

«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, den 12. September 2007

**MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG
Ordentliche Gesellschafterversammlung 2007 im schriftlichen Verfahren
Turnusmäßige Neuwahl des Beirates**

«Briefliche_Anrede»,
«Briefl_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 2007. Hierin finden Sie unter anderem:

Tagesordnung
Bericht der Geschäftsführung
Prospektvergleich
Bericht des Beirates
Jahresabschluß zum 31.12.2006
Kandidatenliste für die turnusmäßige Neuwahl des Beirates

Wir bitten Sie um Teilnahme an diesem schriftlichen Verfahren, indem Sie den vollständig ausgefüllten und unterschriebenen Stimmzettel bis zum **10. Oktober 2007** (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.

Seite 2 des Schreibens vom 12. September 2007

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.

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.

Wir möchten an dieser Stelle noch einen **Hinweis** geben. Wie Sie wahrscheinlich der Presse entnommen haben, hat sich für Anteile an geschlossenen Fonds, insbesondere im Schiffahrtsbereich, in den letzten Jahren ein **Zweitmarkt** entwickelt, der es den Anlegern erlaubt, ihre Beteiligungen zu verkaufen oder 'gebrauchte' Beteiligungen zu erwerben. Diese Entwicklung sehen wir grundsätzlich positiv, weil sie die Fungibilität von Beteiligungen sowie die Transparenz und die Liquidität des Beteiligungsmarktes erhöht. Allerdings ist damit auch das Risiko verbunden, daß 'Schnäppchenjäger' sich gezielt an Fondsanleger wenden und versuchen, diese, mit Hilfe unvollständiger Informationen und einseitiger Risikodarstellungen, zum Verkauf ihrer Beteiligung oftmals unter Wert zu motivieren.

Sollten Sie unaufgefordert schriftlich oder telefonisch auf den Verkauf Ihrer Beteiligung angesprochen werden, empfehlen wir Ihnen dringend, die Seriosität des Angebots sorgfältig zu prüfen und auch die steuerlichen Auswirkungen eines Anteilsverkaufs mit Ihrem Steuerberater zu erörtern. Das Emissionshaus, Ihr Anlageberater und die Treuhänderin stehen Ihnen jederzeit gerne mit Rat und Auskünften zur Seite und können Ihnen, falls Ihrerseits Kauf- oder Verkaufsinteresse bestehen sollte, seriöse Zweitmarkt-Makler benennen. Gesellschafter von Emissionen der Hamburgischen Seehandlung können sich auch kostenlos auf deren Zweitmarktplattform www.seekundaerhandlung.de registrieren lassen.

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

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

M.M. Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH

Anlagen



...

Stimmzettel

Fristende:
10. Oktober 2007
(Hier eingehend)

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

Telefax: 040/32 82 58 99

**Ordentliche Gesellschafterversammlung 2007
der MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG
im schriftlichen Verfahren**

1. Feststellung des Jahresabschlusses 2006

Zustimmung Ablehnung Enthaltung

2. Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2006

Zustimmung Ablehnung Enthaltung

3. Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2006

Zustimmung Ablehnung Enthaltung

4. Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2006

Zustimmung Ablehnung Enthaltung

5. Wahl der Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 2007

Zustimmung Ablehnung Enthaltung

6. Zustimmung zur Auszahlung in Höhe von 5 % bezogen auf das Kommanditkapital I im Dezember 2007, sofern die Liquiditätslage dies zuläßt und etwaige Auflagen von Kreditinstituten dem nicht entgegenstehen

Zustimmung Ablehnung Enthaltung

Ort, Datum

Unterschrift

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

7. Neuwahl des Beirates

Sie können einen oder zwei Kandidaten wählen, Stimmzettel mit mehr als zwei Stimmen sind ungültig und eine Stimmenhäufung auf einen Kandidaten ist nicht zulässig.

Elmar Conrads-Hassel

Rüdiger Hasewinkel

Dr. Uwe Jönck

Michael Lange

Karl Dieter Schröder

Ort, Datum

Unterschrift

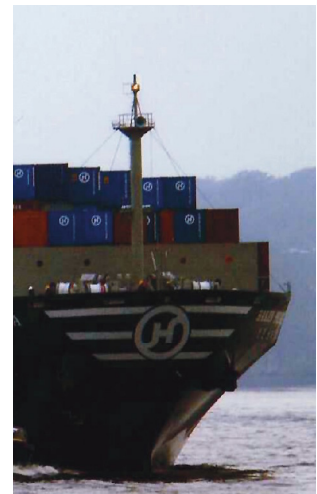


M. M. WARBURG & CO SCHIFFFAHRTSTREUHAND

WIR HALTEN IHRE ANLAGEN AUF KURS

IHRE UNTERLAGEN FÜR DIE GESELLSCHAFTERVERSAMMLUNG 2007

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 13.000 Anleger in 53 Gesellschaften mit Einlagen in Höhe von über 750 Mio. Euro 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 2007

MS Philadelphia GmbH & Co. KG

Inhalt

Tagesordnung

Bericht der Geschäftsführung

Prospektvergleich

Bericht des Beirats

Jahresabschluß

Kandidatenliste für die Beiratsneuwahl

Tagesordnung

der ordentlichen Gesellschafterversammlung der

MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG

im schriftlichen Verfahren

1. Feststellung des Jahresabschlusses 2006
2. Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2006
3. Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2006
4. Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2006
5. Wahl der Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2007
6. Zustimmung zur Auszahlung in Höhe von 5 % bezogen auf das Kommanditkapital I im Dezember 2007, sofern die Liquiditätslage dies zulässt und etwaige Auflagen von Kreditinstituten dem nicht entgegenstehen
7. Neuwahl des Beirates

Bericht der Geschäftsführung über das Geschäftsjahr 2006

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

Emissionshaus: Hamburgische Seehandlung
Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG
Neuer Wall 77, 20354 Hamburg
Tel: 040 / 34 84 2 0
Fax: 040 / 34 84 2 298

Treuhandgesellschaft: M.M.Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH
Fuhlentwiete 12, 20355 Hamburg
Tel.: 040 / 32 82 58 0
Fax: 040 / 32 82 58 99

1 Überblick über das Geschäftsjahr 2006

Im Geschäftsjahr 2006 fuhr die MS „Philadelphia“ wie bisher für Hanjin Shipping Company Ltd., Seoul, und erhielt die vereinbarte Tagesrate von USD 22.220 bzw. ab 4. April USD 22.345. Im Berichtsjahr fielen ca. 17 Off-Hire-Tage für den Werftaufenthalt zur Klasseerneuerung an.

Der **Cash-Flow** liegt mit TEUR 2.409 um TEUR 2.569 unter dem Prospektwert. Dies hängt insbesondere mit dem gegenüber Prospekt wesentlich schwächeren EUR/USD-Kurs und dem um einige Monate vorgezogenen planmäßigen Werftaufenthalt zusammen.

Im Berichtsjahr wurde eine Quartalsstilgung nicht geleistet. Der **Tilgungsvorsprung** beträgt aktuell TUSD 3.088 bzw. 1,5 Jahre.

Im Juni 2006 erfolgte eine **Auszahlung** von 5,0%. Im Dezember 2006 erfolgte eine weitere Auszahlung von 1,0%.

Das **steuerpflichtige Ergebnis** für 2006 beträgt aufgrund des Wechsels zur Tonnagebesteuerung ca. 1,5%.

Im Rahmen einer derzeit noch stattfindenden steuerlichen Außenprüfung wurde nach eingehender Diskussion mit der Finanzverwaltung ein **negativer Unterschiedsbetrag** für das Schiff in Höhe von ca. - 9,7% festgestellt. D.h. bei Verkauf des Schiffes oder eines Kommanditanteils ist - unabhängig vom tatsächlich erzielten Veräußerungsgewinn - kein positiver Unterschiedsbetrag „Schiff“ zu versteuern. Im Prospekt wurde mit einem positiven Unterschiedsbetrag „Schiff“ in Höhe von 34,4% kalkuliert, der zu einer Steuerzahlung von ca. 16% geführt hätte.

2 Einsatz und Betrieb des Schiffes

Im Berichtsjahr fuhr das Schiff unverändert in Zeitcharter der Hanjin Shipping Company Ltd., Seoul. Die Charrate betrug bis zum 5. April 2006 pro Tag USD 22.220, danach USD 22.345.

Das Schiff wurde bis Ende November 2006 im China-America-Express Service (CAX) eingesetzt. Seit Dezember 2006 fährt das Schiff im All-Water Gulf Service (AWG-Dienst). In diesem Dienst werden die Häfen Hongkong, Yantian, Ningbo, Shanghai, Busan, Savannah, Charleston, Norfolk und Hongkong angelaufen. Für die Rundreise benötigt das Schiff ca. 52 Tage.

Im Berichtsjahr fielen vom 14.11. bis 01.12.2006 insgesamt 17,35 Off-Hire-Tage für den planmäßigen Werftaufenthalt in Shanghai an. Es wurde die erste Klasseerneuerung vorgenommen. Außerdem wurde u.a. die Schiffsstruktur durch das Anbringen von Brackets in den Seitentanks verstärkt.

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.

Während des Werftaufenthaltes wurde das Schiff vom zuständigen Inspektor besichtigt. Der Konservierungszustand der Außenhaut, der Decks, der Aufbauten, der Ladeluken, des Maschinenraums sowie der Hauptmaschine und Aggregate sind als gut einzuschätzen.

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

Wie in den Vorjahren hat der weltweite Transport von Containern zur See auch im Jahr 2006 weiterhin zugenommen. Während im Jahr 2004 die Wachstumsrate bei 13,6% und im Jahr 2005 bei 10,8% lag, wuchs der Containerverkehr im Jahr 2006 wie auch im Vorjahr um 10,8%. In absoluten Zahlen wurden im letzten Jahr TEU 117,5 Mio. über die Weltmeere verschifft.

Vor diesem Hintergrund wurden in den Vorjahren auch wieder vermehrt Neubauten weltweit bei den Schiffswerften in Auftrag gegeben.

Zu Beginn des Jahres 2006 beziffert Braemar Seascopes Ltd., London, die weltweit zur Verfügung stehende Containerschiffsstellplatzkapazität mit TEU 8,3 Mio. Zum Ende des Jahres betrug diese Zahl nach einem Anstieg von 16,76% TEU 9,7 Mio. Für das Jahr 2007 prognostiziert Braemar einen Anstieg von 14,1%, so dass die Flotte zum Jahresende mit TEU 11.066 Mio. erstmals die TEU 10 Mio. Grenze durchbricht. Hierbei spiegelt der Zuwachs an Schiffen der Panmax-Größe mit rd. 17% im Jahr 2006 und etwas unter 18% im Jahr 2007 die Bedeutung der Schiffe in der internationalen Logistikkette wider.

Der Londoner Makler Howe Robinson stellt die Charrerraten auf Basis eines Index für Containerschiffe der Größenklassen zwischen TEU 250 und TEU 4.500 dar. Von Januar 2004 (ca. 1.100 Punkte) stieg dieser Index nahezu kontinuierlich, bis er sein historisches Hoch Mitte 2005 (ca. 2.093 Punkte) erreichte. Im folgenden sank der Index bis etwa März 2006 auf einen Wert von 1.210 Punkten. Zur Jahresmitte 2006 stieg der Index noch einmal auf 1.339 Punkte, um zum Jahresende 2006 wieder auf etwa 1.000 Punkte abzusinken. Allerdings ist aus früheren Jahren bekannt, dass Containerschiffsraten zum Jahresende saisonbedingt abschwächen können. Hierfür spricht auch, dass der Index im folgenden sich stabilisierte und Anfang April 2007 wieder auf 1.186 Punkte anstieg.

4 Liquidität und Auszahlungen

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

	Prospekt TEUR	Ist TEUR	Abweichung TEUR
Jahresfehlbetrag	1.002	-3.545	-4.547
+ Abschreibung	3.976	4.004	28
+ Zuführung Drohverlustrückstellung	0	2.469	2.469
- Kursgewinn Darlehenstilgung	0	-519	-519
Cash-Flow	4.978	2.409	-2.569
- lfd. Tilgung (zum Buchwert)	-2.287	-1.757	530
+ Kursgewinn Darlehenstilgung	0	519	519
- Investition ins Anlagevermögen	0	-35	-35
- Auszahlungen	-2.880	-1.796	1.084
in % des nom. Kapitals	10,0%	6,0%	-4,0%
Liquiditätsergebnis 2006	-189	-660	-471
+ Liquidität zum 31.12.2005	592	-245	-837
Liquidität zum 31.12.2006	403	-905	-1.308

Der **Cash-Flow** liegt mit TEUR 2.409 um TEUR 2.569 unter dem Prospektwert. Dies hängt insbesondere mit dem schwachen USD/EUR-Kurs und den entsprechend niedrigeren EUR-Einnahmen sowie dem vorgezogenen Werftaufenthalt zusammen. Die geringeren Zinsaufwendungen können diese Effekte nur zum Teil kompensieren.

Im Jahr 2006 wurden 3 der 4 Quartalstilgungen und somit insgesamt TUSD 1.544 geleistet. Der Tilgungsvorsprung beträgt zum 31.12.2006 noch TUSD 3.088 bzw. 1,5 Jahre.

Die **Investition ins Anlagevermögen** betrifft insbesondere eine aus der Luftfahrt bekannte „Black-Box“.

Im Juni 2006 wurde die vorgesehene **Auszahlung** von 5,0 % ausgezahlt. Die für das 2. Halbjahr 2006 im Prospekt vorgesehene weitere Auszahlung von 5,0 % wurde aufgrund des schwachen USD auf 1,0% abgesenkt.

5 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Eine Gegenüberstellung des kalkulierten Ergebnisses gem. Prospekt mit dem tatsächlichen Ergebnis des Geschäftsjahres 2006 zeigt folgendes Bild:

	Prospekt TEUR	Ist TEUR	Abweichung TEUR
Chartereinnahmen	8.926	6.206	-2.720
Zinsergebnis	40	13	-27
Kursgewinne Darlehenstilgung	0	519	519
Sonstige Erträge (saldiert)	0	5	5
Erträge	8.966	6.743	-2.223
Ifd. Schiffsbetriebskosten	-1.965	-1.748	217
Werftkosten	0	-670	-670
Bereederung	-313	-220	93
Zinsen Hypothekendarlehen	-1.387	-786	601
Ifd. Verwaltung inkl. Gewerbesteuer	-323	-391	-68
Veränderung Drohverlustrückstellung	0	-2.469	-2.469
Abschreibung	-3.976	-4.004	-28
Aufwendungen	-7.964	-10.288	-2.324
Jahresfehlbetrag (Handelsbilanz)	1.002	-3.545	-4.547

Die **Einnahmen Zeitcharter** von TEUR 6.206 (ca. 253 Tage zu einer Rate von USD 22.345 und ca. 95 Tage zu einer Rate von USD 22.220) weichen um TEUR 2.720 vom prospektierten Wert ab. Grund hierfür ist insbesondere der gegenüber Prospekt wesentlich schwächere USD/EUR-Kurs von durchschnittlich 1,25 (Prospektkurs: USD/EUR 0,90). Zudem sind im Berichtsjahr ca. 17 Off-Hire Tage angefallen (Prospekt: 5 Off-Hire Tage).

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

Die **Ifd. Schiffsbetriebskosten** liegen um TEUR 217 unter dem Prospektwert. Wie auf der Einnahmenseite hängt dies vornehmlich mit dem schwachen USD/EUR-Kurs zusammen. Kursbereinigt liegen die Kosten insbesondere aufgrund der erhöhten Versicherungsbeiträge etwas über dem Prospektansatz.

Die **Werftkosten** liegen mit TEUR 670 um TEUR 261 über dem erst für das Jahr 2007 prospektierten Wert von TEUR 409. Kursbereinigt liegen die Werftkosten damit erheblich über dem geplanten Wert. Dies hängt insbesondere mit Kosten für Modifikationen der Seitentanks (Einbringen von zusätzlichen Versteifungen) in Höhe von ca. TUSD 300 zusammen. Bei Schiffen ähnlicher Konstruktion und Größe hatten sich - wie bereits im Vorjahr berichtet - Risse in den Tanks und Seitenwänden aufgrund einer Konstruktionsschwäche gebildet. Die Klassifikationsgesellschaft hat zwischenzeitlich die entsprechenden Bauvorschriften geändert und empfiehlt für Schiffe wie das MS „Philadelphia“, die vor Änderung der Bauvorschriften hergestellt wurden, entsprechende Modifikationen.

Der **Zinsaufwand Hypothekendarlehen** ist um TEUR 601 niedriger als geplant, da bereits erhebliche Sondertilgungen geleistet wurden und zudem der USD/EUR-Kurs schwächer ist als prospektiert.

Die **Verwaltungskosten** weichen insbesondere aufgrund der Gewerbesteuerrückstellung für das Berichtsjahr (TEUR 69) um TEUR 68 vom prospektierten Wert ab.

Ausschließlich aufgrund handelsrechtlicher Bilanzierungsvorschriften war im Berichtsjahr die **Rückstellung für drohende Verluste** zu erhöhen. Die Rückstellung ist notwendig, da sich über die Restlaufzeit des Zeitchartervertrages unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Aufwendungen inkl. linearer Abschreibung und des aktuellen USD/EUR-Kurses ein Buchverlust ergibt. Die Zuführung zur Rückstellung ist **nicht liquiditätswirksam**.

6 Erläuterungen zur Bilanz

Nachfolgende Übersicht ergibt sich nach Zusammenfassungen und Saldierungen aus der Bilanz zum 31.12.2006:

	Ist	
	TEUR	%
Vermögen		
Anlagevermögen	21.968	98,4%
Flüssige Mittel	121	0,5%
Übrige Aktiva	233	1,0%
	22.322	100,0%
Kapital		
Eigenkapital	-3.694	-16,5%
Langfristige Verbindlichkeiten	20.493	91,8%
Kurzfristige Verbindlichkeiten	1.070	4,8%
Übrige Passiva	4.453	19,9%
	22.322	100,0%

Das **Anlagevermögen** beinhaltet insbesondere die um die Abschreibung geminderten Anschaffungskosten des Schiffes (TEUR 21.726).

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 31.12.2006 noch TUSD 18.010 (=TEUR 20.493) und somit noch rd. 59% des ursprünglich aufgenommenen Darlehensbetrages von TUSD 30.360.

Bewertet man das Fremdwährungsdarlehen mit dem Stichtagskurs am 31.12.2006, so ergeben sich stille Reserven von insgesamt rd. EUR 6,8 Mio. Der Tilgungsvorsprung gegenüber dem Prospekt beträgt TUSD 3.088 bzw. 1,5 Jahre (=6 Quartalstilgungen).

	Betrag	Zinssatz	Zinsbindung
	TUSD	%	bis
Schiffshypothekendarlehen Tranche I	13.010	6,50	06.02.2007
Schiffshypothekendarlehen Tranche II	5.000	4,45	04.04.2007
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.06	18.010	5,93	

Der aktuelle Zinssatz für das Schiffshypothekendarlehen beträgt nach Zusammenlegung der Tranchen I und II 6,47% bis zum 05.07.2007.

Die **kurzfristigen Verbindlichkeiten** enthalten insbesondere Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (TEUR 141), Darlehenszinsverbindlichkeiten (TEUR 140) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (TEUR 762).

Bei den **übrigen Passiva** handelt es sich um die aufgrund von handelsrechtlichen Bilanzierungsvorschriften zu bildende Rückstellung für drohende Verluste aus dem Chartervertrag.

Das Eigenkapital gemäß Handelsbilanz zum 31.12.2006 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	-10.176
Verlustvortrag	-20.745
Jahresfehlbetrag	-3.545
	<u>-3.694</u>

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

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 und unter Berücksichtigung des USD/EUR-Kurses am 01.01.2004 negativ. Wie schon in den letzten Geschäftsberichten erwähnt, war davon auszugehen, dass der negative Unterschiedsbetrag - trotz der vorliegenden Schiffswertgutachten - von der Finanzverwaltung problematisiert wird. Im Rahmen einer derzeit noch stattfindenden steuerlichen Außenprüfung war die Ermittlung des Teilwertes des Schiffes dann auch Gegenstand eingehender Diskussionen mit der Finanzverwaltung.

Die Finanzverwaltung hält nunmehr einen negativen Unterschiedsbetrag in Höhe von TEUR - 2.900 (- 9,7%) für zutreffend. D.h. bei Verkauf des Schiffes oder eines Kommanditanteils ist - unabhängig vom tatsächlich erzielten Veräußerungsgewinn - kein positiver Unterschiedsbetrag „Schiff“ zu versteuern.

Es wurde außerdem ein Unterschiedsbetrag im Fremdwährungsdarlehen ermittelt, der per 31.12.2006 noch TEUR 6.217 bzw. ca. 20,8% beträgt und bei Tilgung des Darlehens entsprechend anteilig aufzulösen und zu versteuern ist.

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

	Prospekt TEUR	Ist TEUR	Abweichung TEUR
lfd. Tonnagesteuergewinn	54	53	-1
Auflösung Unterschiedsbetrag (Darlehen)	0	533	533
Steuerliches Ergebnis	54	586	532
- Ergebnisanteil Gründungsgesellschafter	0	-138	-138
Steuerliches Ergebnis Tranche 2001 / 2002	54	448	502
in % des nom. Kapitals	0,2%	1,5%	1,3%

Das **steuerliche Ergebnis** für das Jahr 2006 beträgt TEUR 448 bzw. ca. 1,5%.

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%
2006	0,2%	1,5%	1,3%
	-61,7%	-50,3%	11,4%
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%
2006	0,2%	1,5%	1,3%
	-61,7%	-45,4%	16,3%

8 Ausblick

Der Geschäftsbetrieb im Jahr 2007 verlief bisher ohne besondere Vorkommnisse. Die zu leistenden Zeitcharterraten gehen termingerecht und vollständig ein. Seit dem 04.04.2007 beträgt die Charrate USD 22.470 pro Tag. Es gab bisher keine Ausfalltage.

Auf der Einnahmenseite wird es aufgrund des weiterhin schwachen USD zu geringeren EUR-Einnahmen kommen. Auf der Ausgabenseite werden Einsparungen bei den Zinsaufwendungen erzielt werden können, obwohl diese aufgrund der gestiegenen USD-Zinssätze niedriger als in den Vorjahren ausfallen werden.

Eine Gegenüberstellung der Prospektwerte mit den Planwerten (angenommener Kurs: ca. USD/EUR 1,30) für das Jahr 2007 zeigt folgendes Bild:

	Prospekt TEUR	Plan TEUR	Abweichung TEUR
Chartereinnahmen	8.503	6.213	-2.290
Zinsergebnis	26	0	-26
Kursgewinne Darlehenstilgung	120	569	449
Erträge	8.649	6.782	-1.867
lfd. Schiffsbetriebskosten	-1.959	-2.019	-60
Werftkosten	-409	0	409
Bereederung	-298	-217	81
Zinsen Hypothekendarlehen	-1.193	-938	255
lfd. Verwaltung inkl. Gewerbesteuer	-169	-245	-76
Treuhandchaft	-157	-150	7
Abschreibung	-3.314	-3.314	0
Aufwendungen	-7.499	-6.884	615
Jahresüberschuss (Handelsbilanz)	1.150	-102	-1.252
+ Abschreibung	3.314	3.314	0
- Kursgewinne Darlehenstilgung	-120	-569	-449
Cash-Flow	4.344	2.643	-1.701
- lfd. Tilgung (zum Buchwert)	-2.287	-1.756	531
+ Kursgewinne Darlehenstilgung	120	569	449
- Investition ins Anlagevermögen	0	-154	-154
- Auszahlung	-2.880	-1.493	1.387
in % vom nom. Kapital	10,0%	5,00%	-5,0%
Liquiditätsergebnis 2007	-703	-191	512
+ Liquidität zum 31.12.2006	403	-905	-1.308
Liquidität zum 31.12.2007	-300	-1.096	-796

Der Plan-Cash-Flow des Jahres 2007 in Höhe von TEUR 2.643 liegt um TEUR 234 über dem Vorjahreswert.

Die prospektierte **Auszahlung** in Höhe von 10,0% im Jahr 2007 kann voraussichtlich zur Hälfte im Dezember geleistet werden, allerdings ist hierfür die Revalutierung einer bereits geleisteten Sondertilgung in Höhe von TUSD 514 (entspricht einer Quartalspflichttilgung) erforderlich. Beirat und Geschäftsführung halten dies jedoch insbesondere vor dem Hintergrund der aktuell deutlich gestiegenen Schiffspreise für vertretbar. Sollte sich der US-Dollar weiterhin auf dem derzeitigen schwachen Niveau bewegen, so ist auch für das Jahr 2008 nicht mit einer deutlichen Verbesserung der EUR-Liquiditätssituation zu rechnen.

Das **steuerliche Ergebnis** für das Jahr 2007 wird voraussichtlich ca. 2,0% betragen.

Die Gesellschafterversammlung für das Jahr 2006 ist im schriftlichen Verfahren geplant.

Hamburg, im Juni 2007

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

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

	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>Summe</u>
Einsatztage							
- Prospekt	0	270	360	360	360	360	1,710
- Ist	0	270	361	366	365		1,362
Abweichung	0	0	1	6	5	-360	-348
Netto-Chartererträge							
- Prospekt	0	6,325	8,468	8,517	8,565	8,613	40,488
- Ist	0	5,931	6,773	6,302	6,248	5,986	31,240
Abweichung	0	-394	-1,695	-2,215	-2,317	-2,627	-9,248
Schiffsbetriebskosten							
- Prospekt	0	-1,315	-1,798	-1,852	-1,907	-1,965	-8,837
- Ist	0	-879	-1,465	-1,573	-1,649	-2,418	-7,984
Abweichung	0	436	333	279	258	-453	853
Verwaltungskosten							
- Prospekt	-75	-291	-307	-312	-317	-323	-1,625
- Ist	-23	-415	-423	-297	-384	-391	-1,933
Abweichung	52	-124	-116	15	-67	-68	-308
Zinsen Fremdkapital							
- Prospekt	0	-1,414	-1,769	-1,646	-1,514	-1,387	-7,730
- Ist	0	-697	-812	-685	-732	-786	-3,712
Abweichung	0	717	957	961	782	601	4,018
Sonstige Zinsen							
- Prospekt	0	-367	-3	55	46	40	-229
- Ist	1	-483	-31	15	14	13	-471
Abweichung	1	-116	-28	-40	-32	-27	-242
Abschreibung							
- Prospekt	0	-8,246	-6,871	-5,726	-4,772	-3,976	-29,591
- Ist	0	-8,285	-6,908	-5,757	-4,798	-4,004	-29,752
Abweichung	0	-39	-37	-31	-26	-28	-161
Drohverlustrückstellung							
- Prospekt	0	0	0	0	0	0	0
- Ist	-267	267	0	-3,070	1,277	-2,469	-4,262
Abweichung	-267	267	0	-3,070	1,277	-2,469	-4,262
Gründungskosten							
- Prospekt	-5,317	-6,071	0	0	0	0	-11,388
- Ist	-5,216	-6,315	0	0	0	0	-11,531
Abweichung	101	-244	0	0	0	0	-143
Sonstiges							
- Prospekt	0	0	0	0	0	0	0
- Ist	-575	792	2,355	1,213	741	524	5,050
Abweichung	-575	792	2,355	1,213	741	524	5,050
Jahresüberschuss							
- Prospekt	-5,392	-11,379	-2,280	-964	101	1,002	-18,912
- Ist	-6,080	-10,084	-511	-3,852	717	-3,545	-23,355
Abweichung	-688	1,295	1,769	-2,888	616	-4,547	-4,443
steuerliches Ergebnis							
<u>Tranche 2001</u>							
- Prospekt	-50.1%	-4.1%	-8.1%	0.2%	0.2%	0.2%	-61.7%
- Ist	-55.8%	0.0%	0.0%	2.0%	2.0%	1.5%	-50.3%
Abweichung	-5.7%	4.1%	8.1%	1.8%	1.8%	1.3%	11.4%
<u>Tranche 2002</u>							
- Prospekt	0.0%	-54.2%	-8.1%	0.2%	0.2%	0.2%	-61.7%
- Ist	0.0%	-48.5%	-2.4%	2.0%	2.0%	1.5%	-45.4%
Abweichung	0.0%	5.7%	5.7%	1.8%	1.8%	1.3%	16.3%
Auszahlungen im Jahr							
- Prospekt	0.0%	0.0%	10.0%	10.0%	10.0%	10.0%	40.0%
- Ist	0.0%	0.0%	10.0%	10.0%	8.0%	6.0%	34.0%
Abweichung	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-2.0%	-4.0%	-6.0%
Tilgung in TUSD							
- Prospekt	0	1,029	2,058	2,058	2,058	2,058	9,261
- Ist	0	2,573	4,116	2,058	2,058	1,544	12,349
Abweichung	0	1,544	2,058	0	0	-514	3,088

MS „PHILADELPHIA“

Schiffsmärkte wieder freundlich - Leider: In Charter bei Hanjin bis Mitte 2012.
Der schwache \$-Kurs trifft uns hart - 5% Ausschüttung Dezember 2007.

Das Wichtigste zuerst: Wir haben 2006 nur knapp befriedigend verdient. An Sonderaufwand fielen 670 T€ für die turnusmäßige 5-Jahresklasse mit Dockung an. Der Überschuss lag mit 2,8 Mio.€ (einschl. 432 T€ Minderaufwand Tilgung \$-Darlehen) um 1,4 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 (0,90\$ = 1€). Wenn wir beim Tausch von \$ in € die Hälfte weniger erhalten, lässt sich das nicht ausgleichen. Bis 2004 waren wir durch Kurssicherungen abgedeckt. Diese Erträge fehlen seit 2005. Zusätzlich belastet der Zinsanstieg für \$-Kredite. Die günstig geschlossenen Tranchen sind Ende 2006 und Anfang 2007 ausgelaufen. Wir müssen neu kalkulieren. Hilfreich: Zum Ausgleich stehen Reserven bereit. Ende 2005 bestand ein Polster von 3,6 Mio.\$ (= 1,7 Jahre) Sonder-Tilgung. Davon haben wir 2006 ca. 1,0 Mio.\$ genutzt, um 6% (5+1) ausschütten zu können.

Ausblick: Wir müssen uns darauf einstellen, dass im Zeitraum der Erstcharter die Ausschüttung nicht über 5% liegen kann. Auch dafür müssen wir den Tilgungsvorsprung einsetzen. Aber: Wir müssen nicht wirklich unzufrieden sein. Denn: 5% fast steuerneutrale Ausschüttung sind noch eine gute Sache. Und: Der Wert unserer Schiffsanteile liegt bei => 100%. Trotzdem: Traurig sind wir schon. Unsere Charter liegt - auch nach dem erneuten Ratenanstieg auf 33.000\$ um ein Drittel (= 10.000\$) unter dem aktuellen Marktniveau. Das sind ca. 3 Mio.\$ Minderertrag pro Jahr (= 7% des KG-Kapitals). Zur Erinnerung: Wir sollten uns 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 30.000-35.000 \$/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.

Marktentwicklung: Die Chatteraten 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, Korea, Mitte 2012. Aktuelle Rate: 22.470 \$/Tag. Vertragsreeder: Laeisz, Rostock.
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 2007: 5% (Dezember). Insgesamt (Ende 2007): 39%. 2008: 5%. KG-Kapital: 29,8 Mio.€.
Schiffs-Darlehen (Ende 2006): 18,0 (21,1) Mio.\$.
Tilgungsvorsprung: 3,1 Mio.\$ (~ 1,5 Jahre). Komplett-Entschuldung: 2014.
Stl. Verlustzuweisungen (2001-2003): -51%. Tonnage-Gewinn: 0,2% p.a. + ca. 2% Währung. Auflöse-Gewinn: -9,7%.
Anteilswert (Zweitmarkt): 100G - 110B. Gebundenes Kapital (Ende 2006): 39%. Steuerlicher Wert Schenkung: 2%.

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.

Marktentwicklung: Von Mitte 2005 bis Ende 2006 hat der Chartermarkt konsolidiert. Die Knappheitspreise wurden korrigiert. Wir hatten schwache Chartermärkte zum Jahresbeginn 2007. Heute wissen wir: Der Pessimismus war überzogen. Im transparenten und professionellen Schiffsmarkt ist der große Tonnagezufluss des Jahres 2007 längst „eingepreist“. Die Fachleute lagen einmal mehr schief. Die Nachfrage nach Schiffsraum ist weitaus stärker als zum Jahresbeginn erwartet.

Das Raten-Niveau für 4.500-TEU-Schiffe liegt wieder deutlich über 30.000 \$/Tag. Bei Neubau-Preisen von > 70 Mio.\$ (einschl. Bauzeitzinsen) rentieren sich neue Aufträge nur bei Charter-Raten => 30.000\$. Unser Schiff kostete uns komplett ca. 45 Mio.\$. Wir können an den enorm 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.

Guter Tilgungsvorsprung (1,5 Jahre) - 2007 Ausschüttung 5% - Anteilswert ca. 100%.

Zwischenbilanz: Unsere Schiffsbeteiligung „Philadelphia“ hat sich trotz der jetzt reduzierten Ausschüttungen wirtschaftlich befriedigend entwickelt. Hierzu 4 wichtige Fakten:

- Der \$-Kurs könnte besser sein. Die Kurssicherungen sind (leider) 2004 ausgelaufen. Wir können (müssen) uns bis zum Ablauf der Erstcharter auf 5% Ausschüttung einrichten. Anschließend sind => 12% eine realistische Erwartung.
- 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 >20% 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 mit der Betriebsprüfung abgestimmte **Übergangsverlust** („negative Rücklage“) beträgt -9,7%. **Wichtig:** Mit den genannten Werten steht fest, dass beim Schiffsverkauf bzw. bei Anteilsverkäufen keine Steuer anfällt.

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

MS „Philadelphia“ fährt für Hanjin Shipping im All Water Gulf Service (AWG-Dienst) zwischen Fernost und US-Ostküste. Die Rundreise von Hongkong über Yantian, Ningbo, Shanghei, Busan, Panama-Kanal, Savannah, Charleston, Norfolk, Panama-Kanal zurück nach Hongkong dauert ca. 52 Tage. Wir fahren Liberia-Flagge mit niedrigen Heuerkosten. 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 2006 (einschl. Dockungskosten: 670 T\$), Planzahlen für 2007 und eine Prognose für 2008:

gerechnet 2007+2008: 1,25 \$/€	2006 Ist	2007 Plan	2008 Prognose
Raten pro Tag in \$ (brutto) - durchschnittlich	22.292\$	22.386\$	22.564\$
Betriebsergebnis in € (Dockung 2006)	+2.394 T€	+2.300 T€	+2.650 T€
+ Minderaufwand \$-Tilgung	+432 T€	+343 T€	+343 T€
prospektiert (kalkuliert 1,0 \$/€)	+4.268 T€	+4.514 T€	+4.760 T€
Darlehen-Stand Prospekt (Plan-Tilgung: 2.058 T\$)	21.097 T\$	19.039 T\$	16.980 T\$
Schiffs-Darlehen Ist	18.009 T\$	16.980 T\$	15.951 T\$
Ausschüttungen:	6%	5%	5%
Ausschüttung (2007): 5% (Dezember). Insgesamt (dann): 39%. 2008:: 5%. Ab 2013: => 12%.			
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 umfänglich informiert. Der Vertragsreeder hat ordentlich gewirtschaftet. In der BR-Sitzung am 6. Juli 2007 wurden in Anwesenheit des Prüfers der Abschluss 2006 besprochen, die Vorschau 2007 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 2007

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

**Jahresabschluss
31. Dezember 2006**

- 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 2006 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, 14. März 2007

Ernst & Young AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Klein Semmerow
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Wir haben unsere Tätigkeit zur freiwilligen Jahresabschlussprüfung im Auftrag der Geschäftsführung der MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg, vorgenommen und diesen Prüfungsbericht ausschließlich für die MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg, zu deren internen Verwendung erstellt. Dieser Prüfungsbericht ist nicht dazu bestimmt, Grundlage von Entscheidungen Dritter zu sein, und ist nicht für andere Zwecke zu verwenden, so dass die Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft Dritten gegenüber in Abweichung zu unseren "Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften" in der vom Institut der Wirtschaftsprüfer herausgegeben Fassung vom 1. Januar 2002, welche dem Auftraggeber und Dritten gegenüber gelten, keine Verantwortung, Haftung oder anderweitige Pflichten übernimmt, es sei denn, dass wir mit dem Dritten eine anders lautende schriftliche Vereinbarung geschlossen haben oder ein solcher Haftungsausschluss unwirksam wäre; wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass wir keine Aktualisierung (des Prüfungsberichts und / oder Bestätigungsvermerks) hinsichtlich Ereignissen oder Umständen vornehmen, die nach der Erteilung des Bestätigungsvermerks eingetreten sind.

Sie entscheiden eigenverantwortlich, ob und in welcher Form Sie die Informationen dieses Prüfungsberichts als für Ihre Zwecke nützlich und tauglich erachten und diese durch eigene Untersuchungshandlungen erweitern, verifizieren oder aktualisieren.

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg
Bilanz zum 31. Dezember 2006

AKTIVA	31.12.2005		PASSIVA	31.12.2005	
	EUR	TEUR		EUR	TEUR
A. ANLAGEVERMÖGEN			A. EIGENKAPITAL		
I. Sachanlagen			Kapitalanteile		
Seeschiff	21.726.158,00	25.697	Kommanditienlagen	275.813,86	2.822
II. Finanzanlagen			B. RÜCKSTELLUNGEN		
Beteiligungen	241.330,39	240	1. Steuerrückstellungen	139.000,00	70
	21.967.488,39	25.937	2. Sonstige Rückstellungen	4.314.126,79	1.933
B. UMLAUFVERMÖGEN			C. VERBINDLICHKEITEN		
I. Vorräte			1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	20.633.027,02	22.417
Betriebsstoffe	137.335,19	133	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	762.460,88	40
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	141.199,78	133
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0,00	3	4. Sonstige Verbindlichkeiten	25.498,71	39
2. Sonstige Vermögensgegenstände	38.310,24	80	D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	121.230,27	391		21.562.186,39	22.629
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	57.205,81	21		0,00	284
D. NICHT DURCH VERMÖGENSINLAGEN GEDECKTER VERLUSTANTEIL PERSONLICH HAFTENDER GESELLSCHAFTER	2.762.765,88	0			
E. NICHT DURCH VERMÖGENSINLAGEN DER KOMMANDITISTEN GEDECKTE					
1. Entnahmen	187.327,20	154			
2. Verlustanteile	1.019.464,06	1.019			
	1.206.791,26	1.173			
	<u>26.291.127,04</u>	<u>27.738</u>		<u>26.291.127,04</u>	<u>27.738</u>

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg
Gewinn- und Verlustrechnung für 2006

	EUR	EUR	2005 TEUR
1. Umsatzerlöse		6.206.232,94	6.475
2. Schiffsbetriebsaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	315.709,56		185
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.688.918,25		1.074
		2.004.627,81	1.259
3. Personalaufwand			
a) Heuern für fremde Seeleute	631.070,66		591
b) Soziale Abgaben	63.263,79		71
		694.334,45	662
4. Sonstige betriebliche Erträge		754.626,40	2.278
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		2.960.993,25	529
6. Reedereiüberschuss		1.300.903,83	6.303
7. Abschreibungen		4.004.045,26	4.798
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		14.395,74	15
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		787.634,93	733
10. Steuern vom Ertrag		69.000,00	70
11. Jahresfehlbetrag (Vj. Jahresüberschuss)		3.545.380,62	717
12. Belastung (Vj. Gutschrift) auf Kapitalkonten		3.545.380,62	717
13. Bilanzgewinn		0,00	0

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg Anhang für 2006

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

Haftung

Die im Handelsregister in Höhe von TEUR 29.876 eingetragene Haftung war ursprünglich in voller Höhe erbracht. Durch die getätigten Entnahmen lebt die Haftung in Höhe von TEUR 10.176 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 Jahresfehlbetrag 2006 von EUR 3.545.380,62 wird den Kapitalkonten belastet.

Hamburg, im März 2007

Geschäftsführung

Entwicklung des Anlagevermögens 2006

	1.1.2006		31.12.2006		1.1.2006		31.12.2006		Kumulierte Abschreibungen		Buchwerte	
	Zugänge	Abgänge	Zugänge	Abgänge	Zugänge	Abgänge	Zugänge	Abgänge	Zugänge	Abgänge	Zugänge	Abgänge
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
I. Sachanlagen												
Seeschiff	51.444.571,42	33.152,26	0,00	51.477.723,68	25.747.520,42	4.004.045,26	0,00	29.751.565,68	21.726.158,00			25.697
II. Finanzanlagen												
Beteiligungen	239.712,19	1.618,20	0,00	241.330,39	0,00	0,00	0,00	0,00	241.330,39			240
	51.684.283,61	34.770,46	0,00	51.719.054,07	25.747.520,42	4.004.045,26	0,00	29.751.565,68	21.967.488,39			25.937

Forderungen und Verbindlichkeiten

Die Vorjahreszahlen werden jeweils in Klammern angegeben.

A. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
- Sonstige Vermögensgegenstände

Insgesamt	bis 1 Jahr		davon Restlaufzeit		über 5 Jahre		davon gesichert:	
	EUR	EUR	1 bis 5 Jahre	EUR	EUR	EUR	EUR	durch:
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
(2.795,78)	(2.795,78)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)		
38.310,24	38.310,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
(79.898,98)	(79.898,98)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)		
38.310,24	38.310,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
(82.694,76)	(82.694,76)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)		

B. Verbindlichkeiten

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

20.633.027,02	2.481.911,83	9.369.139,74	8.781.975,45	20.633.027,02	*
(22.417.023,61)	(2.509.194,73)	(9.369.139,74)	(10.538.689,14)		
762.460,88	762.460,88	0,00	0,00		
(39.953,03)	(39.953,03)	(0,00)	(0,00)		
141.199,78	141.199,78	0,00	0,00		
(133.329,16)	(133.329,16)	(0,00)	(0,00)		
25.498,71	25.498,71	0,00	0,00		
(38.942,36)	(38.942,36)	(0,00)	(0,00)		
21.562.186,39	3.411.071,20	9.369.139,74	8.781.975,45		
(22.629.248,16)	(2.721.419,28)	(9.369.139,74)	(10.538.689,14)		

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

MS „Philadelphia“. GmbH & Co. KG

Kandidaten für die turnusmäßige Neuwahl des Beirates

Elmar Conrads-Hassel Bonn

51 Jahre, verheiratet,
1 Kind

Anwalt seit Juni 1983, selbständig seit Oktober 1999 mit den Tätigkeitsschwerpunkten Unternehmensbeteiligungen, Wirtschafts- und Steuerrecht einschließlich Anlage- und Investitionsentscheidungen.

15 Jahre Tätigkeit bei verschiedenen Industrie- und Handelskammern in Deutschland (Hagen, Köln) und weltweit (Südkorea, Südafrika, Irland), überwiegend als Geschäftsführer. Studium und Referendarzeit in Bonn, Köln, Speyer, USA. Eigene Beteiligungen an über 20 Schiffen. Darüber hinaus Betreuung von Familienangehörigen und Mandanten, die in weitere Schiffahrtsgesellschaften investiert haben.

Verschiedene neben- und ehrenamtliche Vorstands-, Aufsichts- und Beiratstätigkeiten - wobei diese Mandate weder in einem Konkurrenzverhältnis zu dieser Gesellschaft stehen noch in der Anzahl die Zahl 10 übersteigen - sowie Engagements im politischen, kirchlichen und kulturellen Bereich.

Aufgrund meiner beruflichen Tätigkeit und meiner Engagements in unterschiedlichen Schiffahrtsgesellschaften sind mir die rechtlichen, wirtschaftlichen und tatsächlichen Probleme, die im Zusammenhang mit dem Betrieb der MS „Philadelphia“ - noch - auftreten können, bekannt.

Gerne bin ich bereit, diese Kenntnisse und Erfahrungen und mein Hintergrundwissen, das ich u.a. durch meine anderen ähnlichen Beteiligungen erworben habe, für den Erfolg des Unternehmens und seiner Gesellschafter einzusetzen.

Rüdiger Hasewinkel Berlin

44 Jahre, verheiratet,
2 Kinder

Bankkaufmann und seit 25 Jahren Geschäftsführer und Gesellschafter vom Pressehaus Berlin. Erfahrung aus verschiedenen Schiffs- und Immobilienfonds mit persönlichen Beteiligungen und Beiratstätigkeit, z.B. beim Lloyd bei der MS "Lloyd Stockholm". Insbesondere bei den Fonds der Landesbank Berlin konnten Anlegerinteressen und Rettung von Anlegervermögen in mehrfacher Milliardenhöhe gerettet werden.

Die Fondskennntnisse gekoppelt mit der jahrelangen Presseerfahrung und die bestehenden Kontakte zur Wirtschaftspresse, zu Fachanwälten und Fondsspezialisten waren dafür mit verantwortlich.

Dr. Uwe Jönck Hamburg

73 Jahre, verheiratet,
2 Kinder

Ausbildung:

Abitur, Kaufmännische Lehre, Studium der Volkswirtschaft in Freiburg, München und Bonn

Beruflicher Werdegang:

1961 – 1995 Exxon/Esso-Organisation in Hamburg, London, Brüssel, Den Haag
8 Jahre Auslandserfahrung

1981 – 1984 Vorstand Esso Benelux

1985 – 1995 Finanz- und Personalvorstand Esso Deutschland und Central Europe

1996 – 2003 Aufsichtsrat Exxon Mobil Central Europe, ab 1998 als Vorsitzender

Arbeitsschwerpunkte:

Mittel- und langfristige Unternehmensplanung, Finanzierungsfragen, Personalpolitik, Öffentlichkeitsarbeit

Sonstige Aufgaben:

Wirtschaftsakademie Hamburg, Deutsche Gesellschaft für Personalführung, Baden-Badener Unternehmertagesgespräche, Lehrtätigkeit, Veröffentlichungen, div. Beiräte

Michael Lange München bisheriger Beiratsvorsitzender

61 Jahre

Selbständiger Finanzkaufmann mit Schwerpunkten in der Schiffahrt und bei gewerblichen Immobilienprojekten. Vorher Finanzjournalist in leitender Position bei deutschen Wirtschaftspublikationen, u. a. 10 Jahre als Leiter des Finanzteils beim Wirtschaftsmagazin „CAPITAL“. Davor Leiter des Ressorts Kapitalmarkt bei der „BÖRSEN-ZEITUNG“.

Erfahrener Schiffahrtsmann. An Philadelphia persönlich (*hoch*) beteiligt. Seit Start Beiratsvorsitzender. Vorsitzender des größten privaten Investitionsclubs für Schiffsbeteiligungen. Beiratsvorsitzender vieler (>100) Erfolgsfonds namhafter Emissionshäuser (Hansa Treuhand, Gebab, König & Cie, Hartmann-Reederei,

MS „Philadelphia“. GmbH & Co. KG

Kandidaten für die turnusmäßige Neuwahl des Beirates

Norddeutsche Vermögen, Reederei Bernhard Schulte, Reederei Ahrenkiel u.a.). Beginn der Schiffsarbeitsarbeit in 1983. Seither beteiligt an diversen wichtigen Neuerungen für Schiffsfonds wie beispielsweise Bildung von leistungsfähigen Einnahmenpools von typgleichen Schiffen und Einsparung der Prämien für die Loss of Hire-Versicherung durch Bildung von LoH-Pools. Völlig unabhängig von Reederei-Partnern und Emissionshäusern. Alleinige Konzentration auf die gemeinsame Interessenwahrung der Anleger. Das ist erfolgreich nur mit Vollzeit-Einsatz und nicht nebenberuflich zu leisten. Umfangreiches eigenes Portefeuille von Schiffsbeteiligungen (über 100) und IMMO-Fonds. Eigene Finanz- und Reedereigesellschaft.

Karl Dieter Schröder
Bielefeld
bisheriges Beiratsmitglied

55 Jahre

Betriebswirt

Seit über 20 Jahren selbständiger Wirtschaftsberater. Erfahren in Schiffsarbeits-Beiratsangelegenheiten, selbst Beiratsmitglied bzw. Beiratsvorsitzender bei verschiedenen Schiffsgesellschaften, u. a. bei Tank- und Kühlschiffen, überwiegend aber bei Containerschiffen in einer Größenordnung von 1.000 bis 8.600 TEU, die ein Investitionsvolumen von insgesamt über 1 Mrd. Euro repräsentieren. Eigene Beteiligungen an über 80 Schiffen, u. a. auch am MS „Philadelphia“. Darüber hinaus werden Klienten betreut, die in über 200 Schiffsarbeitsgesellschaften investiert haben. Durch die laufende Betreuung und Überwachung besteht ein guter Einblick in die wirtschaftlichen Verhältnisse einer Vielzahl von Schiffsbeteiligungen. Seine bisher erfolgreiche Tätigkeit im Beirat des MS „Philadelphia“ möchte er gerne weiter führen und kandidiert daher für eine weitere Amtsperiode.

Anmerkung:

Die Kandidatenliste wurde auf der Grundlage der uns zugegangenen Selbstdarstellungen erstellt.

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 Handelsschifffahrt 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