

«Anlegernr»

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

Hamburg, 3. August 2010

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG
Ordentliche Gesellschafterversammlung 2010 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 2010. Diese bestehen aus der Tagesordnung, dem Bericht der Geschäftsführung, dem Bericht des Beirates sowie dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2009.

Wir bitten Sie um Teilnahme an diesem schriftlichen Verfahren, indem Sie den vollständig ausgefüllten und unterschriebenen Abstimmungsbogen bis zum **31. August 2010** (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, der Beschlussfassung im schriftlichen Verfahren 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 3. August 2010

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. Falls Ihrerseits Kauf- oder Verkaufsinteresse bestehen sollte, weisen wir auf die Handelsplattform der Deutsche Zweitmarkt AG (www.deutsche-zweitmarkt.de) hin, auf der auch Angebote weiterer Plattformen ersichtlich sind. Darüber hinaus sind uns als Marktplätze für Fondsbeteiligungen die Deutsche Sekundärmarkt und die Fondsbörse Deutschland bekannt. Als Gesellschafter von Emissionen der Hamburgischen Seehandlung können Sie sich auch kostenlos auf deren Zweitmarktplattform (www.seekundaerhandlung.de) registrieren lassen.

Zugleich möchten wir Ihnen auch 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.

Eine abschließende Bitte:

Seit dem 21. August 2008 unterfallen wir - und damit mittelbar auch Sie - den Vorschriften des Geldwäschegesetzes. Daher bitten wir Sie, uns sowohl über Änderungen Ihrer persönlichen Daten (wie z.B. Name, Anschrift, Bankverbindung) als auch über die Begründung oder Änderung von Vertretungs- und / oder Treuhandverhältnissen sowie über Änderungen der wirtschaftlichen Berechtigung hinsichtlich der Beteiligung umgehend zu informieren.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

M.M. Warburg & CO
Schifffahrtstreuhand GmbH

Anlagen

Abstimmungsbogen

**Fristende:
31. August 2010
(Hier eingehend)**

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

Telefax: 040/32 82 58 99

**Ordentliche Gesellschafterversammlung 2010
der MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG
im schriftlichen Verfahren**

-
1. **Feststellung des Jahresabschlusses 2009**
 Zustimmung Ablehnung Enthaltung
2. **Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2009**
 Zustimmung Ablehnung Enthaltung
3. **Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2009**
 Zustimmung Ablehnung Enthaltung
4. **Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2009**
 Zustimmung Ablehnung Enthaltung
5. **Wahl der CERTIS GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (vormals firmierend D & H Norddeutsche Prüfung GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft) zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2010**
 Zustimmung Ablehnung Enthaltung

Ort, Datum

Unterschrift

MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG



Ihre Unterlagen für die Gesellschafterversammlung 2010

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 2010

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 2009
2. Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2009
3. Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2009
4. Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2009
5. Wahl der CERTIS GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2010

Bericht der Geschäftsführung über das Geschäftsjahr 2009

1 Überblick über das Geschäftsjahr 2009

Im Geschäftsjahr 2009 fuhr die MS „Philadelphia“ weiterhin für Hanjin Shipping Company Ltd., Seoul, und erhielt die vereinbarte Charrate von USD 22.595 bzw. ab dem 4. April USD 22.720 pro Tag.

Der ursprüngliche Chartervertrag hatte eine Laufzeit bis April 2011, wobei Hanjin eine Option auf Verlängerung des Vertrages für ein weiteres Jahr besaß. Im August 2009 wurde mit Hanjin abschließend die vorzeitige Verlängerung des Chartervertrages bis August 2013 vereinbart. Im Gegenzug wird ein Teilbetrag der laufenden Charter in Höhe von USD 4.000 pro Tag für die Jahre 2009 und 2010 gestundet. Die Rückzahlung der gestundeten Beträge erfolgt unverzinst in den Jahren 2011 und 2012. Ab dem Jahr 2011 orientiert sich die Charrate dann an der Marktrate, beträgt jedoch mindestens USD 18.600 pro Tag.

Im Berichtsjahr fielen ca. 5,5 Off-Hire-Tage an.

Der **Cash-Flow** liegt mit TEUR 2.557 um TEUR 2.206 unter dem Prospektwert. Dies hängt im Wesentlichen mit dem gegenüber Prospekt schwächeren EUR/USD-Kurs zusammen.

Im Berichtsjahr 2009 erfolgte keine **Auszahlung** an die Gesellschafter

Das **steuerpflichtige Ergebnis** für das Jahr 2009 beträgt ca. 2,0 %.

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 22.595 pro Tag bzw. ab dem 4. April 2009 dann USD 22.720. Der Chartervertrag mit Hanjin wurde im Rahmen des im August 2009 vereinbarten Beschäftigungssicherungskonzeptes fest bis August 2013 (+ 60 Tage) verlängert. Im Gegenzug wird ein Teilbetrag der laufenden Charter in Höhe von USD 4.000 pro Tag für die Jahre 2009 und 2010 gestundet. Die Rückzahlung der gestundeten Beträge erfolgt unverzinst in den Jahren 2011 und 2012. Ab dem Jahr 2011 orientiert sich die Charrate dann an der Marktrate, beträgt jedoch mindestens USD 18.600 pro Tag.

Das Schiff wurde im Berichtszeitraum in einem Dienst zwischen Asien und der US-Westküste eingesetzt. Dabei wurden u.a. die Häfen von Long Beach, Busan, Shanghai und Tokyo angelaufen.

Aufgrund von Rissreparaturen am Ruderblatt und einer Stevenrohrabdichtung fielen im Berichtsjahr ca. 5,5 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.

Das Schiff zeigt sich unverändert in einem sauberen und gepflegten Zustand. Die notwendigen Instandhaltungsarbeiten werden laufend durchgeführt. Die nächste Dockung ist im zweiten Halbjahr 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 2009 war für die Containerschiffahrt eines der schwierigsten der letzten Jahre. Der Negativtrend, der schon Mitte/Ende 2008 mit der Finanzkrise begann, setzte sich weiter fort, so dass der Containermarkt aufgrund der fehlenden Nachfrage nach Transportvolumen weiter einbrach. War das Jahr 2008 im Durchschnitt der vergangenen Jahre eines der wenigen, in dem ein „nur“ einstelliges Wachstum des weltweiten Containertransports erzielt werden konnte, so musste in 2009 sogar ein Rückgang des Marktes um -9,4% verzeichnet werden. Auch das Weltwirtschaftswachstum schrumpfte im Vergleich zum Vorjahr von 3,0% in 2008 auf -0,6% in 2009.

Die Marktbewertungen für Containerschiffe sanken im Verlauf des Jahres weiter. Wurde im Januar 2009 ein 4.250 TEU Schiff (ohne Ladegeschrir/Charter Periode für 24 Monate) noch auf eine Charrate von ca. USD 11.750 eingeschätzt, so sank dieser Wert im Verlauf des Jahres auf ca. USD 6.950. Dieses Ratenniveau reichte in der Regel nicht einmal aus, um die laufenden Schiffsbetriebskosten abdecken zu können. Eine vergleichbare Verschlechterung des Ratenniveaus zog sich ohne Ausnahme auch durch die anderen Größenklassen.

Aufgrund der fehlenden Nachfrage und der geringen Charraten waren viele Reeder erstmalig seit Jahren dazu gezwungen, Tonnage, für die sich keine Beschäftigung findet, aufzulegen. Im Januar 2009 waren bereits ca. 255 Containerschiffe beschäftigungslos, am Ende des Jahres 2009 wurde mit 572 Schiffen ein neuer Höchststand erreicht. Somit waren im Dezember ca. 10 % der Containertonnage unbeschäftigt. Reeder entschieden sich aus diesem Grund vermehrt ältere Tonnage zu verschrotten. Im Verlauf der letzten Jahre wurden aufgrund der guten Marktlage nur marginal Schiffe zum Abbruch verkauft. In 2009 erreichte die Anzahl der Verschrottungen von Containerschiffen mit einem Wert von 185 Schiffen einen neuen Höchststand. Gleichzeitig steht der schwierigen Beschäftigungssituation von Containerschiffen eine Vielzahl von Neubauten gegenüber. Durch den Mangel an Nachfrage nach Tonnage, versuchten Reedereien Neubaubestellungen zu kündigen bzw. zu verschieben. Trotz dieser Versuche wuchs die Containerflotte um weitere ca. 350 Containerschiffe mit einer Kapazität von ca. 1,42 Mio. TEU im Jahre 2009.

Charterer waren aufgrund fehlender Transportvolumina dazu gezwungen, Liniendienste zu kürzen bzw einzustellen, um Kosten bzw. Verluste zu minimieren.

Viele versuchten schon bestehende Verträge nach zu verhandeln und boten den Reedereien sogenannte „less-for-longer“-Deals an. Dabei wird im Gegenzug für eine niedrigere Charterrate der Vertrag frühzeitig verlängert. Darüber hinaus versuchten die Befrachter den nicht benötigten Teil der Tonnage frühestmöglich zurückzuliefern, um Kosten zu sparen.

Im Hinblick auf die weltweiten Entwicklungen wurden im gesamten Jahr 2009 so gut wie keine Neubauten bestellt.

Laut Analysten wird für das Jahr 2010 eine Verbesserung der Frachtmärkte vorhergesagt, die aber erst gegen Ende des Jahres erwartet wird. Die weltweite Containerflotte soll insgesamt um ca. 9,12 % wachsen. Dieses Wachstum verteilt sich ungleichmäßig auf die verschiedenen Größenklassen. Einem negativen Wachstum von durchschnittlich 2-3% im dem Segment zwischen 2.000-4.000 TEU, steht ein durchschnittliches Wachstum von ca. 8-10 % für die Klasse zwischen 4.000-7.500 TEU gegenüber. Der größte Zuwachs wird weiterhin in dem Segment der VLCS (Very large Container Ships, 7.500 TEU +) erfolgen mit einem erwarteten Wachstum von 26 %. Durch weitere mögliche Verschiebungen von Ablieferungen oder Stornierungen einiger Bestellungen könnte der Zuwachs in den Jahren 2010 und 2011 noch geringer ausfallen. Es wird derzeit wieder von einem Wachstum des weltweiten Containertransports von ca. 8,8 % im Jahre 2010 ausgegangen.

Durch die derzeit hohen Treibstoffkosten gehen viele Befrachter dazu über, die Schiffe langsamer fahren zu lassen (sog. Slow-Steaming). Um die Rotationsgeschwindigkeit der Dienste beibehalten zu können, werden zusätzliche Schiffe eingesetzt. Marktteilnehmer sehen darin eine positive Entwicklung für den Containermarkt, da mehr Tonnage benötigt wird und so beschäftigungslose Schiffe wieder in Fahrt gebracht werden können.

4 Liquidität und Auszahlungen

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

	Prospekt	Ist	Abweichung
Wechselkurs USD/EUR	0,9500	1,3941	-0,4441
	TEUR	TEUR	TEUR
Jahresüberschuss	2.252	392	-1.860
+ Abschreibung	2.631	2.810	179
- Veränderung Drohverlustrückstellung	0	-28	-28
+ Gewerbesteuer Unterschiedsbetrag	0	237	237
- Kursgewinn Darlehenstilgung	-120	-854	-734
Cash-Flow	4.763	2.557	-2.206
- Stundung Charterrate/Bereederung	0	-881	-881
- lfd. Tilgung (zum Buchwert)	-2.287	-2.343	-56
+ Kursgewinn Darlehenstilgung	120	854	734
+ Zugang/Abgang Anlagevermögen	0	51	51
- Auszahlungen	-2.880	-10	2.870
in % des nom. Kapitals	10,0%	0,0%	-10,0%
Liquiditätsergebnis 2009	-284	228	512
+ Liquidität zum 31.12.2008	-508	-805	-297
Liquidität zum 31.12.2009	-792	-577	215

Der **Cash-Flow** liegt mit TEUR 2.557 um TEUR 2.206 unter dem Prospektwert. Der Grund hierfür ist ausschließlich der gegenüber Prospekt wesentlich schwächere USD/EUR-Kurs von durchschnittlich ca. 1,39 (Prospektkurs: USD/EUR 0,95).

Im Berichtsjahr wurden die Regeltilgungen in Höhe von TUSD 2.058 plangemäß geleistet. Der Tilgungsvorsprung beträgt zum 31.12.2009 noch TUSD 1.544 bzw. 3 Quartals-tilgungen.

Eine Auszahlung erfolgte im Berichtsjahr nicht.

Wie in dem Emissionsprospekt dargestellt, erfolgen Auszahlungen über einen längeren Zeitraum aus Liquiditätsüberschüssen der Gesellschaft, die keinen handelsrechtlichen Gewinn darstellen und gem. §§ 171, 172 HGB als Einlagenrückzahlung gelten. Sollte die Gesellschaft in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten, können derartige Auszahlungen zurückgefordert werden.

5 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Eine Gegenüberstellung des kalkulierten Ergebnisses gem. Prospekt mit dem tatsächlichen Ergebnis des Geschäftsjahres 2009 zeigt folgendes Bild:

	Prospekt	Ist	Abweichung
Wechselkurs USD/EUR	0,9500	1,3941	-0,4441
Charterrate (p. d., in USD)	22.720	22.720	0
	TEUR	TEUR	TEUR
Chartereinnahmen	8.598	5.772	-2.826
Zinsergebnis	5	-2	-7
Kursgewinne Darlehenstilgung	120	854	734
Veränderung Drohverlustrückstellung	0	28	28
Erträge	8.723	6.652	-2.071
lfd. Schiffsbetriebskosten	-2.078	-2.095	-17
Werftkosten	0	-19	-19
Bereederung	-301	-206	95
Zinsen Hypothekendarlehen	-1.124	-462	662
lfd. Verwaltung	-337	-341	-4
Gewerbesteuer	0	-323	-323
Sonstige Kursverluste (saldiert)	0	-4	-4
Abschreibung	-2.631	-2.810	-179
Aufwendungen	-6.471	-6.260	211
Jahresüberschuss (Handelsbilanz)	2.252	392	-1.860

Die **Chartereinnahmen** von TEUR 5.772 (95 Tage zu einer Rate von USD 22.595 und 270 Tage zu einer Rate von USD 22.720) weichen um TEUR 2.826 vom prospektierten Wert ab. Der Grund hierfür ist ausschließlich der gegenüber Prospekt wesentlich schwächere USD/EUR-Kurs von durchschnittlich ca. 1,39 (Prospektkurs: USD/EUR 0,95).

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

Die **laufenden Schiffsbetriebskosten** liegen annähernd auf Prospektniveau. Sie setzen sich aus Personalkosten (TEUR 918), nautisch-technischen Kosten (TEUR 896) sowie Versicherungskosten (TEUR 281) zusammen.

Die **Zinsen Hypothekendarlehen** sind um TEUR 662 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, ergibt sich hierfür eine **Gewerbesteuer** von TEUR 237. Darüber hinaus ist unter der Gewerbesteuer der Aufwand für das Jahr 2009 erfasst.

6 Erläuterungen zur Bilanz

Nachfolgende Übersicht ergibt sich nach Zusammenfassungen und Saldierungen aus der Bilanz zum 31.12.2009:

	TEUR	%
Vermögen		
Anlagevermögen	13.104	90,7%
Flüssige Mittel	137	0,9%
Übrige Aktiva	1.208	8,4%
	14.449	100,0%
Kapital		
Eigenkapital	-2.052	-14,2%
Langfristige Verbindlichkeiten	15.223	105,4%
Kurzfristige Verbindlichkeiten	1.278	8,8%
	14.449	100,0%

Das **Anlagevermögen** beinhaltet die um die Abschreibung geminderten Anschaffungskosten des Schiffes (TEUR 12.934) sowie Beteiligungen (TEUR 170).

Bei den **langfristigen Verbindlichkeiten** handelt es sich um das Schiffshypothekendarlehen. Der Stand des Schiffshypothekendarlehens beträgt zum 31.12.2009 noch TUSD 13.378 (=TEUR 15.223) und somit noch rd. 44 % des ursprünglich aufgenommenen Darlehensbetrages von TUSD 30.360.

Bewertet man das Fremdwährungsdarlehen mit dem Stichtagskurs am 31.12.2009, so ergeben sich stille Reserven von insgesamt rd. EUR 5,9 Mio. Der Tilgungsvorsprung gegenüber dem Prospekt beträgt TUSD 1.544 bzw. 0,75 Jahre (=3 Quartaltilgungen). 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 170), Rückstellungen (TEUR 305) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (TEUR 428).

Das Eigenkapital gemäß Handelsbilanz zum 31.12.2009 setzt sich wie folgt zusammen:

	TEUR
Eigenkapital	
Kommanditkapital Gründungsges.	550
Kommanditkapital Tranche 2001	7.971
Kommanditkapital Tranche 2002	21.355
Kapitalrücklage (Agio)	896
Entnahmen	-13.178
Verlustvortrag	-20.038
Jahresüberschuss	392
	<hr/>
	-2.052

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 48/682/00311 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 31.12.2009 noch TEUR 4.127 bzw. ca. 13,8 % (bezogen auf das ursprünglich gezeichnete Kommanditkapital) 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	635	635
Steuerliches Ergebnis	54	688	634
- Korrekturen (z.B. Gründungsgesellschafter)	0	-107	-107
Steuerliches Ergebnis Tranche 2001 / 2002	54	581	635
in % des nom. Kapitals	0,2%	2,0%	1,8%

Das **steuerliche Ergebnis** für das Jahr 2009 beträgt ca. 2,0%.

Die bisherigen steuerlichen Ergebnisse (**vor Betriebsprüfung**) 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%	2,6%	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%
2009	0,2%	2,0%	1,8%
	-61,1%	-44,5%	16,6%
Tranche 2002			
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%
2009	0,2%	2,0%	1,8%
	-61,1%	-39,6%	21,5%

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. Gegen die entsprechenden Steuerbescheide wurde Einspruch eingelegt. Eine Einspruchsentscheidung steht noch aus.

8 Zweitmarkt

Im Berichtsjahr hat kein Handel von Zweitmarktanteil an der Gesellschaft über die Handelsplattform www.seekundaerhandlung.de stattgefunden.

9 Ausblick

Der Geschäftsbetrieb im Jahr 2010 verlief bisher ohne besondere Vorkommnisse. Die zu leistenden Zeitcharterraten gemäß Beschäftigungssicherungskonzept gehen termingerecht und vollständig ein. Es gab bisher keine Ausfalltage.

Die Charterrate (vor Stundung) beträgt seit dem 04. April 2010 USD 22.845 pro Tag. Der Chartervertrag mit Hanjin wurde im Rahmen des im August 2009 vereinbarten Beschäftigungssicherungskonzeptes fest bis August 2013 (+ 60 Tage) verlängert.

Im Gegenzug wird ein Teilbetrag der laufenden Charter in Höhe von USD 4.000 pro Tag für die Jahre 2009 und 2010 gestundet. Die Rückzahlung der gestundeten Beträge erfolgt unverzinst in den Jahren 2011 und 2012. Ab dem Jahr 2011 orientiert sich die Charterrate dann an der Marktrate, beträgt jedoch mindestens USD 18.600 pro Tag.

Auf der Einnahmenseite wird es aufgrund der Stundung der Charterraten sowie des weiterhin schwachen USD/EUR-Kurses zu geringeren Euro-Einnahmen kommen. Auf der Ausgabenseite werden aufgrund des Tilgungsvorsprungs von 0,75 Jahren und des geringen Zinssatzes leichte Einsparungen bei den Zinsaufwendungen erzielt werden können.

Eine Gegenüberstellung der Prospektwerte mit den Planwerten für das Jahr 2010 zeigt folgendes Bild:

	Prospekt	Plan	Abweichung
Wechselkurs USD/EUR	0,9500	1,2500	-0,3000
Charterrate (p. d., in USD)	22.845	22.845	0
	TEUR	TEUR	TEUR
Chartereinnahmen	8.525	5.402	-3.123
Zinsergebnis	-9	0	9
Kursgewinne Darlehenstilgung	120	695	575
Erträge	8.636	6.097	-2.539
Personalkosten	-890	-895	-5
nautisch-technische Kosten	-1.060	-855	205
Schiffsversicherungen	-191	-306	-115
Werftkosten	0	0	0
Bereederung	-299	-189	110
Zinsen Hypothekendarlehen	-981	-484	497
lfd. Verwaltung	-342	-341	1
Gewerbesteuer	0	-140	-140
Abschreibung	-2.631	-2.631	0
Aufwendungen	-6.394	-5.841	553
Jahresüberschuss (Handelsbilanz)	2.242	256	-1.986
+ Abschreibung	2.631	2.631	0
- Kursgewinne Darlehenstilgung	-120	-695	-575
Cash-Flow	4.753	2.192	-2.561
- lfd. Tilgung (zum Buchwert)	-2.287	-2.342	-55
+ Kursgewinne Darlehenstilgung	120	695	575
- Auszahlung	-2.880	0	2.880
in % vom nom. Kapital	10,0%	0,00%	-10,0%
Liquiditätsergebnis 2010	-294	545	839
+ Liquidität zum 31.12.2009	-792	-577	215
Liquidität zum 31.12.2010	-1.086	-32	1.054

Die für die prospektierte Auszahlung in Höhe von 10,0 % erforderliche Euro-Liquidität wird nicht zur Verfügung stehen. Wesentliche Gründe hierfür sind insbesondere der weiterhin im Vergleich zum Prospekt schwache Wechselkurs sowie die mit Hanjin Shipping im Beschäftigungssicherungskonzept vereinbarten Ratenstundungen. Nach dieser mit Hanjin getroffenen Vereinbarung beginnt die Rückzahlung der gestundeten Beträge, wie bereits erwähnt, ab 2011.

Darüber hinaus wird im Dezember 2010 festgelegt, zu welcher Charterrate das MS „Philadelphia“ bis zum Ende der Vertragslaufzeit beschäftigt sein wird. Sollte sich der gegenwärtig positive Trend fortsetzen, kann ab 2011 mit einer Charterrate von deutlich mehr als USD 18.600 pro Tag gerechnet werden. In Anbetracht dieser Umstände soll die Entscheidung über eine Auszahlung an die Gesellschafter nach einer weiteren Beratung mit dem Beirat und der Treuhandgesellschaft am Jahresende getroffen werden.

Das **steuerliche Ergebnis** für das Jahr 2010 wird ca. 2,3 % betragen.

Die Gesellschafterversammlung ist in diesem Jahr im schriftlichen Verfahren vorgesehen.

Hamburg, im Juni 2010

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	2009	Summe
Einsatztage										
- Prospekt	0	270	360	360	360	360	360	360	360	2.790
- Ist	0	270	361	366	365	348	365	366	359	2.800
Abweichung	0	0	1	6	5	-12	5	6	-1	10
Netto-Chartererträge										
- Prospekt	0	6.325	8.468	8.517	8.565	8.613	8.205	8.250	8.297	65.240
- Ist	0	5.931	6.773	6.302	6.248	5.986	5.792	5.398	5.566	47.996
Abweichung	0	-394	-1.695	-2.215	-2.317	-2.627	-2.413	-2.852	-2.731	-17.244
Schiffsbetriebskosten										
- Prospekt	0	-1.315	-1.798	-1.852	-1.907	-1.965	-2.368	-2.018	-2.078	-15.301
- Ist	0	-879	-1.465	-1.573	-1.649	-2.418	-1.885	-1.757	-2.114	-13.740
Abweichung	0	436	333	279	258	-453	483	261	-36	1.561
Verwaltungskosten										
- Prospekt	-75	-291	-307	-312	-317	-323	-326	-331	-337	-2.619
- Ist	-23	-415	-423	-297	-384	-391	-421	-631	-341	-3.326
Abweichung	52	-124	-116	15	-67	-68	-95	-300	-4	-707
Zinsen Fremdkapital										
- Prospekt	0	-1.414	-1.769	-1.646	-1.514	-1.387	-1.193	-1.075	-1.124	-11.122
- Ist	0	-697	-812	-685	-732	-786	-783	-529	-462	-5.486
Abweichung	0	717	957	961	782	601	410	546	662	5.636
Sonstige Zinsen										
- Prospekt	0	-367	-3	55	46	40	26	13	5	-185
- Ist	1	-483	-31	15	14	13	9	-17	-2	-481
Abweichung	1	-116	-28	-40	-32	-27	-17	-30	-7	-296
Abschreibung										
- Prospekt	0	-8.246	-6.871	-5.726	-4.772	-3.976	-3.314	-2.761	-2.631	-38.297
- Ist	0	-8.285	-6.908	-5.757	-4.798	-4.004	-3.337	-2.802	-2.810	-38.701
Abweichung	0	-39	-37	-31	-26	-28	-23	-41	-179	-404
Drohverlustrückstellung										
- Prospekt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Ist	-267	267	0	-3.070	1.277	-2.469	432	3.802	28	0
Abweichung	-267	267	0	-3.070	1.277	-2.469	432	3.802	28	0
Gründungskosten										
- Prospekt	-5.317	-6.071	0	0	0	0	0	0	0	-11.388
- Ist	-5.216	-6.315	0	0	0	0	0	0	0	-11.531
Abweichung	101	-244	0	0	0	0	0	0	0	-143
Sonstiges										
- Prospekt	0	0	0	0	0	0	120	120	120	360
- Ist	-575	792	2.355	1.213	741	524	585	132	527	6.294
Abweichung	-575	792	2.355	1.213	741	524	465	12	407	5.934
Jahresüberschuss										
- Prospekt	-5.392	-11.379	-2.280	-964	101	1.002	1.150	2.198	2.252	-13.312
- Ist	-6.080	-10.084	-511	-3.852	717	-3.545	392	3.860	392	-18.711
Abweichung	-688	1.295	1.769	-2.888	616	-4.547	-758	1.662	-1.860	-5.399
steuerliches Ergebnis										
<u>Tranche 2001</u>										
- Prospekt	-50,1%	-4,1%	-8,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	-61,1%
- Ist	-55,8%	0,0%	0,0%	2,6%	2,6%	1,5%	1,5%	1,1%	2,0%	-44,5%
Abweichung	-5,7%	4,1%	8,1%	2,4%	2,4%	1,3%	1,3%	0,9%	1,8%	16,6%
<u>Tranche 2002</u>										
- Prospekt	0,0%	-54,2%	-8,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	-61,1%
- Ist	0,0%	-48,5%	-2,4%	2,6%	2,6%	1,5%	1,5%	1,1%	2,0%	-39,6%
Abweichung	0,0%	5,7%	5,7%	2,4%	2,4%	1,3%	1,3%	0,9%	1,8%	21,5%
Auszahlungen im Jahr										
- Prospekt	0,0%	0,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	70,0%
- Ist	0,0%	0,0%	10,0%	10,0%	8,0%	6,0%	5,0%	5,0%	0,0%	44,0%
Abweichung	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-2,0%	-4,0%	-5,0%	-5,0%	-10,0%	-26,0%
Tilgung in TUSD										
- Prospekt	0	1.029	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	15.435
- Ist	0	2.573	4.116	2.058	2.058	1.544	1.544	1.029	2.058	16.980
Abweichung	0	1.544	2.058	0	0	-514	-514	-1.029	0	1.545

Bericht des Beirates zum Geschäftsjahr 2009 mit Ausblick auf 2010 - 2012.

Michael Lange, Vorsitzender, 81827 München, Tsingtauer Str. 105,
Tel.: 089-439846-0 // Fax: -10. E-mail: info@lange-vermoegen.de.
Karl Dieter Schröder, Bielefeld. - Herbert Juniel, Bremen.

MS „Philadelphia“

Vertragsverlängerung mit Hanjin bis August 2013 (= *sicher durch die Ratenkrise*).

Knappe Bar-Überschüsse (*Stundung + späterer Eingang*) - 2011
Ertragsprung.

Schifffahrt generell: **Zwei Drittel der Schifffahrtskrise sollten überstanden sein.** Es sei wiederholt: **Die Container-Schifffahrt kam** - beginnend im Herbst 2008 mit der internationalen Finanz- und Wirtschaftskrise - **in eine Existenzkrise. Bei rückläufigem Frachtvolumen und noch anhaltendem Zugang an Neu-Tonnage fielen die Raten gegen Null. Gegenwart, kurzfristige Zukunft (bis 2011/2012) und das langfristige Ergebnis von Schiffsfonds mussten / müssen neu geplant, neu kalkuliert und neu bewertet werden. Wir, die Anteilseigner des MS „Philadelphia“, sind (glücklicherweise) besser dran als viele andere Schiffsfonds. Wir fahren / fahren gut + sicher durch die Krise. Und: Durch die ausgehandelten Vertragsänderung haben wir alle Chancen, ab 2011 über Prospekt zu verdienen.**

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.

Vertrags-Verlängerung: GF und Beirat haben im Frühjahr 2009 dem Wunsch von Hanjin zur Verbesserung der Liquidität auf eine Raten-Stundung ab Anfang 2009 entsprochen. Natürlich hilft ein Schiffseigner dem Charterer, wenn dies der beiderseitigen Interessenwahrung gilt. Hanjin Shipping, Korea, ist eine gute Adresse unter den internationalen Linienreedereien - und ein guter Geschäftspartner. Klarstellung: Bei Charter-Modifizierungen geht es nicht um einseitige Nachlässe der vereinbarten Rate sondern um wechselseitiges Geben und Nehmen (*Teil-Stundung Charter gegen Laufzeit-Verlängerung zu künftigen Marktraten*). Dies ist mit Hanjin optimal gelungen. GF und Beirat konnten im Frühjahr 2009 mitten in der Schifffahrtskrise in direkten Verhandlungen mit Hanjin im Gegenzug für die Liquiditätshilfe eine Verlängerung der Charter vereinbaren (= *erhöhte Einnahmesicherheit*).

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 um 28 Monate bis August 2013 zur dann geltenden Marktrate mit einer zusätzlichen Absicherung (*Mindestrate 18.600\$*) + 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 18.600\$. Das ist eine solide Vereinbarung. Besser ging es kaum.

Und: Optimales Timing. Der Markt drehte im Frühjahr 2010 aus der Krise. Damit sind Voraussetzungen gegeben, dass wir bei der Rate ab Anfang 2011 über die im Ursprungsvertrag festgelegt Optionsrate von 22.500\$ kommen. Dann würde der Ertrag sprunghaft ansteigen (*Rückzahlung gestundete Charter + höhere Rate*).

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

- **Erhöhte Sicherheit** (*Laufzeit der Fest-Beschäftigung wurde bis Mitte 2013 verlängert*).
- **Kleine Überschüsse in 2009 + 2010** (*trotz Teil-Stundung volle Plan-Tilgung aber keine Ausschüttungen*).

- **Solide Finanzen** (Tilgungsvorsprung 1,54 Mio.\$ = 0,7 Jahre, keine Yen-Kredite + günstige Soll-Zinsen).
- **Ab 2011 hohe Ausschüttungen** (möglich sind 6-10% je nach Stärke der Ratenerholung).
- **Niedrigere Schiffswerte** (erst ab 2011 bzw. 2012 sind wieder „Normal-Preise“ zu erwarten).
- **Abschläge beim Anteilswert** (die Werte des Jahres 2009 haben sich korrigiert).

Krisenbeschreibung: In der Containerfahrt hatten sich die Markt-Teilnehmer 2008+2009 beim Frachtaufkommen auf Plusraten von jeweils 5-10% p.a. eingestellt und entsprechend bestellt. Statt Wachstum gab es einen schlimmen Einbruch. Krisen-Realität: Frachtaufkommen -5% in 2008 und -10% in 2009. Folge: Die Charterer setzten Schiffe nach Ablauf der vereinbarten Vertragszeit frei. Neue Schiffe fanden keine Beschäftigung. Im Tiefpunkt der Krise im November 2009 waren ca. 12% (= ca. 570 einsatzfähige Schiffe) unbeschäftigt.

Zwei-Klassen-Gesellschaft: Schiffe mit Fest-Charter bei einer Linienreederei wie unser MS „Philadelphia“ kommen ohne Einbußen durch die Krise. Aufliegende Schiffe und Schiffe, die in Kurzfrist-Chartern zu Baisse-Raten fahren, hatten finanzielle Probleme.

Unsere Position: Wir waren / sind durch Vertrag + Reserven finanziell sehr gut positioniert.

Ausblick: Die Entwicklung des Welthandels gibt Anlass zu Optimismus. Der Internationale Währungsfonds (IWF) geht 2010 von einem Anstieg von 9% aus. Das könnte ein Frachtwachstum für Containerschiffe von 10-12% oder mehr bringen. Bei einer Trend-Fortsetzung wird 2011 das offene Delta zwischen vorhandenem Schiffsraum und zu fahrender Fracht geschlossen. Diese Vorschau hatte bereits Ende 2009 Marktführer Maersk Broker, Kopenhagen, im „Charter Market Outlook 2009-2014“ gegeben und Recht bekommen.

Maersk: „Wir erwarten deutlich bessere Marktverhältnisse ab Ende 2010...und signifikante Steigerungen der Charraten - beginnend Ende 2010 und stärker zunehmend in 2012.“

Tatsächlich hat die Marktwende im Frühjahr 2010 eingesetzt und ab Mai an Fahrt gewonnen. Durch höhere Frachtvolumina und konsequentes ökonomisches Fahren („slow steaming“ = langsamer fahren um Bunker zu sparen) wurden Schiffe gebraucht. Ca. 400 aufliegende Schiffe fanden bis Ende Juni 2010 eine neue Beschäftigung. Die Auflieger-Quote fiel von 12 auf unter 3% (niedrigster Stand seit 18 Monaten). Der Trend hält an. Für einen guten Raten-Markt muss sie unter 2% fallen. Das könnte im Frühjahr 2011 oder früher erreicht sein. In unserem Markt-Segment 4.300-TEU-Container gibt es schon aktuell keine Auflieger mehr.

Positive Zwischenbilanz: Tilgungsvorsprung 0,7 Jahre - bislang 44% Ausschüttungen.

Finanzen / Ausschüttungen: Die Entschuldung (Rückzahlung der Schiffsdarlehen) kommt 2009 - 2011 mit voller Plan-Tilgung gut voran. Wir halten so den erreichten Tilgungsvorsprung. Ende 2009 betrug die bislang geleistete Ausschüttungssumme 44%. Das gebundene Kapital (Einzahlung abzüglich eingesparte Steuern + erhaltene Ausschüttungen) stellt sich auf ca. 39% (= 66% Rückfluss).

Wir haben 2009 - gerechnet in US\$ - befriedigend verdient. In € sieht es leider anders aus. Der Überschuss lag mit 2,6 Mio.€ weit unter Prospekt-Niveau. Denn: Der schwache \$-Kurs minderte 2009 die €-Überschüsse. 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 2009 beim Tausch von \$ in € heute für den gleichen €-Betrag 50% mehr \$ brauchten, lässt sich das nicht ausgleichen.

Zinsersparnisse: Das Zinsmanagement von GF und Beirat hat gut gearbeitet. Wir erwarten 2010 Zinszahlungen in Höhe von nur 0.48 Mio.€ gegenüber prospektiert 0,98 Mio.€. Yen-Kredite wurden (glücklicher Weise) gemieden.

Beschäftigung: Hanjin Shipping, Korea, verlängert bis Mitte 2013. Aktuelle Barrate: **18.814 \$/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.€ + 13 Mio.\$. Loss of Hire: 23.000 \$/Tag (*ab 15.Tag*). Flagge: Liberia. Besatzung: 21 Mann.

Ausschüttungen (*bislang*): **44%**. 2009+2010: entfallend. Ab 2011: **6-10%**. KG-Kapital: **29,9 Mio.€**. Klasse-Dockung: **2012**.

Schiffs-Darlehen (*Ende 2010*): **11,3 (12,8) Mio.\$**. Tilgungsvorab: **1,5 Mio.\$** (~ 0,7 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 2009*): **ca. 39%**. Vertragsreeder: Laeisz, Rostock.

Technische Performance: Sehr gut. Nur geringe Ausfallzeiten in 2007-2009. 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 seit 2009 auf die Gesamt-Flotte umgelegt (*Beitrag zur Sicherung Tonnage-Steuer*). Auf uns entfallen 2010 ca. 50 T€.

Vorschau 2010: Guter Überschuss möglich (*trotz Teil-Stundung gegen Laufzeit-Verlängerung*).

Prognose 2011+2012: Ertragsprung möglich (*Rückzahlung Stundung + höhere Raten*).

gerechnet 2010 - 2012: 1,25 \$/€	2009 Ist	2010 Plan	2011 Prognose	2012 Prognose
Charter-Rate pro Tag in \$ (brutto) - durchschnittlich	22.689\$	22.814\$	25.000\$	25.000\$
+/- Stundung + Rückzahlung	-4.000\$	-4.000\$	+4.000\$	+4.000\$
Überschuss (<i>Kosten Dockung mit Klasse in 2012</i>)	+2.557 T€	+2.200 T€	+4.600 T€	+3.600 T€
davon Tilgung Darlehen (<i>Soll-Tilgung 2.058 Mio.\$</i>)	-2.058 T\$	-2.058 T\$	-2.058 T\$	-2.058 T\$
davon Ausschüttung (<i>insgesamt in €</i>)			-2.390 T€	-2.390 T€
Darlehen Stand Ist (<i>Bei Start: 30,36 Mio.\$</i>)	13.378 T\$	11.320 T\$	9.261 T\$	7.203 T\$
Ausschüttung (<i>in %</i>) Ist bzw. geplant (<i>Dezember</i>)	entfällt	entfällt	8%	8%

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. Die Preisfindung für Schiffsanteile richtet sich 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.

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

Michael Lange

Beirats-Vorsitzender MS „*Philadelphia*“

München, 16. Juli 2010

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

**Jahresabschluss
zum
31. Dezember 2009**

- 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 2009 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, 12. März 2010

CERTIS GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Dierk Hanfland
Wirtschaftsprüfer

gez. Martina Heinsen
Wirtschaftsprüferin

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg
 Bilanz zum 31. Dezember 2009

AKTIVA	31.12.2008		PASSIVA	31.12.2008	
	EUR	EUR		EUR	TEUR
A. ANLAGEVERMÖGEN			A. EIGENKAPITAL		
I. Sachanlagen			Kapitalanteile		
Seeschiff	12.934.380,00	15.723	1. Komplementäreinlage	0,00	0
			2. Kommanditeinlagen	16.527,87	7
				16.527,87	7
II. Finanzanlagen			B. RÜCKSTELLUNGEN		
Beteiligungen	169.851,99	241	1. Steuerrückstellungen	383.322,60	278
			2. Sonstige Rückstellungen	157.980,90	137
	13.104.231,99	15.964		541.303,50	415
B. UMLAUFVERMÖGEN			C. VERBINDLICHKEITEN		
I. Vorräte			1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	15.274.960,57	17.750
Betriebsstoffe	145.207,97	140	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	428.242,38	331
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	205.570,49	165
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	922.986,17	4	4. Sonstige Verbindlichkeiten	50.439,11	42
2. Sonstige Vermögensgegenstände	82.121,78	81		15.959.212,55	18.288
	1.005.107,95	85			
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten					
	136.635,88	20			
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN					
	57.939,72	60			
D. NICHT DURCH VERMÖGENSEINLAGEN DER KOMMANDITISTEN GEDECKTE ENTNAHMEN					
	2.067.920,41	2.441			
	<u>16.517.043,92</u>	<u>18.710</u>		<u>16.517.043,92</u>	<u>18.710</u>

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg
Gewinn- und Verlustrechnung für 2009

	EUR	EUR	2008 TEUR
1. Umsatzerlöse		5.771.927,69	5.594
2. Schiffsbetriebsaufwand			
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	195.710,58		217
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>1.403.288,57</u>		<u>1.096</u>
		1.598.999,15	----- 1.313
3. Personalaufwand			
a) Heuern für fremde Seeleute	731.396,42		646
b) Soziale Abgaben	<u>61.093,87</u>		<u>54</u>
		792.490,29	----- 700
4. Sonstige betriebliche Erträge		1.068.705,17	4.641
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		<u>462.019,05</u>	<u>750</u>
6. Reedereiüberschuss		3.987.124,37	7.472
7. Abschreibungen		2.809.595,00	2.802
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		15,00	4
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		<u>462.318,36</u>	<u>550</u>
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		715.226,01	4.124
11. Steuern vom Ertrag		<u>323.026,60</u>	<u>264</u>
12. Jahresüberschuss		392.199,41	3.860
13. Gutschrift auf Kapitalkonten		<u>392.199,41</u>	<u>3.860</u>
14. Ergebnis nach Verwendungsrechnung		<u><u>0,00</u></u>	<u><u>0</u></u>

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg

Anhang für 2009

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 voraussichtlichen Nutzungsdauer bewertet. Die Abschreibung erfolgte bis 2008 nach degressiver Methode mit 16,66 % vom Restwert und einer Nutzungsdauer von 12 Jahren. Im Geschäftsjahr 2009 erfolgte der Wechsel von der degressiven Methode zu der linearen Methode. 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. 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.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die sich aus der anteiligen Stundung von Chartereinnahmen ergebenden Forderungen wurden nach Maßgabe der voraussichtlichen Laufzeit abgezinst.

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 29.886 eingetragene Hafteinlage war ursprünglich in voller Höhe erbracht. Durch die getätigten Entnahmen lebt die Haftung in Höhe von TEUR 13.178 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

Ergebnisverwendung

Der Jahresüberschuss 2009 von EUR 392.199,41 wird den Kapitalkonten gutgeschrieben.

Hamburg, 12. März 2010

Geschäftsführung

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg

	1.1.2009	Anschaffungskosten		31.12.2009	Kumulierte Abschreibungen			31.12.2009	Buchwerte	31.12.2008
	EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	EUR	1.1.2009 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	EUR	31.12.2009 EUR	31.12.2008 TEUR
Entwicklung des Anlagevermögens										
I. Sachanlagen										
Seeschiff	51.613.590,25	20.995,00	0,00	51.634.585,25	35.890.610,25	2.809.595,00	0,00	38.700.205,25	12.934.380,00	15.723
II. Finanzanlagen										
Anteile an verbundenen Unternehmen	241.330,39	37.262,68	108.741,08	169.851,99	0,00	0,00	0,00	0,00	169.851,99	241
	<u>51.854.920,64</u>	<u>58.257,68</u>	<u>108.741,08</u>	<u>51.804.437,24</u>	<u>35.890.610,25</u>	<u>2.809.595,00</u>	<u>0,00</u>	<u>38.700.205,25</u>	<u>13.104.231,99</u>	<u>15.964</u>

Forderungen und Verbindlichkeiten

Die Vorjahreszahlen werden jeweils in Klammern angegeben.

	Insgesamt EUR	davon Restlaufzeit			davon gesichert:	
		bis 1 Jahr EUR	1 bis 5 Jahre EUR	über 5 Jahre EUR	EUR	durch
A. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände						
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	922.986,17	7.381,59	915.604,58	0,00		
	(3.966,85)	(0,00)	(3.966,85)	(0,00)		
2. Sonstige Vermögensgegenstände	82.121,78	82.121,78	0,00	0,00		
	<u>(80.855,33)</u>	<u>(80.855,33)</u>	<u>(0,00)</u>	<u>(0,00)</u>		
	1.005.107,95	89.503,37	915.604,58	0,00		
	<u>(84.822,18)</u>	<u>(80.855,33)</u>	<u>(3.966,85)</u>	<u>(0,00)</u>		
B. Verbindlichkeiten						
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	15.274.960,57	51.701,52	11.711.424,67	3.511.834,38	15.274.960,57	*
	(17.749.851,52)	(184.307,55)	(9.369.139,74)	(8.196.404,23)	(17.749.851,52)	
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	428.242,38	428.242,38	0,00	0,00		
	(331.535,17)	(331.535,17)	(0,00)	(0,00)		
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	205.570,49	170.007,82	35.562,67	0,00		
	(165.220,98)	(165.220,98)	(0,00)	(0,00)		
4. Sonstige Verbindlichkeiten	50.439,11	50.439,11	0,00	0,00		
	<u>(42.558,59)</u>	<u>(42.558,59)</u>	<u>(0,00)</u>	<u>(0,00)</u>		
	15.959.212,55	700.390,83	11.746.987,34	3.511.834,38		
	<u>(18.289.166,26)</u>	<u>(723.622,29)</u>	<u>(9.369.139,74)</u>	<u>(8.196.404,23)</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 56 Gesellschaften mit Einlagen in Höhe von über 900 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 · www.seehandlung.de


M. M. WARBURG & CO SCHIFFFAHRTSTREUHAND

M.M. Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH
Fuhlentwiete 12 · 20355 Hamburg
schiffahrtstreuhand@mmwarburg.com · www.mmwarburg.com