



M. M. WARBURG & CO SCHIFFAHRSTREUHAND

«Anlegernr»

«Anrede»

«Name1»

«Name2»

«Name3»

«Name4»

«Strasse»

Ulrike Slotala

Telefon (040) 32 82 52 38

Telefax (040) 32 82 52 10

e-mail: uslotala@mmwarburg.com

«Pstlz» «Ort»

Hamburg, den 18. September 2003

1. Bericht der Geschäftsführung
2. Gesellschafterbeschlüsse 2002 in 2003 der MS "Pommern" GmbH & Co. KG im schriftlichen Verfahren

«Briefl_Anrede1»,

«Briefl_Anrede2»

beigefügt übersenden wir Ihnen den Bericht der Geschäftsführung zu Ihrer Kenntnisnahme. Gemäß § 10 Ziffer 6 des Gesellschaftsvertrages schlägt die persönlich haftende Gesellschafterin vor, die Gesellschafterversammlung 2003 nicht in Präsenzform abzuhalten, sondern die für das abgelaufene Geschäftsjahr 2002 erforderlichen Gesellschafterbeschlüsse im schriftlichen Verfahren zu fassen. Sowohl Beirat als auch Treuhänderin haben dem schriftlichen Verfahren ihre Zustimmung erteilt.

In der Anlage übersenden wir Ihnen die Aufforderung der persönlich haftenden Gesellschafterin zur Beschlußfassung im schriftlichen Verfahren mit Abstimmungsvorschlägen. Die Vorschläge sind von uns geprüft worden; wir schließen uns ihnen in allen Punkten an.

Ihre möglichst vollzählige Teilnahme an der Beschlußfassung im schriftlichen Verfahren durch Ihre Stimmabgabe auf dem beiliegenden Stimmzettel würden wir sehr begrüßen. Auf Ihr Recht, dieser Art der Beschlußfassung zu widersprechen, weisen wir in Übereinstimmung mit dem Gesellschaftsvertrag ausdrücklich hin.

Für eine direkte Stimmabgabe ist es gemäß § 11 Ziff. 4 Satz 2 des Gesellschaftsvertrages erforderlich, daß Ihr Stimmzettel innerhalb von vier Wochen ab Absendung dieser Aufforderung bei uns eingeht. Erhalten wir keine Weisungen von Ihnen, wird die Treuhänderin im Sinne der Verwaltungsvorschläge abstimmen.



M. M. WARBURG & CO SCHIFFFAHRTSTREUHAND

Seite 2 des Schreibens vom 18. September 2003

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung. Über das Ergebnis der Abstimmung werden wir Sie unverzüglich unterrichten.

Noch ein Hinweis in eigener Sache:

Sie erhalten die Unterlagen für die Gesellschafterversammlung in diesem Jahr erstmals in neuer Aufmachung. Hierbei finden Sie die Unterlagen in einer praktischen Einlegemappe, die Ihnen künftig eine komfortable Aufbewahrung – getrennt nach Geschäftsjahren – ermöglicht. Um Ihnen auch das Abheften der Unterlagen so einfach und bequem wie möglich zu machen, finden Sie darüber hinaus in der Lasche einen selbstklebenden Heftstreifen, den Sie bei Bedarf auf der Rückseite der Einlegemappe anbringen können.

Abschließend dürfen wir Ihnen ein Exemplar der Hauszeitschrift KLAAR KIMING der Hamburgischen Seehandlung, Ausgabe 1/03, überreichen.

Mit freundlichen Grüßen

M.M. Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH

Anlagen

**Beschlußfassungen der Gesellschafter der
MS "Pommern" GmbH & Co. KG
im schriftlichen Verfahren**

Stimmzettel

Tagesordnungspunkt	Für den Vorschlag	Gegen den Vorschlag	Stimmhaltung
1. Feststellung des Jahresabschlusses 2002 Der Beirat empfiehlt, den Jahresabschluß 2002 festzustellen, sofern die besprochenen Änderungen im endgültigen Bericht berücksichtigt werden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2 Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2002 Der Beirat empfiehlt, der Geschäftsführung Entlastung zu erteilen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2002 Die Treuhandgesellschaft empfiehlt, dem Beirat Entlastung zu erteilen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2002 Der Beirat empfiehlt, der Treuhandgesellschaft Entlastung zu erteilen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Wahl der Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 2003 Es wird vorgeschlagen, Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 2003 zu bestellen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Zustimmung zur Euro-Umstellung des Kommanditkapitals II im Verhältnis 2:1 Der Beirat empfiehlt, der Euro-Umstellung des Kommanditkapitals II im Verhältnis 2:1 zuzustimmen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Datum:.....

Unterschrift:

Tagesordnung

der ordentlichen Gesellschafterversammlung der

MS „Pommern“ GmbH & Co. KG

im schriftlichen Verfahren

1. Feststellung des Jahresabschlusses 2002
2. Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2002
3. Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2002
4. Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2002
5. Wahl der Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2003
6. Zustimmung zur Euro-Umstellung des Kommanditkapitals II im Verhältnis 2:1

Bericht der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2002



Ein Fonds der Hamburgische Seehandlung Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen
mbH & Co. KG

HAMBURGISCHE  SEEHANDLUNG
KAPITAL IN GUTER GESELLSCHAFT

1 Fondsgesellschaft

1.1 Gesellschafterbeschlüsse

Die ordentliche Hauptversammlung der MS „Pommern“ GmbH & Co. KG fand im Rahmen einer Präsenzveranstaltung am 25.06.2002 in Rostock statt. Die Abstimmungsergebnisse wurden den Kommanditisten mit Schreiben vom 28.08.2002 durch die M.M.Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH mitgeteilt.

Der Beirat der Gesellschaft war zum 01.01.2003 neu zu wählen; hierzu wurden die Gesellschafter am 16.10.2002 mit der Bitte um Stimmabgabe angeschrieben. In dieser Wahl wurden die vorigen Beiratsmitglieder, Herr Rütten und Herr Dr. Fingerhut wiedergewählt. Außerdem im Beirat ist Herr Juniel, der durch die persönlich haftende Gesellschafterin benannt wurde. Dies wurde den Gesellschaftern mit Schreiben vom 04.12.2002 zur Kenntnis gebracht. Der Beirat hat Herrn Rütten zu seinem Vorsitzenden gewählt.

1.2 Bericht des Beirates

Der Beiratsvorsitzende Herr Rütten hat für das Berichtsjahr folgenden Beiratsbericht abgegeben:

Der Beirat hat entsprechend seiner Aufgabe nach dem Gesellschaftsvertrag die Geschäftsführung der Schiffsbeteiligungsgesellschaft beraten und sich durch schriftliche und mündliche Berichte laufend über die wirtschaftliche und finanzielle Lage der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2002 unterrichten lassen.

Auch die Reederei informierte den Beirat zeitnah durch Halbjahresberichte und Schiffsbetriebskostenbudgets 2002 über die aktuellen Einzelheiten bezüglich Charterer, Schiffsbetrieb und wirtschaftlicher Entwicklung der MS "Pommern". Der Beirat konnte sich hierdurch vom technischen und wirtschaftlichen Verlauf des Geschäftsjahres 2002 einen Überblick verschaffen.

Die ordentliche Beiratssitzung fand am 29. April 2003, um 14.00 Uhr am Sitz der Gesellschaft in Rostock statt. Der Beirat war vollständig anwesend. Die Sitzung wurde von mir als Beiratsvorsitzenden geleitet.

Die Geschäftsführung hatte dem Beirat zur Vorbereitung der Beiratssitzung einen Finanzstatus, eine Übersicht über die Devisentermingeschäfte, eine Liquiditätsberechnung bis März 2004, Ist-/Sollvergleiche für 2002 bis 2004 sowie ein Leseexemplar des Wirtschaftsprüfungsberichtes für das Geschäftsjahr 2002 zur Verfügung gestellt.

Nach dem ausführlichen Bericht der Geschäftsführung ergibt sich für das Jahr 2002 folgendes Bild:

Das Schiff war zu Beginn des Jahres beschäftigungslos. Wie schon im Bericht 2001 ausgeführt, konnte aufgrund der desolaten Marktsituation mit dem neuen Charterer PIL nur eine Rate von USD 7.150,00 ab 27. Februar 2002 für 1 Jahr geschlossen werden. Die Zusammenarbeit mit dem Charterer ist gut, der Charterer ist mit dem Schiffsbetrieb zufrieden (keine Ausfalltage) und zahlt die Raten stets pünktlich und vollständig.

Leider hat sich die angespannte wirtschaftliche Situation aus 2001 durch die geringen Chartereinnahmen in 2002 fortgesetzt. Die Chartereinnahmen reichten nicht aus, die Regeltilgung zu leisten. Für die Tilgung zum 28.10.2002 musste eine Tilgungsaussetzung beantragt werden, welche von den Banken genehmigt wurde. Weiterhin wurde wie geplant der bisher nicht in Anspruch genommene Kontokorrentkredit i.H.v. USD 1,2 Mio. in Anspruch genommen.

Die finanzielle Situation der Gesellschaft hat auch zur Folge, dass für 2002 keine Ausschüttungen vorgenommen werden können.

Der Beirat empfiehlt, der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2002 Entlastung zu erteilen.

Die Besprechung des Entwurfes des Wirtschaftsprüfungsberichtes für 2002 ergab unwesentliche Anmerkungen.

Der Beirat empfiehlt daher, den Jahresabschluss 2002 festzustellen.

Als Beiratsvorsitzender habe ich meine Unzufriedenheit über den Jahresabschlussprüfer Ernst & Young geäußert. Kritikpunkte sind fehlende detaillierte Aufgliederungen und Darstellungen in Bilanz und GuV, welche aus meiner Kenntnis aus anderen Gesellschaften üblich sind. Weiterhin fallen bei anderen Abschlussprüfern keine zusätzlichen Kosten für die Teilnahme an Beiratssitzungen an, welche hier bei Ernst & Young gesondert berechnet werden. Geschäftsführung und Beirat einigten sich darauf, diese Kritikpunkte Ernst & Young zur Stellungnahme zuzuleiten.

Eine schriftliche Stellungnahme seitens Ernst & Young liegt dem Beirat bis heute noch nicht vor, der Geschäftsführung gegenüber äußerte sich Ernst & Young jedoch einsichtig und schlug ein gemeinsames klärendes Gespräch vor. Der Beirat geht davon aus, die Umsetzung der Kritikpunkte zugunsten der Gesellschaft durchsetzen zu können und

empfiehlt, die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2003 zu wählen.

Im Rahmen der Besprechung der Prognose für 2003 und 2004 teilte die Geschäftsführung mit, dass der Charterer die Option zu seinen Gunsten für ein weiteres Jahr bis Februar 2004 zu eine Rate von USD 8.950,-/Tag erklärt hat. Somit werden der Gesellschaft in 2003 Einnahmen fehlen – die Break-Even-Rate II liegt bei ca. USD 14.500 – um allen Verpflichtungen nachzukommen. Hierbei wurde bereits für die im April 2004 auslaufende Zinsfestschreibung für das Schiffhypothekendarlehen ein Anschlusszins von 3,5 % berücksichtigt.

Aufgrund der fehlenden Einnahmen können in 2003 die Regeltilgungen nicht erbracht werden. Hier hat die Geschäftsführung bei den Banken Tilgungsaussetzung beantragt und genehmigt bekommen. Zum Ende 2003 wird der Kontokorrentkredit mit ca. USD 1,5 Mio. in Anspruch genommen sein und der Tilgungsrückstand wird ca. USD 3 Mio. betragen.

Da die Charraten sich in 2003 erfreulich entwickelt haben, sind alle Beteiligten optimistisch, eine auskömmliche Anschlusscharter ab 2004 zu bekommen. Wird beispielsweise eine Anschlussbeschäftigung von USD 17.000/Tag erzielt, könnte die Gesellschaft allen Verpflichtungen nachkommen und den Tilgungsrückstand abbauen.

Bezüglich der Vorbereitung der Treugeber- und Gesellschafterversammlung wurde beschlossen, die diesjährige Versammlung im schriftlichen Umlaufverfahren abzuhalten.

2 Marktsituation

Der im zweiten Halbjahr 2001 einsetzende Einbruch der Charraten für Containerschiffe, der durch die Ereignisse des 11. September 2001 noch einmal beschleunigt wurde, fand seinen absoluten Tiefpunkt zum Jahresende 2001 bzw. Jahresanfang 2002. Seitdem begannen die Charraten für Containerschiffe bei nahezu allen Größen kontinuierlich zu steigen. Dies betraf in erster Linie die Größenklasse von Schiffen ab TEU 1.700 aufwärts. Gegen Ende des Jahres 2002 lagen die Charraten von Schiffen der Größenordnung von TEU 2.500 rund 70% über den Werten, die noch zu Beginn des Jahres 2002 zu verzeichnen waren.

Ursache für die Ratenbelebung des Jahres 2002 waren Nachfragespitzen in der Transpazifikfahrt sowie der Hafentarbeiterstreik an der amerikanischen Westküste. Dieser führte dazu, dass ein Teil der vorhandenen Flottenkapazität nicht für den Markt genutzt werden konnte. Außerdem war zu beobachten, dass die Angebotsüberhänge der großen Schiffsklassen nicht im vollen Umfang Druck auf die Charraten der darunter liegenden Größenklassen ausgeübt haben.

Noch erfreulicher war der in 2003 zu beobachtende Ratenanstieg. So lag beispielsweise der Howe-Robinson-Charterindex (HRCI) für Containerschiffe zwischen TEU 250 und 3.500 zu Beginn des Jahres noch bei 450 und stieg dann kontinuierlich bis auf einen Wert von über 950 Anfang Juni 2003. Damit liegt dieser Index erstmals wieder über den Werten, die Mitte 2000 zu verzeichnen waren.

3 Einsatz und Betrieb des Schiffes

Der Vertragsreeder des Schiffes, die Reederei F. Laeisz G.m.b.H., informierte in seinem Halbjahresbericht II/2002 über Einsatz und Betrieb des MS „Pommern“ wie folgt:

3.1 Beschäftigung des Schiffes

Im Berichtszeitraum fuhr das MS „Pommern“ unter dem Charternamen „Kota Pusaka“ in Zeitcharter für die Pacific International Lines (PIL) mit Sitz in Singapore. Die Charrate ist mit USD 7.150/ p.d. vereinbart, bei einer Laufzeit von einem Jahr und einer Option zugunsten des Charterers von einem weiteren Jahr zu einer Rate von USD 8.950 / Tag. Die PIL setzt das MS „Pommern“ derzeit in einem Dienst „Far East/ Persian Gulf“ ein. Es wurden die Häfen Ningbo, Kwangyang, Pusan, Shanghai, Shekou, Hongkong, Singapore, Colombo, Aden, Djibouti Jeddah, Aqaba, Aden, Singapore, Kuantan, Hongkong, Ningbo angelaufen. Der Charterer hat im November 2002 von seiner Verlängerungsoption gebrauch gemacht. Folglich ist das Schiff bis mindestens 12.02.2004 bei der PIL zu der vereinbarten Optionsrate von USD 8.950,00 beschäftigt.

Insgesamt wurden im Berichtszeitraum 41.599 Seemeilen zurückgelegt. Der gemittelte Verbrauch lag bei 90,5 mts/day bei einer durch den Fahrplan vorgegebenen durchschnittlichen Geschwindigkeit von 21,3 kn. Es gab im Berichtszeitraum keine Ausfallzeiten.

Das Verhältnis zum Charterer ist gut. Die Charraten wurden stets pünktlich und vollständig bezahlt. Die Zusammenarbeit zwischen Schiff und Charterer verläuft in allen Häfen reibungslos, ebenso wie die Zusammenarbeit mit den Agenturen des Charterers.

3.2 Schiffsbetrieb

Das MS „Pommern“ ist im Seeschiffsregister des Amtsgericht Rostock unter der Nummer SSR 3403 eingetragen. Es ist parallel zur deutschen Registrierung seit dem 09. Januar 2002 im sog. Bareboat Register der Republik von Liberia registriert und führt mit Genehmigung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) die Flagge der Republik von Liberia. Die Genehmigung des BSH zum Führen der Liberianischen Flagge anstelle der Bundesflagge ist auf 2 Jahre befristet und läuft am 09.01.2004 aus. Die Genehmigung kann beliebig oft erneuert werden, wobei die Entscheidung über die Erneuerung im Ermessen des Bundesministeriums für Verkehr liegt.

Die Führung des Schiffes lag im Berichtszeitraum bei Kapitän Schrock, im Wechsel mit Kpt. Handke. Der Maschinenbereich unterstand dem LTO Schneider, der von LTO Großer vertreten wurde. Die in der Schiffsführung eingesetzten Seeleute sind ausnahmslos langfristig bei dem Bereederer beschäftigt. Insgesamt verrichten neben dem deutschen Kapitän und dem Leitenden Ingenieur, der ebenfalls Deutscher ist, weitere 18 Seeleute verschiedener Nationen, namentlich aus Rußland, aus Estland und von den Kiribas Inseln ihren Dienst auf dem Schiff. Die Zusammenarbeit an Bord war gut und konstruktiv.

Alle nautischen Geräte sind einsatzklar und funktionieren störungsfrei. Der Konservierungszustand der Außenhaut ist zufriedenstellend, derjenige von Decks, Aufbau und Innenräumen ist gut. Ein Schaden am Hilfsdiesel konnte ohne Ausfälle mit Bordmitteln behoben werden.

3.3 Versicherung

Das Schiff war gegen Kaskorisiken im Rahmen unserer Flottenpolice mit 50% auf dem deutschen Markt versichert. Der verbleibende Versicherungsbedarf für Kasko war im englischen und norwegischen Markt bei erstklassigen Versicherern gedeckt. Ferner besteht eine Versicherung gegen den Verlust von Chartereinnahmen bei kaskoversicherten Schäden (Loss of Hire) auf dem deutschen Markt. Gegen Haftpflichtrisiken war das Schiff bei einem P & I Club versichert. Außerdem bestand eine Rechtsschutzversicherung.

4 Ertragslage und steuerliches Ergebnis

Die wirtschaftliche Entwicklung im Berichtszeitraum 2002 war im Wesentlichen durch die schlechte Einnahmesituation gekennzeichnet.

Eine Gegenüberstellung des Ergebnisses gem. Prospekt mit dem tatsächlichen Ergebnis des Geschäftsjahres 2002 zeigt folgendes Bild:

	Prospekt TEUR	Ist TEUR	Abweichung TEUR
Bruttoeinnahmen Zeitcharter	6.727	2.326	-4.401
Sonstige Erträge	104	258	154
Erträge	6.831	2.584	-4.247
Bereederung / Befrachtung	-437	-195	242
Schiffsbetriebskosten/-reisekosten	-2.084	-1.864	220
Zinsaufwand Hypothekendarlehen	-926	-1.153	-227
Zinsergebnis (saldiert)	-154	-133	21
Laufende Verwaltung	-200	-178	22
Abschreibung	-1.018	-1.033	-15
Sonstige Aufwendungen	0	-71	-71
Aufwendungen	-4.819	-4.627	192
Neubewertung USD-Darlehen	0	2.428	2.428
Rückstellung für drohende Verluste	0	-3.836	-3.836
Jahresergebnis (Handelsbilanz)	2.011	-3.451	-5.462
Steuerliches Ergebnis vor § 15a EStG	2.011	105	-1.906
+/- verrechenbarer Verlust	-2.011	-64	1.947
Steuerliches Ergebnis nach § 15a EStG	0	41	41
in % des nom. Kapitals	0,0%	0,2%	0,2%

Die **Bruttoeinnahmen Zeitcharter** liegen deutlich unter dem Prospektansatz, da das Schiff zu Beginn des Jahres zunächst ohne Beschäftigung war und daher rd. 57 Tage keine Einnahmen erzielte. Zudem liegt die Rate der dann vereinbarten Charter deutlich unter dem Prospektansatz.

Die **sonstigen Erträge** betreffen neben laufenden Kursgewinnen (TEUR 138) aus der USD/EUR-Relation auch Erträge aus der Aufzinsung der Bilanzgarantie (TEUR 120).

Die Kosten für **Bereederung/Befrachtung** liegen unter dem Prospektansatz, was überwiegend durch die geringeren Chartereinnahmen bedingt ist.

Die **Schiffsbetriebskosten** liegen trotz des im Vergleich zum Prospekt stärkeren USD unter den prospektierten Werten.

Der **Zinsaufwand Hypothekendarlehen** liegen wegen des stärkeren US-Dollars um TEUR 227 über dem prospektierten Wert.

Die **sonstigen Aufwendungen** resultieren überwiegend aus laufenden Kursverlusten.

Die handelsrechtlich zu bildende **Rückstellung für drohende Verluste** aus dem Chartervertrag ist ebenso wie der **Kursgewinn** aus der Neubewertung des USD-Darlehens zum Bilanzstichtag nicht liquiditätswirksam.

Für die Ermittlung des steuerlichen Ergebnisses ist das Jahresergebnis (**Handelsbilanz**) nicht von Bedeutung, da im Jahr 1999 zur Tonnagesteuer gem. § 5a EStG optiert wurde.

Das Tonnagesteuerergebnis (vor § 15a EStG) beträgt TEUR 105. Hiervon ist ein Teilbetrag von TEUR 64 (Auflösung stiller Reserven durch Tilgung des Schiffshypothekendarlehens) gem. § 15a EStG mit Verlusten aus Vorjahren der Beteiligung verrechenbar, so dass sich für das Jahr 2002 ein **steuerpflichtiges Ergebnis** von TEUR 41 bzw. 0,2 % des nominellen Kapitals ergibt.

5 Vermögens- und Finanzlage

Nachfolgende Übersicht ergibt sich nach Zusammenfassungen und Saldierungen aus der Bilanz zum 31.12.2002. Forderungen und Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wurden als langfristig behandelt.

	Ist TEUR	%
Vermögen		
Anlagevermögen	6.556	69,4%
Langfristige Forderungen	2.114	22,4%
Flüssige Mittel	565	6,0%
Übrige Aktiva	211	2,2%
	9.446	100,0%
Kapital		
Eigenkapital	-9.615	-101,8%
Langfristige Verbindlichkeiten	13.373	141,6%
Kurzfristige Verbindlichkeiten	5.688	60,2%
	9.446	100,0%

Das **Anlagevermögen** beinhaltet die um die Abschreibung geminderten Anschaffungskosten des Schiffes.

Die **langfristigen Verbindlichkeiten** beinhalten das anteilige Schiffshypothekendarlehen (Restlaufzeit > 1 Jahr).

In den **kurzfristigen Verbindlichkeiten** sind neben dem anteiligen Schiffshypothekendarlehen (Laufzeit < 1 Jahr) insbesondere die gestundete Verzinsung des Kommanditkapitals II (TEUR 692) sowie Verbindlichkeiten aus dem Schiffsbetrieb (TEUR 107) enthalten. Außerdem enthalten ist der in Anspruch genommene Kontokorrentkredit.

Der Stand des **Schiffshypothekendarlehens** beträgt zum 31.12.2002 insgesamt USD 13,27 Mio. Der **Kontokorrentkredit** wurde in Höhe von USD 1,2 Mio. in Anspruch genommen.

Das **Eigenkapital** gemäß Handelsbilanz zum 31.12.2002 setzt sich wie folgt zusammen:

	Ist TEUR
Eigenkapital	
Kommanditkapital I	17.600
Kommanditkapital II	3.796
Kapitalrücklage (Agio)	895
Kapitalrücklage (Euroumstellung)	397
Entnahmen	-3.284
Verlustvortrag	-25.568
Jahresüberschuß	-3.451
	-9.615

In der Handelsbilanz werden die einzelnen Beträge (mit Ausnahme des Kommanditkapitals II) saldiert auf der Aktivseite der Bilanz ausgewiesen. Grund hierfür ist das im Jahr 2000 neu eingeführte Kapital & Co. Richtliniengesetz.

Eine Gegenüberstellung des geplanten mit dem tatsächlichen **Liquiditätsergebnis** zeigt folgendes Bild:

	Prospekt TEUR	Ist TEUR	Abweichung TEUR
Jahresergebnis	2.011	-3.451	-5.462
+ Abschreibung	1.018	1.033	15
+/- Kursverlust/-gewinn (saldiert)	-104	-2.496	-2.392
+ Drohverlustrückstellung	0	3.836	3.836
Cash-Flow (vor Tilgung)	2.925	-1.078	-4.003
- Tilgung	-1.775	-1.161	614
+ Sonstige Korrekturen	0	19	19
Liquiditätsergebnis vor Auszahlung	1.150	-2.220	-3.370
Auszahlung für 2001 in 2002	1.080	0	-1.080
in % vom nom. Kapital	6,0%	0,0%	-6,0%
Auszahlung für 2002 in 2003	1.080	0	-1.080
in % vom nom. Kapital	6,0%	0,0%	-6,0%

Der **Cash-Flow** (vor Tilgung) in Höhe von TEUR –1.078 liegt insbesondere aufgrund der deutlich unter Prospektansatz liegenden Chartereinnahmen unter dem prospektierten Ergebnis. In dieser Höhe war der Cash-Flow nicht ausreichend, um den laufenden Schiffsbetrieb, die Verwaltungskosten und die Zinsen abzudecken.

Das **Liquiditätsergebnis** nach Tilgung lag mit TEUR -2.220 deutlich unter dem prospektierten Ergebnis. Die Hälfte der Jahrespflichttilgung wurde ausgesetzt und gestundet.

Die geplante **Ausschüttung** für das **Geschäftsjahr 2002** in Höhe von 6% bezogen auf das nominelle Kommanditkapital konnte nicht geleistet werden.

6 · Prospekt / Ist – Vergleich

In der folgenden Übersicht erfolgt eine detaillierte Gegenüberstellung der Prospekt-Zahlen und der Ist-Zahlen (bis einschließlich 2002):

		Prospekt	Ist
Steuerliches Ergebnis			
1997	%	-119,75	-119,52
1998	%	-2,87	-0,90
1999 (Ist: Tonnagesteuer)	%	-1,57	0,23
2000 (Ist: Tonnagesteuer)	%	-1,13	0,23
2001 (Ist: Tonnagesteuer)	%	1,33	0,23
2002 (Ist: Tonnagesteuer)	%	11,18	0,23
Summe	%	-112,81	-119,50
davon ausgleichsfähiger Verlust	%	-105,00	-119,52
davon zu versteuernder Gewinn	%	0,00	0,92
Auszahlung für			
1998	%	6,0	6,0
1999	%	6,0	6,0
2000	%	6,0	6,0
2001	%	6,0	0,0
2002	%	6,0	0,0
Summe	%	30,0	18,0
Liquiditätsrechnung			
Cash-Flow (vor Tilgung)	TEUR	13.822	12.538
Tilgung	TEUR	-8.873	-11.035
Auszahlung	TEUR	-5.399	-3.240
Liquiditätsreserve	TEUR	405	461
Beispielrechnung Anleger			
Einzahlung inkl. Agio	EUR	-52.500	-52.500
Steuererstattung	EUR	30.916	35.191
Auszahlung	EUR	15.000	9.000
Steuerzahlung	EUR	-	-253
Kapitalbindung	EUR	-6.584	-8.562

Der Cash-Flow liegt wegen der schlechten Einnahmesituation 2002 erstmals unter dem prospektierten Wert. Erfreulich dagegen: Die **Kapitalbindung** beträgt nur noch rd. **16%** bezogen auf das eingezahlte Kapital inkl. Agio.

7 Ausblick

Nachdem der Charterer seine Option zur Charterverlängerung erklärt hat, ist die MS „Pommern“ noch bis Februar 2004 zu der - insbesondere aus heutiger Sicht - niedrigen Rate von USD 8.950 pro Tag beschäftigt.

Diese Rate ist nicht ausreichend, um neben den Schiffsbetriebskosten den vollen Kapitaldienst zu leisten. Voraussichtlich wird die Gesellschaft zum Jahresende mit den Pflichttilgungen in Höhe von 1,5 Jahrespflichttilgungen im Rückstand sein; darüber hinaus wird der in Anspruch genommene Kontokorrentkredit in Höhe von USD 1,2 Mio. bestehen bleiben. Ausschüttungen können erst wieder geleistet werden, wenn der Tilgungsrückstand aufgeholt ist.

Dieser Zeitpunkt ist im Wesentlichen von der weiteren Entwicklung der Charraten abhängig. Nach derzeitigen Erkenntnissen gehen wir davon aus, die MS „Pommern“ ab Februar 2004 zu einer Rate beschäftigen zu können, die deutlich über der jetzigen Rate liegen wird. Dies ist auch erforderlich, da erst wieder Ausschüttungen erfolgen können, wenn die Gesellschaft ihren Bankverpflichtungen nachgekommen ist. Insofern ist es um so erfreulicher, dass die Kapitalbindung der Gesellschafter lediglich noch bei rd. 16% bezogen auf das jeweilige Kommanditkapital liegt.

Der Form halber ist noch einmal ein separater Beschluss hinsichtlich der Euro-Umstellung und Glättung für das Kommanditkapital II zu fassen, da die 1:2-Umstellung hier - so zumindest die Auffassung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft - durch den letztjährigen Beschluss nicht abgedeckt ist. Wir bitten um Ihre Zustimmung, um auch hier einen entsprechend glatten Betrag ausweisen zu können.

Geschäftsführung und Beirat schlagen vor, die Gesellschafterversammlung für das Jahr 2002 im schriftlichen Verfahren durchzuführen.

Hamburg, im August 2003

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

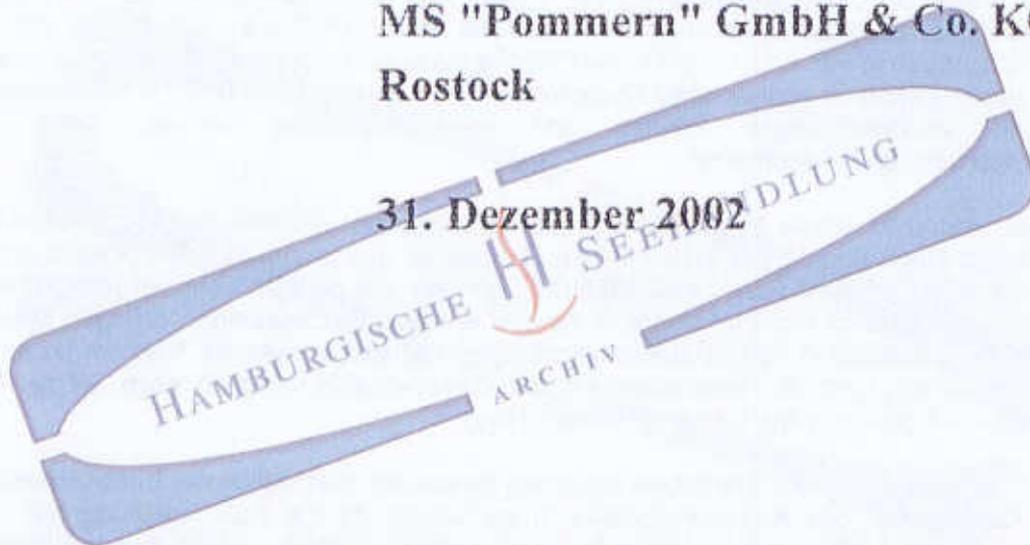

Karl Georg von Ferber


Helge Janßen

**Jahresabschluss
mit Lagebericht**

**MS "Pommern" GmbH & Co. KG
Rostock**

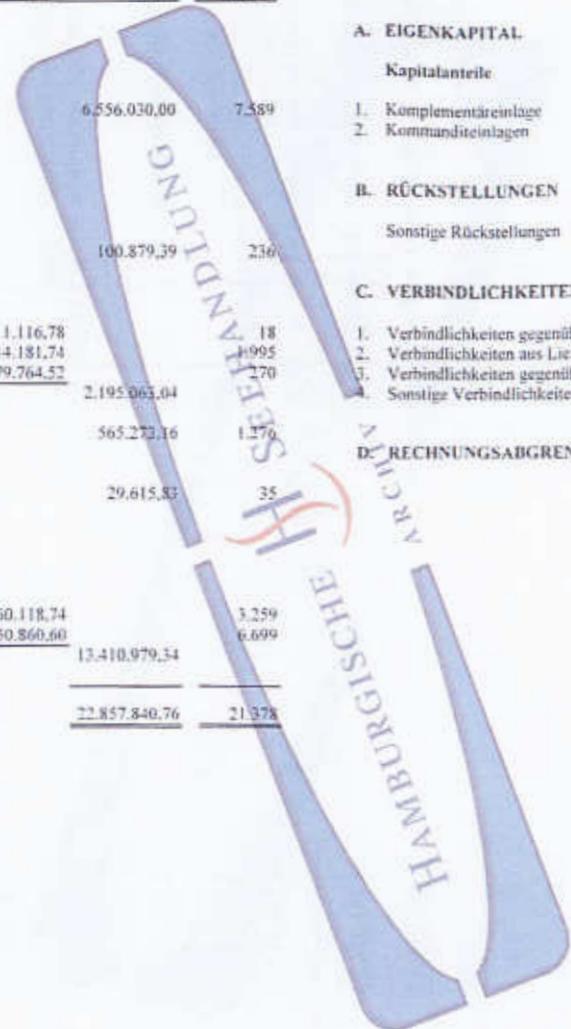
31. Dezember 2002



ERNST & YOUNG

MS "Pommern" GmbH & Co. KG, Rostock
 Bilanz zum 31. Dezember 2002

AKTIVA	31.12.2001		PASSIVA	31.12.2001	
	EUR	TEUR		EUR	TEUR
A. ANLAGEVERMÖGEN			A. EIGENKAPITAL		
Sachanlagen			Kapitalanteile		
Seeschiff	6.556.030,00	7.589	1. Komplementäreinlage	0,00	0
			2. Kommanditeinlagen	3.796.342,22	3.796
				3.796.342,22	
B. UMLAUFVERMÖGEN			B. RÜCKSTELLUNGEN		
I. Vorräte			Sonstige Rückstellungen	3.026.280,98	47
Roh- und Betriebsstoffe	100.879,39	236			
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			C. VERBINDLICHKEITEN		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.116,78	18	1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	14.195.161,77	16.495
2. Forderungen gegen Gesellschafter	2.114.181,74	1.995	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	106.964,51	326
3. Sonstige Vermögensgegenstände	79.764,52	270	3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	735.789,15	670
	2.195.063,04		4. Sonstige Verbindlichkeiten	45.075,52	43
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	565.273,16	1.276		15.082.990,95	
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	29.615,83	35	D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	52.226,61	0
D. NICHT DURCH VERMÖGENSEINLAGEN DER KOMMANDITISTEN GEDECKTE					
1. Entnahmen	3.260.118,74	3.259			
2. Verlustanteile	10.150.860,60	6.699			
	13.410.979,34				
	<u>22.857.840,76</u>	<u>21.378</u>		<u>22.857.840,76</u>	<u>21.378</u>



MS "Pommern" GmbH & Co. KG, Rostock
Gewinn- und Verlustrechnung für 2002

	EUR	EUR	2001 TEUR
1. Umsatzerlöse		2.326.467,18	7.476
2. Schiffsbetriebsaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	175.910,41		150
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>1.098.044,89</u>	1.273.955,30	1.510
3. Personalaufwand			
a) Heuern für fremde Seeleute	766.901,00		949
b) Soziale Abgaben	<u>125.110,71</u>	892.011,71	247
4. Sonstige betriebliche Erträge		2.793.392,60	457
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		<u>4.085.517,02</u>	1.414
6. Reedereiüberschuss		<u>-1.131.624,25</u>	3.663
7. Abschreibungen		1.032.968,53	1.033
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		4.830,22	84
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		<u>1.291.534,27</u>	1.543
davon an Gesellschafter EUR 138.355,58 (Vj. TEUR 138)			
10. Jahresfehlbetrag (Vj. Jahresüberschuss)		<u>3.451.296,83</u>	1.171
11. Belastung (Vj. Gutschrift) auf Kapitalkonten		<u>3.451.296,83</u>	1.171
12. Bilanzgewinn		<u>0,00</u>	<u>0</u>

MS "Pommern" GmbH & Co. KG, Rostock Anhang 2002

Allgemeine Hinweise

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

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

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 Ablauf des Begünstigungszeitraums am 31. Dezember 2000 gemäß § 7a Abs. 9 EStG linear unter Berücksichtigung des geschätzten Schrottwertes von EUR 89,48 je Tonne Leergewicht (TEUR 1.047) durch Verteilung des Restbuchwertes zum 31. Dezember 2000 auf eine Restnutzungsdauer von 7 Jahren.

Es werden alle steuerlich zulässigen Abschreibungsmöglichkeiten genutzt.

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert angesetzt.

Die **sonstigen Rückstellungen** berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten.

Verbindlichkeiten sind zum Rückzahlungsbetrag angesetzt.

Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung werden mit dem Stichtagskurs bzw. mit dem niedrigeren oder höheren Aufnahmekurs bewertet.

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist unter Angabe der Abschreibungen des Geschäftsjahres im Anlagenspiegel dargestellt.

Finanzanlagen

Die Gesellschaft ist Eigentümer der Pommern Shipping Corporation, Monrovia, Liberia, eine Gesellschaft liberianischen Rechts. Eine Kapitaleinlage wurde nicht geleistet.

Kommanditeinlage

Die Kommanditeinlagen sind voll eingezahlt.

Übrige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen wurden für drohende Verluste aus Chartervertrag (TEUR 3.836, Vj. TEUR 0), Personalkosten (TEUR 60, Vj. TEUR 20), Jahresabschlusskosten (TEUR 15, Vj. TEUR 13), ausstehende Eingangsrechnungen (TEUR 7, Vj. TEUR 8) und Versicherungen (TEUR 7, Vj. TEUR 7) gebildet.

Verbindlichkeiten

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

Sonstige Angaben

Hafteinlage

Die im Handelsregister in Höhe von TEUR 8.334 eingetragene Hafteinlage war ursprünglich in voller Höhe erbracht. Durch die in Höhe von TEUR 3.284 getätigten Entnahmen lebt die Haftung insoweit wieder auf.

Geschäftsführung

Die Geschäftsführung und Vertretung obliegen der persönlich haftenden Gesellschafterin, der Verwaltungsgesellschaft MS "Pommern" mbH, Rostock. Diese ist seit dem 17. Februar 1998 in der Abteilung B des Handelsregisters beim Amtsgericht Rostock unter HRB Nr. 6064 eingetragen.

Die Komplementärin ist gemäß Gesellschaftsvertrag von den Beschränkungen des § 181 BGB befreit.

Geschäftsführer sind die Herren:

Stefan Kolb, Hamburg, Fonds- und Projektmanager	(bis 18. Dezember 2002)
Karl-Georg von Ferber, Schwerin, Justitiar	
Helge Janßen, Hamburg, Fonds- und Projektmanager	(ab 18. Dezember 2002)

Beirat

Die Gesellschaft hat seit 1998 einen Beirat, der aus drei Mitgliedern besteht:

Hans-Ulrich Rütten, unabhängiger Anlageberater	(Vorsitzender)
Dr. Michael Fingerhut, Rechtsanwalt	
Herbert Juniel, Geschäftsführer Reederei F. Laeisz G.m.b.H.	

Gesamtbezüge des Beirats

Die Bezüge des Beirats beliefen sich auf EUR 8.700,50 (Vj. TEUR 9).

Persönlich haftender Gesellschafter

Persönlich haftender Gesellschafter der MS "Pommern" GmbH & Co. KG, Rostock, ist die Verwaltungsgesellschaft MS "Pommern" mbH, Rostock. Ihr Stammkapital beträgt EUR 25.564,59. Mit Beschluss vom 21. Januar 2003 wurde das Stammkapital der MS "Pommern" GmbH, Rostock, auf EUR 26.000 erhöht. Sie leistet keine Einlage und ist am Vermögen der Gesellschaft nicht beteiligt.

Mitarbeiter

Die Gesellschaft beschäftigt keine eigenen Mitarbeiter.

Ergebnisverwendung

Der Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 3.451 wird den Kapitalkonten abgeschrieben.

Rostock, im April 2003


Geschäftsführung

HAMBURGISCHE ARCHIV SEEHANDLUNG

Bestätigungsvermerk

Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der MS "Pommern" GmbH & Co. KG, Rostock, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2002 bis 31. Dezember 2002 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Regelungen im Gesellschaftsvertrag 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 und über den Lagebericht 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 und durch den Lagebericht 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, Jahresabschluss und Lagebericht 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 und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

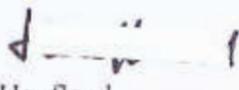
Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht gibt insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage der Gesellschaft und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hamburg, 4. April 2003

Ernst & Young
Deutsche Allgemeine Treuhand AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft


Klein
Wirtschaftsprüfer


Hanfland
Wirtschaftsprüfer



Lagebericht

1. Beschäftigung des Schiffes

Zu Beginn des Jahres war das Schiff aufgrund der desolaten Marktsituation zunächst ohne Beschäftigung. Seit dem 27.02.2002 fährt das MS „Pommern“ unter dem Charternamen „Kota Pusaka“ in Zeitcharter für die Pacific International Lines (PIL) mit Sitz in Singapore. Die PIL hat einen guten Ruf. Sie betreibt insgesamt ca. 80 Schiffe und kann damit durchaus zu den größeren Betreibern von Containerliniendiensten in Fernost gezählt werden.

Die Charrterrate ist mit USD 7.150,- p. d., bei einer Laufzeit von 12 Monaten und einer Option zu Gunsten des Charterers von weiteren 12 Monaten zu dann USD 8.950,- p. d. vereinbart. Der Charterer hat im November 2002 von seiner Verlängerungsoption Gebrauch gemacht. Somit ist das Schiff bis mindestens 12.02.2004 bei der PIL beschäftigt.

Die Zusammenarbeit mit dem Charterer ist gut. Die Mieten gehen stets pünktlich und vollständig ein.

2. Schiffsbetrieb

Das MS „Pommern“ ist im Seeschiffsregister des Amtsgerichts Rostock unter der Nummer SSR 3403 eingetragen. Es ist parallel zur deutschen Registrierung seit dem 09. Januar 2002 im sogenannten Bareboatregister der Republik von Liberia registriert und führt mit Genehmigung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie die Flagge von Liberia. Die Genehmigung zum Führen der liberianischen Flagge ist auf zwei Jahre befristet.

Der Schiffsbetrieb im Geschäftsjahr lief ohne Störungen. Während der PIL-Charter kam es lediglich zu einer kurzen Off-hire von rund einem Tag, für eine Reparatur am Schornstein. Die Schiffsbetriebskosten konnten im Vergleich zum Prospekt wechsellkursbereinigt um EUR 387.000 unterschritten werden. Wesentliche Einsparungen in den Personalkosten ergaben sich hierbei auch aus der Umflaggung nach Liberia.

Die nächste Werftzeit ist für den Juni 2003 geplant.

3. Versicherung

Das Schiff ist gegen Kaskorisiken im Rahmen der Flottenpolice des Bereederers mit 50 % auf dem deutschen Markt versichert. Der verbleibende Versicherungsbedarf für Kasko ist im englischen und norwegischen Markt bei erstklassigen Versicherern gedeckt. Die Versicherungssumme bei Totalverlust beläuft sich auf TUSD 22.500 und TDM 54.600.

Gegen Haftpflichtrisiken besteht eine P & I Deckung.

Bei dem UK Defence Club besteht außerdem eine Rechtsschutzversicherung.

Über eine Nutzungsverlustversicherung ist eine Tagesrate von USD 17.250 vom 11. bis 90. Tag versichert.

4. Wirtschaftliche Entwicklung

Die bereits im Jahr 2001 bekannte angespannte wirtschaftliche Situation der Gesellschaft hat sich aufgrund der geringen Charterereinnahmen im abgelaufenen Geschäftsjahr fortgesetzt.

Wie erwartet musste der Kontokorrentkredit i. H. v. USD 1,2 Mio. in Anspruch genommen werden.

Für die am 26.10.2002 fällige Regeltilgung wurde eine Tilgungstreckung beantragt und vom Bankenkonsortium genehmigt.

Aufgrund dieser Maßnahmen konnten alle anderen Verpflichtungen der Gesellschaft aus Heuerkosten, Lieferungen und Leistungen, Zinsen und Verwaltungskosten beglichen werden. Eine Auszahlung der Zinsen auf KG II, sowie Ausschüttungen auf das KG I sind bis auf weiteres nicht möglich.

Der EURO-Bedarf für Schiffsbetriebs- und Verwaltungskosten für 2002 wurde durch in Vorjahren geschlossene Devisentermingeschäfte zu durchschnittlichen Kursen von EUR/USD 0,8735 gesichert.

Der Zinssatz für das Hypothekendarlehen ist noch bis April 2004 mit 7,925 % festgeschrieben. Der Zinssatz für die ausgesetzte Tilgung i. H. v. USD 1.020.805,- liegt für 3 Monate bei 3,2 % und der Kontokorrentkredit ist im kurzfristigen Bereich mit 2,68 % zu verzinsen.

5. Vorschau

Durch die Optionserklärung auf Charterverlängerung durch den Charterer PIL wird es auch im Jahr 2003 nicht möglich sein, die beiden Halbjahrestilgungen zu leisten. Entsprechende Anträge auf Tilgungstreckung sind bei der Bank eingereicht worden und werden genehmigt. Die laufenden Kosten für Schiffsbetrieb, Zinsen und Verwaltung können auch 2003 aus den Einnahmen bestritten werden.

Der EURO-Bedarf für 2003 ist durch Termingeschäfte zu einem durchschnittlichen Kurs von EURO/USD 0,8853 gesichert. Um die Versicherungsprämie zu reduzieren, erfolgte eine Anpassung der Versicherungswerte auf TUSD 15.000 und TEUR 24.000 für den Totalverlust. Die Nutzungsverlustversicherung wurde ebenfalls der bestehenden Zeitcharter angepasst. Ab dem 01.01.2003 ist eine Tagesrate von USD 10.000,- vom 15. bis 90. Tag versichert.

Wie sich der Chartermarkt für Schiffe in der Größe des MS „Pommern“ entwickeln wird, ist schwer einzuschätzen. Anfang 2003 konnten für diesen Schiffstyp Raten von USD 13.000,- bis USD 14.000,- p. d. erzielt werden. Mit einer Anschlussrate ab Februar bzw. April 2004 i. H. v. USD 14.500,- könnten auch die Regeltilgungen wieder verdient werden. Wann die ausgesetzten Tilgungen wieder aufgeholt werden können, ist aus heutiger Sicht nicht einzuschätzen.

KLAAR KIMING

Hauszeitschrift

der HAMBURGISCHEN SEEHANDLUNG

1/03



2 Editorial

2 Impressum

3 Oldendorff Carriers

4 Schiffsfonds

5 ... im Blickpunkt

5 Have a break

6 Anleger besichtigen

7 ... Ihr Schiff

8 Netz-Emission

Hohe Ausschüttungen in Sicht

Schiffahrtsmärkte im Aufwind

So schnell ändern sich die Zeiten. Noch im letzten Jahr gingen die meisten Experten davon aus, daß die Erholung der im Jahre 2001 eingebrochenen Schiffahrtsmärkte einige Zeit dauern würde, nun stellen wir fest, daß in den meisten Bereichen Schiffspreise und Charraten wieder deutlich angezogen sind. Das gilt sowohl für die meisten Segmente der Containerschiffahrt als auch für die Massengutfahrt, neben den Tankermärkten der größte Schiffahrtsbereich weltweit. Im Containerbereich beobachten wir erneut große Bestellvolumina vorwiegend deutscher Schiffsfinanzierungshäuser insbesondere im Bereich der sehr großen Tonnage (Schiffe mit mehr als 7000 Stellplätzen). Der Bulkbereich ist durch starke Nachfrage insbesondere aus China gekennzeichnet, was zu einem massiven Anstieg der Schiffspreise und der Charraten gegenüber dem vergangenen Jahr führte. Die Spotraten (Charraten



Dr. Thomas Ritter

ten für einzelne Schiffsreisen) haben sich gegenüber dem vergangenen Jahr beispielsweise bei den Panmax-Bulkern mehr als verdoppelt. Für längerfristig vercharterte Schiffe machen sich die Schwankungen nicht so stark bemerkbar. Erfreulich ist auch die Entwicklung in der Kühlschiffahrt, an der lange Zeit die positive Entwicklung vorbeiging. Für die Seehandlungsschiffe bedeutet die obige Entwicklung: fünf unserer Containerschiffe werden in den kommenden acht Monaten neu verchartert. Bleibt die Entwicklung wie bisher, können sich insbesondere die Anleger der Fonds MS „Palermo“, MS „Patmos“, MS „Pacific“ und MS „Paradip“ freuen. Die aufgrund der aktuellen Situation guten Beschäftigungschancen lassen hohe Ausschüttungen erwarten, denen dann aufgrund der Bestimmungen zur Tonnagebesteuerung kaum steuerliche Belastungen gegenüberstehen werden. Die Schiffe Pommern und Potsdam werden zum Jahreswechsel in die Neuvercharterung gehen und dann hoffentlich aus dem Einnahmetief her-

auskommen, in das sie Ende 2001 hineinfielen.

In besonderer Weise profitieren unsere Panmax-Bulker MS „Pequot“ und MS „Powhatan“ vom Ratenaufschwung. Sie geraten demnächst in den variablen Bereich der abgeschlossenen langfristigen Charterverträge und werden bei Fortdauer der aktuellen Situation Einnahmen an der oberen Grenze der vereinbarten Range erzielen.

Auf der Beschaffungsseite konnten wir zwei geplante Einkäufe nicht zum Abschluß bringen. Wir hatten bereits aufwendige Inspektionen durchgeführt, aber schließlich scheiterten die Verhandlungen insbesondere über die Charterverträge, weil wir die bei uns üblichen hohen Standards (aus Eigentümersicht) nicht durchsetzen konnten. Wir sind aber zuversichtlich, in Kürze weitere Geschäfte tätigen zu können, um daraus erfolgversprechende neue Fonds zu strukturieren.

Herzliche Grüße aus Hamburg,
Ihr Dr. Thomas Ritter
Geschäftsführer

HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG
Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG

Impressum

Herausgeber:
HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG
Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG

Neuer Wall 77
20354 Hamburg
e-Mail: info@seehandlung.de
Internet: www.seehandlung.de

Kontakt:
Martina Kleinschmidt
Telefon 040/34 842-200

Fotos:
Titelfoto: Mehlig/Mauritius, Buchholz, privat, HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG

Zum Titelbild

Klarer Horizont, klare Peilung – so die Übersetzung unseres Titels „Klaarkimming“ vom Friesischen ins Hochdeutsche. „Klaarkimming“ soll Ihnen helfen, stets eine klare Peilung zu haben, d.h. über Ihre eigene unternehmerische Beteiligung und Ihren Partner, die HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG, auf dem Laufenden zu sein.

Der Charterer des MS „Piro“

Die Bulker-Spezialisten aus Lübeck

Das neue Schiff der HAMBURGISCHEN SEEHANDLUNG, der Bulkcarrier MS „Piro“, wird von einem erfahrenen Charterer betrieben: Oldendorff Carriers GmbH & Co. KG mit Sitz in Lübeck. Oldendorff Carriers ist mit 3.300 Mitarbeitern (einschließlich der Tochterunternehmen) weltweit einer der größten Betreiber von Bulkcarriern. Für Oldendorff arbeiten 1.400 Seeleute aus 43 unterschiedlichen Ländern der Welt.

Das Unternehmen geht auf das Jahr 1921 zurück, als der Hamburger Kaufmann Albert Lilienfeld den damals gerade 21jährigen Egon Oldendorff als Partner in seine Firma aufnahm. Als Lilienfeld Ende des Jahres 1921 plötzlich verstarb, war der junge Egon Oldendorff Alleininhaber der Firma. Das erste Schiff, das die inzwischen auf allen Weltmeeren bekannte blaue Flagge mit den weißen Buchstaben EO trug, war die in England gekaufte „Komet“. Ihr sollten zahlreiche weitere Schiffe folgen, und 2003 fahren rund 210 Schiffe unter der blauen Flagge, überwiegend im Massengut- und Mehrzweckschiffbereich. Oldendorff verlegte 1925 den Fir-



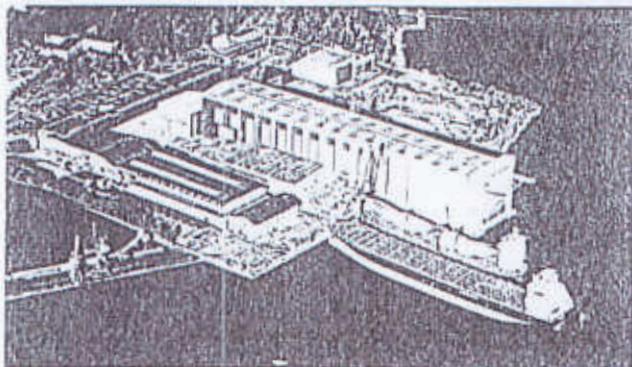
Das erste Büro in Lübeck in der „Große Altefähr“ (li.) und der Hauptsitz von Oldendorff Carriers heute mit Blick auf die Trave.

mensitz nach Lübeck, weil sich gerade die Linie Lübeck-Stockholm als besonders erfolgreich erwies. Das Unternehmen firmierte damals als „Nordische Dampferreederei GmbH“. Im Jahr 1984 starb der Firmengründer, und sein Sohn Henning, damals 26 Jahre alt, übernahm das Steuer im Unternehmen. Im März 1990 kaufte Oldendorff Carriers die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, in deren Werft 600 Mitarbeiter tätig sind. Auch im Bereich Immobilien ist

den auf den Schiffen der Oldendorff-Gruppe etwa 55 Millionen Tonnen Massengut (zum Beispiel Erz, Kohle, Getreide) über die Weltmeere befördert. Gesteuert werden die Oldendorff-Aktivitäten von Lübeck und den zehn Außenbüros in Europa, Asien, Kanada und den USA. Die Geschäftsphilosophie von Oldendorff Carriers spiegelt sich wider in den Worten, mit denen Henning Oldendorff seinen Vater und Firmengründer charakterisiert: „Er hatte den Mut, seinen eigenen Weg zu gehen und hörte nicht auf die Zaghafte. Dabei war er vorsichtig genug, einen Kurs vorzugeben, der langfristig das Wohl der Firma und deren Mitarbeitern sicherte. Alle bei Oldendorff Carriers, ob an Land oder an Bord unserer Schiffe, werden diesen Kurs verantwortungsvoll fortsetzen.“ Heute ist Oldendorff Carriers auf der ganzen Welt bekannt für Zuverlässigkeit und genießt hohe Reputation.



Egon Oldendorff



Blick auf die Werftanlagen der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft.

Oldendorff engagiert. So gehört zum Beispiel das Radisson SAS Senator Hotel in Lübeck zur Oldendorff-Gruppe, die über dem Hotel – mit Blick auf die Trave – vor vier Jahren ihren neuen Firmensitz bezogen hat. Jahr für Jahr wer-



Informationsveranstaltung für Anleger und Vermittler

Großes Interesse

Wie groß das Interesse von Anlegern und Vermittlern an Schiffsbeteiligungen ist, zeigt die hohe Resonanz auf das „Schiffsforum“, das von der Zeitschrift „Der Fonds“ in Hamburg durchgeführt wurde. Etwa 150 Fachleute für Schiffsfonds, aber auch interessierte Anleger, trafen sich am 9. April 2003

im Hotel Steigenberger, um interessante Referate rund um das Thema „Schiffsbeteiligungen“ zu hören, Erfahrungen auszutauschen und Kontakte zu pflegen. Unterstützt wurde die Veranstaltung unter anderem durch die Hamburgische Seehandlung, die auch mit einem Infostand vertreten war.



*Blick ins Plenum:
Rund 150 Anleger und
Vermittler als interes-
sierte Zuhörer.*



Dr. Thomas Ritter
HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG



Prof. Dr. Berthold Volk
Fachhochschule Oldenburg

Referenten waren die Schifffahrtsexperten Prof. Rolf W. Thiel („Beraterhaftung“), Dr. Hans Böhme („Tanker und Bulker“), Prof. Dr. Berthold Volk („Containerschiffe“) und Dipl. Kfm. Heino Bartholl („Steuern“). Prof. Thiel wies darauf hin, wie wichtig gerade auf dem Gebiet der Schiffsbeteiligungen eine fachlich saubere Beratung ist. Nur ein sehr gut geschulter Vermittler wird der komplexen Materie „Schiffsfonds“

gerecht und ist für den Kunden ein kompetenter Gesprächspartner. Der Kieler Wissenschaftler Dr. Hans Böhme sieht die Entwicklung der Märkte für Bulker und Tanker optimistisch. Für beide Schiffstypen prognostiziert er ein jährliches Wachstum beim Ladungsaufkommen zwischen 2,5 und 3,5 Prozent, was in etwa dem langjährigen Durchschnitt entspricht. Und da in den nächsten Jahren rund 30 Prozent der heutigen Tanker und Bul-



Dipl. Kfm. Heino Bartholl
Todt & Partner KG



Informationsveranstaltung für Anleger und Vermittler

an Schiffsfonds



Prof. Rolf W. Thiel
VOTUM

ker wegen Überalterung erneuert werden müssen, kann von einem erheblichen Bedarf für Ersatzbeschaffung ausgegangen werden. Den Markt für Containerschiffe analysierte Prof. Dr. Berthold Volk von der FH Oldenburg. Auch in diesem Segment sind in den nächsten Jahren erhebliche Zuwachsraten zu erwarten.

Dipl. Kfm. Heino Bartholl referierte über Schiffsbeteiligungen aus steuerlicher Sicht. Er führte aus, daß in Zukunft noch stärker als bisher Renditegesichtspunkte in den Vor-

dergrund rücken werden, während die ehemals so wichtigen „Verlustzuweisungen“ nur noch eine Nebenrolle spielen. „Schiffe entwickeln sich immer mehr zum Renditemodell“, sagte der Wirtschaftsprüfer.

Den Abschluss der Veranstaltung bildete eine lebhafte Podiumsdiskussion, an der als Experte auf



Dr. Hans Böhme
Universität Kiel

dem Podium auch Dr. Thomas Ritter, geschäftsführender Gesellschafter der HAMBURGISCHEM SEEHANDLUNG, teilnahm.



Veranstalter Peter Ehlers
Der Fonds

LEAVE A BREAK

Dies ist die Abschrift eines Funkgesprächs, das tatsächlich im Oktober 1995 zwischen einem US-Marinefahrzeug und kanadischen Behörden vor Neufundland stattgefunden hat:

Amerikaner: Bitte ändern Sie ihren Kurs um 15 Grad Norden, um eine Kollision zu vermeiden.

Kanadier: Ich empfehle, Sie ändern IHREN Kurs 15 Grad nach Süden, um eine Kollision zu vermeiden.

Amerikaner: Dies ist der Kapitän eines Schiffs der US-Marine. Ich sage noch einmal: Ändern SIE IHREN Kurs.

Kanadier: Nein. Ich sage noch einmal: SIE ändern IHREN Kurs.

Amerikaner: Dies ist der Flugzeugträger „US Lincoln“, das zweitgrößte Schiff in der Atlantikflotte der Vereinigten Staaten. Wir werden von drei Zerstörern, drei Kreuzern und mehreren Hilfsschiffen begleitet. Ich verlange, daß Sie IHREN Kurs 15 Grad nach Norden, das ist ein fünf Grad nach Norden, ändern, oder es werden Gegenmaßnahmen ergriffen, um die Sicherheit dieses Schiffes zu gewährleisten.

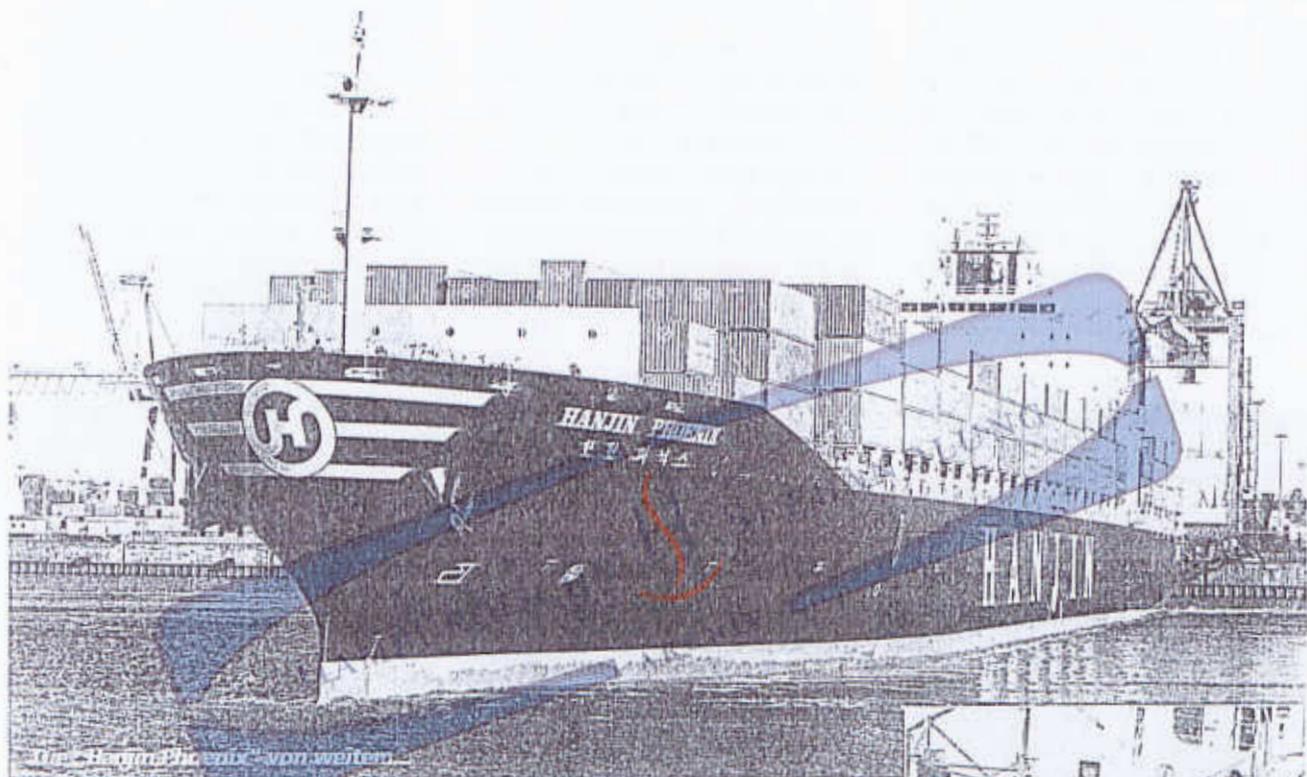
Kanadier: Wir sind ein Leuchtturm. Sie sind dran.



Der „Expertentisch“ bei der abschließenden Podiumsdiskussion.

Anleger besichtigen „ihr“ Schiff

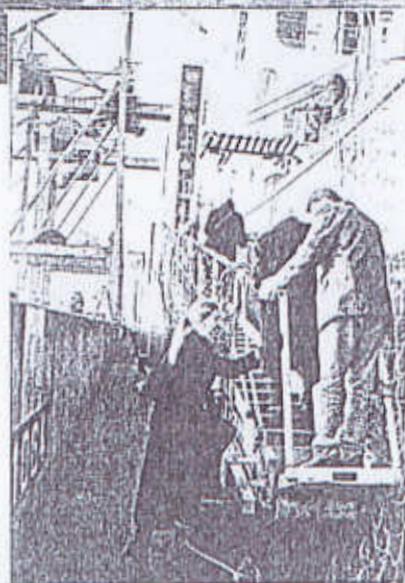
Alle Mann an Bord...!



Schiffsbeteiligungen haben allen anderen Formen der Vermögensanlage eines voraus: Sie sind nicht nur eine sehr rentable Art Kapital anzulegen, sie bieten so ganz nebenbei auch die Möglichkeit zum Träumen: Vom Reisen in ferne Länder, von der unendlichen Weite des Ozeans. Wer in ein Schiff investiert, tut damit auch seiner Seele etwas Gutes. Dies um so mehr, wenn er „sein“ Schiff besuchen kann.

Im letzten Jahr und auch zu Beginn des Jahres 2003 hatten Kunden und Geschäftspartner der Seehandlung die Möglichkeit, im Hamburger Hafen die beiden Schwesterschiffe MS „Phoenix“ und MS „Philadelphia“ (jeweils 4.380 TEU groß) zu besichtigen. In mehreren kleinen Gruppen nahmen etwa 100 Anleger und Geschäftspartner die Gelegenheit wahr, „ihr“ Schiff unter fachkundiger Führung des jeweiligen

Kapitäns ausführlich in Augenschein zu nehmen. Aus ganz Deutschland waren die Interessenten angereist, um einmal einen der Containerriesen aus der Nähe und sogar von innen zu sehen. Dr. Thomas Ritter, geschäftsführender Gesellschafter der HAMBURGISCHEN SEEHANDLUNG, begrüßte die Gäste in den Geschäftsräumen am Neuen Wall, und per Bus fuhr man gemeinsam in den Containerhafen, um das Schiff gelöst und

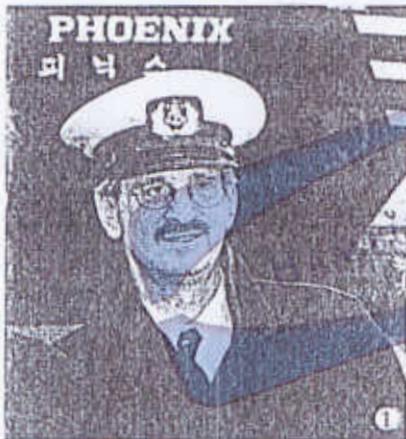


... und zum Anfassen nah. beladen wurde. Schon die Fahrt durch die weitläufigen Hafenanlagen stellte eindrucksvoll unter Beweis, welche Bedeutung der Containertransport für den Welt-handel hat. Dann der spannende

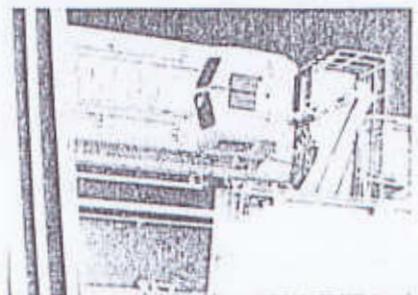
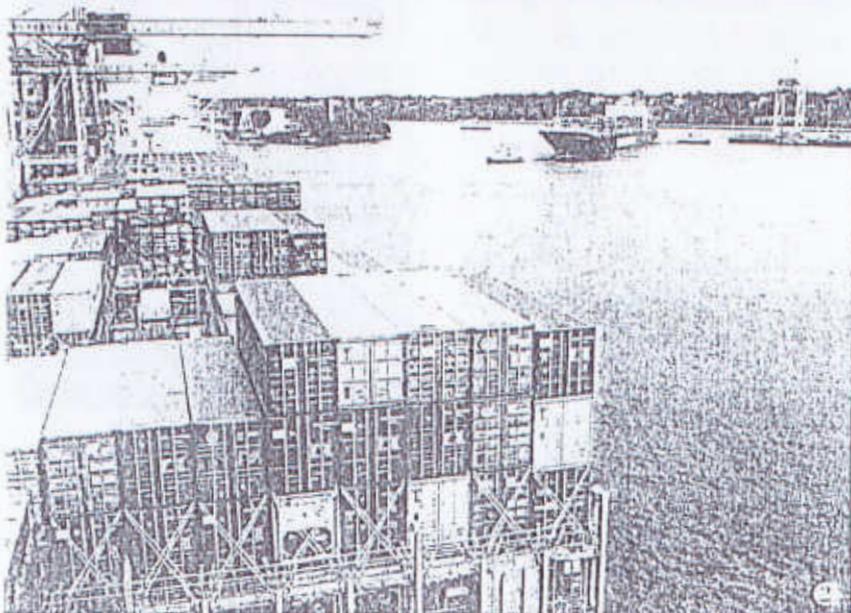
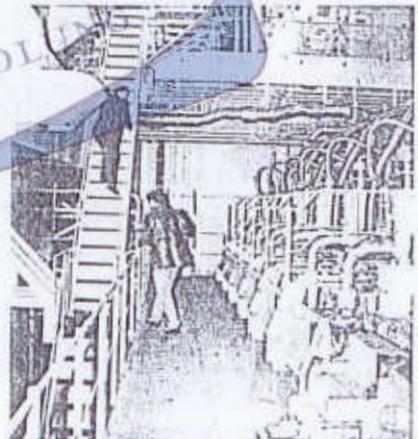
Augenblick, in dem per Jakobsleiter der Containerriese „geentert“ wird. Der Kapitän führte die Besucher durch die verschiedenen Decks des Ozeanriesen und präsentierte nicht ohne Stolz die Brücke, von der aus das Schiff mit Hilfe modernster Technik dirigiert wird; auch im Maschinenraum von der Größe eines Tanzsaals überwachen Computer alle Abläufe. Manche Besucher wollten es ganz genau wissen und kletterten bis

tief in den Bau des Schiffes, um die tonnenschwere Antriebswelle zur Schraube zu inspizieren. Fazit: Großes Staunen der Besucher über die Größe und die moderne technische Ausstattung, die ein solches Schiff aufzuweisen hat. Und wer seine Träume realisieren und Seefahrt pur erleben möchte, der kann auf einem solchen Containerfrachter an Bord gehen und die Ozeane und die größten Häfen der Welt kennenlernen. Jeweils

zwei komfortable Doppelkabinen (mit Dusche und WC, TV, Video, Radio und Kühlschrank ausgestattet) stehen auf den Containerschiffen zur Verfügung. Gebucht werden kann eine komplette Reise (ca. 60 Tage) Europa-Asien beziehungsweise Amerika-Asien, es gibt aber auch die Möglichkeit, Teilrouten zu belegen. Nähere Informationen bei der Reederei Laeisz (Frau Bartsch, Tel.: 040-36808-248, eMail: bartsch@laeiszline.de)



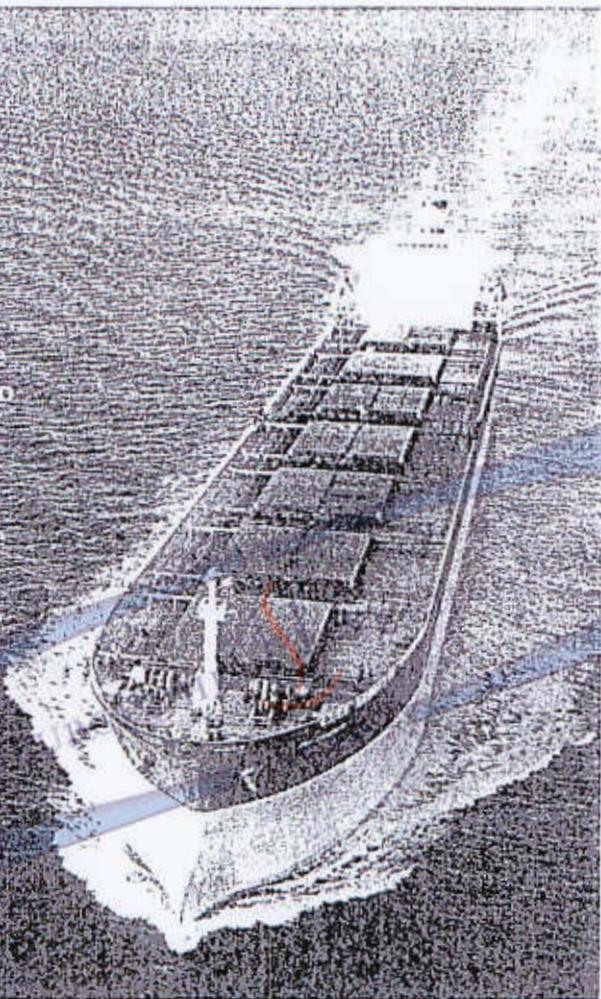
- 1 Kapitän Michael Hellmann vor seinem Schiff.
- 2 Die Elbe einmal aus der Perspektive des Kapitäns.
- 3 Der Maschinenraum – besser „Maschinensaal“ – erstreckt sich über mehrere Etagen.
- 4 Das unsinkbare Rettungsschiff von oben.
- 5 Die riesige Maschine von der Galerie aus gesehen.



Massengutfrachter MS „Piro“

Neuer Fonds mit innovativem Konzept

Die wichtigste Lernlinie unserer Geschäftspolitik war immer: Nicht Geschäftsvolumen um jeden Preis zu generieren, sondern die Suche nach qualitativ guten Angeboten, die unseren Kunden eine gute Rendite bei überschaubarem Risiko bieten. Wir beobachten den Markt, um bei günstigen Gelegenheiten zu kaufen. Damit sind unsere Anleger in den letzten Jahren stets gut gefahren, und so soll es auch bleiben.



Eine solch' günstige Gelegenheit bietet jetzt der Bereich Massengutfrachter, und deshalb plizieren wir den Bulker MS „Piro“ (benannt nach einem südamerikanischen Indianerstamm). Bulker (=Massengutfrachter für Erz, Kohle, Getreide) sind wegen ihres transparenten, breiten Marktes vergleichsweise konservative Produkte und eignen sich gut als Anlage-Ergänzung zu Containerschiffen. Auf Bulkern werden Rohstoffe von der Südhalbkugel zu den Produktions- und Konsumländern auf der Nordhalbkugel transportiert. Oder von den großen Agrarproduzenten hin zu den Getreideimporteuren. In diesem Markt werden bevorzugt

Panmax-Bulker mit einer Tragfähigkeit von 60.000 bis 80.000 Tonnen eingesetzt. Diese können wegen ihrer Größe sehr wirtschaftlich betrieben werden, sind aber noch in der Lage, den Panama-Kanal zu passieren.

Das neue Schiff MS „Piro“ (74.000 Tonnen Tragfähigkeit) hat sich bereits im Einsatz bewährt und ist für fünf Jahre an Oldendorff Carriers, Lübeck, verchartert (Lesen Sie hierzu auch den Beitrag auf Seite 3). Der neue Fonds soll für die Anleger ähnliche Renditen einfahren wie die drei Vorgänger, die alle mindestens zehn Prozent Ausschüttung erwirtschafteten. Die Charterer sollen Ausschüttungen von an-

fangs elf Prozent ermöglichen, wobei zweimal im Jahr ausgezahlt werden soll. Gestreckte Einzahlungen über drei Jahre schonen dabei die Liquidität des Anlegers.

Ein neues, innovatives Konzept ermöglicht die Teilnahme an dem Fonds MS „Piro“ auf zwei unterschiedlichen Wegen.

Weg 1: Klassikkapital

Hier entstehen zunächst negative steuerliche Ergebnisse, dann fließen laufende Ausschüttungen von ca. elf Prozent/Jahr, denen aufgrund der Tonnagebesteuerung praktisch keine steuerlichen Belastungen gegenüber stehen. Am Ende der Beteiligung ist Einkommensteuer auf den sogenannten Unterschiedsbeitrag als Äquivalent zum früheren Veräußerungsgewinn zu zahlen.

Weg 2: Vorzugskapital

Das ist neu! Der sicherheitsorientierte Anleger bekommt von Anfang an auf sein eingezahltes Kapital einen Vorabgewinn von sieben Prozent ausgeschüttet, ab 2005 sind die Ausschüttungen dann ebenfalls mit elf Prozent prognostiziert. Anfängliche negative steuerliche Ergebnisse entstehen nicht, dafür ist auch kein Unterschiedsbeitrag bei Verkauf des Schiffes zu zahlen. Interessant vor allem für Anleger, die nicht in der höchsten Steuerklasse sind.

Durch diese neue Art der Kommanditbeteiligung erschließt die Seehandlung ihre Fonds auch für Anleger, die nicht unbedingt zu den Spitzenverdienern zählen, aber dennoch an dieser rentablen Art der Vermögensanlage partizipieren möchten.