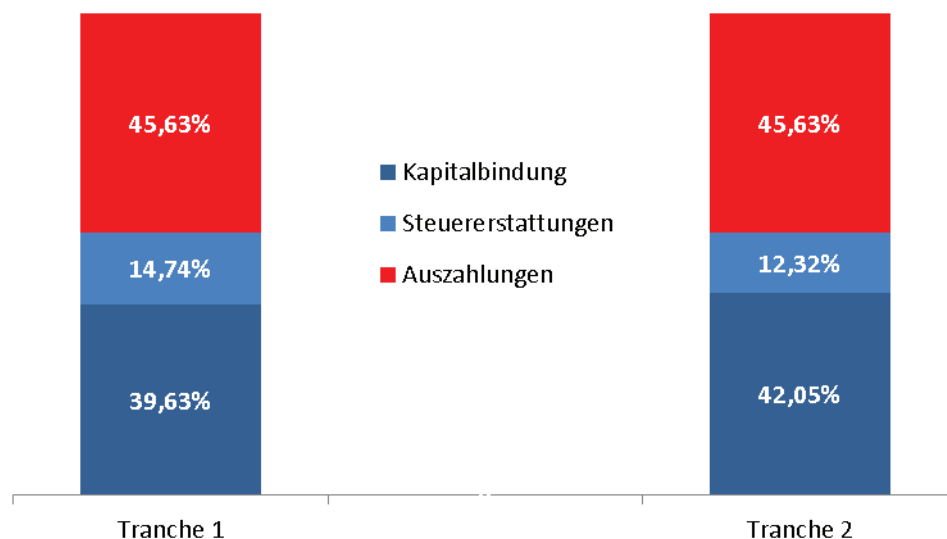
\* Beginn Tonnagesteuer

## Gebundenes Kapital per 31.12.2013 (beide Tranchen)

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

<u>Beitritt 2001</u>	EUR
Pflichteinlage inkl. Agio.	-103.000
Steuererminderzahlungen durch Verlustzuweisungen	28.528
Steuerzahlungen auf laufende Gewinne	-13.342
Auszahlungen	47.000
<b>Kapitalbindung per 31.12.2013</b>	<b><u>-40.814</u></b>

<u>Beitritt 2002</u>	EUR
Pflichteinlage inkl. Agio.	-103.000
Steuererminderzahlungen durch Verlustzuweisungen	19.850
Steuerzahlungen auf laufende Gewinne	-7.157
Auszahlungen	47.000
<b>Kapitalbindung per 31.12.2013</b>	<b><u>-43.307</u></b>



## 8 Ausblick

Der Schiffsbetrieb im Jahr 2014 verlief bisher ohne besondere Vorkommnisse. Die vom Charterer zu leistenden Zeitcharterraten gehen vollständig ein. Es gab bisher keine Ausfalltage.

Seit dem 5. August 2013 beläuft sich die Charterrate auf USD 9.110 pro Tag. Der Chartervertrag hatte ursprünglich eine Laufzeit bis August 2013 (+ 60 Tage). Im Rahmen der im April 2012 vereinbarten Änderung des Chartervertrages wurde dieser vorzeitig um ein weiteres Jahr bis August 2014 (plus 60 Tage) verlängert. Mit Beginn des Verlängerungsjahres erfolgt ebenfalls die Zahlung der in den Jahren 2009 und 2010 gestundeten Charterraten in Höhe von USD 3.000 pro Tag durch Hanjin Shipping Co. Ltd.

Eine Gegenüberstellung der Prospektwerte mit den Planwerten für das Jahr 2014 zeigt folgendes Bild (alle Angaben in TEUR):

	<b>IST 2013</b>	<b>Plan 2014</b>	<b>Abweichung</b>
Charterrate (in US\$/Tag)	16.776	7.930	-8.846
Einsatztage	365	360	-5
Wechselkurs USD/EUR	1,32	1,35	0,03
Chartereinnahmen	4.645	2.115	-2.530
Zinsergebnis	34	0	-34
Kursgewinne	742	796	54
sonstige Erträge	4	0	-4
<b>Erträge</b>	<b>5.425</b>	<b>2.911</b>	<b>-2.514</b>
Personalkosten	-968	-992	-24
Schiffsbetriebstechnik	-752	-812	-60
Werftkosten	0	0	0
Versicherungen	-219	-224	-5
<b>Summe Schiffsbetriebskosten</b>	<b>-1.939</b>	<b>-2.028</b>	<b>-89</b>
Schiffsreisekosten	0	-60	-60
Bereederung/Befrachtung	-221	-144	77
Zinsen Hypothekendarlehen	-82	-52	30
Verwaltung	-341	-347	-6
Gewerbsteuer	44	-120	-164
Sonstige Kursverluste (saldiert)	-90	0	90
Abschreibung	-2.810	0	2.810
<b>Aufwendungen</b>	<b>-5.439</b>	<b>-2.751</b>	<b>2.688</b>
<b>Jahresüberschuss (Handelsbilanz)</b>	<b>-14</b>	<b>160</b>	<b>174</b>
+ Auflösung Gewerbesteuerrückstellung	-66	0	66
- Auflösung sonstige Rückstellungen	-4	0	4
+ Abschreibung	2.810	0	-2.810
- Kursgewinne Darlehenstilgung	-741	-796	-55
<b>Cash-Flow</b>	<b>1.985</b>	<b>-636</b>	<b>-2.621</b>
-Tilgung (zum Buchwert)	-2.342	-2.342	0
+ Kursgewinne Darlehenstilgung	741	796	55
+ Erfassung gestundete Charterraten	838	0	-838
- Kursgewinn Charratenforderung	-6	0	6
- Auszahlung	-7	-7	0
in % vom nom. Kapital	0,02%	0,02%	0,00%
<b>Liquiditätsergebnis</b>	<b>1.209</b>	<b>-2.189</b>	<b>-3.398</b>
Liquidität zum 31.12. Vorjahr	1258	2.467	1.209
<b>Liquidität zum 31.12. lfd. Jahr</b>	<b>2.467</b>	<b>278</b>	<b>-2.189</b>

Die für die prospektierte Auszahlung in Höhe von 12,0 % erforderliche Euro-Liquidität wird erneut nicht zur Verfügung stehen. Wesentlicher Grund hierfür ist die um USD 17.820 pro Tag geringere Charterrate sowie der weiterhin im Vergleich zum Prospekt schwache Wechselkurs. Die in 2014 fälligen Regeltilgungen auf das Hypothekendarlehen gemäß Darlehensvertrag wurden bereits im Januar vollständig geleistet, so dass die Verschuldung gegenwärtig bei ca. USD 3,1 Mio. liegt. Aufgrund des bis August 2014 laufenden Chartervertrages mit Hanjin Shipping sowie der in der Gesellschaft vorhandenen Liquiditätsreserve gehen wir davon aus, dass die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2014 alle Zahlungsverpflichtungen erfüllen kann.

Die gegenwärtige Beschäftigung des Schiffes endet am 05.08.2014. Derzeit werden Beschäftigungen sehr kurzfristig vor Beendigung einer Charter verhandelt. Dementsprechend wird sich wohl erst in der zweiten Juli Hälfte herausstellen, ob der Befrachter eine Anschlussbeschäftigung finden wird bzw. welche Charterrate dann zu erzielen ist. Erst dann kann auch beurteilt werden, ob der weitere Betrieb des Schiffes oder alternativ ein kurzfristiger Verkauf sinnvoller erscheint. Geschäftsführung, Beirat und Treuhandgesellschaft haben sich in der im Mai 2014 durchgeführten Beiratssitzung dahingehend verständigt, im Juli 2014 zu diesem Punkt eine Entscheidung vorzubereiten und den Gesellschaftern zur Abstimmung vorzulegen.

Die Gesellschafterversammlung ist in diesem Jahr im schriftlichen Verfahren vorgesehen.

Hamburg, im Mai 2014

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	2012	2013	Summe
<b>Einsatztage</b>														
- Prospekt	0	270	360	360	360	360	360	360	360	355	355	355	355	4.210
- Ist	0	270	361	366	365	348	365	366	359	365	344	364	365	4.238
Abweichung	0	0	1	6	5	-12	5	6	-1	10	-11	9	10	28
<b>Netto-Chartererträge</b>														
- Prospekt	0	6.325	8.468	8.517	8.565	8.613	8.205	8.250	8.297	8.226	8.272	9.026	9.285	100.049
- Ist	0	5.931	6.773	6.302	6.248	5.986	5.792	5.398	5.566	6.020	5.246	6.056	4.483	69.801
Abweichung	0	-394	-1.695	-2.215	-2.317	-2.627	-2.413	-2.852	-2.731	-2.206	-3.026	-2.970	-4.802	-30.248
<b>Schiffsbetriebskosten</b>														
- Prospekt	0	-1.315	-1.798	-1.852	-1.907	-1.965	-2.368	-2.018	-2.078	-2.141	-2.205	-2.783	-2.339	-24.769
- Ist	0	-879	-1.465	-1.573	-1.649	-2.418	-1.885	-1.757	-2.114	-2.014	-2.171	-2.117	-1.998	-22.040
Abweichung	0	436	333	279	258	-453	483	261	-36	127	34	666	341	2.729
<b>Verwaltungskosten</b>														
- Prospekt	-75	-291	-307	-312	-317	-323	-326	-331	-337	-342	-348	-358	-365	-4.032
- Ist	-23	-415	-423	-297	-384	-391	-421	-631	-341	-329	-332	-344	-341	-4.672
Abweichung	52	-124	-116	15	-67	-68	-95	-300	-4	13	16	14	24	-640
<b>Zinsen Fremdkapital</b>														
- Prospekt	0	-1.414	-1.769	-1.646	-1.514	-1.387	-1.193	-1.075	-1.124	-981	-839	-698	-553	-14.193
- Ist	0	-697	-812	-685	-732	-786	-783	-529	-462	-452	-404	-160	-82	-6.584
Abweichung	0	717	957	961	782	601	410	546	662	529	435	538	471	7.609
<b>Sonstige Zinsen</b>														
- Prospekt	0	-367	-3	55	46	40	26	13	5	-9	-24	-26	-1	-245
- Ist	1	-483	-31	15	14	13	9	-17	-2	74	60	0	34	-313
Abweichung	1	-116	-28	-40	-32	-27	-17	-30	-7	83	84	26	35	-68
<b>Abschreibung</b>														
- Prospekt	0	-8.246	-6.871	-5.726	-4.772	-3.976	-3.314	-2.761	-2.631	-2.631	-2.631	-2.631	-2.631	-48.821
- Ist	0	-8.285	-6.908	-5.757	-4.798	-4.004	-3.337	-2.802	-2.810	-2.810	-2.810	-2.810	-2.810	-49.941
Abweichung	0	-39	-37	-31	-26	-28	-23	-41	-179	-179	-179	-179	-179	-1.120
<b>Drohverlustrückstellung</b>														
- Prospekt	0	0	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	113	0	538
Abweichung	-267	267	0	-3.070	1.277	-2.469	432	3.802	28	263	162	113	0	538
<b>Gründungskosten</b>														
- Prospekt	-5.317	-6.071	0	0	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	0	0	-11.531
Abweichung	101	-244	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-143
<b>Sonstiges</b>														
- Prospekt	0	0	0	0	0	0	120	120	120	120	120	120	120	840
- Ist	-575	792	2.355	1.213	741	524	585	132	527	812	863	752	741	9.462
Abweichung	-575	792	2.355	1.213	741	524	465	12	407	692	743	632	621	8.622
<b>Jahresüberschuss</b>														
- Prospekt	-5.392	-11.379	-2.280	-964	101	1.002	1.150	2.198	2.252	2.424	2.345	2.650	3.516	-2.377
- Ist	-6.080	-10.084	-511	-3.852	717	-3.545	392	3.860	392	1.046	-434	604	-14	-17.509
Abweichung	-688	1.295	1.769	-2.888	616	-4.547	-758	1.662	-1.860	-1.378	-2.779	-2.046	-3.530	-5.399
<b>steuerliches Ergebnis</b>														
<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%	0,2%	0,2%	-60,3%
- Ist	-55,8%	0,0%	0,0%	3,2%	3,2%	2,4%	2,4%	1,7%	3,2%	3,2%	3,2%	3,2%	3,2%	-27,1%
Abweichung	-5,7%	4,1%	8,1%	3,0%	3,0%	2,2%	2,2%	1,5%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	33,2%
<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%	0,2%	0,2%	-60,3%
- Ist	0,0%	-38,8%	0,0%	1,7%	1,7%	1,3%	1,3%	0,9%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%	-23,4%
Abweichung	0,0%	15,4%	8,1%	1,5%	1,5%	1,1%	1,1%	0,7%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	36,9%
<b>Auszahlungen im Jahr</b>														
- Prospekt	0,0%	0,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	11,0%	111,0%
- Ist	0,0%	0,0%	10,0%	10,0%	8,0%	6,0%	5,0%	5,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,0%	0,0%	47,0%
Abweichung	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-2,0%	-4,0%	-5,0%	-5,0%	-10,0%	-10,0%	-10,0%	-7,0%	-11,0%	-64,0%
<b>Tilgung in TUSD</b>														
- Prospekt	0	1.029	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	23.667
- Ist	0	2.573	4.116	2.058	2.058	1.544	1.544	1.029	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	25.212
Abweichung	0	1.544	2.058	0	0	-514	-514	-1.029	0	0	0	0	0	1.545

## MS „Philadelphia“

Statt Normalisierung 2. Ratenkrise - speziell Panmax-Container unter Druck.  
Hanjin-Verlängerung bis Mitte 2014 (= *sichere Beschäftigung - keine Wartezeiten*).

Schiffsmarkt generell: Auch nach 5 Jahren härtester Krise hat sich die Baisse am Schiffsmarkt noch immer nicht verzogen. Statt in V-Formation läuft die Baisse als W-Formation mit Zwei-Fach-Tief. Wir haben seit Sommer 2011 eine 2. Ratenkrise. Die Erholung vom Frühjahr 2010 bis Jahresmitte 2011 hat sich im Nachhinein als Zwischenhoch und (*leider*) nicht als Beginn einer dauerhaften Raten-Normalisierung erwiesen.

Keine der vorangegangenen Schifffahrts-Krisen hat so lange gedauert. Keine Baisse hat derart desaströse Auswüchse bei Raten und Schiffswerten mit sich gebracht. Die 2. Ratenkrise zehrt an der verbliebenen Vermögenssubstanz bzw. führt bei vielen Schiffsfonds zum Exitus.

Heute wissen wir: Das Ratenhoch vom Frühjahr 2011 war für den Schiffsmarkt ein Danaergeschenk („*unheilvoll + schadenstiftend*“). Die vermeintliche Markt-Normalisierung löste eine Bestellwelle bei Linienreedereien aus, unter der die Schifffahrt auch 2014 zu leiden hat. Heutige Erkenntnis: Ohne den Fehlstart wären wir weiter.

**Wir haben nicht das Existenzproblem. Wir haben (*glücklicher Weise*) optimalen Nutzen aus dem Zwischenhoch im Frühjahr 2011 ziehen können. Die mit Hanjin vereinbarte Laufzeit-Verlängerung zu Marktrate konnte bis August 2013 zur auskömmlichen Rate von 22.125 \$/Tag vereinbart werden.**

**2013 hatten wir den Nutzen aus der Vertragsänderung. Wir kommen ohne Blessuren durch die 2. Ratenkrise. Wir sind gut entschuldet (*mit Tilgungsvorsprung*). Wir haben ein gutes Liqui-Polster (*Barbestände ca. 2,0 Mio.€*). Was auch wir (*negativ*) zu erleiden haben ist ein Einnahmeverfall ab August 2013 (*aber ohne ertraglose Wartezeiten*) und ein drastischer Vermögensverfall (*Schiffs- und Anteilswerte auf Schrott-Niveau*).**

Ausblick: Natürlich wird es eine Normalisierung von Raten + 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 Staatsreedereien und Banken.

### Panmax-Container haben spezielle Raten-Krise - Besserung erst in 2015 möglich.

Die vor Jahresfrist erwartete Marktverbesserung ist ausgeblieben. 2013 und auch 2014 sind weitere verlorene Jahre für Container-Schiffe. Vor Herbst 2014 kann es keine Änderung geben. Dann sollte es besser werden. Bei den Einheiten bis einschl. 3.500 TEU kommen 2014 keine signifikanten Stückzahlen zur Ablieferung. Hier sollte es ab Herbst 2014 / Frühjahr 2015 einen ausgeglichenen Markt geben - mit klarem Trend zur Raten-Normalisierung.

Diese realistische Hoffnung besteht nur eingeschränkt für das über Jahre überdurchschnittlich gut laufende Markt-Segment „*Panmax-Container*“. Der Kaskadendruck der in Dienst gehenden Großschiffe drückt massiv auf Panmaxe. Seit Mitte 2013 belasten umfangreiche Ablieferungen von Anfang 2011 bestellten Breitschiffen („*wide beam*“ - *E-Schiffe*) mit geringerem Treibstoffverbrauch je Container den Markt. Und doppelt schlimm: 2011 - 2013 kamen im Markt-Segment 3.950-5.199 TEU noch viele Schiffe neu in den Markt (*resultierend aus Boom-Bestellungen der Jahre 2006 bis 2008*). Der Bestand erhöhte sich lt. Maersk Broker 2012 von 713 auf 751 (+5%) und 2013 von 751 auf 772 Schiffe (+3%). 2014 werden ca. 2% Zuwachs erwartet. Erst 2015 bleibt das Schiffsangebot konstant. Erst 2015 kann es vernünftige Raten geben. Wichtige Unterstützung kommt von den hohen Verschrottungen der Panmax-Container. Allein im 1. Quartal 2014 wurden ca. 20 Panmaxe aus dem Markt genommen

Beschäftigung: Hanjin Shipping, Korea, verlängert bis 08/2014. Rate (ab 8.2013): 9.000 \$/Tag (+ 3.000\$ Stundung).

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

Versichert mit: 30 Mio.\$ Loss of Hire: 9.000 \$/Tag (ab 15.Tag). Flagge: Liberia. Besatzung: 21 Mann.

Ausschüttungen (*bislang*): 47%. 2012 - 2015: entfallend. Ab 2016: 5-10% (*je nach Ratenerholung*). Klasse-Dockung: 2016.

Schiffs-Darlehen (*Ende 2013*): 5,1 (6,7) Mio.\$ Tilgungsvorab: 1,5 Mio.\$ (~ 0,7 Jahre). Komplett-Entschuldung: 2016.

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

Anteilswert (*Zweitmarkt*): 15G - 25B. Gebundenes Kapital (*Ende 2012*): ca. 40%. KG-Kapital: 29,9 Mio.€.

### 2013 + 2014 Beschäftigungsprobleme + Wartezeiten (= *Null-Raten und Betriebs-Verluste*).

Gegenüber den 2011 gehegten positiven Erwartungen, müssen wir feststellen: Es kam anders und weitaus schlimmer als in einer negativen Variante angedacht. 2014 haben Panmax-Container Beschäftigungsprobleme, in der Folge oft extreme Wartezeiten und können 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 für die Funktionsfähigkeit des Schiffes*). Erst ab Juni hat sich die Situation verbessert. Das passt uns. „Philadelphia“ muss im August neu geschlossen werden. 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 ist von akutem Überangebot belastet. Auch 2014 drücken 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 erst Mal nichts zu tun. Und wir bekommen wir für ein weiteres Jahr (bis August 2014) 9.000\$ (+3.000\$ Nachzahlung für gestundete Charter in 2010). Damit kommen wir über die aktuelle Extrem-Baisse der Panmax-Container gut hinweg. Mit der Markt-Besserung seit Juni können wir der anstehenden Neu-Chartern gelassener entgegen sehen als zum Jahresbeginn befürchtet.

Verhandlungserfolg: 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 sind wir heute 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 noch besser als anderen Schiffen mit höheren Zinskosten und Tilgungspflichten. Aber: 2014 ist auch für uns ein verlorenes Jahr (ca. +/-0 vor Tilgung).

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

Anteilswerte: Mit erneuter Ratenbaisse, schwachen Pool-Raten in 2013 + 2014 und desaströsen Schiffswerten hat sich der Wert unserer Anteile (leider) weiter drastisch abgeschwächt. Kurse von 15-25% sind die Folge der strukturellen Abwertung von Panmax-Containern. Im vermeintlichen Erholungsjahr 2011 war das mit 80-100% noch gänzlich anders.

Ausblick: Letztlich müssen sich Schiffs-Raten an durch Wiederbeschaffungspreise vorgegebenen Rentabilitätsanforderungen ausrichten. Nennenswerte 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: Bei erwartetem Anstieg des weltweiten Frachtvolumens von 4-6% p.a. in 2014+2015 wird der Trend zur Ratennormalisierung neu starten. In den Raten kann sich das für uns frühestens in 2015 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 2013 mit 82 T€ um 470 T€ unter Prospekt.

2012: Letzter guter Überschuss. 2013 + 2014 sind magere Jahre. Erst 2015 sollte besser werden.

gerechnet 2013-2015 1,30 \$/€	2011 Ist	2012 Ist	2013 Ist	Plan 2014	Plan 2015
<b>Rate</b> pro Tag in \$ - durchschnittlich	<b>22.125\$</b>	<b>22.125\$</b>	<b>16,770\$</b>	<b>9.000\$</b>	<b>12.000\$</b>
+ Rückzahlung Charter-Stundung	+4.000\$		+1.250\$	+1.750\$	
-----					
<b>+/- Überschuss / Verlust</b> (Klassekosten 2011)	<b>3.300 T€</b>	<b>+2.923 T€</b>	<b>+2.250 T€</b>	<b>+/-0 T€</b>	<b>+/0 T€</b>
<b>Darlehen</b> (Start: 30,4 Mio.\$ - Tilgung 2,06 Mio.\$ p.a.)	-9.261 T\$	-7.203 T\$	-5.144 T\$	-3.086 T\$	-3.086 T\$
+/- Bilanz-Liquidität (jeweils Jahresende)	+596 T€	+1.258 T€	+1.956 T€	+380 T€	+380 T€
<b>Tilgungsvorsprung: 1,5 Mio.\$ (= 0,7 Jahre). Ausschüttung (bislang): 47%. 2012-2015: entfallend. Ab 2016: 5-10%</b>					

Zukunftserwartung: Auch wenn die Prognosen aus 2011 drastisch getrogen haben. Auch wenn 2014 ein besonders schlechtes Panmax-Jahr ist: **Aufgeschoben ist nicht aufgehoben.** Grundsätzlich - das bleibt unsere Erwartung - sollte der Trend zur Raten-Normalisierung 2015 neu starten. Ein 4.400-TEU-Container sollte 2015 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 21. Mai 2014 wurde

der JA 2013 besprochen, die Vorschau 2014 diskutiert und die Beschlusspunkte der anstehenden GV (im schriftlichen Umlaufverfahren) formuliert.

In der BR-Sitzung kam es - wie schon im Vorjahr - zu einem harten Dissens zwischen Ihrem Beirat und der Warburg Treuhand. Sehen Sie hier nachstehende Ausführungen:

### Gesellschaftskosten - (Nicht-) Entlastung der Warburg Treuhandgesellschaft.

Der Beirat ist einheitlich der Meinung, dass die jährliche Vergütung mit 165.000€ angesichts der extremen Schifffahrtskrise, fehlender 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*). Es kann nicht sein, dass allein der Treuhänder mit einer hohen Festvergütung über den Dingen steht und die ohne schwache Ertragsituation weiter nach unten zieht.

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 dem Treuhänder eine Halbierung der Vergütung bzw. eine Reduzierung auf 100.000€ p.a. anempfohlen. Der Treuhand lehnt Verhandlungen zu diesem Thema ab.

Zwei Beiratsmitglieder vertreten die Auffassung, dass der Treuhänder freiwillig hätte Zugeständnisse machen sollen, dass aber der rechtliche Anspruch auf volle alte Vergütung besteht. Die Kollegen Herbert Juniel und Karl Dieter Schröder werden den Treuhänder entlasten. Der Beiratsvorsitzende Michael Lange ist anderer Meinung und empfiehlt Nicht-Entlastung, um ein klares Zeichen zu setzen, dass zu vertrauensvoller Zusammenarbeit auch eine Diskussion über bestehende alte Verträge gehören sollte.

#### Konsequenz:

Der BR-Vorsitzende empfiehlt den Mitgesellschaftern, unter TOP 3 der anstehenden schriftlichen GV die Entlastung zu verweigern (*ankreuzen „Ablehnung“ bzw. Vollmacht-Erteilung an Beirat*).

Alle Beiräte empfehlen der GF den Gesellschaftern Vordrucke zukommen zu lassen, mit denen wir durch Unterschrift den Treuhandvertrag per Ende 2016 kündigen können.

Der BR-Vorsitzende empfiehlt der GF, mit einer alternativen Treuhandgesellschaft Kontakt und Verhandlungen aufzunehmen. Er bietet bei Empfehlung und Auswahl gerne seine guten Dienste an.

Wir hoffen, Ihnen in Jahresfrist über bessere Zahlen der Welt-Schifffahrt berichten zu können.

Michael Lange - BR-Vorsitzender MS „*Philadelphia*“

München, den 30. Mai 2014



## **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 2013 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, 4. März 2014

CERTIS GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Dierk Hanfland  
Wirtschaftsprüfer

gez. Thomas Keßler  
Wirtschaftsprüfer

**MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg**  
**Bilanz zum 31. Dezember 2013**

	31.12.2013		31.12.2012	
	EUR	TEUR	EUR	TEUR
<b>AKTIVA</b>				
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>				
<b>I. Sachanlagen</b>				
Seeschiff	1.696.320,00	4.506		
<b>II. Finanzanlagen</b>				
Beteiligungen	169.851,99	170		
	<u>1.866.171,99</u>	<u>4.676</u>		
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>				
<b>I. Vorräte</b>				
Betriebsstoffe	167.963,40	160		
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	612.167,87	838		
2. Sonstige Vermögensgegenstände	46.004,54	82		
	<u>658.172,41</u>	<u>920</u>		
<b>III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</b>	2.269.645,74	1.803		
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	51.220,07	54		
<b>D. NICHT DURCH VERMÖGENSEINLAGEN DER KOMMANDITISTEN GEDECKTE FEHLBETRÄGE</b>				
1. Entnahmen	1.789.637,79	1.782		
2. Verlustanteile	13.431,83	0		
	<u>1.803.069,62</u>	<u>1.782</u>		
	<u>6.816.243,23</u>	<u>9.395</u>		
<b>PASSIVA</b>				
<b>A. EIGENKAPITAL</b>				
<b>Kapitalanteile</b>				
1. Komplementäreinlage	0,00	0		
2. Kommanditeinlagen	23.347,82	24		
	<u>23.347,82</u>	<u>24</u>		
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>				
1. Steuerrückstellungen	319.488,90	471		
2. Sonstige Rückstellungen	82.954,58	109		
	<u>402.443,48</u>	<u>580</u>		
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>				
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.870.761,08	8.225		
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	355.018,19	379		
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	123.040,96	148		
4. Sonstige Verbindlichkeiten	41.631,70	39		
	<u>6.390.451,93</u>	<u>8.791</u>		
	<u>6.816.243,23</u>	<u>9.395</u>		

**MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg**  
**Gewinn- und Verlustrechnung für 2013**

	EUR	EUR	2012 TEUR
1. Umsatzerlöse		4.645.051,56	6.266
2. Schiffsbetriebsaufwand			
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	215.413,85		216
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>1.215.337,17</u>		<u>1.361</u>
		1.430.751,02	<u>1.577</u>
3. Personalaufwand			
a) Heuern für fremde Seeleute	736.726,66		753
b) Soziale Abgaben	<u>51.434,65</u>		<u>54</u>
		788.161,31	<u>807</u>
4. Sonstige betriebliche Erträge		837.932,86	904
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		<u>464.598,65</u>	<u>790</u>
<b>6. Reedereiüberschuss</b>		<b>2.799.473,44</b>	<b>3.996</b>
7. Abschreibungen		2.809.515,00	2.810
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		33.969,90	0
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		<u>81.934,46</u>	<u>160</u>
<b>10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>-58.006,12</b>	<b>1.026</b>
11. Steuern vom Ertrag		<u>44.228,41</u>	<u>-422</u>
<b>12. Jahresfehlbetrag (Vj.: Jahresüberschuss)</b>		<b>-13.777,71</b>	<b>604</b>
13. Belastung (Vj.: Gutschrift) auf Kapitalkonten		<u>13.777,71</u>	<u>-604</u>
<b>14. Ergebnis nach Verwendungsrechnung</b>		<b><u>0,00</u></b>	<b><u>0</u></b>



## **MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg**

### **Anhang für 2013**

---

#### **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.

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 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 wurden vollständig eingezahlt.

### **Steuerrückstellungen**

Die Steuerrückstellungen betreffen mit TEUR 243 Gewerbesteuer auf den Unterschiedsbetrag und mit TEUR 76 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 766). Darin enthalten sind Kursgewinne aus der Umrechnung zum Bilanzstichtag in Höhe von TEUR 1 (Vj.: TEUR 1).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten im Wesentlichen Treuhandvergütungen (TEUR 165) und Kursverluste (TEUR 115). Darin enthalten sind Kursverluste aus der Umrechnung zum Bilanzstichtag in Höhe von TEUR 56 (Vj.: TEUR 16).

## **Sonstige Angaben**

### **Haftelinlage**

Die im Handelsregister eingetragenen Haftelinlagen betragen insgesamt TEUR 29.876. Durch die getätigten Entnahmen lebt die Haftung in Höhe von TEUR 14.108 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 Jahresfehlbetrag 2013 von EUR 13.777,71 wird den Kapitalkonten der Kommanditisten belastet.

Hamburg, 4. März 2014

Helge Janßen  
Geschäftsführer

Volker Redersborg  
Geschäftsführer

**MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg**

	1.1.2013		31.12.2013		1.1.2013		31.12.2013		31.12.2013		31.12.2012	
	EUR	EUR	Zugänge	Abgänge	EUR	EUR	Zugänge	Abgänge	EUR	EUR	EUR	TEUR
<b>Entwicklung des Anlagevermögens</b>												
<b>I. Sachanlagen</b>												
Seeschiff	51.634.585,25	0,00	0,00	0,00	51.634.585,25	47.128.750,25	2.809.515,00	0,00	49.938.265,25	1.696.320,00	4.506	
Beteiligungen	169.851,99	0,00	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>0,00</u>	<u>51.804.437,24</u>	<u>47.128.750,25</u>	<u>2.809.515,00</u>	<u>0,00</u>	<u>49.938.265,25</u>	<u>1.866.171,99</u>	<u>4.676</u>	

**Forderungen und Verbindlichkeiten**

Die Vorjahreszahlen werden jeweils in Klammern angegeben.

**A. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände**

1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
2. Sonstige Vermögensgegenstände

**B. Verbindlichkeiten**

1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern
4. Sonstige Verbindlichkeiten

Insgesamt	bis 1 Jahr		1 bis 5 Jahre		über 5 Jahre		davon gesichert:	
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	durch
612.167,87	612.167,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
( 837.555,33 )	( 346.423,00 )	( 491.132,33 )	( 0,00 )	( 0,00 )	( 0,00 )	( 0,00 )	( 0,00 )	
46.004,54	46.004,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
<u>( 82.455,07 )</u>	<u>( 82.455,07 )</u>	<u>( 0,00 )</u>	<u>( 0,00 )</u>	<u>( 0,00 )</u>	<u>( 0,00 )</u>	<u>( 0,00 )</u>	<u>( 0,00 )</u>	<u>( 0,00 )</u>
658.172,41	658.172,41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
<u>( 920.010,40 )</u>	<u>( 428.878,07 )</u>	<u>( 491.132,33 )</u>	<u>( 0,00 )</u>	<u>( 0,00 )</u>	<u>( 0,00 )</u>	<u>( 0,00 )</u>	<u>( 0,00 )</u>	<u>( 0,00 )</u>
5.870.761,08	2.358.926,67	3.511.834,41	0,00	0,00	0,00	0,00	5.870.761,08	
( 8.224.762,30 )	( 2.370.642,96 )	( 5.854.119,34 )	( 0,00 )	( 0,00 )	( 0,00 )	( 0,00 )	( 8.224.762,30 )	* Schiffhypothek
355.018,19	355.018,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
( 379.252,79 )	( 379.252,79 )	( 0,00 )	( 0,00 )	( 0,00 )	( 0,00 )	( 0,00 )	( 0,00 )	
123.040,96	123.040,96	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
( 147.601,17 )	( 130.411,54 )	( 17.189,63 )	( 0,00 )	( 0,00 )	( 0,00 )	( 0,00 )	( 0,00 )	
41.631,70	41.631,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
<u>( 39.430,28 )</u>	<u>( 39.430,28 )</u>	<u>( 0,00 )</u>	<u>( 0,00 )</u>	<u>( 0,00 )</u>	<u>( 0,00 )</u>	<u>( 0,00 )</u>	<u>( 0,00 )</u>	<u>( 0,00 )</u>
6.390.451,93	2.878.617,52	3.511.834,41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
<u>( 8.791.046,54 )</u>	<u>( 2.919.737,57 )</u>	<u>( 5.871.308,97 )</u>	<u>( 0,00 )</u>	<u>( 0,00 )</u>	<u>( 0,00 )</u>	<u>( 0,00 )</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](mailto:info@seehandlung.de) · [www.seehandlung.de](http://www.seehandlung.de)



M. M. WARBURG & CO SCHIFFAHRSTREUHAND

M.M. Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH  
Ferdinandstraße 61  
20095 Hamburg  
[schiffahrtstreuhand@mmwarburg.com](mailto:schiffahrtstreuhand@mmwarburg.com) · [www.mmwarburg.com](http://www.mmwarburg.com)