

«Anlegernr»

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

Ulrike Slotala
Telefon (040) 32 82 58 32
Telefax (040) 32 82 58 99
e-mail: uslotala@mmwarburg.com

Hamburg, 13. September 2006

MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG
Ordentliche Gesellschafterversammlung 2006 im schriftlichen Verfahren

«Brieffliche_Anrede»
«Brieffl_Anr_2»,

von der persönlich haftenden Gesellschafterin wurden wir in Übereinstimmung mit § 10 des Gesellschaftsvertrages beauftragt, die diesjährige Gesellschafterversammlung im schriftlichen Verfahren durchzuführen. Der Beirat hat dem schriftlichen Verfahren seine Zustimmung erteilt und auch wir als Treuhänderin haben gegen diesen Vorschlag keine Einwendungen.

In diesem Zusammenhang übersenden wir Ihnen als Anlage die Mappe mit den Unterlagen zur Gesellschafterversammlung 2006. Hierin finden Sie unter anderem:

Tagesordnung
Bericht der Geschäftsführung
Bericht des Beirates
Jahresabschluß zum 31.12.2005

Wir bitten Sie um Teilnahme an diesem schriftlichen Verfahren, indem Sie den vollständig ausgefüllten und unterschriebenen Stimmzettel bis zum **11. Oktober 2006** (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 Stimmzettel 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, dieser Art der Beschlußfassung zu widersprechen, weisen wir in Übereinstimmung mit dem Gesellschaftsvertrag ausdrücklich hin. Gemäß § 11 Abs. 4 des Gesellschaftsvertrages ist die Beschlußfassung im schriftlichen Verfahren zulässig, es sei denn, daß mindestens 25 % des vorhandenen Kommanditkapitals dieser Art der Abstimmung unverzüglich widersprechen.

Seite 2 des Schreibens vom 13. September 2006

Wie wir Ihnen bereits früher erläutert hatten, werden wir Ihr Stimmrecht nur ausüben, wenn wir dafür Ihre ausdrückliche Weisung erhalten haben. Sollten Sie uns keine Weisung erteilen, werden wir im Sinne der Beschlußfähigkeit zwar weiterhin an der Gesellschafterversammlung teilnehmen; wir werden uns aber bei allen Beschlußfassungspunkten der Stimme enthalten. Wir bitten Sie daher herzlich um Erteilung Ihrer Weisung.

Über das Ergebnis der Abstimmung werden wir Sie unverzüglich unterrichten.

Ferner möchten wir uns an dieser Stelle den Hinweis erlauben, daß in letzter Zeit vermehrt Anleger von potentiellen Kaufinteressenten kontaktiert und mittels unvollständiger Informationen bzgl. ihrer Beteiligung verunsichert werden. Dies kann dazu führen, daß die Beteiligung vorschnell und unter Wert verkauft wird. Sollte Ihnen ähnliches widerverfahren oder ein generelles Verkaufsinteresse Ihrerseits bestehen, empfehlen wir Ihnen zum einen dringend, die steuerlichen Auswirkungen eines Anteilsverkaufs mit Ihrem steuerlichen Berater zu erörtern. Zum anderen stehen Ihnen das Emissionshaus, die Geschäftsführung der Gesellschaft, Ihr Anlageberater und die Treuhänderin selbstverständlich jederzeit beratend zur Seite.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

M.M. Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH

Anlagen

«Suchname», «Anlegernr», «Fonds», «Tranchen», € «Beteiligungsbetrag»

Stimmzettel
bitte bis zum 11. Oktober 2006 zurücksenden per Post oder Telefax

M.M.Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH
Fuhlentwiete 12
20355 Hamburg

Telefax: 040/32 82 58 99

Gesellschafterversammlung 2006
der MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG
im schriftlichen Verfahren

1. **Feststellung des Jahresabschlusses 2005**
 Zustimmung Ablehnung Enthaltung

2. **Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2005**
 Zustimmung Ablehnung Enthaltung

3. **Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2005**
 Zustimmung Ablehnung Enthaltung

4. **Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2005**
 Zustimmung Ablehnung Enthaltung

5. **Wahl der Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 2006**
 Zustimmung Ablehnung Enthaltung

6. **Zustimmung zur Auszahlung in Höhe von 6,0 % bezogen auf das Kommanditkapital I, wovon 5,0 % bereits im Juni 2006 ausgezahlt wurden und 1,0 % im Dezember 2006 geleistet wird, sofern die Liquiditätslage dies zuläßt und etwaige Auflagen von Kreditinstituten dem nicht entgegenstehen**
 Zustimmung Ablehnung Enthaltung

Ort, Datum

Unterschrift



M. M. WARBURG & CO SCHIFFAHRTSTREUHAND

WIR HALTEN IHRE ANLAGEN AUF KURS

IHRE UNTERLAGEN FÜR DIE GESELLSCHAFTERVERSAMMLUNG **2006**

MS „PHILADELPHIA“ GmbH & Co. KG



SCHIFFFAHRTSTREUHAND – *Partnerschaft* DAS IST PARTNERSCHAFT AUF HÖCHSTEM NIVEAU

ERFAHRUNG IST DURCH NICHTS ZU ERSETZEN

DIE M.M. WARBURG & CO SCHIFFFAHRTSTREUHAND ist Ihr Partner bei der Betreuung von Schiffsbeteiligungen. Wir decken als Mittler zwischen Anleger und Schiffahrtsgesellschaft das ganze Spektrum zur intelligenten Abwicklung und Interessenwahrnehmung ab. Angefangen bei der Führung von Kapitalkonten der Zeichner über die Verteilung der steuerlichen Ergebnisse bis hin zur Vornahme von Auszahlungen sowie die Vertretung der Interessen unserer Anleger bei Sitzungen der Gesellschaftsgremien. Ein Konzept, das seit Jahren erfolgreich im Markt besteht: Über 12.000 Anleger in 46 Gesellschaften mit Einlagen i.H.v. über EURO 700 Mio. vertrauen auf unsere Erfahrung.

SICHERHEIT, TRADITION UND KUNDENORIENTIERTES HANDELN

Wir berücksichtigen für unsere Anleger eine Vielzahl detaillierter Vorschriften und Regularien, wobei wir stets das vorrangige Ziel unserer Kunden im Auge behalten: Attraktive Ergebnisse in Verbindung mit zeitnaher und transparenter Information sowie akkurater, flexibler Abwicklung im Interesse der Anleger. Um dieses Ziel zu erreichen, gilt es immer wieder, durchaus mehr als nur den vorgeschriebenen „Standard“ zu erfüllen. Hier sind gerade bei unvorhergesehenen Herausforderungen Flexibilität und weitreichende Erfahrung gefragt, um die Interessen unserer Kunden zuverlässig zu wahren. Wir arbeiten eng mit der Warburg Gruppe und ihrem renommierten Stammhaus, der Privatbank M.M.Warburg & CO, zusammen. Hierüber profitieren wir wie kaum ein anderes Unternehmen von den Erfahrungen, die seit 1798 mit anspruchsvollen Bankgeschäften gesammelt wurden. Wir kooperieren ausschließlich mit erfolgreichen Emissionshäusern und traditionsreichen Reedereien. Das sind viele Generationen wertvoller Erfahrungen, die hier zusammenfließen. Für Ihren Erfolg.

Gesellschafterversammlung 2006

MS Philadelphia GmbH & Co. KG

Inhalt

Tagesordnung

Bericht der Geschäftsführung

Prospektvergleich

Bericht des Beirats

Jahresabschluß

Tagesordnung

der ordentlichen Gesellschafterversammlung der

MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG

im schriftlichen Verfahren

1. Feststellung des Jahresabschlusses 2005
2. Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2005
3. Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2005
4. Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2005
5. Wahl der Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2006
6. Zustimmung zur Auszahlung in Höhe von 6,0% bezogen auf das Kommanditkapital I, wovon 5,0% bereits im Juni 2006 ausgezahlt wurden und 1,0% im Dezember 2006 geleistet wird, sofern die Liquiditätslage dies zulässt und etwaige Auflagen von Kreditinstituten dem nicht entgegenstehen

Bericht der Geschäftsführung über das Geschäftsjahr 2005

MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG

Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Südkorea
Baujahr:	2002
Länge/Breite/Tiefgang:	282,0 m / 32,2 m / 13,0 m
Tragfähigkeit:	58.811 tdw
Containerkapazität:	4.389 TEU
Geschwindigkeit:	ca. 24 kn
Geschäftsführung:	Verwaltungsgesellschaft MS „Philadelphia“ mbH Neuer Wall 77, 20354 Hamburg Geschäftsführer: Volker Redersborg, Helge Janßen
Vertragsreeder:	Reederei F. Laeisz G.m.b.H. Lange Str. 1a, 18055 Rostock
Treuhandgesellschaft:	M.M.Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH Fuhlentwiete 12, 20355 Hamburg Tel.: 040 / 32 82 58 0, Fax: 040 / 32 82 58 99
Emissionshaus:	Hamburgische Seehandlung Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG Neuer Wall 77, 20354 Hamburg

1 Überblick über das Geschäftsjahr 2005

Im Geschäftsjahr 2005 fuhr das Schiff wie bisher für Hanjin Shipping Company Ltd., Seoul, und erhielt die vereinbarte Tagesrate von USD 22.095 bzw. ab 6. April USD 22.220. Im Berichtsjahr fielen erfreulicherweise erneut keine Off-Hire-Tage an.

Das Berichtsjahr verlief wirtschaftlich nicht so gut wie prospektiert. Die aufgrund des schwachen USD niedrigeren EUR-Chartereinnahmen konnten durch geringere Zinsaufwendungen und geringere Schiffsbetriebskosten nicht kompensiert werden. Der **Cash-Flow** des Jahres 2005 liegt mit TEUR 3.518 um TEUR 1.355 unter dem Prospektwert.

Die **Tilgung** von TUSD 2.058 p.a. auf das Hypothekendarlehen konnte planmäßig geleistet werden. Der Tilgungsvorsprung beträgt weiterhin TUSD 3.602 bzw. 1 ¼ Jahre.

Im Juni und Dezember 2005 erfolgten **Auszahlungen** von 5,0% bzw. 3,0%, sodass im Berichtsjahr eine Auszahlung von insgesamt 8,0% geleistet wurde.

Das **steuerpflichtige Ergebnis** für 2005 beträgt aufgrund des Wechsels zur Tonnagebesteuerung ca. 2,0%.

2 Einsatz und Betrieb des Schiffes

Im Berichtsjahr fuhr das Schiff unverändert in Zeitcharter der Hanjin Shipping Company Ltd., Seoul. Die Charterrate betrug bis zum 5. April 2005 pro Tag USD 22.095, danach USD 22.220. Das Schiff wurde im China-America-Express Service (CAX) eingesetzt. In diesem Dienst werden die Häfen Long Beach, Busan, Shanghai und wieder Busan und Long Beach angelaufen. Für diese Rundreise benötigt das Schiff ca. 1 Monat. Es fielen im Berichtsjahr erfreulicherweise wie schon im Vorjahr keine Ausfalltage an.

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

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

Im Dezember 2005 wurde das Schiff vom zuständigen Inspektor besichtigt. Es zeigte sich unverändert in einem sauberen und gepflegten Zustand. Der Konservierungszustand ist dem Alter des Schiffes entsprechend gut. Der Maschinenbereich gab keinen Anlass zu Beanstandungen.

Die erste Klasseerneuerung des Schiffes ist fällig im April 2007, die nächste Dockung ist ebenfalls für April 2007 geplant. Neben Konservierungsarbeiten an der Außenhaut sind allgemeine Reparaturen an Deck und Maschine geplant. Darüber hinaus sind Modifikationen der Seitentanks geplant (siehe Ziff 8, Ausblick).

Das Schiff ist gegen Kasko-Risiken im Rahmen der Flottenpolice des Vertragsreeders versichert. Ferner besteht eine Versicherung gegen Zeitverluste (Loss-of-Hire) bei kaskoversicherten Schäden. Gegen Haftpflichtrisiken ist das Schiff bei einem P&I Club versichert. Es besteht außerdem eine Rechtsschutzversicherung.

3 Marktsituation

Der weltweite Transport von Containern zur See hat auch im Jahr 2005 weiterhin stark zugenommen. Während im Jahr 2003 die Wachstumsrate bei 11,3 % und im Jahr 2004 bei 13,6 % lag, wuchs der Containerverkehr im Jahr 2005 um 10,8 %. In absoluten Zahlen wurden im letzten Jahr 106 Millionen TEU über die Weltmeere verschifft.

Zur Befriedigung des über mehrere Jahre anhaltenden Wachstums der Nachfrage wurden in den Vorjahren vermehrt Neubauten bei den Schiffswerften in Auftrag gegeben, die in 2005 und in den folgenden Jahren sukzessive der Containerschiffsflotte zugeführt wurden und werden. Während beispielsweise das Wachstum der Containerschiffsflotte im Jahr 2003 bei 8,9 % und im Jahr 2004 bei 9,8 % lag und damit niedriger war als die Wachstumsraten der Nachfrage, stieg im Jahr 2005 die Kapazität der Flotte um 13,1 % und damit stärker als die Transportnachfrage.

Entsprechend der obig dargestellten Wachstumsquoten der Nachfrage und des Angebotes nach Transportkapazitäten ergibt sich bei der Betrachtung der Containerschiffscharterraten ein zweigeteiltes Bild. Zur Veranschaulichung dient der vom Londoner Makler Howe Robinson publizierte Index für Charterraten für Containerschiffe der Größenklassen zwischen 250 TEU und 3.500 TEU (HRCI = Howe Robinson Container Index). Im 1. Halbjahr 2005 stieg der HRCI von 1.884 Punkte bis auf 2.093 Punkte um rund 11% an, was einen Anstieg auf ein historisches Rekordniveau bedeutet. In der zweiten Jahreshälfte hingegen wechselte die Tendenz der Indexbewegung und es überwog der Einfluss der stetigen Flottenausweitung. In der Folge verlor der Index bis zum Jahresende 819 Punkte (rund 39 %) und lag am 04. Januar 2006 bei 1.274 Punkten.

Während bei den Steigerungen der Ratenentwicklungen bis Mitte 2005 am stärksten die mittleren Größenklassen (1.500 bis 2.000 TEU) profitierten, so mussten eben auch diese Segmente mit rund 42 bis 44 % die größten Ratenabsenkungen über das gesamte betrachtete letzte Jahr hinnehmen. Die Feedersegmente mit maximal 725 TEU mussten in etwa 20 % Charterabsenkung im Laufe des Jahres verhältnismäßig weniger starke Reduktionen akzeptieren. Schiffsgrößenklassen mit 2.700 TEU und größer waren ebenfalls nicht so stark von den Ratenreduktionen betroffen. Durchschnittlich sank die Rate um rund 35 % im Jahr 2005. Dennoch ist festzuhalten, dass die Charterraten im Dezember 2005 in allen Größenklassen auf weiterhin hohem Niveau lagen.

Die ersten Monate im Jahr 2006 waren von Zurückhaltung in den Chartermärkten geprägt und es wurden verhältnismäßig weniger Charterabschlüsse getätigt als in den Vergleichsmonaten der letzten Jahre. Der Marktindex HRCI lag mit 1.277 Punkten Mitte April 2006 auf ähnlichem Niveau wie zum Anfang des Jahres, nachdem er zwischenzeitlich bis auf 1.210 Punkte (Anfang März) gesunken war.

4 Erläuterungen zur Bilanz

Nachfolgende Übersicht ergibt sich nach Zusammenfassungen und Saldierungen aus der Bilanz zum 31.12.2005:

	Ist TEUR	%
Vermögen		
Anlagevermögen	25.937	97,6%
Flüssige Mittel	391	1,5%
Übrige Aktiva	237	0,9%
	26.565	100,0%
Kapital		
Eigenkapital	1.648	6,2%
Langfristige Verbindlichkeiten	22.250	83,8%
Kurzfristige Verbindlichkeiten	379	1,4%
Übrige Passiva	2.288	8,6%
	26.565	100,0%

Das **Anlagevermögen** beinhaltet insbesondere die um die Abschreibung geminderten Anschaffungskosten des Schiffes (TEUR 25.697).

Die **flüssigen Mittel** enthalten Guthaben bei Kreditinstituten und den Kassenbestand.

Bei den **langfristigen Verbindlichkeiten** handelt es sich um das Schiffshypothekendarlehen. Der Stand des Schiffshypothekendarlehens beträgt zum 31.12.2005 noch TUSD 19.553 (=TEUR 22.250) und somit noch rd. 64% des ursprünglich aufgenommenen Darlehensbetrages von TUSD 30.360.

Bewertet man das Fremdwährungsdarlehen mit dem Stichtagskurs am 31.12.2005, so ergeben sich stille Reserven von insgesamt rd. EUR 5,8 Mio. Der Tilgungsvorsprung gegenüber dem Prospekt beträgt TUSD 3.602 bzw. 1 ¼ Jahre (=7 Quartalstilgungen).

	Betrag TUSD	Zinssatz %	Zinsbindung bis
Schiffshypothekendarlehen Tranche I	4.553	5,41	03.02.2006
Schiffshypothekendarlehen Tranche II	5.000	4,03	04.04.2006
Schiffshypothekendarlehen Tranche III	5.000	4,45	06.11.2006
Schiffshypothekendarlehen Tranche IV	5.000	4,45	04.04.2007
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.05	19.553	4,57	

Der aktuelle Zinssatz für die mittlerweile zusammengelegten Tranchen I und II beträgt aufgrund der gestiegenen USD-Zinssätze 6,13% bis zum 05.07.2006.

Die **kurzfristigen Verbindlichkeiten** enthalten insbesondere Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (TEUR 133), Darlehenszinsverbindlichkeiten (TEUR 167) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (TEUR 40).

Bei den **übrigen Passiva** handelt es sich im Wesentlichen um die aufgrund von handelsrechtlichen Bilanzierungsvorschriften zu bildende Rückstellung für drohende Verluste aus dem Chartervertrag in Höhe von TEUR 1.737 sowie um bereits im Jahr 2005 erhaltene Chartereinnahmen für das Jahr 2006 (TEUR 284).

Das Eigenkapital gemäß Handelsbilanz zum 31.12.2005 setzt sich wie folgt zusammen:

	Ist TEUR
Eigenkapital	
Kommanditkapital Gründungsges.	550
Kommanditkapital Tranche 2001	7.971
Kommanditkapital Tranche 2002	21.355
Kapitalrücklage (Agio)	896
Entnahmen	-8.379
Verlustvortrag	-21.462
Jahresfehlbetrag	<u>717</u>
	1.648

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

5 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Eine Gegenüberstellung des kalkulierten Ergebnisses gem. Prospekt mit dem tatsächlichen Ergebnis des Geschäftsjahres 2005 zeigt folgendes Bild:

	Prospekt TEUR	Ist TEUR	Abweichung TEUR
Chartereinnahmen	8.876	6.475	-2.401
Zinsergebnis	46	14	-32
Auflösung Drohverlustrückstellung	0	1.333	1.333
Kursgewinne Darlehenstilgung	0	720	720
Sonstige Kursgewinne/-verluste	0	21	21
Erträge	8.922	8.563	-359
Schiffsbetriebskosten	-1.907	-1.649	258
Bereederung	-311	-227	84
Zinsen Hypothekendarlehen	-1.514	-732	782
Laufende Verwaltung inkl. Gewerbesteuer	-317	-384	-67
Zuführung Drohverlustrückstellung	0	-56	-56
Abschreibung	-4.772	-4.798	-26
Aufwendungen	-8.821	-7.846	975
Jahresüberschuss (Handelsbilanz)	101	717	616

Die **Einnahmen Zeitcharter** von TEUR 6.475 (ca. 270 Tage zu einer Rate von USD 22.220 und ca. 95 Tage zu einer Rate von USD 22.095) weichen um TEUR 2.401 vom prospektierten Wert ab. Grund hierfür ist der gegenüber Prospekt wesentlich schwächere USD/EUR-Kurs von durchschnittlich 1,25 (Prospektkurs: USD/EUR 0,90).

Aufgrund handelsrechtlicher Bilanzierungsvorschriften war im Jahr 2004 eine **Rückstellung für drohende Verluste** aus dem Zeitchartervertrag zu bilden, da sich über die Restlaufzeit des Zeitchartervertrages unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Aufwendungen inkl. linearer Abschreibung und des aktuellen USD/EUR-Kurses ein Buchverlust ergibt. Im Berichtsjahr wurden hiervon TEUR 1.333 aufgelöst. Die Auflösung ist nicht liquiditätswirksam.

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

Die **Schiffsbetriebskosten** liegen um TEUR 258 unter dem Prospektwert. Wie auf der Einnahmenseite hängt dies vornehmlich mit dem schwachen USD/EUR-Kurs zusammen. Kursbereinigt entsprechen die Kosten – trotz der erhöhten Versicherungskosten – in etwa dem Prospektansatz.

Der **Zinsaufwand Hypothekendarlehen** ist um TEUR 782 niedriger als geplant, da zum einen der prospektierte Zinssatz (5,5%) von den tatsächlich vereinbarten Zinssätzen (ca. 4,6%) abweicht und zum anderen bereits erhebliche Sondertilgungen geleistet wurden.

Zur Sicherung der ersten Auszahlungsrate im Juni des Geschäftsjahres 2006 wurde im Berichtsjahr 2005 ein Devisentermingeschäft getätigt. Aufgrund handelsrechtlicher Bilanzierungsvorschriften war zum Bilanzstichtag eine **Rückstellung für drohende Verluste** aus Devisentermingeschäften in Höhe von TEUR 56 zu bilden. Die Zuführung ist nicht liquiditätswirksam.

6 Liquidität und Auszahlungen

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

	Prospekt TEUR	Ist TEUR	Abweichung TEUR
Jahresüberschuss	101	717	616
+ Abschreibung	4.772	4.798	26
- Auflösung Drohverlustrückstellung	0	-1.333	-1.333
+ Zuführung Drohverlustrückstellung	0	56	56
- Kursgewinn Darlehenstilgung	0	-720	-720
Cash-Flow	4.873	3.518	-1.355
- lfd. Tilgung (zum Buchwert)	-2.287	-2.342	-55
+ Kursgewinn Darlehenstilgung	0	720	720
+ Einzahlung Kommanditkapital	0	5	5
- Investition ins Anlagevermögen	0	-240	-240
- Auszahlungen	-2.880	-2.393	487
in % des nom. Kapitals	10,0%	8,0%	-2,0%
Liquiditätsergebnis 2005	-294	-732	-438
+ Liquidität zum 31.12.2004	886	487	-399
Liquidität zum 31.12.2005	592	-245	-837

Der **Cash-Flow** liegt mit TEUR 3.518 um TEUR 1.355 unter dem Prospektwert. Dies hängt ausschließlich mit dem schwachen USD/EUR-Kurs und den entsprechend niedrigeren EUR-Einnahmen zusammen, die durch die geringeren Zinsaufwendungen und geringeren Schiffsbetriebskosten nicht vollständig kompensiert werden konnten.

Im Jahr 2005 wurde die **Regeltilgung** von TUSD 2.058 geleistet.

Die **Investition ins Anlagevermögen** betrifft insbesondere anteilige Anschaffungskosten für einen Ersatzpropeller (TEUR 206). Der Ersatzpropeller wurde gemeinsam mit einer Schwestergesellschaft angeschafft.

Im Juni 2005 wurde die vorgesehene **Auszahlung** von 5,0 % ausgezahlt. Die für das 2. Halbjahr 2005 im Prospekt vorgesehene weitere Auszahlung von 5,0 % wurde aufgrund des schwachen USD auf 3,0% abgesenkt.

7 Steuerliche Verhältnisse

Die Gesellschaft wird beim Finanzamt Hamburg-Mitte unter der Steuernummer 74/273/00077 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 01.01.2004 zu ermitteln ist, ist auf Basis von Schiffswertgutachten negativ. D.h. bei Verkauf des Schiffes oder eines Kommanditanteils wäre - unabhängig vom tatsächlich erzielten Veräußerungsgewinn - kein Unterschiedsbetrag zu versteuern. Es ist davon auszugehen, dass der negative Unterschiedsbetrag - trotz der vorliegenden Schiffswertgutachten - vom Finanzamt problematisiert wird.

Es wurde außerdem ein Unterschiedsbetrag im Fremdwährungsdarlehen ermittelt, der per 01.01.2004 TEUR 8.192 bzw. ca. 27,4% betrug und bei Tilgung des Darlehens entsprechend anteilig aufzulösen und zu versteuern ist.

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

	Prospekt TEUR	Ist TEUR	Abweichung TEUR
lfd. Tonnagesteuergewinn	54	53	-1
Auflösung Unterschiedsbetrag (Darlehen)	0	712	712
Steuerliches Ergebnis	54	765	711
- Ergebnisanteil Gründungsgesellschafter	0	-184	-184
Steuerliches Ergebnis Tranche 2001 / 2002	54	581	635
in % des nom. Kapitals	0,2%	2,0%	1,8%

Das **steuerliche Ergebnis** für das Jahr 2005 beträgt TEUR 581 bzw. ca. 2,0%.

Die bisherigen steuerlichen Ergebnisse in % stellen sich wie folgt dar:

	Prospekt %	Ist %	Abweichung %
Tranche 2001			
2001	-50,1%	-55,8%	-5,7%
2002	-4,1%	0,0%	4,1%
2003	-8,1%	0,0%	8,1%
Tonnagesteuer ab 2004	0,2%	2,0%	1,8%
2005	0,2%	2,0%	1,8%
	-61,9%	-51,8%	10,1%
Tranche 2002			
2001	-	-	-
2002	-54,2%	-48,5%	5,7%
2003	-8,1%	-2,4%	5,7%
Tonnagesteuer ab 2004	0,2%	2,0%	1,8%
2005	0,2%	2,0%	1,8%
	-61,9%	-46,9%	15,0%

8 Ausblick

Im Jahr 2006 gehen die zu leistenden Zeitcharterraten termingerecht und vollständig ein. Seit dem 04.04.2006 beträgt die Charterrate USD 22.345 pro Tag. Es gab bisher keine Ausfalltage.

Am 1. April kollidierte das MS „Philadelphia“ auf der Reise von Busan nach Shanghai bei schlechtem Wetter und ungünstigen Sichtverhältnissen etwa 60 sm vor Shanghai in chinesischen Gewässern mit dem chinesischen Frachter MV „XIEN JIE“. Es entstanden Schäden am eigenen Schiff (Tank 3 eingebeult) und am Kollisionsgegner. Der Schaden am eigenen Schiff beträgt ca. TUSD 80, ist, da er unterhalb der Kaskofranchise liegt, von der Gesellschaft zu tragen und wird im Rahmen der ersten Klasseerneuerung im April 2007 repariert. Der Schaden des Kollisionsgegners wird auf ca. TUSD 150 -180 geschätzt. Dieser muss nicht von der Gesellschaft übernommen werden, nachdem man sich nach Beratung mit dem P&I Vertreter sowie dem Havariekommissar des VHT auf eine vergleichsweise Zahlung von TUSD 2 an die Gegenseite einigen konnte.

Auf der Einnahmenseite wird es in 2006 aufgrund des weiterhin schwachen USD zu geringeren EUR-Einnahmen kommen.

Auf der Ausgabenseite werden Einsparungen insbesondere bei den Zinsaufwendungen sowie voraussichtlich bei den Schiffsbetriebskosten erzielt werden können. Im Geschäftsjahr 2007 wird bei den Schiffsbetriebskosten insbesondere aufgrund des geplanten Werftaufenthaltes im Zusammenhang mit der ersten Klasseerneuerung mit höheren Kosten gerechnet. In den geplanten Werftkosten in Höhe von TUSD 680 sind Kosten für Modifikationen der Seitentanks (Einbringen von zusätzlichen Versteifungen) in Höhe von TUSD 300 enthalten. Aufgrund von in der jüngsten Vergangenheit bei ähnlich konstruierten, großen Schiffen gewonnenen Erkenntnissen sind diese Modifikationen notwendig, um eine Rissbildung in den Tanks und Seitenwänden zu verhindern. Es hat sich gezeigt, dass diese Rissbildung auf eine Konstruktionsschwäche der Schiffe zurückzuführen ist. Die Klassifikationsgesellschaft hat zwischenzeitlich die diesbezüglichen Bauvorschriften geändert und empfiehlt für Schiffe, die vor Änderung der Bauvorschriften hergestellt wurden, entsprechende Modifikationen.

Eine Gegenüberstellung der Prospektwerte mit den Planwerten (angenommener Kurs: ca. USD/EUR 1,27) für das Jahr 2006 zeigt folgendes Bild:

	Prospekt TEUR	Plan TEUR	Abweichung TEUR
Chartereinnahmen	8.926	6.347	-2.579
Zinsergebnis	40	0	-40
Kursgewinne Darlehenstilgung	0	537	537
Erträge	8.966	6.884	-2.082
Schiffsbetriebskosten	-1.965	-1.781	184
Bereederung	-313	-222	91
Zinsen Hypothekendarlehen	-1.387	-779	608
Laufende Verwaltung inkl. Gewerbesteuer	-170	-235	-65
Treuhandschaft	-153	-150	3
Abschreibung	-3.976	-3.976	0
Aufwendungen	-7.964	-7.143	821
Jahresfehlbetrag (Handelsbilanz)	1.002	-259	-1.261
+ Abschreibung	3.976	3.976	0
- Kursgewinn Darlehenstilgung	0	-537	-537
Cash-Flow	4.978	3.180	-1.798
- lfd. Tilgung (zum Buchwert)	-2.287	-1.757	530
+ Kursgewinn Darlehenstilgung	0	537	537
- Auszahlung	-2.880	-1.793	1.087
in % vom nom. Kapital	10,0%	6,0%	-4,0%
Liquiditätsergebnis 2006	-189	167	356
+ Liquidität zum 31.12.2005	592	-248	-840
Liquidität zum 31.12.2006	403	-81	-484

Bei den Tilgungen ist geplant, eine Quartalsstilgung (TUSD 515) mit den bereits geleisteten Sondertilgungen zu verrechnen. Der Tilgungsvorsprung betrüge dann am Ende des Jahres 2006 immer noch 1,5 Jahre.

Von der geplanten Auszahlung von 2 x 5,0% (=10,0%) für das Jahr 2006, wurde ein Teil von 5,0% prospektgemäß zum 01.06.2006 geleistet. Von den restlichen 5,0% wird aufgrund des weiterhin schwachen USD nur 1% am Ende des Jahres geleistet werden können.

Das steuerliche Ergebnis für das Jahr 2006 wird voraussichtlich ca. 1,6% betragen.

Wir möchten erneut darauf hinweisen, dass ein gegenüber dem Prospektansatz weiterhin deutlich schwächerer USD auch in der Zukunft zu reduzierten Auszahlungen führen kann. Die Prospektkalkulation geht ab dem Jahr 2007 von einem Kurs von USD/ EUR 0,95 aus. Aktuell liegt der USD/EUR-Kurs bei ca. 1,25. Dies bedeutet, dass die aus dem USD-Betriebsüberschuss zu generierende EUR-Liquidität um ca. 24% unter dem Prospektansatz liegt. Bei einem weiterhin stabilen Schiffsbetrieb auf der USD-Seite sowohl im Bereich der Chartereinnahmen als auch im Bereich der Schiffsbetriebskosten reichen die erzielten Einsparungen im Bereich der Zinsen nicht aus, um diese Abweichung zu kompensieren. Darüber hinaus ist zu erwarten, dass auch die Zinskosten in den nächsten Jahren aufgrund der Zinsentwicklung, verbunden mit dem Auslauf der Zinsfestschreibungen in 2006 und 2007, steigen werden.

Die Gesellschafterversammlung für das Jahr 2005 ist im schriftlichen Verfahren vorgesehen

Hamburg, im Juli 2006

Die Geschäftsführung der
MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG

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

	2001	2002	2003	2004	2005	Summe
Einsatztage						
- Prospekt	0	270	360	360	360	1,350
- Ist	0	270	361	366	365	1,362
Abweichung	0	0	1	6	5	12
Netto-Chartererträge						
- Prospekt	0	6,325	8,468	8,517	8,565	31,875
- Ist	0	5,931	6,773	6,302	6,248	25,254
Abweichung	0	-394	-1,695	-2,215	-2,317	-6,621
Schiffsbetriebskosten						
- Prospekt	0	-1,315	-1,798	-1,852	-1,907	-6,872
- Ist	0	-879	-1,465	-1,573	-1,649	-5,566
Abweichung	0	436	333	279	258	1,306
Verwaltungskosten						
- Prospekt	-75	-291	-307	-312	-317	-1,302
- Ist	-23	-415	-423	-297	-384	-1,542
Abweichung	52	-124	-116	15	-67	-240
Zinsen Fremdkapital						
- Prospekt	0	-1,414	-1,769	-1,646	-1,514	-6,343
- Ist	0	-697	-812	-685	-732	-2,926
Abweichung	0	717	957	961	782	3,417
Sonstige Zinsen						
- Prospekt	0	-367	-3	55	46	-269
- Ist	1	-483	-31	15	14	-484
Abweichung	1	-116	-28	-40	-32	-215
Abschreibung						
- Prospekt	0	-8,246	-6,871	-5,726	-4,772	-25,615
- Ist	0	-8,285	-6,908	-5,757	-4,798	-25,748
Abweichung	0	-39	-37	-31	-26	-133
Drohverlustrückstellung						
- Prospekt	0	0	0	0	0	0
- Ist	-267	267	0	-3,070	1,277	-1,793
Abweichung	-267	267	0	-3,070	1,277	-1,793
Gründungskosten						
- Prospekt	-5,317	-6,071	0	0	0	-11,388
- Ist	-5,216	-6,315	0	0	0	-11,531
Abweichung	101	-244	0	0	0	-143
Sonstiges						
- Prospekt	0	0	0	0	0	0
- Ist	-575	792	2,355	1,213	741	4,526
Abweichung	-575	792	2,355	1,213	741	4,526
Jahresüberschuss						
- Prospekt	-5,392	-11,379	-2,280	-964	101	-19,914
- Ist	-6,080	-10,084	-511	-3,852	717	-19,810
Abweichung	-688	1,295	1,769	-2,888	616	104
steuerliches Ergebnis						
<u>Tranche 2001</u>						
- Prospekt	-50.1%	-4.1%	-8.1%	0.2%	0.2%	-61.9%
- Ist	-55.8%	0.0%	0.0%	2.0%	2.0%	-51.8%
Abweichung	-5.7%	4.1%	8.1%	1.8%	1.8%	10.1%
<u>Tranche 2002</u>						
- Prospekt	0.0%	-54.2%	-8.1%	0.2%	0.2%	-61.9%
- Ist	0.0%	-48.5%	-2.4%	2.0%	2.0%	-46.9%
Abweichung	0.0%	5.7%	5.7%	1.8%	1.8%	15.0%
Ausschüttungen						
- Prospekt	0.0%	0.0%	10.0%	10.0%	10.0%	30.0%
- Ist	0.0%	0.0%	10.0%	10.0%	8.0%	28.0%
Abweichung	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.0%	-2.0%
Tilgung in TUSD						
- Prospekt	0	1,029	2,058	2,058	2,058	7,203
- Ist	0	2,573	4,116	2,058	2,058	10,805
Abweichung	0	1,544	2,058	0	0	3,602

Bericht des Beirates

zum Geschäftsjahr 2005 mit Ausblick auf 2006 + 2007.

Michael Lange, Vorsitzender, 81827 München, Tsingtauer Str. 105,
Karl Dieter Schröder, Bielefeld. - Herbert Juniel, Bremen.

Tel.: 089-439846-0 // Fax: -10.
E-mail: info@lange-vermoegen.de.

MS „PHILADELPHIA“

In Charter bei Hanjin bis Mitte 2012 - Schiffsmärkte haben konsolidiert.

6% Ausschüttung für 2006 - der schwache \$-Kurs trifft uns hart.

Das Wichtigste zuerst: Wir haben 2005 nur noch knapp befriedigend verdient. Der Überschuss lag mit 3,89 Mio.€ (einschl. 570 T€ Minderaufwand Tilgung \$-Darlehen) um fast 1,0 Mio.€ unter Prospekt-Niveau. Letztmalig hatten 2004 Sondererträge in Höhe von 550 T€ aus \$-Terminverkäufen zum Ergebnis beigetragen. Seit Anfang 2005 müssen wir unsere \$-Erträge zum Tageskurs in € tauschen.

Beim Vergleich von Ist und Prospekt ist zu beachten, dass bei Prospektierung der US-\$ über dem € stand (0,9\$ = 1€). Wenn wir beim Tausch von \$ in € ein Drittel weniger erhalten, lässt sich das nicht ausgleichen. Bis einschl. 2004 waren wir durch Terminalsicherungen abgedeckt. Diese Erträge fehlen ab 2005. Zusätzlich belastet der drastische Zinsanstieg für \$-Kredite. Die günstig geschlossenen Tranchen laufen Ende 2006 und Anfang 2007 aus. Wir müssen neu kalkulieren. Hilfreich: Zum Ausgleich stehen Reserven bereit. Ende 2005 bestand ein Polster von 3,6 Mio.\$ (= 1,7 Jahre) Sonder-Tilgung.

Ausblick: Wir müssen uns darauf einstellen, dass bereits 2006 die Ausschüttung auf 6% zurückgenommen wird. Aber: Auch dann müssen wir nicht wirklich unzufrieden sein. Denn: 6% fast steuerneutrale Ausschüttung sind noch eine gute Sache. Und: Der Wert unserer Schiffsanteile liegt bei ca. 100%. Trotzdem: Etwas traurig sind wir schon. Unsere Charter liegt - auch nach der Ratenkonsolidierung seit Frühjahr 2005 - noch immer deutlich (ca. 25%) unter dem aktuellen Marktniveau. Wir sollten uns aber über die Differenz zur aktuellen Marktrate nicht zu sehr ärgern. Wir sind 2002 (aus Sicherheitsgründen) bewusst mit einer Langfrist-Charter gestartet. Wichtig: Freuen können wir uns über **Substanzgewinne aufgrund der drastischen Steigerung der Schiffswerte** (Neubaupreise seit 2002 um 50% gestiegen). Richtig gut verdienen werden wir - nach heutigem Kenntnisstand - nach Ablauf der 10-jährigen (9+1) Erstcharter ab Mitte 2012 mit einer realistischen Charter-Erwartung von 28.000-30.000 \$/Tag.

Marktwerte: Mit der strukturellen Ratenbesserung und dem höheren (langfristigen) Ertragswert hat sich der Wert unserer Schiffsanteile - trotz der aktuellen Mindererträge - stabilisiert. **Kurse von 90-110% sind eine vernünftige Bewertung.** Im Markt-Höhepunkt waren es 120%. Das Jahr 2005 wird wohl als Ausnahmejahr in die Annalen der Seeschifffahrt eingehen. Es zeigte die extremen Auswirkungen von Über- und Unterversorgung am Schiffsmarkt. Es gilt die Opec-Öl-Formel: 5% Unterversorgung treibt den Ölpreis (oder das Raten-Niveau) um 25-30% nach oben. Natürlich auch umgekehrt.

Für Schiffsanleger gilt: Weniger die Kurzfrist-Zahlen entscheiden den Anlageerfolg. Die Gesamt-Rechnung über die volle Betriebs- (Einnahme) Zeit von voraussichtlich 25 Jahren muss stimmen. Die hohe und eher weiter zunehmende Bedeutung des Seeverkehrs sollte für gute (Gesamt-) Zahlen sorgen.

1. Die Chartermärkte haben nach dem Extremhoch im Mai 2005 auf Normal-Niveau korrigiert.

Marktentwicklung: Die Charraten für Containerschiffe erreichten im Frühjahr 2005 ungekannte und ungeahnte Höhen. Alle Schiffsgrößen meldeten All-time-high („Allzeithoch“). Der hohen Nachfrage nach Frachtraum stand ein zu geringes Angebot an Transportkapazität gegenüber. Und: Wenn eine Reederei Fracht zu fahren hat, zahlt sie bei knappem Angebot (fast) jeden Preis.

Beschäftigung: Hanjin Shipping mit Laufzeit bis Mitte 2012. Aktuelle Rate: 22.345 \$/Tag. Vertragsreeder: Laeisz.
Schiffsdaten: 4.379 (hom. 3.015) Container - 58.000 tdw - 24 kn - 400 FEU - Hanjin/Korea - Indienst: April 2002.
Versichert mit: 35 Mio.€ + 23 Mio.\$. Loss of Hire: 22.500 \$/Tag (ab 15.Tag). Flagge: Liberia. Besatzung: 21 Mann.
Ausschüttung 2006: 6% (5% Juni + 1% Dezember). Insgesamt (Ende 2006): 34%. KG-Kapital: 29,8 Mio.€.
Schiffs-Darlehen (Ende 2006): 18,0 (21,1) Mio.\$. Tilgungsvorsprung: 3,0 Mio.\$ (~ 1,5 Jahre). Komplett-Entschuldung: 2014.
Stl. Verlustzuweisungen (2001-2003): -51%. Tonnage-Gewinn: 0,2% p.a. + ca. 2% Währung. Auflöse-Gewinn: -17%.
Anteilswert (Zweitmarkt): 90G - 110B. Gebundenes Kapital (Ende 2006): 39%. Steuerlicher Wert Schenkung: 10%.

Für unseren Schiffstyp (Panmax mit 4.400-TEU Brutto-Kapazität) wurden in der Spitze 45.000 \$/Tag für einen 1-Jahres-Chartervertrag bezahlt. Wer sich für 5 Jahre festlegte, zahlte ca. 36.000 \$ pro Tag. Erst im Herbst 2005 kam es zu einer stärkeren Reaktion. Die Extrem-Raten wurden auf Normal-Niveau korrigiert. Besonders positiv für freie Schiffe war im Frühjahr 2005 der Doppel-Effekt: **Hohe Rate und lange Laufzeit.** Das multiplizierte den Ertragswert. Wir müssen uns leider noch länger gedulden, um vergleichbare (Sonder-) Erfolge verbuchen zu können. Dies wird erst im Anschluss an die Erstcharter möglich sein.

Am Chartermarkt ist seit Herbst 2005 (*leider*) wieder Normalität eingeleitet. Die Extrem-Knappheit ist Vergangenheit. Die von Rekordraten getriebene Orderwelle für Schiffs-Neubauten wird sich 2006 und 2007 in hohen Ablieferungszahlen niederschlagen. Der Markt hat die Übertreibungen korrigiert. Das Rateniveau für 4.500-TEU-Schiffe lag Mitte 2006 bei 28.000-30.000\$.

Aber: Im professionellen Schiffsmarkt ist der Tonnagezufluss inzwischen „eingepreist“. Marktführer Maersk Broker sieht für 2006 und 2007 die Raten für 4.500-TEU-Schiffe bei 26.000 bis 30.000 \$/Tag. Ab Mitte 2008 seien festere Raten möglich. Bei Neubau-Preisen von ca. 70 Mio.\$ (*einschl. Bauzeitinsen etc.*) rentieren sich neue Aufträge nur bei Raten => 30.000\$. Unser Schiff kostete uns komplett ca. 45 Mio.\$. Wir können an den gestiegenen Baupreisen und den Neuchartern für Panmax-Schiffe ablesen, dass unser Schiff heute einen deutlich höheren Marktwert hat. Einen Ertragsprung können wir bei Ablauf der Erstcharter erwarten.

Denn: Charterer Hanjin hat nur Optionsrecht auf 1 Jahr Verlängerung - aber kein Optionsrecht zum Kauf des Schiffes. Nach dann 10 Jahren Betriebszeit sind erst 40% der Betriebszeit des Schiffes „verbraucht“. Es verbleibt nach Tilgung der Schiffs-Darlehen eine lange Ertragsphase - zu hoffentlich deutlich höheren Raten. Kalkuliert waren 25.750 \$/Tag.

1. Guter Tilgungsvorsprung (1,5 Jahre) - 2006 Ausschüttung 6% - Anteilswert ca. 100%.

Zwischenbilanz: Unsere Schiffsbeteiligung „Philadelphia“ hat sich wirtschaftlich befriedigend entwickelt. Hierzu 4 wichtige Fakten:

- Es kommen sichere Chartereinnahmen. Der \$-Kurs könnte besser sein. Die Kurssicherungen sind (*leider*) 2004 ausgelaufen. Wir können (*müssen*) uns bis zum Ablauf der Erstcharter auf 6% Ausschüttung einrichten.
- Wir haben Reserven gelegt. Per Ende 2006 stellt sich der **Tilgungsvorsprung auf 3,0 Mio.\$ (~ 1,5 Jahre)**. Durch den geringeren Schuldenstand sparen wir Zinsen. Bei den stark gestiegenen \$-Zinsen ist dies von besonderer Wichtigkeit. Nach heutigem Kenntnisstand werden wir die Komplett-Entschuldung Ende 2016 erreichen - nach 13,5 gegenüber prospektiert 14 Jahren. Ab 2017 sind dann Ausschüttungen von >15% eine realistische Erwartung
- Wir haben hohes Potential im Schiffswert. Wir haben für 45 Mio.\$ gekauft. Der heutige Preis beträgt ca. 70 Mio.\$.
- Der „**innere Wert**“ - Basis für die Bewertung im Zweitmarkt - liegt mit der generellen Marktbesserung (*seit Prospektierung*) und stark gestiegenen Schiffspreisen bei 90-110%.

Zweitmarkt: Einen „*persönlichen Schiffsverkauf*“ kann jeder Gesellschafter - bei Bedarf und nach eigener Entscheidung - selbst vornehmen. Im Zweitmarkt werden für Schiffsanteile mit (*steuergünstigen*) Ausschüttungen gute Preise bezahlt.

Generell gilt: Die maximalen Renditen werden über längere Behaltzeiten erreicht. (*„je länger desto vorteilhafter“*). Wichtig am Zweitmarkt ist nicht der schnelle Verkauf, sondern die Möglichkeit, bei Bedarf schnell verkaufen (*oder gut beleihen*) zu können.

T-Steuer: Die **Option zur pauschalen Tonnagesteuer** erfolgte - wie prospektiert - zum 1.1.2004. Wir werden über die gesamte Laufzeit nur einen pauschalen Gewinn von 0,20% p.a. zu versteuern haben zzgl. Währungsgewinnen aus \$-Schiffsdarlehen (*ca. 2% p.a. bis zur Rückzahlung*). Der niedrige Steuergewinn **verbessert die Netto-Rendite der Ausschüttungen**. Der bei Schiffs- oder Anteilsverkauf anzusetzende **Übergangsverlust** („*negative Rücklage*“) beträgt -16%. Wichtig: Mit den genannten Werten steht fest, dass beim Schiffsverkauf bzw. bei Anteilsverkäufen keine Steuer anfällt.

2. Einsatz des Schiffes: Bei Hanjin Shipping im Trade China - US-Westküste - China.

MS „Philadelphia“ fährt für Hanjin Shipping im China America Express Service (CAX-Dienst) zwischen Fernost und US-Westküste. Die Rundreise über Long Beach, Pusan, Shanghai, Pusan, Long Beach dauert ca. 30 Tage. Wir fahren Liberia-Flagge mit niedrigen Heuerkosten. Ergebnis stabilisierend wirkten 2005 die (*noch*) günstigen Zinskonditionen. Der Zinsaufwand betrug 718 T€ gegenüber prospektiert 1.514 T€. Die technische Performance des Schiffes war gut. Die Fahrplan gesteuerte Geschwindigkeit von durchschnittlich 22,7 kn wurde problemlos erreicht und eingehalten.

Nachstehend Ist-Zahlen für 2005, Planzahlen für 2006 und eine Prognose für 2007 (*einschl. Dockungskosten: ca. 400 T\$*):

gerechnet 2006+2007: 1,25 \$/€	2005 Ist	2006 Plan	2007 Prognose
Raten pro Tag in \$ (<i>brutto</i>) - durchschnittlich	22.135\$	22.292\$	22.386\$
Betriebsergebnis in € (<i>Docking 2007</i>)	+3.320 T€	+3.275 T€	+3.500 T€
+ Minderaufwand \$-Tilgung	+572 T€	+430 T€	+315 T€
prospektiert (<i>kalkuliert 1,0 \$/€</i>)	+4.826 T€	+4.938 T€	+4.162 T€
Darlehen-Stand Prospekt (<i>Plan-Tilgung: 2.000 T\$</i>)	23.155 T\$	21.097 T\$	19.036 T\$
Schiffs-Darlehen Ist	19.553 T\$	18.010 T\$	16.980 T\$
Ausschüttungen:	8%	6%	6%
Ausschüttung (2006): 6% (5% Juni + 1% Dezember). Insgesamt (dann): 34%. 2007 und später: 6%.			
Tilgungsvorab (Ende 2006): 3,0 Mio.\$ = 1,5 Jahre. Komplett-Entschuldung: Ende 2016.			

BR-Arbeit: Die Zusammenarbeit zwischen GF, Vertragsreeder und BR ist problemfrei und konstruktiv. Die GF hat uns in relevanten Fragen angesprochen und umfanglich informiert. Der Vertragsreeder hat gut gewirtschaftet. In der BR-Sitzung am 30. Juni 2006 wurden in Anwesenheit des Prüfers der Abschluss 2005 besprochen, die Vorschau 2006 diskutiert und die Tagesordnung der schriftlichen GV formuliert. Problemfragen stehen nicht an. Der BR empfiehlt die Annahme aller Einzelpunkte.

Michael Lange Vorsitzender des Beirates MS „Philadelphia“

München, den 10. August 2006

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

**Jahresabschluss
31. Dezember 2005**

- Testatsexemplar -

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 2005 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung des Jahresabschlusses nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags 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 Gesellschaftsvertrags und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft.

Hamburg, 27. März 2006

Ernst & Young AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klein
Wirtschaftsprüfer

Semmerow
Wirtschaftsprüfer

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg
Gewinn- und Verlustrechnung für 2005

	<u>EUR</u>	<u>EUR</u>	<u>2004</u> <u>TEUR</u>
1. Umsatzerlöse		6.475.485,84	6.531
2. Schiffsbetriebsaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	184.841,04		179
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>1.074.467,49</u>		<u>1.049</u>
		1.259.308,53	<u>1.228</u>
3. Personalaufwand			
a) Heuern für fremde Seeleute	591.364,29		556
b) Soziale Abgaben	<u>70.896,89</u>		<u>60</u>
		662.261,18	<u>616</u>
4. Sonstige betriebliche Erträge		2.278.442,92	1.495
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		<u>529.407,49</u>	<u>3.607</u>
6. Reedereiüberschuss		6.302.951,56	2.575
7. Abschreibungen		4.797.842,00	5.757
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		15.378,80	15
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		733.308,40	685
10. Steuern vom Ertrag		<u>70.000,00</u>	<u>0</u>
11. Jahresüberschuss (Vj. Jahresfehlbetrag)		717.179,96	3.852
12. Gutschrift (Vj. Belastung) auf Kapitalkonten		<u>717.179,96</u>	<u>3.852</u>
13. Bilanzgewinn		<u><u>0,00</u></u>	<u><u>0</u></u>

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg

Anhang für 2005

Allgemeine Hinweise

Der vorliegende Jahresabschluss wurde gemäß §§ 242ff. und §§ 264 ff. HGB sowie nach den einschlägigen Vorschriften des Gesellschaftsvertrags aufgestellt. Es gelten die Vorschriften für kleine Kapitalgesellschaften und Co.

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

Das **Seeschiff** wird zu Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen unter Berücksichtigung der steuerlich zulässigen Nutzungsdauer bewertet. Die Abschreibung erfolgt nach degressiver Methode mit 16,66 % vom Restwert und einer Nutzungsdauer von 12 Jahren. Die Abschreibung wurde unter Berücksichtigung des geschätzten Schrottwertes von EUR 90,00 je Tonne Leergewicht (TEUR 1.696) ermittelt.

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

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert angesetzt.

Die **Steuerrückstellungen** und die **sonstigen Rückstellungen** berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten und drohenden Verluste aus schwebenden Geschäften. Sie sind in der Höhe angesetzt, die nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag angesetzt.

Währungsumrechnung

Vermögensgegenstände und Schulden, die auf fremde Währungen lauten, wurden grundsätzlich mit dem Kurs zum Zeitpunkt der Erstverbuchung oder mit dem niedrigeren (Vermögensgegenstände) bzw. höheren (Schulden) Stichtagskurs bewertet. Insbesondere zum Bilanzstichtag eingetretene Kursverluste wurden durch Neubewertung berücksichtigt.

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel dargestellt.

Finanzanlagen

Die Gesellschaft ist Eigentümerin der Philadelphia Shipping & Trading Corporation, einer Gesellschaft liberianischen Rechts. Eine Kapitaleinlage ist nicht zu leisten.

Kommanditanteile

Die Kommanditeinlagen sind vollständig eingezahlt.

Verbindlichkeiten

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

Sonstige Angaben

Haftelage

Die im Handelsregister in Höhe von TEUR 29.876 eingetragene Haftelage war ursprünglich in voller Höhe erbracht. Durch die getätigten Entnahmen lebt die Haftung in Höhe von TEUR 8.379 wieder auf.

Persönlich haftender Gesellschafter

Persönlich haftender Gesellschafter der MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG, Hamburg, ist die Verwaltungsgesellschaft MS „Philadelphia“ mbH, Hamburg, mit einem gezeichneten Kapital von EUR 26.000,00.

Geschäftsführung

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

Volker Redersborg,	Prokurist der Reederei F. Laeisz G.m.b.H., Rostock
Helge Janßen,	Prokurist der Hamburgische Seehandlung Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG, Hamburg

Beirat

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

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

Mitarbeiter

Die Gesellschaft beschäftigt keine eigenen Mitarbeiter.

Ergebnisverwendung

Der Jahresüberschuss 2005 von EUR 717.179,96 wird den Kapitalkonten gutgeschrieben.

Hamburg, im März 2006

Geschäftsführung

Entwicklung des Anlagevermögens 2005

	1.1.2005		31.12.2005		1.1.2005		31.12.2005		Kumulierte Abschreibungen		Buchwerte		
	Zugänge	Abgänge	Zugänge	Abgänge	Zugänge	Abgänge	Zugänge	Abgänge	Zugänge	Abgänge	31.12.2005	31.12.2004	
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	TEUR	
I. Sachanlagen													
Seeschiff	0,00	0,00	51.444,57	1,42	20.949,67	8,42	4.797,84	2,00	25.747,52	0,42	25.697,05	1,00	30,495
II. Finanzanlagen													
Beteiligungen	0,00	239,71	2,19		0,00	239,71	2,19	0,00	0,00	0,00	239,71	2,19	0
	51.444,57	1,42	239,71	2,19	51.684,28	3,61	20.949,67	8,42	4.797,84	2,00	25.936,76	3,19	30,495

Forderungen und Verbindlichkeiten

Die Vorjahreszahlen werden jeweils in Klammern angegeben.

A. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
- Forderungen gegen Gesellschafter
- Sonstige Vermögensgegenstände

Insgesamt	bis 1. Jahr		davon Restlaufzeit		davon gesichert	
	EUR	EUR	1 bis 5. Jahre	über 5. Jahre	EUR	durch:
2.795,78	2.795,78	0,00	0,00	0,00		
(2.411,22)	(2.411,22)	(0,00)	(0,00)	(0,00)		
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
(5.000,00)	(5.000,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)		
79.898,98	79.898,98	0,00	0,00	0,00		
(93.240,54)	(93.240,54)	(0,00)	(0,00)	(0,00)		
82.694,76	82.694,76	0,00	0,00	0,00		
(100.651,76)	(100.651,76)	(0,00)	(0,00)	(0,00)		

B. Verbindlichkeiten

- Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
- Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern
- Sonstige Verbindlichkeiten

22.417,02	2.509,19	9.369,13	10.538,69	22.417,02	
(24.733,83)	(2.483,77)	(9.369,13)	(12.880,97)		
39.953,03	39.953,03	0,00	0,00		
(49,19)	(49,19)	(0,00)	(0,00)		
133,32	133,32	0,00	0,00		
(118.300,92)	(118.300,92)	(0,00)	(0,00)		
38.942,36	38.942,36	0,00	0,00		
(33.789,41)	(33.789,41)	(0,00)	(0,00)		
22.629,24	2.721,41	9.369,13	10.538,69		
(24.935,11)	(2.694,99)	(9.369,13)	(12.880,97)		

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

FREUNDE DER HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG WISSEN,

daß Friedrich der Große Leitfigur des Hauses ist. Er hat seinerzeit die Geschäftsidee Seehandlung als erster in die Tat umgesetzt und 1772 die Preußische Seehandlung gegründet. Sie betrieb Handelsschiffahrt für Preußen und beschaffte als Preußische Staatsbank die notwendigen Finanzierungsmittel. Diese unternehmerische Leistung zeigt beispielhaft ein selten beachtetes Aktivitätsfeld des Preußenkönigs: Das eines Wirtschaftsführers, der seinem Staat mit Tüchtigkeit, Disziplin und Weitblick auch zu ökonomischem Erfolg und Ansehen verhalf.

Wenngleich sich in den zwei Jahrhunderten seit Friedrich dem Großen Interpretation und unternehmerische Ausrichtung einer Seehandlung gewandelt haben, fühlen wir uns doch den zeitlosen Werten und Maßstäben des ersten „Seehändlers“ verpflichtet.

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

Damit soll das unternehmerische Engagement unserer Anleger belohnt werden, eine besonders knappe und wertvolle Ressource unserer Volkswirtschaft.



HAMBURGISCHE  SEEHANDLUNG

KAPITAL IN GUTER GESELLSCHAFT



M. M. WARBURG & CO SCHIFFFAHRTSTREUHAND

M. M. WARBURG & CO SCHIFFFAHRTSTREUHAND GMBH
FUHLENTWIETE 12 · 20355 HAMBURG · POSTFACH 30 36 99 · 20312 HAMBURG
TELEFON: (040) 32 82 58 0 · TELEFAX: (040) 32 82 58 99
E-MAIL: SCHIFFFAHRTSTREUHAND@MMWARBURG.COM