

«Anlegernr»

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

Hamburg, 31. August 2009

**MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG**  
**Ordentliche Gesellschafterversammlung 2009 im schriftlichen Verfahren**

«Briefliche\_Anrede»,  
«Briefl\_Anr\_2»,

von der persönlich haftenden Gesellschafterin wurden wir beauftragt, die diesjährige Gesellschafterversammlung im schriftlichen Verfahren durchzuführen.

In diesem Zusammenhang übersenden wir Ihnen die Unterlagen zur Gesellschafterversammlung 2009. Diese bestehen aus der Tagesordnung, dem Bericht der Geschäftsführung, dem Bericht des Beirates sowie dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2008.

Ergänzend zu dem unter Ziffer 1 bzw. 9 des Berichtes der Geschäftsführung dargestellten Beschäftigungssicherungskonzeptes teilen wir Ihnen im Auftrag der Geschäftsführung mit, dass das Beschäftigungssicherungskonzept mittlerweile wirksam vereinbart wurde.

Wir bitten Sie um Teilnahme an diesem schriftlichen Verfahren, indem Sie den vollständig ausgefüllten und unterschriebenen Abstimmungsbogen bis zum **28. September 2009** (bei uns eingehend) per Post oder per Telefax an uns zurücksenden. Für eine wirksame Stimmabgabe ist es gemäß § 11 Ziff. 4 Satz 2 des Gesellschaftsvertrages erforderlich, dass Ihr Abstimmungsbogen innerhalb von vier Wochen ab Absendung dieser Aufforderung bei uns eingeht.

Ihre möglichst vollzählige Teilnahme an der Beschlussfassung im schriftlichen Verfahren würden wir sehr begrüßen. Auf Ihr Recht, dieser Art der Beschlussfassung zu widersprechen, weisen wir ausdrücklich hin.

Wie wir Ihnen bereits früher mitgeteilt hatten, werden wir Ihr Stimmrecht nur ausüben, wenn wir dafür Ihre ausdrückliche Weisung erhalten haben. Sollten Sie uns keine Weisung erteilen, werden wir zur Herstellung der Beschlussfähigkeit zwar weiterhin an den Gesellschafterversammlungen teilnehmen; wir werden uns aber bei allen Beschlussfassungspunkten der Stimme enthalten. Über das Ergebnis der Abstimmung werden wir Sie unverzüglich unterrichten.

Seite 2 des Schreibens vom 31. August 2009

Wir möchten an dieser Stelle noch einen **Hinweis** geben. In den letzten Jahren hat sich für Anteile an geschlossenen Beteiligungsgesellschaften, insbesondere im Schifffahrtsbereich, ein **Zweitmarkt** entwickelt, der es den Anlegern erlaubt, ihre Beteiligungen zu verkaufen oder "gebrauchte" Beteiligungen zu erwerben. Diese Entwicklung sehen wir grundsätzlich positiv, weil sie die Handelbarkeit von Beteiligungen sowie die Transparenz und die Liquidität des Beteiligungsmarktes erhöht. Allerdings haben wir gerade in der jüngeren Vergangenheit feststellen müssen, dass sich auch "**Schnäppchenjäger**" mit unseriösen Angeboten gezielt an Anleger wenden und versuchen, diese mit Hilfe unvollständiger Informationen und einseitiger Risikodarstellungen zum Verkauf ihrer Beteiligung weit unter Wert zu bewegen.

Sollten Sie unaufgefordert auf den Verkauf Ihrer Beteiligung angesprochen werden, empfehlen wir Ihnen daher dringend, vor Unterschrift eines Kaufvertrages die Seriosität des Angebots sorgfältig zu prüfen und auch die steuerlichen Auswirkungen eines Anteilsverkaufs mit Ihrem Steuerberater zu erörtern. Ein Rücktritt von einem bereits geschlossenen Kaufvertrag ist in der Regel nur schwer möglich. Das Emissionshaus, Ihr Anlageberater und die Treuhänderin stehen Ihnen jederzeit gern mit Rat und Auskünften zur Seite und können Ihnen auch, 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](http://www.seekundaerhandlung.de) registrieren lassen.

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

Im vergangenen Jahr ist die **Steuer-Identifikationsnummer** eingeführt worden, die von steuerpflichtigen Personen künftig bei Anträgen, Erklärungen oder Mitteilungen gegenüber Finanzbehörden anzugeben ist. **Sofern nicht schon bei anderer Gelegenheit geschehen**, bitten wir Sie aus diesem Grunde, Ihre Steuer-Identifikationsnummer auf dem ebenfalls beigefügten Formular einzutragen und an uns zurückzusenden.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

M.M. Warburg & CO  
Schifffahrtstreuhand GmbH

Anlagen

## Abstimmungsbogen

**Fristende:  
28. September 2009  
(Hier eingehend)**

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

**Ordentliche Gesellschafterversammlung 2009  
der MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG  
im schriftlichen Verfahren**

- 
1. **Feststellung des Jahresabschlusses 2008**  
 Zustimmung       Ablehnung       Enthaltung
2. **Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2008**  
 Zustimmung       Ablehnung       Enthaltung
3. **Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2008**  
 Zustimmung       Ablehnung       Enthaltung
4. **Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2008**  
 Zustimmung       Ablehnung       Enthaltung
5. **Wahl der D & H Norddeutsche Prüfung GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2009**  
 Zustimmung       Ablehnung       Enthaltung
6. **Verwendung von freier Liquidität für Sondertilgungen auf das Schiffshypothekendarlehen**  
 Zustimmung       Ablehnung       Enthaltung
7. **Abschluss einer "Innocent Shareholders Interest"-Versicherung und die damit einhergehende Ergänzung des Gesellschaftsvertrages**  
 Zustimmung       Ablehnung       Enthaltung

---

Ort, Datum

---

Unterschrift

«Anlegernr» Absender:

«Fonds»

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

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

**Mitteilung über die Steuer-Identifikationsnummer**

Name, Vorname	Steuer-Identifikationsnummer

Name, Vorname	Steuer-Identifikationsnummer

---

Ort, Datum

Unterschrift/en

# MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG



Ihre Unterlagen für die Gesellschafterversammlung 2009

## MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG

Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Korea
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, Neue Burg 2, 20457 Hamburg Geschäftsführer: Volker Redersborg, Helge Janßen
Vertragsreeder:	Reederei F. Laeisz G.m.b.H. Lange Straße 1 a, 18055 Rostock
Emissionshaus:	Hamburgische Seehandlung Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG Neue Burg 2, 20457 Hamburg Tel: 040 / 34 84 2 0 Fax: 040 / 34 84 2 298
Treuhandgesellschaft:	M.M.Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH Fuhlentwiete 12, 20355 Hamburg Tel.: 040 / 32 82 58 0 Fax: 040 / 32 82 58 99
Beirat:	Michael Lange, Tsingtauerstr. 105, 81827 München, Tel. 089 / 43 98 46 0, info@Lange-Vermoegen.de  Karl-Dieter Schröder, Rehhagenhof 5, 33619 Bielefeld, Tel.: 0521 / 91 13 70, Karl-Dieter.Schroeder@t-online.de  Herbert Juniel, Birkenstraße 15 / World Trade Center, 28195 Bremen, Tel.: 0421 / 1 65 35 30, herbert.juniel@t-online.de

# Gesellschafterversammlung 2009

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

# Inhalt

Tagesordnung

Bericht der Geschäftsführung

Mehrjahresvergleich

Bericht des Beirates

Jahresabschluss

# Tagesordnung

der ordentlichen Gesellschafterversammlung der

**MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG**

im schriftlichen Verfahren

1. Feststellung des Jahresabschlusses 2008
2. Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2008
3. Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2008
4. Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2008
5. Wahl der D & H Norddeutsche Prüfung GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2009
6. Verwendung von freier Liquidität für Sondertilgungen auf das Schiffshypothekendarlehen
7. Abschluss einer „Innocent Shareholders Interest“- Versicherung und die damit einhergehende Ergänzung des Gesellschaftsvertrages

### Beschlussfassung zum Tagesordnungspunkt 7:

Die Geschäftsführung, der Beirat und die Treuhänderin der Gesellschaft empfehlen den Gesellschaftern zu beschließen,

§ 20 des Gesellschaftsvertrages um einen Absatz 7 zu ergänzen, der wie folgt lauten soll:

*„Die Gesellschaft schließt zugunsten der Gesellschafter eine „Innocent Shareholders Interest Insurance“ („Versicherung“) ab. Sämtliche Kosten aus und im Zusammenhang mit der Versicherung werden durch die Gesellschaft für Rechnung der Gesellschafter gezahlt und den Verrechnungskonten der Gesellschafter anteilig nach dem Verhältnis ihrer Kommanditeinlagen belastet.“*

### Dieser Empfehlung liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Gesellschaft sorgt im Interesse der Gesellschafter für den Abschluss einer „Innocent Shareholders Interest Insurance“. Die Gesellschaft schließt die Versicherung als Versicherungsnehmer „für fremde Rechnung“ zugunsten der Gesellschafter als Versicherte ab.

Im Rahmen der jeweils individuell vereinbarten Versicherungsbedingungen wird umfassender Versicherungsschutz durch die verschiedenen Versicherungen gewährt (z.B. Kasko, P & I etc.). Alle Versicherungen beinhalten jedoch auch Haftungsausschlüsse, die die Leistungsfreiheit der Versicherer bewirken können. Das gilt insbesondere, wenn dem Versicherungsnehmer/Reeder/Manager ein fehlerhaftes Verhalten oder Unterlassen anzulasten ist (z.B. anfängliche Seeuntüchtigkeit des Schiffes oder nicht gehörige Ausrüstung des Schiffes).

Die „Innocent Shareholders Interest Insurance“ soll diejenigen Schäden abdecken, die dem nicht direkt in den Schiffsbetrieb eingreifenden Anleger bei einem Schadensereignis durch die Leistungsfreiheit der Versicherer des Schiffes aufgrund von Haftungsausschlüssen entstehen können.

Die Deckungssumme der Versicherung ist die Einlage der Gesellschafter bzw. insgesamt für alle Gesellschafter das Kommanditkapital der Gesellschaft.

Sämtliche Kosten aus und im Zusammenhang mit der Versicherung werden durch die Gesellschaft für Rechnung der Gesellschafter gezahlt und den Verrechnungskonten der Gesellschafter anteilig nach dem Verhältnis ihrer Kommanditeinlagen belastet. Der Abschluss einer „Innocent Shareholders Interest Versicherung“ verursacht gegenwärtig für den Gesellschafter bei einer Kommanditeinlage von EUR 10.000,00 Kosten in Höhe von EUR 3,20 p.a.

# Bericht der Geschäftsführung über das Geschäftsjahr 2008

## 1 Überblick über das Geschäftsjahr 2008

Im Geschäftsjahr 2008 fuhr die MS „Philadelphia“ weiterhin für Hanjin Shipping Company Ltd., Seoul, und erhielt die vereinbarte Charrate von USD 22.470 bzw. ab 6. April USD 22.595 pro Tag.

Im Berichtsjahr fielen keine Off-Hire-Tage an.

Der ursprüngliche Chartervertrag hat eine Laufzeit bis April 2011, wobei Hanjin eine Option auf Verlängerung des Vertrages für ein weiteres Jahr hat. Mit Hanjin wurden zwischenzeitlich Gespräche über die vorzeitige Verlängerung des Chartervertrages bis August 2013 geführt. Im Gegenzug würde ein Teilbetrag der laufenden Charter in Höhe von USD 4.000/Tag für die Jahre 2009 und 2010 gestundet werden. Die Rückzahlung der gestundeten Beträge ist in den Jahren 2011 und 2012 vorgesehen.

Der **Cash-Flow** liegt mit TEUR 2.350 um TEUR 2.489 unter dem Prospektwert. Dies hängt fast ausschließlich mit dem gegenüber Prospekt wesentlich schwächeren USD/EUR-Kurs zusammen.

Im Berichtsjahr wurden zur Darstellung der Auszahlung an die Gesellschafter zwei Quartalstilgungen nicht geleistet. Der **Tilgungsvorsprung** beträgt aktuell TUSD 1.544 bzw. 0,75 Jahre.

Im Dezember 2008 erfolgte eine **Auszahlung** von 5,0 %.

Das **steuerpflichtige Ergebnis** für das Jahr 2008 beträgt ca. 1,1 %.

## 2 Einsatz und Betrieb des Schiffes

Im Berichtsjahr fuhr das Schiff unverändert unter dem Charternamen „Hanjin Philadelphia“ in Zeitcharter für Hanjin Shipping Company Ltd., Seoul. Die Charrate betrug USD 22.470 pro Tag bzw. ab dem 6. April dann USD 22.595.

Im Geschäftsjahr 2009 wurde mit dem Charterer über ein Beschäftigungssicherungskonzept diskutiert. Dieses sieht vor, dass die 1-jährige Option des Charterers auf Verlängerung des Vertrages bereits jetzt bis August 2013 in eine Festcharter umgewandelt wird. Die Charrate würde bis Ende 2010 gemäß der ursprünglichen Vereinbarung gezahlt werden. Für die Periode ab 01. Januar 2011 bis zum Ende des Vertrages würde das Schiff zur Marktrate verchartert werden, mindestens jedoch zu USD 18.600 pro Tag. Im Gegenzug würde für die Jahre 2009 und 2010 ein Teilbetrag der laufenden Charter in Höhe von USD 4.000/Tag gestundet werden. Die Rückzahlung der gestundeten Beträge ist in den Jahren 2011 und 2012 vorgesehen. Eine Verzinsung der gestundeten Beträge ist nicht vorgesehen.

Diese Vereinbarung kommt allerdings nur als ‚Paketlösung‘ zu Stande, wenn sieben weitere Schiffahrtsgesellschaften ähnlichen Veränderungen der Charterverträge zustimmen. Mit dem Abschluss dieser Vereinbarungen wird im August 2009 gerechnet.

Das Schiff wird in einem Dienst zwischen Asien und der US-Westküste eingesetzt. Dabei werden die Häfen von Long Beach, Oakland, Busan und Shanghai angelaufen.

Im Berichtsjahr fielen erfreulicherweise erneut keine Off-Hire-Tage 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.

Der Zustand des Schiffes ist dem Alter entsprechend gut. Die notwendigen Instandhaltungsarbeiten werden laufend durchgeführt. Die nächste Dockung ist im Dezember 2011 vorgesehen.

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**

Das Jahr 2008 war ein sehr ereignisreiches Jahr für die Schifffahrt. Wie im Vorjahr war der Chartermarkt zu Beginn des Jahres sehr stabil und in allen Größenklassen konnten sehr hohe Charraten erzielt werden. Dabei erreichten die Schiffe der 4.250-TEU-Klasse Höchstwerte von bis zu USD 38.000,- im Mai 2008. In den vergangenen Jahren wurden von vielen Reedereien Neubauten in Auftrag gegeben, um die erwartete stetig wachsende Nachfrage nach Transportvolumen zu decken. Insgesamt wurden im Jahre 2008 über 400 Containerschiffe abgeliefert mit einer Stellplatzkapazität von über 1,4 Mio TEU. Damit wurde ein Wachstum der weltweiten Containerflotte von ca. 13 % realisiert, was einer TEU-Kapazität von über 12,2 Millionen entspricht.

Die ersten Anzeichen eines Abschwungs in der Containerschifffahrt konnten im Sommer verzeichnet werden. Es wurden weniger Abschlüsse getätigt und die Charraten fielen ab. Allgemein bestand die Hoffnung, dass nach den olympischen Spielen im August ein Aufleben des Marktes erfolgen würde. Durch die im September folgende Finanzkrise veränderte sich die Situation jedoch grundlegend. Basierend auf diesen Ereignissen brach der weltweite Transport von Containern im Jahr 2008 ein. Wurde im Jahr 2007 noch ein Wachstum von 10,4 % verzeichnet, konnte im Jahr 2008 trotz eines starken 1. Halbjahres nur eine Steigerung von 5,1 % realisiert werden. Im Durchschnitt der vergangenen Jahre ist 2008 das erste Jahr, in dem ein „nur“ einstelliges Wachstum erzielt werden konnte.

In absoluten Zahlen entspricht das einer Menge von ca. 136 Millionen TEU, die über die Weltmeere verschifft wurden. Auch das Weltwirtschaftswachstum nahm im Vergleich zum Vorjahr von 5,2 % auf 3,4 % ab.

Als Folge fielen Charraten in kürzester Zeit auf ¼ ihres bisherigen Wertes und das Transportvolumen auf allen Handelsrouten brach ein, verursacht durch den Rückgang des weltweiten Konsums. Davon besonders betroffen waren vor allem die beiden Haupthandelsrouten Fernost-Europa und Transpazifik. Durch die fehlende Nachfrage nach Tonnage waren Reedereien und Liniendienste schon im Oktober dazu gezwungen Schiffe aufzulegen, weil für diese keine Beschäftigung gefunden werden konnte. Im Dezember waren davon schon über 160 Schiffe betroffen, was einer Kapazität von ca. 420.000 TEU entspricht. Auch der Neubaumarkt wurde durch die weltweiten Entwicklungen beeinflusst, im letzten Quartal 2008 wurden keine Neubestellungen von Containerschiffen verzeichnet.

Für das Jahr 2009 wird ein Wachstum der weltweiten Containerflotte von 15,46 % prognostiziert. Hierbei ist der Zuwachs an Panamax-Container-Schiffen (zwischen TEU 4.000 und TEU 5.000) mit rund 24,48 % als sehr hoch anzusehen im Vergleich zu dem Wachstum in den kleineren Schiffgrößen. Der größte Zuwachs aber wird in dem Segment der VLCS (Very Large Container Ships, 7.500 TEU +) erfolgen, dort wird ein Wachstum von 32,43 % verzeichnet. Durch mögliche Verschiebungen von Ablieferungen oder Stornierungen einiger Bestellungen könnte der Zuwachs in den Jahren 2009 und 2010 aber noch geringer ausfallen. Analysten gehen derzeit von einem Wachstum des weltweiten Containertransports von 3,1 % im Jahre 2009 aus.

#### **4 Liquidität und Auszahlungen**

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

	<b>Prospekt TEUR</b>	<b>Ist TEUR</b>	<b>Abweichung TEUR</b>
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>2.198</b>	<b>3.860</b>	<b>1.662</b>
+ Abschreibung	2.761	2.802	41
- Veränderung Drohverlustrückst.	0	-3.802	-3.802
- Kursgewinn Darlehenstilgung	-120	-510	-390
<b>Cash-Flow</b>	<b>4.839</b>	<b>2.350</b>	<b>-2.489</b>
- lfd. Tilgung (zum Buchwert)	-2.287	-1.171	1.116
+ Kursgewinn Darlehenstilgung	120	510	390
- Auszahlungen	-2.880	-1.495	1.385
in % des nom. Kapitals	10,0%	5,0%	-5,0%
<b>Liquiditätsergebnis 2008</b>	<b>-208</b>	<b>194</b>	<b>402</b>
+ Liquidität zum 31.12.2007	-300	-999	-699
<b>Liquidität zum 31.12.2008</b>	<b>-508</b>	<b>-805</b>	<b>-297</b>

Der **Cash-Flow** liegt mit TEUR 2.350 um TEUR 2.489 unter dem Prospektwert. Dies hängt wie in den Vorjahren fast ausschließlich mit dem schwachen USD/EUR-Kurs und den entsprechend niedrigeren Euro-Einnahmen zusammen. Die geringeren Zinsaufwendungen konnten diesen Effekt nur zum Teil kompensieren.

Im Berichtsjahr wurden 2 der 4 gemäß Darlehensvertrag vorgesehenen Quartalsstilgungen und somit insgesamt TUSD 1.029 geleistet. Der Tilgungsvorsprung beträgt zum 31.12.2008 noch TUSD 1.544 bzw. 3 Quartalsstilgungen.

Im Dezember 2008 wurde eine Auszahlung von 5,0 % geleistet.

## 5 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Eine Gegenüberstellung des kalkulierten Ergebnisses gem. Prospekt mit dem tatsächlichen Ergebnis des Geschäftsjahres 2008 zeigt folgendes Bild:

	<b>Prospekt TEUR</b>	<b>Ist TEUR</b>	<b>Abweichung TEUR</b>
Chartereinnahmen	8.550	5.594	-2.956
Zinsergebnis	13	-17	-30
Kursgewinne Darlehenstilgung	120	510	390
Auflösung Drohverlustrückstellung	0	3.802	3.802
<b>Erträge</b>	<b>8.683</b>	<b>9.889</b>	<b>1.206</b>
lfd. Schiffsbetriebskosten	-2.018	-1.757	261
Werftkosten	0	0	0
Bereederung	-300	-196	104
Zinsen Hypothekendarlehen	-1.075	-529	546
lfd. Verwaltung	-331	-367	-36
Gewerbsteuer	0	-264	-264
Sonstige Kursverluste (saldiert)	0	-114	-114
Abschreibung	-2.761	-2.802	-41
<b>Aufwendungen</b>	<b>-6.485</b>	<b>-6.029</b>	<b>456</b>
<b>Jahresüberschuss (Handelsbilanz)</b>	<b>2.198</b>	<b>3.860</b>	<b>1.662</b>

Die **Chartereinnahmen** von TEUR 5.594 (96 Tage zu einer Rate von USD 22.470 und 270 Tage zu einer Rate von USD 22.595) weichen trotz der Mehreinsatztage um TEUR 2.956 vom prospektierten Wert ab. Der Grund hierfür ist ausschließlich der gegenüber Prospekt wesentlich schwächere USD/EUR-Kurs von durchschnittlich ca. 1,48 (Prospektkurs: USD/EUR 0,95).

Die **Kursgewinne aus der Darlehenstilgung** und die **Auflösung der Rückstellung** sind nicht liquiditätswirksam.

Die **laufenden Schiffsbetriebskosten** liegen um TEUR 261 unter dem Prospektwert. Dies hängt vornehmlich mit dem schwachen USD/EUR-Kurs zusammen. Kursbereinigt liegen die Kosten insbesondere aufgrund der höheren Versicherungsbeiträge etwas über dem Prospektansatz.

Die **Zinsen Hypothekendarlehen** sind um TEUR 546 niedriger als geplant. Neben den bereits geleisteten Sondertilgungen und dem niedrigeren Zinssatz wirkt sich auch hier der schwache USD/EUR-Kurs aus.

Aufgrund eines aktuellen BFH-Urteils zur Tonnagesteuer, wonach die Auflösung von Unterschiedsbeträgen in voller Höhe der Gewerbesteuer unterliegt, sowie der für die Jahre 2000 bis 2005 durchgeführten steuerlichen Außenprüfung, ergibt sich ein **Gewerbsteueraufwand** für den Zeitraum 2003 bis 2005 und 2008 von insgesamt TEUR 377.

## 6 Erläuterungen zur Bilanz

Nachfolgende Übersicht ergibt sich nach Zusammenfassungen und Saldierungen aus der Bilanz zum 31.12.2008:

	TEUR	%
<b>Vermögen</b>		
Anlagevermögen	15.964	98,1%
Flüssige Mittel	20	0,1%
Übrige Aktiva	285	1,8%
	<b>16.269</b>	<b>100,0%</b>
<b>Kapital</b>		
Eigenkapital	-2.434	-15,0%
Langfristige Verbindlichkeiten	17.566	108,0%
Kurzfristige Verbindlichkeiten	723	4,4%
Übrige Passiva	414	2,5%
	<b>16.269</b>	<b>100,0%</b>

Das **Anlagevermögen** beinhaltet die um die Abschreibung geminderten Anschaffungskosten des Schiffes (TEUR 15.723) sowie Beteiligungen (TEUR 241).

Bei den **langfristigen Verbindlichkeiten** handelt es sich um das Schiffshypothekendarlehen. Der Stand des Schiffshypothekendarlehens beträgt zum 31.12.2008 noch TUSD 15.437 (=TEUR 17.566) und somit noch rd. 51 % des ursprünglich aufgenommenen Darlehensbetrages von TUSD 30.360.

Bewertet man das Fremdwährungsdarlehen mit dem Stichtagskurs am 31.12.2008, so ergeben sich stille Reserven von insgesamt rd. EUR 6,5 Mio. Der Tilgungsvorsprung gegenüber dem Prospekt beträgt TUSD 1.544 bzw. 0,75 Jahre (=3 Quartalsstilgungen). Ein Teil des Darlehens in Höhe von USD 12 Mio. wurde langfristig zu einem Zinssatz von 4,24 % (inkl. Marge) über einen Zinsswap gesichert .

Die **kurzfristigen Verbindlichkeiten** enthalten insbesondere Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (TEUR 165), Bankverbindlichkeiten (TEUR 184) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (TEUR 332).

Bei den **übrigen Passiva** handelt es sich um Rückstellungen, wobei ein Betrag von TEUR 278 auf Steuern entfällt.

Das Eigenkapital gemäß Handelsbilanz zum 31.12.2008 setzt sich wie folgt zusammen:

	TEUR
<b>Eigenkapital</b>	
Kommanditkapital Gründungsges.	550
Kommanditkapital Tranche 2001	7.971
Kommanditkapital Tranche 2002	21.355
Kapitalrücklage (Agio)	896
Entnahmen	-11.673
Verlustvortrag	-24.290
Jahresüberschuss	392
	<b>-4.799</b>

In der Handelsbilanz werden die einzelnen Beträge saldiert auf der Aktivseite und 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. Mit der Finanzverwaltung wurde mittlerweile eine Einigung auf einen **negativen Unterschiedsbetrag** in Höhe von **TEUR - 2.900 (-9,7%)** erzielt. Im Prospekt wurde mit einem positiven Unterschiedsbetrag von 34,4 % kalkuliert.

Bei Verkauf des Schiffes oder eines Kommanditanteils ist - unabhängig vom tatsächlich erzielten Veräußerungsgewinn - kein positiver Unterschiedsbetrag „Schiff“ zu versteuern. Für Beteiligungen, die auf dem Zweitmarkt gekauft wurden, ist der „Unterschiedsbetrag“ ohne Belang, da sich dieser steuerlich bereits beim Verkäufer ausgewirkt hat.

Es wurde außerdem ein Unterschiedsbetrag im Fremdwährungsdarlehen ermittelt, der per 31.12.2008 noch TEUR 4.771 bzw. ca. 17,4 % (bezogen auf das gezeichnete Kommanditkapital, auf das noch Unterschiedsbeträge entfallen) 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):

	<b>Prospekt TEUR</b>	<b>Ist TEUR</b>	<b>Abweichung TEUR</b>
lfd. Tonnagesteuergewinn	54	53	-1
Auflösung Unterschiedsbetrag (Darlehen)	0	318	318
<b>Steuerliches Ergebnis</b>	<b>54</b>	<b>371</b>	<b>317</b>
- Korrekturen (z.B. Gründungsgesellschafter)	0	-55	-55
<b>Steuerliches Ergebnis Tranche 2001 / 2002</b>	<b>54</b>	<b>316</b>	<b>370</b>
in % des nom. Kapitals	0,2 %	1,1 %	0,9 %

Das **steuerliche Ergebnis** für das Jahr 2008 beträgt ca. 1,1 %.

Die bisherigen steuerlichen Ergebnisse (vor Betriebsprüfung) stellen sich wie folgt dar:

	Prospekt %	Ist %	Abweichung %
<b>Tranche 2001</b>			
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%	2,6%	2,4%
2005	0,2%	2,6%	2,4%
2006	0,2%	1,5%	1,3%
2007	0,2%	1,5%	1,3%
2008	0,2%	1,1%	0,9%
	<b>-61,3%</b>	<b>-46,5%</b>	<b>14,8%</b>
<b>Tranche 2002</b>			
2001	-	-	-
2002	-54,2%	-48,5%	5,7%
2003	-8,1%	-2,4%	5,7%
Tonnagesteuer ab 2004	0,2%	2,6%	2,4%
2005	0,2%	2,6%	2,4%
2006	0,2%	1,5%	1,3%
2007	0,2%	1,5%	1,3%
2008	0,2%	1,1%	0,9%
	<b>-61,3%</b>	<b>-41,6%</b>	<b>19,7%</b>

Für die Jahre 2000 - 2005 hat eine **steuerliche Außenprüfung** bei der Gesellschaft stattgefunden. Wesentliche Prüfungsfeststellungen betreffen zum einen die Höhe des Unterschiedsbetrages. Hier konnte eine Einigung erzielt werden (s.o.). Zum anderen wurde die Nutzungsdauer des Schiffes von 12 auf 15 Jahre verlängert, was zu einer Reduzierung der negativen steuerlichen Ergebnisse in den Jahren 2001 bis 2003 führen würde. Das negative Ergebnis der Tranche 2001 würde sich um 10,6 auf - 45,2 % und das negative Ergebnis der Tranche 2002 um 12,1 % auf - 38,8 % reduzieren. Der negative Unterschiedsbetrag würde sich entsprechend erhöhen. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf das Schreiben der Treuhandgesellschaft vom 11. Dezember 2008. Gegen die entsprechend geänderten Steuerbescheide wurde Einspruch eingelegt. Eine Einspruchsentscheidung steht noch aus.

## **8    Zweitmarkt**

Im Berichtsjahr wurde ein Zweitmarktanteil an der Gesellschaft über die Handelsplattform [www.seekundaerhandlung.de](http://www.seekundaerhandlung.de) für einen Preis von 85,0 % verkauft.

## **9    Ausblick**

Der Geschäftsbetrieb im Jahr 2009 verlief bisher ohne besondere Vorkommnisse. Die zu leistenden Zeitcharterraten gehen termingerecht und vollständig ein. Seit dem 6. April 2008 beträgt die Charrate USD 22.720 pro Tag. Es gab bisher keine Ausfalltage.

Auf der Einnahmenseite wird es aufgrund des weiterhin schwachen USD/EUR-Kurses zu geringeren Euro-Einnahmen kommen. Darüber hinaus wurde mit dem Charterer Hanjin Shipping zwischenzeitlich über ein **Beschäftigungssicherungskonzept** gesprochen. Dieses sieht die Stundung eines Teils der Chartereinnahmen von USD 4.000 pro Tag, rückwirkend ab dem 1.1.2009 für eine Laufzeit von zwei Jahren bis Ende 2010 vor. Der Stundungsbetrag würde sich auf USD 1,44 Mio. p.a. belaufen. Die Rückzahlung ist in den Jahren 2011 und 2012 vorgesehen. Der gestundete Betrag wird nicht verzinst. Im Gegenzug würde der ursprünglich bis April 2011 (+/- 90 Tage) laufende Chartervertrag bis 4. August 2013 (+ 60 Tage) verlängert werden. Ab dem 1. Januar 2011 würde das Schiff bis Ablauf des Vertrages zur Marktrate verchartert werden, mindestens jedoch zu USD 18.600 pro Tag. Diese Vereinbarung kommt allerdings nur als ‚Paketlösung‘ zu Stande, wenn sieben weitere Schiffahrtsgesellschaften ähnlichen Veränderungen der Charterverträge zustimmen. Mit dem Abschluss dieser Vereinbarungen wird im August 2009 gerechnet.

Auf der Ausgabenseite werden aufgrund des Tilgungsvorsprungs und des geringen Zinssatzes Einsparungen bei den Zinsaufwendungen erzielt werden können.

Eine Gegenüberstellung der Prospektwerte mit den Planwerten (USD/EUR-Kurs: ca. 1,42) für das Jahr 2009 zeigt folgendes Bild:

	<b>Prospekt TEUR</b>	<b>Plan TEUR</b>	<b>Abweichung TEUR</b>
Chartereinnahmen	8.598	4.727	-3.871
Zinsergebnis	5	17	12
Kursgewinne Darlehenstilgung	120	896	776
<b>Erträge</b>	<b>8.723</b>	<b>5.640</b>	<b>-3.083</b>
lfd. Schiffsbetriebskosten	-2.078	-1.879	199
Werftkosten	0	0	0
Bereederung	-301	-165	136
Zinsen Hypothekendarlehen	-1.124	-455	669
lfd. Verwaltung	-337	-336	1
Gewerbesteuer	0	-80	-80
Abschreibung	-2.631	-2.631	0
<b>Aufwendungen</b>	<b>-6.471</b>	<b>-5.546</b>	<b>925</b>
<b>Jahresüberschuss (Handelsbilanz)</b>	<b>2.252</b>	<b>93</b>	<b>-2.159</b>
+ Abschreibung	2.631	2.631	0
- Kursgewinne Darlehenstilgung	-120	-896	-776
<b>Cash-Flow</b>	<b>4.763</b>	<b>1.829</b>	<b>-2.934</b>
- lfd. Tilgung (zum Buchwert)	-2.287	-2.342	-55
+ Kursgewinne Darlehenstilgung	120	896	776
- Auszahlung	-2.880	0	2.880
in % vom nom. Kapital	10,0%	0,00%	-10,0%
<b>Liquiditätsergebnis 2009</b>	<b>-284</b>	<b>383</b>	<b>667</b>
+ Liquidität zum 31.12.2008	-508	-999	-491
<b>Liquidität zum 31.12.2009</b>	<b>-792</b>	<b>-616</b>	<b>176</b>

Die für die prospektierte Auszahlung in Höhe von 10,0 % erforderliche Euro-Liquidität wird nicht zur Verfügung stehen. Gründe hierfür sind insbesondere der weiterhin schwache USD/EUR-Kurs sowie das mit Hanjin Shipping vereinbarte Beschäftigungssicherungskonzept. Eventuell zur Verfügung stehende Liquidität soll für Sondertilgungen verwendet werden, um die Entschuldung des Schiffes weiter voranzutreiben.

Das **steuerliche Ergebnis** für das Jahr 2009 wird ca. 2 % betragen.

Die Gesellschafterversammlung ist in diesem Jahr im schriftlichen Verfahren vorgesehen.

Hamburg, im Juni 2009

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

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

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Summe
<b>Einsatztage</b>									
- Prospekt	0	270	360	360	360	360	360	360	2.430
- Ist	0	270	361	366	365	348	365	366	2.441
Abweichung	0	0	1	6	5	-12	5	6	11
<b>Netto-Chartererträge</b>									
- Prospekt	0	6.325	8.468	8.517	8.565	8.613	8.205	8.250	56.943
- Ist	0	5.931	6.773	6.302	6.248	5.986	5.792	5.398	42.430
Abweichung	0	-394	-1.695	-2.215	-2.317	-2.627	-2.413	-2.852	-14.513
<b>Schiffsbetriebskosten</b>									
- Prospekt	0	-1.315	-1.798	-1.852	-1.907	-1.965	-2.368	-2.018	-13.223
- Ist	0	-879	-1.465	-1.573	-1.649	-2.418	-1.885	-1.757	-11.626
Abweichung	0	436	333	279	258	-453	483	261	1.597
<b>Verwaltungskosten</b>									
- Prospekt	-75	-291	-307	-312	-317	-323	-326	-331	-2.282
- Ist	-23	-415	-423	-297	-384	-391	-421	-631	-2.985
Abweichung	52	-124	-116	15	-67	-68	-95	-300	-703
<b>Zinsen Fremdkapital</b>									
- Prospekt	0	-1.414	-1.769	-1.646	-1.514	-1.387	-1.193	-1.075	-9.998
- Ist	0	-697	-812	-685	-732	-786	-783	-529	-5.024
Abweichung	0	717	957	961	782	601	410	546	4.974
<b>Sonstige Zinsen</b>									
- Prospekt	0	-367	-3	55	46	40	26	13	-190
- Ist	1	-483	-31	15	14	13	9	-17	-479
Abweichung	1	-116	-28	-40	-32	-27	-17	-30	-289
<b>Abschreibung</b>									
- Prospekt	0	-8.246	-6.871	-5.726	-4.772	-3.976	-3.314	-2.761	-35.666
- Ist	0	-8.285	-6.908	-5.757	-4.798	-4.004	-3.337	-2.802	-35.891
Abweichung	0	-39	-37	-31	-26	-28	-23	-41	-225
<b>Drohverlustrückstellung</b>									
- Prospekt	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Ist	-267	267	0	-3.070	1.277	-2.469	432	3.802	-28
Abweichung	-267	267	0	-3.070	1.277	-2.469	432	3.802	-28
<b>Gründungskosten</b>									
- Prospekt	-5.317	-6.071	0	0	0	0	0	0	-11.388
- Ist	-5.216	-6.315	0	0	0	0	0	0	-11.531
Abweichung	101	-244	0	0	0	0	0	0	-143
<b>Sonstiges</b>									
- Prospekt	0	0	0	0	0	0	120	120	240
- Ist	-575	792	2.355	1.213	741	524	585	132	5.767
Abweichung	-575	792	2.355	1.213	741	524	465	12	5.527
<b>Jahresüberschuss</b>									
- Prospekt	-5.392	-11.379	-2.280	-964	101	1.002	1.150	2.198	-15.564
- Ist	-6.080	-10.084	-511	-3.852	717	-3.545	392	3.860	-19.103
Abweichung	-688	1.295	1.769	-2.888	616	-4.547	-758	1.662	-3.539
<b>steuerliches Ergebnis</b>									
<u>Tranche 2001</u>									
- Prospekt	-50,1%	-4,1%	-8,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	-61,3%
- Ist	-55,8%	0,0%	0,0%	2,6%	2,6%	1,5%	1,5%	1,1%	-46,5%
Abweichung	-5,7%	4,1%	8,1%	2,4%	2,4%	1,3%	1,3%	0,9%	14,8%
<u>Tranche 2002</u>									
- Prospekt	0,0%	-54,2%	-8,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	-61,3%
- Ist	0,0%	-48,5%	-2,4%	2,6%	2,6%	1,5%	1,5%	1,1%	-41,6%
Abweichung	0,0%	5,7%	5,7%	2,4%	2,4%	1,3%	1,3%	0,9%	19,7%
<b>Auszahlungen im Jahr</b>									
- Prospekt	0,0%	0,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	60,0%
- Ist	0,0%	0,0%	10,0%	10,0%	8,0%	6,0%	5,0%	5,0%	44,0%
Abweichung	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-2,0%	-4,0%	-5,0%	-5,0%	-16,0%
<b>Tilgung in TUSD</b>									
- Prospekt	0	1.029	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	13.377
- Ist	0	2.573	4.116	2.058	2.058	1.544	1.544	1.029	14.922
Abweichung	0	1.544	2.058	0	0	-514	-514	-1.029	1.545

## MS "Philadelphia"

Vertragsverlängerung mit Hanjin bis August 2013 (= *sicher durch die Ratenkrise*).  
Knappe Bar-Überschüsse in 2009 + 2010 (*Stundung + späterer Eingang*).

Marktlage: Oft kommt es anders und manchmal schlechter als erwartet. Aber: Einen Dreh um 180 Grad vom Positiven ins Negative, der in den letzten Monaten in der Weltwirtschaft statt fand, hat es in der Nachkriegszeit noch nicht gegeben. Vor Jahresfrist waren Inflation und Höchstpreise für Rohstoffe beherrschende Themen. Jetzt ist Deflation und drastisch schwächerer Welthandel die Sorge. Die globale Finanz- und Wirtschaftskrise hat die Schifffahrt voll getroffen. Gegenwart, kurzfristige Zukunft (*bis 2010/2011*) und das langfristige Ergebnis von Schiffsfonds müssen neu geplant, neu kalkuliert und neu bewertet werden. Denn: Schiffe mit auslaufenden Chartern haben drastisch niedrigere Einnahmen („*Baisse-Raten*“) bzw. finden keine direkte Anschlussbeschäftigung („*Wartezeiten*“).

Und: Die Schiffswerte haben sich bei veränderten Ertragserwartungen stark abgeschwächt.

Unsere Beschäftigung / Charter: Für unser MS „*Philadelphia*“ und die Schwesterschiffe „*Praha*“ + „*Pretoria*“ stehen die Dinge besser als für das Gros anderer Containerschiffe. Wichtig: Die Schiffe sind zu Fest-Raten von 22.500 bis 23.000 \$/Tag bis Anfang 2011 in einem festen Vertrag. Und: Charterer Hanjin Shipping, Korea, ist unverändert eine gute Adresse unter den internationalen Linienreedereien. Allerdings machen operativ alle Linien derzeit Verluste und ohne Marktbesserung kann auch der beste Charterer mittelfristig nicht ohne Probleme bleiben. Der feste Vertrag war Basis für erfolgreiche Änderungs-Verhandlungen.

Vertrags-Verlängerung (= *Einnahmesicherheit*): GF und Beirat haben dem Wunsch von Hanjin zur Verbesserung der Liquidität auf eine Raten-Stundung ab Anfang 2009 entsprochen. Klarstellung: Bei Charter-Modifizierungen geht es nicht um einseitige Ermäßigungen der vereinbarten Rate sondern um wechselseitiges Geben und Nehmen (*Teil-Stundung Charter gegen Laufzeit-Verlängerung zu künftigen Marktraten*). Dies ist mit Hanjin optimal gelungen. Konkret: Wir geben Hanjin eine Liquiditäts-Entlastung von Januar 2009 bis Ende 2010 (*Stundung der Rate um 4.000 \$/Tag*) und erhalten dafür eine Verlängerung des Chartervertrages um 28 Monate bis August 2013 zur dann geltenden Marktrate mit einer zusätzlichen Absicherung (*Mindestrate 18.500\$*) + Rückzahlung der anfangs gestundeten Beträge.

Wertung: Wir haben geholfen - aber per Saldo sind wir (*Mit-*) Gewinner. Wir erhalten die gestundeten Beträge (+ *einen kleinen Bonus*) ab 2011 komplett nachgezahlt. Und: Der bestehende Vertrag (*Laufzeit 4.2011*) wird verlängert bis 8.2013. Wir erhalten die dann gültige Marktrate - aber mindestens 18.500\$. Das ist eine solide Vereinbarung. Es zeigte sich auch dieses Mal (*wie bereits in der Vergangenheit*): GF, Reederei und Beirat sind eine Einheit und bei anstehenden Problemen einfallreich und Entschluss fähig.

Nachstehend das zusammenfassende Ergebnis / die neue Einschätzung für unser MS „*Philadelphia*“:

- **Erhöhte Sicherheit** (*Laufzeit der Fest-Beschäftigung wurde bis Mitte 2013 verlängert*).
- **Gute Überschüsse in 2009 bis 2010** (= *weitgehend Plan-Tilgung + 3% Ausschüttung in 2010*).
- **Solide Finanzen** (*Tilgungsvorsprung 1,54 Mio.\$ = 0,8 Jahre, keine Yen-Kredite + günstige Soll-Zinsen*).
- **Ab 2012 höhere Ausschüttungen** (*möglich sind 6-10% je nach Stärke der Ratenerholung*).
- **Niedrigere Schiffswerte** (*erst ab 2011 sind wieder „Normal-Preise“ zu erwarten*).
- **Abschläge beim Anteilswert** (*die Werte des Jahres 2008 haben sich korrigiert*).

Schifffahrt generell: Die (*Finanz-*) Krise hat seit Herbst letzten Jahres die Realwirtschaft und somit auch die Schifffahrt erreicht und zwar mit einer Geschwindigkeit und Wucht, die niemand in den Karten hatte. Die Raten waren seit Herbst 2008 im freien Fall und haben Niedrigst-Niveau erreicht. Wer heute ein freies Schiff befrachten muss, ist froh, überhaupt eine Beschäftigung zu bekommen und nimmt Anreisen und Wartezeiten in Kauf.

Wichtig: Selbstheilungskräfte sind angestoßen und werden zeitversetzt wirken. Neue Schiffe sind seit Jahresmitte 2008 kaum mehr bestellt worden. Auch werden aufgrund von Stornierungen und Nicht-Ausübung von Optionen (*deutlich*) weniger Schiffe in 2010 + 2011 zur Ablieferung kommen als bisher angenommen. In 2009 und 2010 kommt es zu einer deutlichen Zunahme der Verschrottungen. Das hilft auch. Und: Erfahrene Schiffsanleger wissen: Die Chartermärkte waren immer volatil. Die Schifffahrt hat viele Krisen erfolgreich überstanden. Nach Ebbe kommt auch wieder Flut. Positiv: Unser MS „*Philadelphia*“ kommt ohne Blessuren durch die Ratenkrise.

Wer nicht sofort eine neue Charter bekommt, liegt in Warteposition. Das betraf im Juli 2009 ca. 500 Schiffe = ca. 12% der Welt-Tonnage. Auch über das „*Aufliegen*“ (= *vorübergehendes Stilllegen >= 12 Monaten*) von Schiffen wird nachgedacht bzw. einige wurden bereits aus Wartepositionen genommen. Ursache: In der Containerfahrt hatten sich die Markt-Teilnehmer für 2009 und 2010 beim Frachtaufkommen auf Plusraten von 5-10% p.a. eingestellt und entsprechend bestellt. Realität: 0% bis -5% in 2009 und Erwartung 0% bis +5% für 2010.

Positive Zwischenbilanz: Tilgungsvorsprung 0,8 Jahre - bislang 44% Ausschüttungen.

Finanzen / Ausschüttungen: Die Entschuldung (*Rückzahlung der Schiffsdarlehen*) kommt 2009 und 2010 mit fast voller Plan-Tilgung gut voran. Wir halten so den erreichten Tilgungsvorsprung. Ende 2008 betrug die bislang geleistete Ausschüttungssumme 44%. Das gebundene Kapital (*Einzahlung abzüglich eingesparte Steuern + erhaltene Ausschüttungen*) stellt sich auf 34% (= 66% Rückfluss).

Wir haben 2008 - gerechnet in US\$ - befriedigend verdient. In € sieht es leider anders aus. Der Überschuss lag mit 2,8 Mio.€ (*einschl. 400 T€ Minderaufwand Tilgung \$-Darlehen*) um 2,0 Mio.€ unter Prospekt-Niveau. Denn: Der schwache \$-Kurs mindert die €-Überschüsse. Und: Heuern + Ersatzteile müssen weitgehend in € bezahlt werden (= *entsprechend höherer Aufwand in \$*). Letztmalig hatten 2004 Sondererträge aus \$-Terminverkäufen zum Ergebnis beigetragen. Seit 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 € heute für den gleichen €-Betrag 50% mehr \$ brauchen, lässt sich das nicht ausgleichen.

Zinsersparnisse: Das Zinsmanagement von GF und Beirat hat gut gearbeitet, kann aber die \$-bedingten Einbußen nur mildern. Wir erwarten 2009 Zinszahlungen in Höhe von nur 0,46 Mio.€ gegenüber prospektiert 1,12 Mio.€ (*auch beeinflusst vom schwachem \$-Kurs*).

Beschäftigung: Hanjin Shipping, Korea, verlängert bis Mitte 2013. Aktuelle Barrate: **18.689 \$/Tag** (+ 4.000\$ Stundung).  
Schiffsdaten: 4.379 (*hom. 3.015*) Container - 58.000 tdw - 24 kn - 400 FEU - Hanjin/Korea - Indienst: April 2002.  
Versichert mit: 30 Mio.€ + 15 Mio.\$. Loss of Hire: 23.000 \$/Tag (*ab 15.Tag*). Flagge: Liberia. Besatzung: 21 Mann.  
Ausschüttung 2008: **5%**. Insgesamt (Ende 2008): **44%**. 2009: entfällt. KG-Kapital: **29,9 Mio.€**. Klasse-Dockung: **2011**.  
Schiffs-Darlehen (Ende 2008): **15,4 (17,0) Mio.\$**. Tilgungsvorab: **1,5 Mio.\$** (~ 0,75 Jahre). Komplett-Entschuldung: **2016**.  
Stl. Verlustzuweisungen (2001-2003): **-51%**. Tonnage-Gewinn: **0,2%** p.a. + ca. 2% Währung. Auflöse-Gewinn: **-9,7%**.  
Anteilswert (Zweitmarkt): **70G - 100B**. Gebundenes Kapital (Ende 2008): **ca. 34%**. Vertragsreeder: Laeisz, Rostock.

Technische Performance: Sehr gut. Keine Ausfallzeit in 2007+2008. Kompliment an Vertragsreeder Laeisz. Anfang 2008 wurde das Retrofit Pulse Lubricating System (*Alpha Lubricator*) installiert (*Kosten: 200 T\$*), das zu einer deutlichen Reduzierung des Schmierölverbrauchs und somit einer dauerhaften Kosten-Senkung führt.

Heuerkosten: Wir fahren Liberia Flagge mit deutscher Schiffsführung (*insgesamt 21 Mann*) mit entsprechend günstigen Kosten. Ca. 45% der Laeisz-Schiffe führt deutsche Flagge. Die Mehrkosten werden ab 2009 auf die Gesamt-Flotte umgelegt (*Beitrag zur Sicherung Tonnage-Steuer*). Auf uns entfallen 2009 ca. 70 T€. Vorschau 2009-2010: Gute Überschüsse möglich (*trotz Teil-Stundung gegen Laufzeit-Verlängerung*).

gerechnet 2009 - 2011: 1,42 \$/€	2008 Ist	2009 Plan	2010 Plan	2011 Plan
<b>Bar-Rate pro Tag in \$ (brutto) - durchschnittlich</b>	<b>22.564\$</b>	<b>18.689\$</b>	<b>18.814\$</b>	<b>24.000\$</b>
<b>Überschuss (Kosten Dockung mit Klasse in 2011)</b>	<b>+2.770 T€</b>	<b>+2.280 T€</b>	<b>+2.500 T€</b>	<b>+2.900 T€</b>
davon Tilgung Darlehen ( <i>Soll-Tilgung 2.058 Mio.\$</i> )	-1.029 T\$	-1.543 T\$	-1.543 T\$	-2.058 T\$
davon Ausschüttung ( <i>insgesamt in €</i> )	-1.493 T€	entfällt	-896 T€	-896 T€
<b>Darlehen Stand Ist (Bei Start: 30,36 Mio.\$)</b>	15.436 T\$	13.893 T\$	12.349 T\$	10.290 T\$
<b>Ausschüttung (in %) Ist bzw. geplant (Mitte Dezember)</b>	<b>5%</b>	entfällt	<b>3%</b>	<b>3%</b>

Anteilswerte (Zweitmarkt): Wer seine Beteiligung (= *zukünftige Ausschüttungen*) vorzeitig realisieren möchte, kann das am Zweitmarkt tun. Mit allgemeiner Ratenkrise und reduzierten Schiffswerten hat sich der Wert unserer Anteile korrigiert. Dank des guten Chartervertrages fällt die Korrektur kleiner aus als bei anderen Schiffen. Kurse von 70-100% sind eine vernünftige Bewertung. Im Vorjahr wurden bis 100% bezahlt.

Die Preisfindung für Schiffsanteile richtet sich überwiegend an der Zukunft aus - also an Baupreisen für neue Schiffe und erwarteten Raten bzw. dem verbleibenden Netto-Überschuss (= *zukünftige Ausschüttungen*). Der (*Zweitmarkt*-) Käufer bezahlt im Kurs die langfristige (*zukünftige*) Ertragskraft.

Derzeit verlangen Käufer wegen Finanzkrise und allgemeiner Unsicherheit einen Abschlag von 20% auf den wirtschaftlichen Anteilswert. Der Malus dürfte sich mit einer Normalisierung der Finanzmärkte wieder abbauen.

Empfehlung: Aktuell (*mitten in der Krise*) ist ein Verkauf ohnehin kaum empfehlenswert. Und: Die maximalen Renditen werden - Normalisierung der Weltwirtschaft unterstellt - über längere Behaltzeiten erreicht (*„je länger desto vorteilhafter“*).

Beiratsarbeit: Die Zusammenarbeit mit Geschäftsführung (*GF*), Vertragsreeder und Treuhänder ist vertrauensvoll und konstruktiv. Die GF hat uns in relevanten Fragen angesprochen, umfänglich informiert und wichtige Geschäfte abgestimmt. Der Vertragsreeder hat ordentlich gewirtschaftet.

In der BR-Sitzung am 11. Juni 2009 wurde der Jahresabschluss 2008 besprochen, die Vorschau 2009 diskutiert und die Beschlussfassung der anstehenden GV (*im schriftlichen Umlaufverfahren*) formuliert. Der JA ist mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk testiert. Der Beirat empfiehlt Ihnen die Annahme aller Einzelpunkte.

Wir hoffen, Ihnen in Jahresfrist über eine Erholung der Welt-Schifffahrt berichten zu können.

Michael Lange

Beirats-Vorsitzender MS „Philadelphia“

München, 30 Juli 2009

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

**Jahresabschluss  
zum  
31. Dezember 2008**

**– 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 2008 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung des Jahresabschlusses nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung und Jahresabschluss überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft.

Hamburg, 24. April 2009

D&H Norddeutsche Prüfung GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Dierk Hanfland  
Wirtschaftsprüfer

gez. Martina Heinsen  
Wirtschaftsprüferin

MS "Philadelphía" GmbH & Co. KG, Hamburg  
 Bilanz zum 31. Dezember 2008

AKTIVA	31.12.2007		PASSIVA	31.12.2007	
	EUR	TEUR		EUR	TEUR
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>			<b>A. EIGENKAPITAL</b>		
<b>I. Sachanlagen</b>			<b>Kapitalanteile</b>		
1. Seeschiff	15.722.980,00	18.389	Kommanditeinlagen	6.922,34	0
2. Anlagen im Bau	0,00	136			
	15.722.980,00	18.525	<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>		
<b>II. Finanzanlagen</b>			1. Steurrückstellungen	277.736,83	39
Beteiligungen	241.330,39	241	2. Sonstige Rückstellungen	136.666,19	3.961
	15.964.310,39	18.766		414.407,02	4.000
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>			<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>		
<b>I. Vorräte</b>			1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	17.749.851,52	19.099
Betriebsstoffe	140.287,97	92	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	331.535,17	464
			3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	165.220,98	143
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>			4. Sonstige Verbindlichkeiten	42.558,59	47
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.966,65	0		18.289.166,26	19.753
2. Sonstige Vermögensgegenstände	80.855,33	42			
<b>III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</b>					
	84.822,18	42			
	20.031,82	4			
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>					
	60.096,52	49			
<b>D. NICHT DURCH VERMÖGENSEINLAGEN GEDECKTER VERLUSTANTEIL PERSÖNLICH HAFTENDER GESELLSCHAFTER</b>					
	0,00	2.371			
<b>E. NICHT DURCH VERMÖGENSEINLAGEN DER KOMMANDITISTEN GEDECKTE FEHLBETRÄGE</b>					
1. Entnahmen	2.440.946,74	1.615			
2. Verlustanteile	0,00	814			
	2.440.946,74	2.429			
	18.710.495,62	23.753		18.710.495,62	23.753

**MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg**  
**Gewinn- und Verlustrechnung für 2008**

	EUR	EUR	2007 TEUR
1. Umsatzerlöse		5.593.705,61	6.002
2. Schiffsbetriebsaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	216.586,92		376
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>1.096.121,10</u>		<u>1.094</u>
		1.312.708,02	----- 1.470
3. Personalaufwand			
a) Heuern für fremde Seeleute	646.284,66		635
b) Soziale Abgaben	<u>53.937,76</u>		<u>68</u>
		700.222,42	----- 703
4. Sonstige betriebliche Erträge		4.641.637,56	1.211
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		<u>750.323,09</u>	<u>446</u>
<b>6. Reedereiüberschuss</b>		<b>7.472.089,64</b>	<b>4.594</b>
7. Abschreibungen		2.802.073,57	3.337
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		4.303,64	12
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		<u>549.823,95</u>	<u>786</u>
<b>10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>4.124.495,76</b>	<b>483</b>
11. Steuern vom Ertrag		<u>264.022,00</u>	<u>91</u>
<b>12. Jahresüberschuss</b>		<b>3.860.473,76</b>	<b>392</b>
13. Gutschrift auf Kapitalkonten		<u>3.860.473,76</u>	<u>392</u>
<b>14. Ergebnis nach Verwendungsrechnung</b>		<u><u>0,00</u></u>	<u><u>0</u></u>

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

### **Anhang für 2008**

---

#### **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 Einstandspreisen oder zu niedrigeren Tagespreisen am Bilanzstichtag bewertet.

**Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände** sind zum Nennwert angesetzt.

Die **Steuerrückstellungen** und die **sonstigen Rückstellungen** berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten 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.

**Forderungen in fremder Währung** werden mit dem Aufnahmekurs bzw. mit dem niedrigeren Stichtagskurs bewertet.

**Verbindlichkeiten in fremder Währung** werden mit dem Aufnahmekurs bzw. mit dem höheren Stichtagskurs bewertet.

## **Erläuterungen zur Bilanz**

### **Anlagevermögen**

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

### **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**

### **Hafteinlage**

Die im Handelsregister in Höhe von TEUR 29.876 eingetragene Hafteinlage war ursprünglich in voller Höhe erbracht. Durch die getätigten Entnahmen lebt die Haftung in Höhe von TEUR 13.168 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,	Geschäftsführer 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 2008 von EUR 3.860.473,76 wird den Kapitalkonten gutgeschrieben.

Hamburg, 24. April 2009

Geschäftsführung

	1.1.2008		Zugänge		Anschaffungskosten		Umbuchung		31.12.2008		1.1.2008		Kumulierte Zugänge		Kumulierte Abschreibungen		Buchwerte		
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	TEUR
<b>Entwicklung des Anlagevermögens</b>																			
<b>I. Sachanlagen</b>																			
1. Seeschiff	51.477.723,68	0,00	0,00	0,00	135.866,57	0,00	0,00	0,00	51.613.590,25	33.088.536,68	2.802.073,57	0,00	35.890.610,25	15.722.980,00	18.389				
2. Anlagen im Bau	135.866,57	0,00	0,00	-135.866,57					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	136				
	<u>51.613.590,25</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>51.613.590,25</u>	<u>33.088.536,68</u>	<u>2.802.073,57</u>	<u>0,00</u>	<u>35.890.610,25</u>	<u>15.722.980,00</u>	<u>18.525</u>				
<b>II. Finanzanlagen</b>																			
Anteile an verbundenen Unternehmen	241.330,39	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	241.330,39	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	241				
	<u>51.854.920,64</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>51.854.920,64</u>	<u>33.088.536,68</u>	<u>2.802.073,57</u>	<u>0,00</u>	<u>35.890.610,25</u>	<u>15.722.980,00</u>	<u>18.766</u>				

**Forderungen und Verbindlichkeiten**

Die Vorjahreszahlen werden jeweils in Klammern angegeben.

**A. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände**

Insgesamt	bis 1 Jahr		davon Restlaufzeit		über 5 Jahre		davon gesichert	
	EUR	EUR	1 bis 5 Jahre	EUR	EUR	EUR	durch	
84.822,18	84.822,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
(42.298,89)	(42.298,89)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)		

**B. Verbindlichkeiten**

1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	17.749.851,52	184.307,55	9.369.139,74	8.196.404,23	17.749.851,52	*
	(19.099.236,50)	(2.704.835,00)	(9.369.139,74)	(7.025.261,76)		
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	331.535,17	331.535,17	0,00	0,00		
	(463.727,87)	(463.727,87)	(0,00)	(0,00)		
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	165.220,98	165.220,98	0,00	0,00		
	(143.158,63)	(143.158,63)	(0,00)	(0,00)		
4. Sonstige Verbindlichkeiten	42.558,59	42.558,59	0,00	0,00		
	(47.427,51)	(47.427,51)	(0,00)	(0,00)		
	<u>18.269.166,26</u>	<u>723.622,29</u>	<u>9.369.139,74</u>	<u>8.196.404,23</u>		
	<u>(19.753.550,51)</u>	<u>(3.359.149,01)</u>	<u>(9.369.139,74)</u>	<u>(7.025.261,76)</u>		

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

Leitfigur der HAMBURGISCHEN SEEHANDLUNG ist Friedrich der Große, der die Geschäftsidee einer „Seehandlung“ als erster in die Tat umsetzte und 1772 die Preußische Seehandlung gründete. Das Einzigartige am damaligen Unternehmen war es, unter einem gemeinsamen Dach Handelsschiffahrt zu betreiben und als Staatsbank die notwendigen Finanzierungsmittel zu beschaffen. Die Idee der unternehmerischen Beteiligung an großen Investitions-Projekten hat sich bewährt und als äußerst erfolgreich erwiesen: Kaufleute schließen sich zusammen, bauen und betreiben ein Schiff und teilen die Chancen und Risiken. Darauf basiert die Idee unserer Schiffsfonds.

In den zwei Jahrhunderten seit damals haben sich die Interpretation und die unternehmerische Ausrichtung einer Seehandlung weiterentwickelt. Heute konzentriert sich die HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG auf die Emission von unternehmerischen Beteiligungen – vor allem Schiffsfonds und deren Management.

Ihre Geschäftspartner sind private Geldanleger, Reedereien, Banken und Anlageberater. Die HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG gehört zur Reederei F. Laeisz Gruppe, die seit 1824 in der Schifffahrt tätig ist.

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

Somit wird eine besonders knappe Ressource der Volkswirtschaft, nämlich das unternehmerische Engagement unserer Anleger, belohnt.

Die M.M. WARBURG & CO SCHIFFAHRSTREUHAND ist Ihr Partner auch bei vielen Schiffsbeteiligungen der HAMBURGISCHEN SEEHANDLUNG. Als Treuhänder nehmen wir Ihr Interesse an der Sicherung der Werthaltigkeit Ihrer Beteiligung wahr. Zudem sind wir von der Schiffsgesellschaft mit der Verwaltung Ihrer Beteiligung betraut. In diesem Rahmen führen wir beispielsweise die Kapitalkonten der Zeichner, verteilen die steuerlichen Ergebnisse und übernehmen die Auszahlungen an die Anleger. 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.

Wir berücksichtigen für unsere Anleger eine Vielzahl von Vorschriften, wobei wir stets das Ziel unserer Kunden im Auge behalten: zeitnahe und transparente Informationen, verbunden mit akkurater und schneller Abwicklung. Um dieses Ziel zu erreichen, sind gerade bei unvorhergesehenen Herausforderungen Flexibilität und weitreichende Erfahrung gefragt.

Wir kooperieren mit erfolgreichen Emissionshäusern und traditionsreichen Reedereien und können so auf wertvolle Kenntnisse zurückgreifen, die über Generationen zusammengetragen wurden. Für Ihren Erfolg.

HAMBURGISCHE  SEEHANDLUNG

Hamburgische Seehandlung  
Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG  
Neue Burg 2 · 20457 Hamburg  
[info@seehandlung.de](mailto:info@seehandlung.de) · [www.seehandlung.de](http://www.seehandlung.de)

  
M. M. WARBURG & CO SCHIFFFAHRTSTREUHAND

M.M. Warburg & CO  
Schiffahrtstreuhand GmbH  
Fuhlentwiete 12 · 20355 Hamburg  
[schiffahrtstreuhand@mmwarburg.com](mailto:schiffahrtstreuhand@mmwarburg.com) · [www.mmwarburg.com](http://www.mmwarburg.com)