

M.M.WARBURG & CO
SCHIFFFAHRTSTREUHAND GMBH

«Anleger»

«Anrede»

«Name1»

«Name2»

«Name3»

«Name4»

«Strasse»

Christian Büttner

Telefon (040) 32 82-52 30

Telefax (040) 32 82-52 10

«Pstlz» «Ort»

Hamburg, den 17. Juli 1998

MS "Palermo Senator" GmbH & Co. KG

«Briefl_Anrede1»,

«Briefl_Anrede2»,

zu Ihrer Information und zur Vorbereitung auf die Gesellschafterversammlung am 30.7.1998 übersenden wir Ihnen beigelegt ein Schreiben der Fonds-Geschäftsführung.

Für den Fall, daß Sie unserer Einladung zur Teilnahme an der Gesellschafterversammlung Folge leisten möchten und sich zwischenzeitlich bei uns noch nicht angemeldet haben, bitten wir Sie, uns Ihre Teilnahme aus organisatorischen Gründen möglichst bald mitzuteilen.

Mit freundlichen Grüßen

M.M.Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH

Anlagen

EINGEGANGEN

17. JULI 1998

M. M. Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH



MS PALERMO SENATOR

MS "Palermo Senator" Am Seehafen 1 18147 Rostock

Am Seehafen 1
18147 Rostock
Tel. 0381 - 458 4040
Fax: 0381 - 458 4044

M.M.Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH
Geschäftsführung
Ferdinandstraße 67

20095 Hamburg

Hamburg, 16.07.1998

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der für den 30. Juli 1998 anberaumten Gesellschafterversammlung werden wir Sie ausführlich über die Beschlüsse informieren, die der Beirat in seiner Sitzung am 11. Juni 1998 gefaßt hat, um die Ertragssituation des Fonds nachhaltig abzusichern. Die Beschlüsse sollen dazu beitragen, die gegenwärtige Krise bei der DSR-Senator Lines GmbH zu überwinden. Um Ihnen die Zweckmäßigkeit der getroffenen Entscheidungen zu verdeutlichen und die Entscheidungsgrundlagen sichtbar zu machen, möchten wir Ihnen zunächst die Sachlage in Erinnerung rufen:

Das gegenwärtige Vertragskonzept:

Das MS "Palermo Senator" ist derzeit auf Bareboat-Basis an die DSR - Senator Lines GmbH verchartert. Die Reederei Hansescan GmbH hat sich verpflichtet, auf erstes Anfordern in diesen Bareboatchartervertrag einzutreten. Für diesen Fall hat die Reederei F. Laeisz G.m.b.H. für die Reederei Hansescan eine Performance-Garantie abgegeben. Des weiteren hatte die DSR-Senator Lines GmbH das Schiff in Bareboatcharter an die Reederei Hansescan weiterverchartert und in Time-Charter zurückgechartert. Die gegenwärtigen finanziellen Probleme der DSR - Senator Lines GmbH strahlen unmittelbar auf die Fondsgesellschaft aus.

Die Situation bei der DSR Senator Lines GmbH:

Die DSR - Senator Lines GmbH (DSEN) ist Mitglied und mit 37 Schiffen einer der größten Partner der United Alliance, in der Hanjin (Korea), DSEN (Deutschland), Cho Yang (Korea) und United Arab Shipping (Kuwait) zusammengefaßt sind. Die United Alliance ist mit ca. 100 Schiffen von bis zu 5.500 TEU die drittstärkste Gruppierung in der weltweiten Containerfahrt.

Nach Angaben der DSR-Senator Lines GmbH hat sich für das Geschäftsjahr 1997 ein Verlust ergeben, der deutlich höher ausgefallen ist, als zunächst angenommen. Vor allem haben die Auswirkungen der Asienkrise die

MS "Palermo Senator"
GmbH & Co. KG

Commerzbank
Rostock
BLZ 130 400 00
Kto 104 41 06

Handelsregister
Amtsgericht Rostock
HR A 1177

Komplementärin:
Verwaltungsgesellschaft
MS "Palermo Senator" mbH

Handelsregister
Amtsgericht Rostock
HR B 5621

Liquiditätssituation der DSR-Senator Lines GmbH deutlich stärker strapaziert als noch am Jahresanfang erkannt werden konnte.

MS PALERMO SENATOR

Die Asien Krise hat einen starken Rückgang im Export nach Asien und damit einen Verfall der Frachtraten ausgelöst, die voraussichtlich nur allmählich wieder auf ein normales Niveau zurückgeführt werden können.

Ein Zusammenbruch von DSEN hätte unabsehbare Folgen für den Fortbestand der United Alliance und erhebliche Auswirkungen auf die gesamte weltweite Containerfahrt. Die Frachten und Schiffahrtsmärkte würden für einen von vornherein nicht ohne weiteres eingrenzbaaren Zeitraum durch einen weiteren Preisverfall in beträchtlichem Umfang nachhaltig negativ beeinflusst werden. Mangels sinnvoller Alternativen hat daher niemand ein Interesse an einem Zusammenbruch von DSEN, zumal Anzeichen erkennbar sind, daß sich die betroffenen Schiffahrtsmärkte ab 1999/2000 wieder beleben werden.

Nach den uns erläuterten Unternehmensplanungen hat DSEN im Verlauf des Jahres 1998 seine strategische Neuausrichtung abgeschlossen. Im Frühjahr 1997 waren 80 % der Geschäftsanteile von DSEN von der Koreanischen Hanjin Gruppe übernommen worden. Die DSEN hat im Rahmen der Neuausrichtung ihren Round-The-World-Dienst zugunsten von sogenannten Pendulum-Diensten eingestellt. Aus der Zusammenarbeit mit dem neuen Hauptgesellschafter Hanjin hat sich ein erhebliches Kosteneinsparungspotential durch Ausnutzung von Synergieeffekten ergeben. Es sind gemeinsam neue und bessere Agentur- und Terminalverträge verhandelt worden, die Containerdisposition ist zusammengelegt worden und ein gemeinsames EDV-System wurde neu eingeführt. Nach den Darlegungen bei Banken und bei den Fondsgesellschaften gehen die Beteiligten davon aus, daß DSEN zukünftig am Markt bestehen kann.

Die Gesellschafter einschließlich Hanjin haben DSEN bereits im letzten Jahr neues Kapital in Höhe von DM 100 Mio. zugeführt. Als Anfang März d. J. die Gesellschafter von der angespannten Situation unterrichtet wurden, haben sie sofort eine weitere Kapitalerhöhung von DM 55 Mio. beschlossen und dem Unternehmen entsprechend neues Kapital zugeführt. An der Kapitalerhöhung hat sich Hanjin mit DM 52 Mio. und die Deutsche Seereederei GmbH mit DM 3 Mio. beteiligt. **Darüber hinaus hat Hanjin bis zum 30. Juni 1998 DSEN einen weiteren Betrag von DM 40 Mio. in bar zur Verfügung gestellt.**

Die umfangreichen finanziellen Zuwendungen der Gesellschafter an DSEN bedürfen allerdings der Unterstützung durch ein breit angelegtes Sanierungskonzept, um die gewünschte Erholung des Unternehmens zu bewirken. Ein solches Sanierungskonzept ist in den vergangenen Wochen unter der Begleitung der beteiligten Banken zwischen DSEN und den wichtigsten Vertragspartnern von DSEN verhandelt worden. Durch die Vielzahl der beteiligten Vertragspartner, darunter auch andere Fondsgesellschaften, haben die Verhandlungen einen langen Zeitraum beansprucht. Nun sind jedoch die entsprechenden Vorverträge gezeichnet worden. Wir werden im folgenden näher darauf eingehen.

Handlungsmöglichkeiten im Hinblick auf die Krise bei DSEN:

Es liegt nach übereinstimmender Auffassung von Geschäftsführung und Beirat im Interesse des Fonds, die DSR-Senator Lines GmbH als Charterer des Schiffes zu erhalten und, soweit dies wirtschaftlich sinnvoll ist, dazu beizutragen, der DSR-Senator Lines bei der Überwindung der gegenwärtigen Krise Hilfestellung zu leisten. Dies gilt auch unter der Prämisse, daß sich die Reederei Hansescan verpflichtet hat, in den Chartervertrag einzutreten. Die Geschäftsfüh-

ung und der Beirat sind darüber unterrichtet worden, daß sich die Reederei F. Laeisz G.m.b.H., als Garant für die Reederei Hansescan, bei dem Bemühen, die DSEN zu unterstützen, bereits stark engagiert hat. Insgesamt hat die Laeisz-Gruppe der DSR-Senator Lines GmbH mit dem Ziel des Erhaltes der Charterverträge seit vergangenem Jahr rund DM 96 Mio. an direkter oder indirekter Unterstützung zuteil werden lassen. Die Grenzen der finanziellen Leistungsfähigkeit jeder deutschen Reederei wären in solch einem Fall bald erreicht. Dem Fonds wäre daher nicht damit geholfen, wenn sich die Geschäftsführung in dieser Situation darauf beschränken würde, vertragliche Ansprüche gegen die Reederei Hansescan GmbH oder gegen den Bereederer des Schiffes, die Reederei F. Laeisz G.m.b.H., aus der Eintrittsverpflichtung und der Patronatserklärung durchzusetzen und damit die wirtschaftlichen Kräfte nicht nur der DSR-Senator Lines GmbH, sondern auch weiterer beteiligter Firmen zu überfordern mit der Folge, daß die gegenwärtige Beschäftigung der Schiffe gefährdet wäre.

Infolge der Änderung der Nachfragesituation auf dem Frachtmarkt sind Schiffe der Klasse des MS "Palermo Senator" derzeit nicht zu den selben Bedingungen hinsichtlich Charterhöhe und Laufzeit wiederzuverchartern. **Aus diesem Grund wäre es wirtschaftlich nicht sinnvoll, die bestehenden Charterverträge aus Anlaß der Zahlungsrückstände zu kündigen und eine neue Beschäftigung für die selben Schiffe zu suchen.**

Es gibt aus den genannten Gründen keine wirtschaftlich vertretbare Alternative zu der bestehenden Beschäftigung des Schiffes bei der DSR-Senator Lines GmbH. Eine Unterstützung der Sanierungsmaßnahmen zur Wiederherstellung der Ertragskraft von DSEN wird deshalb von Geschäftsführung und Beirat als richtig angesehen, auch wenn dies ohne Abstriche von den bisherigen Plandaten nicht möglich ist.

Erfolgsaussichten der Sanierungsmaßnahmen:

Unsere Einschätzung, die DSR-Senator Lines GmbH werde sich aus der gegenwärtigen Krise erholen, stützt sich auf die folgenden Umstände:

- Begleitung der Sanierungsmaßnahmen durch die Kreditanstalt für Wiederaufbau
- Unterstützung der Sanierungsmaßnahmen durch den Hauptgesellschafter Hanjin

Die gegenwärtigen Sanierungsverhandlungen der DSR-Senator Lines GmbH mit Vertragspartnern und Gläubigern des Unternehmens werden von der Kreditanstalt für Wiederaufbau begleitet. Die KfW hat der DSR-Senator Lines GmbH auch in der Vergangenheit umfangreiche Unterstützung zuteil werden lassen. Die Tatsache, daß die KfW an der DSR-Senator Lines GmbH festhält, zeigt, daß man dort von der Überlebensfähigkeit des Unternehmens ausgeht.

Zuversichtlich stimmt auch, daß der Hauptgesellschafter, Hanjin Shipping, selber die Sanierung aktiv fördert und sich bereit erklärt hat, die Erfüllung der Sanierungsvereinbarungen mit der DSR-Senator Lines GmbH über eine Verpflichtung zum Selbsteintritt in die bestehenden Verträge sicherzustellen. Durch die Einbeziehung in das Sanierungskonzept wird die Erfüllung der Charterverträge folglich mit zusätzlicher Sicherheit unterlegt.



Diese Verpflichtung von Hanjin ist davon abhängig, daß zwischen der DSR-Senator Lines GmbH und den Vertragspartnern der DSR-Senator Lines GmbH eine Sanierungsvereinbarung getroffen wird, deren Inhalt Bestandteil der jetzt gezeichneten Vorverträge ist.

Das Sanierungskonzept baut darauf auf, daß die DSR-Senator Lines GmbH von ihren Vertragspartnern folgende Erleichterungen erhält:

- Erlaß der bis zum 30. April 1998 aufgelaufenen Charterverbindlichkeiten gegen Besserungsschein. (Dieser Betrag wird mit 6 % p.a. verzinst und spätestens nach Ablauf des Chartervertrages in zwölf monatlichen Raten oder über eine zweijährige Charterverlängerung zurückgezahlt. Für die Rückzahlung steht Hanjin selbst ein).
- Stundung der Chartern in Höhe von 50 % in der Zeit vom 1. Mai 1998 bis zum 31. Juli 1998. (Dieser Betrag wird mit 6 % p.a. verzinst und ab 01.07.1999 in 18 Monaten getilgt).
- Reduzierung der Zahlungsverpflichtungen aus dem Time-Chartervertrag um USD 1.500/Tag für die Dauer von 30 Monaten beginnend mit dem 1. August 1998 bis zum 31. Januar 2001.

Hanjin steht als Hauptgesellschafter von DSEN dafür ein, daß DSEN seine Verpflichtungen aus den Charterverträgen und aus der Sanierungsvereinbarung erfüllt und bietet für den Fall der Nichterfüllung an, selbst anstelle von DSEN in die Charterverträge einzutreten.

Für die Umsetzung des Sanierungskonzeptes wurde zwischen den Parteien ein Vorvertrag geschlossen, der die genannten Regelungen enthält. Dieser Vertrag wurde mittlerweile auch von dem wichtigsten Vertragspartner, Hanjin, unterzeichnet. Dadurch ist die Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen durch DSEN sichergestellt.

Eine Grobübersicht, wie sich die Teilnahme an dem Sanierungskonzept für die Anleger auswirkt, ist Ihnen als Anlage in dem Rundschreiben des Treuhänders vom 25. Juni 1998 bereits übersandt worden.

Handlungsmöglichkeiten im Hinblick auf das Sanierungskonzept:

Die Verhandlungen über die Umsetzung des Sanierungskonzeptes bei der DSR-Senator Lines GmbH werden derzeit zwischen der DSR-Senator Lines GmbH und der Reederei Hansescan GmbH/Reederei F. Laeisz G.m.b.H. geführt. Das Zustandekommen und die Umsetzung eines sinnvollen Sanierungskonzeptes liegt aber, wie bereits dargestellt, auch im Interesse der Fondsgesellschaft. Die Geschäftsführung hat deshalb die Verhandlungen aktiv begleitet, um das Sanierungskonzept mitzugestalten. Dabei standen folgende Ziele im Vordergrund:

- Die Einnahmen aus dem Chartervertrag mit der DSR-Senator Lines GmbH der Fondsgesellschaft langfristig zu erhalten.
- Größtmögliche Sicherheiten für die Fondsgesellschaft zu erhalten.

Um dies zu erreichen, war es erforderlich, in dem bestehenden Vertragskonzept die Belastungen aus den Sanierungszugeständnissen so zu verteilen, daß das

wirtschaftliche Überleben der Vertragspartner sichergestellt ist.



Dies erfordert, daß die Reederei Hansescan GmbH die Nachlässe, die der DSR-Senator Lines GmbH auf die Time-Charterverpflichtungen gewährt werden, über die Bareboat-Charter an den Fonds weitergibt. Dieses Zugeständnis gegenüber der Reederei Hansescan GmbH war notwendig, um der Reederei Hansescan GmbH ausreichende Liquidität für den Schiffsbetrieb zu belassen.

Als Alternative zu dieser Lösung hatte die Reederei Hansescan GmbH dem Fonds angeboten, aus dem Time-Chartervertrag mit der DSR-Senator Lines GmbH/Hanjin auszuscheiden und dem Fonds die Möglichkeit zu verschaffen, anstelle von Hansescan in das Time-Charterverhältnis einzutreten.

Obwohl diese Variante in finanzieller Hinsicht u. U. vorteilhaft sein kann, würde die Gesellschaft bei diesem Konzept das im Prospekt dargestellte System der Vertragskonstruktion aufgeben und zusätzliche Risiken eingehen. Der Beirat hatte deshalb in seiner Sitzung am 11.06.1998 beschlossen, es zunächst bei dem bisherigen Bareboat-Charter Konzept zu belassen. Der Vorschlag, für den Fonds direkt in das Zeitcharterverhältnis mit DSR-Senator Lines GmbH / Hanjin einzutreten, wurde inzwischen auch von der Reederei Hansescan zurückgezogen und steht somit vorerst nicht mehr zur Diskussion. **Des weiteren hat der Beirat beschlossen, die Sanierungsmaßnahmen bei DSR - Senator Lines GmbH dadurch zu unterstützen, daß die Bareboat-Charter Raten bis maximal um den DM Gegenwert von USD 1.500 je Schiff und Tag für die Dauer von 30 Monaten abgesenkt werden.**

An dieser Stelle möchten wir darauf hinweisen, daß bei den Schwesterschiffsfonds MS „Pacific“, MS „Patmos“ und MS „Paradip“ innerhalb des Sanierungskonzeptes die Gleichbehandlung der Fonds vorgesehen ist.

Die Gesellschafterversammlung gibt Gelegenheit, Ihnen nach aktueller Situationsschilderung alle Fragen zu beantworten. Sehr wichtig ist, daß Sie diese Information vertraulich behandeln, weil wir alles vermeiden müssen, was die geschilderten Bemühungen gefährden könnte.

Zu Ihrer weiteren Information legen wir diesem Schreiben einen Artikel aus der „Deutsche Schifffahrts-Zeitung“ vom heutigen Tage bei.

Mit freundlichen Grüßen

MS „Palermo Senator“ GmbH & Co. KG

Martin Strothmann

Karl-Georg von Ferber

Anlage

EINGEGANGEN

17. JULI 1998

M. M. Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH

DSR-Senator Lines GmbH im zweiten Halbjahr kostendeckend?

Die Asien-Krise erfordert dritte Kapitalspritze der Gesellschafter

Die seit Gründung 1987 ohne Gewinn operierende DSR-Senator Lines GmbH, Bremen, erhält die von uns bereits gestern angekündigte weitere Geldspritze: Das Grundkapital wird um 50 Mio. auf dann 375 Mio. DM erhöht, bestätigte Sooho Cho, Chairman des koreanischen Mehrheitsgesellschafters Hanjin Shipping gestern in Bremen.

Davon wird Hanjin 40 Mio. DM direkt einzahlen, für die übrigen 10 Mio. DM wird der Minderheitsgesellschafter Deutsche Seereederei GmbH, Rostock, Bankgarantien zeichnen, während der dritte Gesellschafter, die dem Land Bremen gehörende Hanseatische Industrie-Beteiligungs GmbH (Hibeg) sich an dieser Erhöhung nicht beteiligen wird.

Die Koreaner haben seit ihrem Einstieg in die DSR-Senator Lines bereits 223 Mio. DM in das Unternehmen eingebracht und halten unverändert 80 Prozent des Kapitals, von dem jeweils 10 Prozent auf die Seereederei und die Hibeg entfallen. Erst Ende 1997 war das Kapital um 70 Mio. DM und im März 1998 um weitere 55 Mio.

DM aufgestockt worden. Die Notwendigkeit der erneuten Finanzspritze begründete Cho mit den negativen Auswirkungen der Asienkrise. Zwar boome der Export von Fernost in Richtung USA und Europa, doch seien die Importe weggebrochen. Aus diesem Grund werde sich das angestrebte Ziel, 1998 ein ausgeglichenes Ergebnis zu erreichen, nicht verwirklichen lassen. Dennoch ist Cho „sicher, daß wir bereits im zweiten Halbjahr 1998 kostendeckend arbeiten werden“.

Die internen Hausaufgaben seien gemacht worden, unterstrich S.H. Rhee, Präsident der DSR-Senator Lines und damit Nachfolger des gestern in Bremen verabschiedeten Unternehmensgründers Karl-Heinz Sager: Die Kosten seien seit 1996 um 100 Mio. US-Dollar gesenkt worden. Wichtige Positionen seien die Containerlogistik, der Schiffsbetrieb und die Terminalkontrakte, erläuterte Geschäftsführungskollege Jan Steffens. Es gebe derzeit keine Cash-flow-Probleme, und man erfülle alle finanziellen Verpflichtungen. Er bestätigte → Fortsetzung Seite 14

→ Fortsetzung von Seite 1

Die Asien-Krise erfordert dritte...

Nachverhandlungen mit den Eignern der Charterschiffe, wollte jedoch keine Einzelheiten über die Höhe der vereinbarten Charratenreduzierungen bzw. Stundungen mitteilen.

Wie es gestern hieß, sei die Formation der United Alliance, bestehend aus Hanjin Shipping, DSR-Senator Lines, Cho Yang Shipping und UASC, abgeschlossen. Derzeit werden 97 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von mehr als 300 000 TEU eingesetzt. Auch die organisatorische Struktur des inzwischen eine volle Dienstleistungspalette bietenden Unternehmens sei in den letzten Monaten unter Abbau von mehr als 160 Mitarbeitern und Aufgabe verschiedener Standorte verschlankt worden, indem man sich auf die Zentrale in Bremen konzentriert habe und Profitcenter in Hongkong, Paramus und Bremen unterhalte. Das Rechnungs- und Verwaltungszentrum sei in Limassol angesiedelt und das Flotten-Operation von Hanjin und DSR-Senator Lines unter Nutzung von Synergieeffekten zusammengelegt worden. Ein gemeinsamer Containerpark und dessen Management solle noch im Laufe dieses Jahres realisiert werden.