M.M.WARBURG & CO
SCHIFFAHRTSTREUHAND GMBH

«Anlegernr»

«Anrede»
«Name1»
«Name2»
«Name3»
«Name4»
«Strasse»

«Pstlz» «Ort»

Ulrike Slotala
Telefon (040) 32 82 52 21
Telefax (040) 32 82 52 10

Hamburg, den 7. September 1998

1. Gesellschafterbeschlüsse 1998 der MS "Pacific" GmbH & Co. KG
2. Änderung der Steuernummer

«Briefl_Anrede1»,
«Briefl_Anrede2»

wir übersenden Ihnen als Anlage zu diesem Schreiben des Protokoll der Gesellschafterversammlung vom 30.7.1998.

HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG ARCHIV

Über die Beschlußfassungspunkte wurde wie folgt abgestimmt:

1.) Die Geschäftsführung schlägt vor, den vorgelegten Jahresabschluß für das Geschäftsjahr 1997 festzustellen.
Die Gesellschafter und die Treugeber beschließen die Genehmigung des Jahresabschlusses wie folgt:

Stimm-Enthaltungen	760	=	**2,07 %**
Nein-Stimmen	175	=	**0,48 %**
Ja-Stimmen	35.665	=	**97,45 %**
Gesamt-Stimmen	36.600	=	**100,00 %**

2.) Die Geschäftsführung beantragt, der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 1997 Entlastung zu erteilen.
Die Gesellschafter und die Treugeber beschließen die Entlastung wie folgt:

Stimm-Enthaltungen	790		**2,16 %**
Nein-Stimmen	1.255	=	**3,43 %**
Ja-Stimmen	34.555	=	**94,41 %**
Gesamt-Stimmen	36.600	=	**100,00 %**

3.) Die Geschäftsführung schlägt vor, dem Beirat für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 1997 Entlastung zu erteilen.
Die Gesellschafter und Treugeber beschließen die Entlastung wie folgt:

Stimm-Enthaltungen	760	=	**2,08 %**
Nein-Stimmen	945	=	**2,58 %**
Ja-Stimmen	34.895	=	**95,34 %**
Gesamt-Stimmen	36.600	=	**100,00 %**

4.) Die Geschäftsführung schlägt vor, der Treuhandgesellschaft für ihre Treuhandtätigkeit im Geschäftsjahr 1997 Entlastung zu erteilen.
Die Treugeber beschließen die Entlastung wie folgt:

Stimm-Enthaltungen	810	=	**2,21 %**
Nein-Stimmen	1.095	=	**2,99 %**
Ja-Stimmen	34.695	=	**94,80 %**
Gesamt-Stimmen	36.600	=	**100,00 %**

5.) Die Geschäftsführung schlägt vor, die Schitag Ernst & Young Deutsche Allgemeine Treuhand AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 1998 zu wählen.
Die Gesellschafter und Treugeber beschließen wie folgt:

Stimm-Enthaltungen	780	=	**2,13 %**
Nein-Stimmen	690	=	**1,89 %**
Ja-Stimmen	35.130	=	**95,98 %**
Gesamt-Stimmen	36.600	=	**100,00 %**

6.) Die Geschäftsführung ist zu verpflichten, den bestehenden Bare-Boat-Chartervertrag des Schiffes nicht ohne Zustimmung der Gesellschafter in einen Zeit-Chartervertrag umzuwandeln.

Stimm-Enthaltungen	14.000	=	**38,25 %**
Nein-Stimmen	Keine	=	**0,00 %**
Ja-Stimmen	22.600	=	**61,75 %**
Gesamt-Stimmen	36.600	=	**100,00 %**

HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG ARCHIV

Die in der Gesellschafterversammlung von der Fondsgeschäftsführung angekündigte Berechnung zum Sanierungskonzept wird z.Zt. mit der Schitag Ernst & Young Deutsche Allgemeine Treuhand AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, abgestimmt und Ihnen nach Erhalt unverzüglich zugeleitet.

Die Schitag Ernst & Young Deutsche Allgemeine Treuhand AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft teilt uns mit, daß mit sofortiger Wirkung die MS "Pacific" GmbH & Co. KG beim Betriebsstättenfinanzamt Rostock unter folgender Nr. geführt wird:

079/170/02228

Bitte verwenden Sie bei eventueller Korrespondenz mit Ihrem Wohnsitzfinanzamt künftig diese geänderte Steuernummer.

HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG ARCHIV

Mit freundlichen Grüßen

M.M.Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH

EINGEGANGEN
02. SEP. 1998
M. M. Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH

Protokoll

zu den

Gesellschafterversammlungen der

MS „Palermo Senator" GmbH & Co KG
MS „Pacific" GmbH & Co KG
MS „Patmos" GmbH & Co KG
MS „Paradip" GmbH & Co KG

am 30.07.1998

in den Räumen des Hotel Hafen Hamburg, Hamburg

Tagesordnungspunkt 1: Begrüßung, Feststellung der form- und fristgerechten Einladung, der Beschlußfähigkeit der Gesellschafterversammlung und Genehmigung der Tagesordnung

Mit der Begrüßung der anwesenden Anleger und dem Dank für ihr Erscheinen eröffnet Herr v. Ferber, Geschäftsführer der obigen Fondsgesellschaften, die Gesellschafterversammlungen um 11:40 Uhr.

Da alle vier Fonds ein identisches wirtschaftliches Konzept haben, die gleiche Entwicklung genommen haben und daher auch die entstehenden Fragen sehr ähnlich sind, habe man die Gesellschafterversammlungen zusammengelegt. Bedenken aus dem Gesellschafterkreis gegen diese Vorgehensweise werden nicht erhoben.

Herr von Ferber stellt das Podium vor:

Herr Dr. Weidner	Vorsitzender des Beirates des MS „Palermo Senator" GmbH & Co KG
Herr Dr. Koegel-Dorfs	Vorsitzender des Beirates des MS „Pacific" GmbH & Co KG
Herr Rohde	Vorsitzender des Beirates des MS „Patmos" GmbH & Co KG
Herr Bretzger	Vorsitzender des Beirates des MS „Paradip" GmbH & Co KG
Herr Dr. Eckardt	Geschäftsführer der M.M. Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH
Herr Büttner	Geschäftsführer der M.M. Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH
Herr Lübbe (RA)	Wessing Berenberg-Gossler Zimmermann Lange, Hamburg
Nikolaus W. Schües	Geschäftsführer der Reederei F. Laeisz G.m.b.H., Rostock
Herr Strothmann	Geschäftsführer der Fondsgesellschaften (seit Juli 1998)
Herr von Ferber	Geschäftsführer der Fondsgesellschaften (seit Mai 1998)

Die Einladungen zu den Gesellschafterversammlungen erfolgten form- und fristgerecht.

HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG ARCHIV

Die Anwesenheit wird wie folgt festgestellt:

MS „Palermo Senator" GmbH & Co KG

von 36.600 Stimmen insgesamt sind 8.220 persönlich anwesend

4.200 durch Gründungsgesellschafter vertreten

9.995 treuhänderisch vertreten
(mit Weisung an Treuhänder oder Dritten)

14.185 durch den Treuhänder vertreten
(ohne Weisung an Treuhänder)

MS „Patmos" GmbH & Co KG

von 36.600 Stimmen insgesamt sind 11.890 persönlich anwesend

4.200 durch Gründungsgesellschafter vertreten

8.910 treuhänderisch vertreten
(mit Weisung an Treuhänder oder Dritten)

11.600 durch den Treuhänder vertreten
(ohne Weisung an Treuhänder)

MS „Pacific" GmbH & Co KG

von 36.600 Stimmen insgesamt sind 2.530 persönlich anwesend

4.200 durch Gründungsgesellschafter vertreten

13.360 treuhänderisch vertreten
(mit Weisung an Treuhänder oder Dritten)

16.510 durch den Treuhänder vertreten
(ohne Weisung an Treuhänder)

MS „Paradip" GmbH & Co KG

von 37.100 Stimmen insgesamt sind 3.075 persönlich anwesend

4.200 durch Gründungsgesellschafter vertreten

11.025 treuhänderisch vertreten
(mit Weisung an Treuhänder oder Dritten)

18.800 durch den Treuhänder vertreten
(ohne Weisung an Treuhänder)

HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG ARCHIV

Tagesordnungspunkt 2: Bericht der Geschäftsführung zum Geschäftsjahr 1997

Herr Strothmann gibt zum abgelaufenden Geschäftsjahr folgende Erläuterungen:

MS „Palermo Senator" GmbH & Co KG

Die Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage verlief im wesentlichen planmäßig, der geprüfte und uneingeschränkt testierte Jahresabschluß liegt vor. Die positive Abweichung des Cash-Flow gegenüber dem Prospekt beträgt TDM 195. Sie ist vor allem auf die Verzinsung des Reederkapitals zurückzuführen, auf die vor dem Hintergrund der Entwicklungen im laufenden Geschäftsjahr zunächst verzichtet wurde. Weiterhin stiegen die Chartererlöse um TDM 12 aufgrund eines zusätzlichen halben Chartertages, und die Zinserträge verminderten sich aufgrund der gesunkenen Zinssätze. Dem Gesetz zur Fortführung der Unternehmenssteuerreform entsprechend müssen die Charterdifferenzrückstellungen um mindestens 25% aufgelöst werden. Da die Prospektrechnung einen geringeren Prozentsatz vorsah, wurde eine nachträgliche verlustmindernde Auflösung der Rückstellung notwendig. Insgesamt beträgt die Abweichung des steuerlichen Ergebnisses lediglich 1,5%.

MS „Patmos" GmbH & Co KG

Die Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage verlief im wesentlichen planmäßig, der geprüfte und uneingeschränkt testierte Jahresabschluß liegt vor. Die Abweichung des tatsächlichen vom prospektieren Cash-Flow beträgt lediglich TDM - 26 und ist auf veränderte Zinssätze zurückzuführen. Das Schiffshypothekendarlehen wurde planmäßig getilgt. Der steuerliche Jahresfehlbetrag beträgt TDM 8.416 und weicht lediglich um - 0,14% vom Prospekt ab. Da die prospektierte Auflösung der Charterdifferenzrückstellung höher ist als die gesetzlich geforderte, muß keine zusätzliche Auflösung vorgenommen werden.

MS „Pacific" GmbH & Co KG

Die Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage verlief im wesentlichen planmäßig, der geprüfte und uneingeschränkt testierte Jahresabschluß liegt vor. Beim Cash-Flow kam es zu nur geringen Abweichungen, weil eine zusätzliche Tilgung in Höhe von TDM 350 im Prospekt nicht vorgesehen war. Auch bei dem MS „Pacific" führen unterschiedliche Zinssätze zu geringen negativen Abweichungen der Ergebnisse im Vergleich zum Prospekt. Das Schiffshypothekendarlehen wurde planmäßig bedient. Ebenso wie bei dem MS „Patmos" mußte keine zusätzliche Auflösung der Charterdifferenzrückstellung vorgenommen werden.

HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG ARCHIV

MS „Paradip" GmbH & Co KG

Die heutige Gesellschafterversammlung ist für diesen Fonds die erste Gesellschafterversammlung. Das abgelaufene Geschäftsjahr war geprägt von der Investitionsphase des Fonds: Das Kommanditkapital in Höhe von DM 32,9 Mio wurde vollständig eingezahlt, die Gesamtfinanzierung verlief planmäßig. Die Kosten aus der Investitionsphase blieben im Rahmen der Prospektangaben. Lediglich die Anschaffungskosten des Schiffes erhöhten sich um die Gebühr für die Eintragung in das Schiffsregister.

Die Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage verlief im wesentlichen planmäßig, der geprüfte und uneingeschränkt testierte Jahresabschluß liegt vor. Aufgrund der vorzeitigen Ablieferung des Schiffes erhöhten sich die Chartereinnahmen um TDM 17. Die Tilgung des Schiffshypothekendarlehens wurde planmäßig vorgenommen. Insgesamt verminderte sich das steuerliche Ergebnis im Vergleich zum Prospekt lediglich 0,27 %.

Mit Bezug zu den prospektierten Drohverlustrückstellungen erläutert Herr Dahm von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft SCHITAG ERNST & YOUNG, Hamburg, daß die sonst übliche Maßgeblichkeit der Handelsbilanz für die Steuerbilanz im Rahmen des Gesetzes zur Fortsetzung der Unternehmenssteuerreform durchbrochen wird. In der Folge verringert sich die Verlustzuweisung für das Jahr 1997 auf 79,2%, weitere Verluste werden in 1998 verschoben.

Nach Aussage von Herrn Strothmann kam es Ende 1997 zu ersten Verzögerungen bei der Bezahlung der Charterraten. Da jedoch zum 31.12.1997 alle Außenstände eingegangen waren, schloß man zunächst nachhaltige Zahlungsschwierigkeiten beim Charterer aus.

Zum Bericht der Geschäftsführung zum Geschäftsjahr 1997 gibt es folgende Fragen:

Mit dem Hinweis auf ein Schreiben an die Anleger vom 17. Juli 1998 sowie einen Bericht der Deutschen Schiffahrts-Zeitung vom 16. Juli 1998 fragt Herr Bollmann, ob die finanziellen Schwierigkeiten des Fonds auf einer fehlerhaften Wahl des Schiffes oder des Charterers beruhen. Herr Strothmann verneint beides und verweist auf die allgemeine Marktsituation der Containerschiffahrt.

Auf Wunsch der Mehrheit der Anwesenden wird in Abänderung der Tagesordnung der Bericht des Bereederers (TOP 6) vorgezogen.

HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG

Tagesordnungspunkt 6: Bericht des Bereederers

Den Bericht des Bereederers gibt Herr Schües für die Reederei F. Laeisz G.m.b.H. Herr Schües geht zunächst auf die allgemeine Situation der Schiffe ein. Er betont sein Verständnis für die Situation der Anleger und weist darauf hin, daß er selbst und der Kreis seiner Familie in hohem Maße bei der Deutsche Seereederei GmbH sowie bei den hier zur Diskussion stehenden Schiffen engagiert ist. Dabei habe er bereits erhebliche persönliche Einbußen hinnehmen müssen. Er erläutert kurz die historische Entwicklung der Deutsche Seereederei GmbH und der DSR-Senator Lines GnbH.

Zum Schiffsbetrieb und zum technischen Zustand der Schiffe führt Herr Schües aus, daß alle vier Schiffe seit Mai diesen Jahres wieder im sogenannten AMA-Service zwischen Amerika, dem Mittelmeer und Asien eingesetzt werden. Ihr technischer Zustand ist einwandfrei, ihre baulichen Besonderheiten (hohes deadweight) werden weiterhin geschätzt. Nach dem Wechsel zur liberianischen Flagge fahren alle Schiffe der Reederei unter einem deutschen Kapitän und deutschem Leitenden Ingenieur sowie russischer und kiribatischer Crew. Die Kiribati sind gut ausgebildete Seeleute, die bei Laeisz seit langen Jahren sehr erfolgreich eingesetzt werden. Bis auf den Werftaufenthalt zur Erneuerung der Klasse und einer kurzen Ausfallzeit bei der „Patmos" habe es keine off-hire-Zeiten gegeben.

Mit einer ausführlichen Marktbeschreibung für Containerschiffe setzt Herr Schües seinen Vortrag fort: Zu Beginn des Jahres 1998 werden weltweit 6.550 Containerschiffe eingesetzt mit einer Stellplatzkapazität von 5,6 Mio TEU. Von diesen Schiffen werden 1.050 Schiffe von Deutschland aus betrieben. Größter Betreiber ist die Firma NSB (Niederelbe Schiffahrtsgesellschaft mbH & CO KG), gefolgt von der Hapag-Lloyd AG, der Laeisz-Gruppe und Leonhard & Blumberg. Die meisten Schiffe im operativen Einsatz haben die Firmen Evergreen, Cosco (China Ocean Shipping Company), Maersk sowie Hanjin und DSR-Senator Lines.

Herr Schües weist insbesondere auf zwei Marktentwicklungen hin: Zum einen haben die vielzähligen Neubauten von Containerschiffen zu einem Überangebot an Tonnage geführt und damit die Balance von Angebot und Nachfrage gestört. Darüber hinaus wurden viele ältere Schiffe durch neuere Schiffe verdrängt. Als Folge sind heute über 100 Schiffe ohne Beschäftigung. Schließlich sind die Bunkerpreise sehr niedrig, wodurch die Nachfrage nach schnellen neuen Schiffen zusätzlich steigt.

HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG ARCHIV

Diese Situation auf dem Containerschiffsmarkt sei insbesondere durch folgende Aspekte gekennzeichnet:

1. Von den großen Linienreedereien werden große und schnelle Schiffe benötigt, um in dem gegenwärtigen Preiskampf (insbesondere in dem Dienst Europa-Südost-Asien) mithalten zu können.
2. Es besteht ein erheblicher Überhang bei kleineren und langsameren Schiffen, der aufgrund der gesunkenen Schrottpreise nicht abgebaut wird.
3. Die weltweite Werftindustrie hat sich in den letzten Jahren so weit fortentwickelt, daß jede Werft nahezu jeden Schiffstyp in sehr guter Qualität innerhalb von 24 Monaten fertigen kann.

Mit Bezug auf die aktuelle Situation bei der DSR-Senator Lines GmbH erläutert Herr Schües, daß es zur Zeit nur noch eine 10%-ige Beteiligung der Deutsche Seereederei GmbH gäbe, die lediglich nomineller Natur sei und ihm daher keinerlei Informationsvorteil oder Insiderwissen ermögliche. Der Mehrheitsgesellschafter Hanjin Shipping Ltd. gewähre keinen Einblick in die aktuelle Unternehmenslage der Linie.

Als DSEN zu Beginn des Jahres 1998 im Zuge der allgemeinen Finanzkrise in Asien die Charterraten der Schiffe nicht mehr habe bezahlen können, sah Herr Schües zwei mögliche Handlungsalternativen: Rechtlich war es möglich, die betreffenden Schiffe aus den laufenden Charterverträgen zurückzunehmen, um sie an einen anderen Charterer zu geben. Die aktuelle Marktentwicklung schloß die Variante aus, da es keine adäquate Alternativbeschäftigung für die Schiffe gab. Als zweite Variante boten sich Verhandlungen mit Hanjin an, um den Schiffen eine möglichst lange Beschäftigungszeit und eine nachhaltig gute Ertragslage zu sichern. Mit insgesamt 34 eigenen Schiffen bleibt Hanjin eine gute Adresse als Charterer. Gemeinsam mit dem Beirat wurde deshalb entschieden, den Schiffen die bisherige Beschäftigung möglichst zu erhalten. In Verhandlungen mit der DSR Senator Lines GmbH und Hanjin wurde daraufhin das vorliegende Sanierungskonzept ausgearbeitet. Für die gestundeten Charterraten hat Laeisz werthaltige Sicherheiten gestellt. Die Frage von Herrn Bollmann nach der richtigen Wahl des Charterers sei daher nachdrücklich positiv zu beantworten.

In einem kurzen Überblick beschreibt Herr Schües das vom Beirat genehmigte Sanierungskonzept. Eine detaillierte Berechnung der Ergebnisse auf der Basis des Konzeptes wird in Kürze erstellt und den Anlegern zur Verfügung gestellt. Ziel des Konzeptes sei es, die Beschäftigung der Schiffe bei der DSR-Senator Lines GmbH zu erhalten. Um dies zu erreichen und dazu beizutragen, den Befrachter auf eine gesunde Basis zu stellen, habe die Geschäftsführung mit Zustimmung des Beirates beschlossen, das zwischen Hansecan und der

HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG ARCHIV

DSR-Senator Lines GmbH vereinbarte Sanierungskonzept mitzutragen. Im einzelnen sei folgendes beschlossen worden:

- die zum 30.04.1998 ausstehenden Chartern bis zum Ablauf der Charterverträge zu stunden. Die gestundeten Beträge werden mit 6% p.a. verzinst und spätestens nach Ablauf des jeweiligen Chartervertrages einschließlich der aufgelaufenen Zinsen in 12 monatlichen Raten zurückgezahlt.
- für die Zeit vom 01.05.1998 bis zum 31.07.1998 die Chartern in Höhe von 50% zu stunden. Die gestundeten Beträge werden mit 6% p.a. verzinst und spätestens am Ende des Chartervertrages in 18 monatlichen Raten zurückgezahlt.
- ab dem 01.08.1998 für 30 Monate die vereinbarten Chartern um den Gegenwert von USD 1.500,- pro Tag zu reduzieren.

Durch die Entscheidung des Fonds, das Sanierungskonzept durch Charterstundungen und vorübergehende Charterreduzierungen zu unterstützen, würden sich die prospektierten Ergebnisse für die Anleger nicht wesentlich verändern. Die Charterreduzierung wirke sich bezogen auf eine Beteiligung von DM 100.000,- auf die Gesamtlaufzeit gesehen lediglich mit etwa DM 3.000,- aus. Außerdem komme es durch die Stundung zu einer zeitlichen Verschiebung der Ausschüttungen um ca. 1 Jahr.

Einen voraussichtlichen, nach gegenwärtigen Kalkulationen möglichen Liquiditätsunterschuß in Höhe von etwa DM 300.000,- bei dem MS „Paradip" würde die Reederei Hansescan GmbH ausgleichen. Er verweist außerdem auf die Kooperationsbereitschaft der Kreditanstalt für Wiederaufbau, die einer Tilgungsaussetzung bei Liquiditätsengpässen grundsätzlich zustimmt.

Angesichts der vorstehend beschriebenen schwierigen Marktsituation betont Herr Schües den Vorteil der langen 9-jährigen Charter, die sich aus dem Sanierungskonzept ergibt. Im übrigen hält er ein Zeitchartermodell in Verbindung mit dem bevorstehenden Tonnagesteuersystem für die Zukunft für vorstellbar.

Tagesordnungspunkt 4: Aussprache über die Tagesordnungspunkte 2. und 3.

In diesem Zusammenhang machen die Gesellschafter und ihre Vertreter auf weitere Aspekte aufmerksam:

Herr Bollmann und Herr Silligmüller fragen an, ob die negativen Entwicklungen des Containerschiffsmarktes zum Zeitpunkt der Prospekterstellung nicht vorhersehbar waren. Herr

HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG ARCHIV

Bollmann verweist in diesem Zusammenhang auf eine mögliche Haftung des Prospektherausgebers.

Herr Schües erläutert, daß sämtliche Prospekte nach bestem Wissen und Gewissen erstellt wurden. Im Herbst 1997 war die Asienkrise von niemandem vorhersehbar gewesen. Schwankungen des Marktes sind die Verwirklichung der im Prospekt dargestellten unternehmerischen Risiken. Auf der Grundlage des neuen Konzeptes ist er jedoch zuversichtlich, daß sich die Beteiligung bei den betreffenden Fonds als ein „gutes Engagement" herausstellen wird. Solange die Schiffe in einer festen Beschäftigung fahren und ihre Einnahmen langfristig gesichert sind, wird es keine Probleme geben. Für alle anderen Schiffe, die „spot" auf dem Markt sind und keinerlei Beschäftigung haben, könne die Asienkrise verheerende Auswirkungen mit hohen Verlusten für Reeder und Beteiligte haben. Außerdem sei damit zu rechnen, daß sich das Sanierungsprogramm zusammen mit der bereits eingeleiteten Restrukturierung bei DSR-Senator Lines bald positiv bemerkbar machen werde. Erste positive Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen wie deutliche Kosteneinsparungen und Synergieeffekte konnten bereits festgestellt werden.

Auch Herr Stoiber äußert seine Auffassung, daß die Performance Garantie zur Abwendung weiterer Verluste für die Fonds in Anspruch genommen werden sollte. Weiterhin fordert er eine Änderung des Gesellschaftsvertrages, um den Gesellschaftern eine größere Entscheidungsmöglichkeit einzuräumen.

Herr Opderbecke ist insgesamt mit dem Informationsverhalten der Geschäftsführung nicht zufrieden, weil er auf zahlreiche Briefe keinerlei Antworten erhalten hat. Er setzt seine Ausführungen fort mit der Bitte, die Planungsrechnung des Prospektes (Seite 36f.) aufzuarbeiten und den Anlegern zukommen zu lassen. Das bisherige Zahlengerüst ist zugleich als eine Art Zielvorstellung für die Geschäftsführung zu betrachten, bei deren Abweichung die Anleger umgehend zu informieren sind.

Herr Strothmann bittet um Rücksicht wegen Beantwortung von Briefen, da bei der Vielzahl der eingegangenen Anfragen nicht jeder Brief sofort beantwortet werden konnte. Außerdem werden viele Anfragen auch durch die kontinuierlich versandten Anlegerschreiben beantwortet. Er versichert zugleich, daß eine neue Kalkulation umgehend erstellt und den Anlegern so bald wie möglich zugeschickt wird.

Herr Lechler verweist auf die Seite 20 des Prospektes zum MS „Patmos", in dem über die Reederei F. Laeisz berichtet wird. Er fragt nach der Bonität der Reederei und nach der Art der gestellten Sicherheiten.

Herr Schües verweist auf die bisherigen enormen Anstrengungen der Reederei im Zusammenhang mit der Sanierung der DSR-Senator Lines GmbH. Durch die Entscheidung der

HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG

Fondsgesellschaften, das Sanierungskonzept zu unterstützen, sei die Bonität der Reederei F. Laeisz G.m.b.H. gegenüber der Darstellung im Prospekt unverändert. Hinsichtlich der von Laeisz für die gestundeten Charterraten gestellten Sicherheiten verliest Herr Büttner die schriftlichen Fragen des Gesellschafters Herrn Grabert:

1. Um welche Art Absicherung handelt es sich?
2. Wie wurde der Wert der Anlage ermittelt?
3. An wievielter Rangstelle steht die vereinbarte Absicherung?
4. Welche Absicherungssumme steht im Rang vor der unseren?
5. Ist die Absicherung bereits erfolgt?

Herr von Ferber beantwortet diese Fragen wie folgt:

Die Fondsgesellschaften haben von dem Garantiegeber Laeisz eine ganze Anzahl verschiedener Sicherheiten erhalten, die in einem Sicherheitenpool von dem Treuhänder, der M.M. Warburg & CO. Schiffahrtstreuhand GmbH, verwaltet werden. Dabei handelt es sich erstens um gesicherte Ansprüche aus einem sogenannten Interest-Rate-Swap-Geschäft, also einem Derivatgeschäft, die den Fondsgesellschaften mit Wirkung von 01.01.1998 an zur gesamten Hand abgetreten wurden. Aus diesen abgetretenen Ansprüchen fließen den Fondsgesellschaften Sicherheiten in Höhe von ca. DM 200.000,- vierteljährlich zu. Über die gesamte Laufzeit des Vertrages wird damit ein Betrag von ca. DM 2,2 Mio erzielt werden. Ein Betrag in Höhe von DM 350.000 befindet sich bereits auf dem für die Fondsgesellschaften gemeinschaftlich eingerichteten Treuhandkonto der M.M. Warburg & CO. Schiffahrtstreuhand GmbH.

Weitere Sicherheiten sind den Fondsgesellschaften in Form von Hypotheken an Schiffen der Laeisz-Gruppe gestellt worden. Es handelt sich dabei um das MS „Auersberg", das MS „Gleichberg" und das MS „Kahleberg". An jedem dieser Schiffe wurde eine Hypothek in Höhe von DM 800.000,- bestellt. Die Schiffshypotheken für das MS „Auersberg" und das MS „Gleichberg" sind am 28.07. im Schiffsregister von Liberia, wo diese Schiffe registriert sind, eingetragen worden. Eintragungsantrag und Eintragungsbewilligung für das MS „Kahleberg" liegen dem Seeschiffsregister in Rostock zur Eintragung vor.

Eine weitere Sicherheit wurde bestellt durch Verpfändung von Geschäftsanteilen an der Deutsche Seereederei Immobilien GmbH. Für die Anteile an der Immobiliengesellschaft erwartet die Geschäftsführung in nächster Zeit ein Gutachten von dem Wirtschaftsprüfer, Herrn Prof. Dr. Scheffler. Die Anteile haften bis zu einer Höhe von DM 4 Mio. Die Verpfändung wurde am 29.07. beurkundet.

Der Wert des Interest-Rate-Swap-Geschäftes ergibt sich aus der Summe der hieraus zu erwartenden Erträge. Für die Schiffe liegen Wertschätzungen der finanzierenden Banken vor,

HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG ARCHIV

die den Wert der drei Schiffe vorsichtig auf je ca. USD 5 Mio schätzen. Es liegen andere Gutachten vor, die die Schiffe mit USD 6 bis 7 Mio pro Schiff bewerten. Auf allen drei Schiffen lasten folgende Hypotheken:

a) eine Gesamthypothek, die derzeit noch mit DM 7.300.000,- valutiert.
b) eine Gesamthypothek im zweiten Rang, die derzeit noch mit DM 7.500.000,- eingetragen ist.

Die zugunsten der Fondsgesellschaften eingetragenen Hypotheken von DM 2,4 Mio stehen an dritter Rangstelle hinter den eben genannten vorrangigen Hypotheken. Bei Zugrundelegung des ungünstigen Wertgutachtens in Höhe von USD 5 Mio/Schiff und einem USD-Kurs von DM 1,78 ergibt sich danach ein Rangauslauf der vorrangigen Hypothek von 55%.

Herr Bollmann bittet um eine Darlegung der voraussichtlichen zahlenmäßigen Auswirkungen des Sanierungskonzeptes auf die Schiffe. Daraufhin teilt Herr Strothmann die unter Berücksichtigung des Sanierungskonzeptes zu erwartenden Ausschüttungen der Schiffe wie folgt mit:

HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG ARCHIV

MS „Palermo Senator" GmbH & Co KG

Ausschüttung 1998	entfällt	(5,0%)[1]	im März für das Geschäftsjahr 1997
Ausschüttung 1999	4,5%	(6,0%)	im März für das Geschäftsjahr 1998
Ausschüttung 2000	4,5%	(6,5%)	im März für das Geschäftsjahr 1999
Ausschüttung 2001	6,0%	(7,5%)	im März für das Geschäftsjahr 2000
danach planmäßig			

MS „Pacific" GmbH & Co KG

Ausschüttung 1998	entfällt	(6,0%)	im März für das Geschäftsjahr 1997
Ausschüttung 1999	4,5%	(6,0%)	im März für das Geschäftsjahr 1998
Ausschüttung 2000	4,5%	(6,0%)	im März für das Geschäftsjahr 1999
Ausschüttung 2001	5,0%	(6,0%)	im März für das Geschäftsjahr 2000
danach planmäßig			

MS „Patmos" GmbH & Co KG

Ausschüttung 1998	entfällt	(6,0%)	im März für das Geschäftsjahr 1997
Ausschüttung 1999	4,5%	(6,0%)	im März für das Geschäftsjahr 1998
Ausschüttung 2000	4,5%	(6,0%)	im März für das Geschäftsjahr 1999
Ausschüttung 2001	5,0%	(6,0%)	im März für das Geschäftsjahr 2000
danach planmäßig			

[1] Angaben in Klammern geben die prospektierten Ausschüttungen an.

MS „Paradip" GmbH & Co KG

Ausschüttung 1999	entfällt	(6,0%)	im März für das Geschäftsjahr 1998
Ausschüttung 2000	4,5%	(6,0%)	im März für das Geschäftsjahr 1999
Ausschüttung 2001	4,5%	(7,0%)	im März für das Geschäftsjahr 2000
danach planmäßig			

Aufgrund der Charterratenstundung entfällt die Ausschüttung im Jahr 1998 (für das Jahr 1997). Diese Ausschüttung soll jedoch zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden. Außerdem werden die gestundeten Beträge mit 6% p.a. verzinst. Alle Ausschüttungen stehen unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch die finanzierenden Banken. Die aktuellen Berechnungen zeigen jedoch, daß die Zins- und Tilgungsleistungen bei allen Schiffen gewährleistet sind.

Dr. Kagerer macht darauf aufmerksam, daß auch eine Absicherung der Performance Garantie durch ein Darlehen der Warburg Bank möglich sei.

Unmut sei laut Herrn Stoiber bei den Anlegern dadurch entstanden, daß es für die Anleger in der Zukunft keine Chance gäbe, bei einem sich erholenden Chartermarkt die Verluste wieder auszugleichen.

Herr Schües weist darauf hin, daß die Performance Garantie bereits durch die von Laeisz gestellten Sicherheiten im Werte von DM 8,6 Mio ausreichend abgesichert worden sei. Eine Vorfinanzierung der unterbliebenen Ausschüttungen und der Besicherung durch die genannten Sicherheiten komme wegen des Ausschüttungsvorbehaltes der Schiffshypothekenbanken nicht in Betracht.

Ein Ausgleich der beim Fonds durch Ratenreduzierung entstehenden Verluste sei während der Charter auch bei einer Markterholung nicht möglich, da sich die Schiffe in festen Charterverträgen befinden. Markterholungen würden sich auch mit Rücksicht auf den mit der DSR-Senator-Lines GmbH vereinbarten Besserungsschein nicht auf die Bedingungen dieser Verträge auswirken. Zahlungen der DSR-Senator Lines GmbH auf den Besserungsschein würden allerdings dazu führen, daß die gestundeten Charterbeträge früher zurückgezahlt würden, und zwar auch im Verhältnis Hansescan/Fondsgesellschaften.

Herr Strothmann ergänzt, daß die Verringerung der Liquiditätsrückflüsse auf die Beteiligung im Endergebnis lediglich etwa DM 3.500,- beträgt (bei einer Beteiligung von TDM 100).

Nach Aussage von Herrn Dahm hat die Stundung der Charterraten keinerlei steuerliche Auswirkungen.

HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG ARCHIV

Herr Silligmüller bemerkt, daß alle bisherigen Berechnungen der Fonds auf der Basis der heutigen steuerlichen Gesetzgebung erstellt wurden. Die bevorstehenden steuerlichen Veränderungen seien bei Prospekterstellung nicht absehbar gewesen.

Solange die Paragraphen 16 und 34 EStG noch rechtlich bindend sind, gibt es laut Herrn Dahm keine andere Berechnungsgrundlage. Die zukünftigen Änderungen und Entwicklungen sind bislang nicht bekannt. Im übrigen sei die steuerliche Gewinnerzielungsabsicht der Fonds durch die zusätzlichen Verluste nicht gefährdet, weil sich diese Frage stets auf den Zeitpunkt des Fondsbeginn bezieht.

Herr Gerwien verweist auf die fortgeschrittene Zeit, die Beschlußfähigkeit der Versammlung und auf die Wiederholung der Diskussionspunkte. Insgesamt bedauert er die Entwicklung der Fonds, spricht jedoch der Geschäftsführung, dem Beirat und der Reederei Laeisz sein Vertrauen aus. Eine Liquiditätseinbuße von DM 3.500,- ist nach seiner Auffassung für den Anleger zwar schmerzhaft, aber tragbar. Jeder Zeichner sei sich im übrigen bei Eingehung seiner Beteiligung seines unternehmerischen Risikos bewußt gewesen. Zugleich gibt er seiner Hoffnung auf eine erfolgreiche Umsetzung des Sanierungskonzeptes Ausdruck.

Als Vorsitzender des Beirates des MS „Pacific" ergreift Herr Dr. Koegel-Dorfs das Wort. In langen und kontroversen Diskussionen haben die Beiräte Für und Wider des Konzeptes sorgfältig abgewogen. Sie sind jedoch schließlich zu der Überzeugung gelangt, daß das Sanierungskonzept im Sinne der Anleger langfristig sinnvoll ist. Er wiederholt zudem den Kern des Sanierungskonzeptes, der darin liegt, daß Hanjin in jedem Falle in die Charterverträge eintreten wird, wenn der Charterer seinen Verpflichtungen nicht nachkommt. Trotz der Asienkrise sei Hanjin Shipping nachwievor ein vertrauenswürdiger Partner.

HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG ARCHIV

Tagesordnungspunkt 7: Bericht des Beirates

Für MS „Palermo Senator" GmbH & Co KG: Herr Dr. Weidner
Für MS „Patmos" GmbH & Co KG: Herr Rohde
Für MS „Pacific" GmbH & Co KG: Herr Dr. Koegel-Dorfs

Die Beiratsvorsitzenden befürworten einhellig das diskutierte Sanierungskonzept und appellieren an die Gesellschafterversammlung, das Konzept ebenfalls mitzutragen.

Für MS „Paradip" GmbH & Co KG: Herr Bretzger
Da der Beirat des MS „Paradip" erst in 1998 gewählt wurde, gibt Herr Bretzger keinen Bericht zum abgelaufenen Geschäftsjahr. Er bedankt sich jedoch für das ihm und Herrn Rütten entgegengebrachte Vertrauen bei der Beiratswahl. Vor dem Hintergrund der Geschäftsentwicklung wurde die konstituierende Sitzung des Beirates auf den 11. Juni d.J.

vorgezogen. In Absprache mit den übrigen Beiratsmitgliedern des Fonds befürwortet Herr Bretzger ebenfalls das Sanierungskonzept.

Tagesordnungspunkt 5: Beschlußfassungen zum Geschäftsjahr 1997

Die Gesellschafterversammlung beantragt, den in der Tagesordnung aufgeführten Abstimungspunkten a) bis e) einen weiteren hinzuzufügen:

Es soll in einem zusätzlichen Punkt f) darüber abgestimmt werden, die Geschäftsführung zu verpflichten, den bestehenden Bare-Boat-Chartervertrag der Schiffe nicht ohne Zustimmung der Gesellschafter in einen Zeit-Chartervertrag umzuwandeln. Von einer Änderung des Gesellschaftsvertrages soll jedoch abgesehen werden.

Daraufhin erfolgt die Stimmabgabe zu den Tagesordnungspunkten 5a) bis 5f).

Da die Auszählung der Stimmen die Dauer der Versammlung überschreitet, werden die Ergebnisse erst nach Beendigung der Gesellschafterversammlung bekanntgegeben[2].

Tagesordnungspunkt 9: Sonstiges

Herr Stoiber erläutert, daß die Teilnahme der Anlageberater an der Gesellschafterversammlung an die einstimmige Befürwortung durch den jeweiligen Beirat gebunden ist. Die Vertretung durch einen öffentlich bestellten Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater ist für den Anleger jedoch sehr kostspielig. Er regt daher an, den Gesellschaftsvertrag zu ändern und damit künftig eine solche Selektion zu vermeiden.

Herr Dr. Ritter, Geschäftsführer der Hamburgischen Seehandlung Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen GmbH & Co KG, verweist darauf, daß in der Praxis bisher alle Anlageberater ohne jeden Zweifel von den Beiräten zugelassen wurden. Er schlägt daher vor, von einer Änderung des Gesellschaftsvertrages abzusehen.

HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG ARCHIV

[2] Die Abstimmungsergebnisse sind diesem Protokoll als Anlage beigefügt.

Nachdem alle Punkte der Tagesordnung ausführlich behandelt und sämtliche hierzu gestellten Fragen beantwortet wurden und auch auf Nachfrage keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, schließt Herr von Ferber mit dem ausdrücklichen Dank an alle Anwesenden die Gesellschafterversammlungen um 15:40 Uhr.

Hamburg, den 5. August 1998

bearbeitet von:

Henning Schnoor

HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG ARCHIV