

## «Anlegern»

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

Hamburg, 12. August 2010

### **MS "Potsdam" 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, der Kandidatenliste für die Neuwahl 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 **9. September 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.

Wir möchten an dieser Stelle noch einen **Hinweis** geben. In den letzten Jahren hat sich für Anteile an geschlossenen Beteiligungsgesellschaften, insbesondere im Schifffahrtbereich, 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

Seite 2 des Schreibens vom 12. August 2010

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](http://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](http://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  
Schiffahrtstreuhand GmbH

Anlagen

## Abstimmungsbogen

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

**Fristende:**  
**9. September 2010**  
(Hier eingehend)

Telefax: 040/32 82 58 99

**Ordentliche Gesellschafterversammlung 2010  
der MS "Potsdam" 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 „Potsdam“ GmbH & Co. KG



Ihre Unterlagen für die Gesellschafterversammlung 2010

## MS „Potsdam“ GmbH & Co. KG

Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Kvaerner Warnow Werft GmbH, Rostock
Baujahr:	1996
Länge/Breite/Tiefgang:	209,6 m / 32,2 m / 12,5 m
Tragfähigkeit:	38.650 tdw
Containerkapazität:	2.636 TEU
Geschwindigkeit:	21 kn im beladenen Zustand
Geschäftsführung:	Verwaltungsgesellschaft MS „Potsdam“ mbH, Lange Str. 1a, 18055 Rostock Geschäftsführer: Frank Hilmer, Helge Janßen
Vertragsreeder:	Reederei F. Laeisz G.m.b.H. Lange Str. 1a, 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 Fuhrentwiete 12, 20355 Hamburg Tel.: 040 / 32 82 58 0 Fax: 040 / 32 82 58 99
Beirat:	Hans-Ulrich Rütten, Am Stockerhof 24, 47809 Krefeld, Tel.: 02151 / 95 1348, info@capital-concept24.de  Karl-Georg von Ferber, Hasenhöhe 107, 22587 Hamburg, Tel.: 040 / 98 23 3074, karl-georgvonferber@alice-dsl.de  Herbert Juniel, Birkenstraße 15/World Trade Center, 28195 Bremen, Tel.: 0421 / 1 65 35 30, herbert.juniel@t-online.de

# Gesellschafterversammlung 2010

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

# Inhalt

Tagesordnung

Bericht der Geschäftsführung

Bericht des Beirates

Kandidatenliste zur Beiratswahl

Jahresabschluss

# Tagesordnung

der ordentlichen Gesellschafterversammlung der

**MS „Potsdam“ 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 (vormals firmierend D & H Norddeutsche Prüfung GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft) zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2010
6. Neuwahl des Beirates

# Bericht der Geschäftsführung über das Geschäftsjahr 2009

## 1 Überblick über das Geschäftsjahr 2009

Im Geschäftsjahr 2009 fuhr die MS „Potsdam“ zunächst weiterhin auf Zeitcharterbasis für Pacific International Lines (PIL) unter dem Charternamen „Kota Pelangi“. Die Charterrate pro Tag betrug USD 19.500 (abzgl. 1,25% Kommission). PIL lieferte das Schiff vertragsgemäß zum 1. April 2009 zurück. Eine Anschlussbeschäftigung konnte nicht geschlossen werden. Das Schiff wurde in der Subic Bay/Philippinen „warm“ aufgelegt, um einerseits die Schiffsbetriebskosten zu reduzieren und andererseits bei Abschluss einer neuen Beschäftigung kurzfristig einsatzfähig zu sein.

Im Berichtsjahr sind während der Zeitcharter **keine Ausfallzeiten** angefallen. Das Schiff war an 275 Tage ohne Beschäftigung.

Der **Cash-Flow** des Jahres 2009 liegt mit TEUR 575 um TEUR 1.696 unter dem Vorjahreswert. Dies resultiert im Wesentlichen aus den um TEUR 3.216 geringeren Chartereinnahmen aufgrund der Zeit ohne Beschäftigung.

Das Schiffshypothekendarlehen wurde bereits im Jahr 2007 vollständig zurückgeführt.

Eine **Auszahlung** erfolgte im Berichtsjahr nicht.

Das **steuerpflichtige Ergebnis** (Tonnagesteuer) für das Jahr 2009 beträgt ca. **0,3%**.

In Folge des Aufliegens seit dem 1. April 2009 und der daraus resultierenden, zunehmend angespannten, Liquiditätslage der Gesellschaft hatte diese ursprünglich beabsichtigt, gegen die Gestellung weiterer Sicherheiten ein Darlehen in Höhe von USD 3,0 Mio. aufzunehmen, mit dem die Finanzierung der Gesellschaft bis Mitte 2011 gesichert werden sollte. Gegen eine Gebühr in Höhe von 5% auf die in Anspruch genommene Kreditsumme sowie die vorrangige Rückzahlung des Kommanditkapitals II noch während des Betriebes statt wie bislang vorgesehen vorrangig bei Verkauf, hatte sich die Reederei F. Laeisz G.m.b.H. zu einer teilweise bar zu hinterlegenden Bürgschaft als Sicherheit bereit erklärt. Aufgrund der gelungenen **Neuvercharterung** des Schiffes und der damit einhergehenden **Andienung** des Schiffes in den Containerschiffspool der 2.700 TEU-Klasse, konnte auf die Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen (Bankdarlehen mit Bürgschaft durch die Laeisz-Gruppe sowie vorzeitige Rückzahlung des Kommanditkapitals 2 / stille Beteiligung) erfreulicherweise verzichtet werden.

## 2 Einsatz und Betrieb des Schiffes

Im Geschäftsjahr 2009 fuhr die MS „Potsdam“ zunächst weiterhin auf Zeitcharterbasis für Pacific International Lines (PIL) unter dem Charternamen „Kota Pelangi“. Die Charterrate pro Tag betrug USD 19.500 (abzgl. 1,25% Kommission). PIL lieferte das Schiff vertragsgemäß zum 1. April 2009 zurück. Eine Anschlussbeschäftigung konnte nicht geschlossen werden. Das Schiff wurde in der Subic Bay/Philippinen warm aufgelegt, um die Schiffsbetriebskosten zu reduzieren und gleichzeitig bei Abschluss einer neuen Beschäftigung kurzfristig einsatzfähig zu sein. Die Schiffsführung lag während der Zeitcharter bei deutschen Kapitänen und leitenden technischen Ingenieuren. Insgesamt verrichteten im Berichtsjahr 20 Seeleute verschiedener Nationen ihren Dienst an Bord. Während des Aufliegens wurde das Bordpersonal auf neun Seeleute verringert.

Seit dem 28. März 2010 ist das Schiff erneut an Pacific International Lines (PIL) unter dem Charternamen „Kota Pelangi“ zu der Rate von USD 5.100 pro Tag (abzgl. 3,75% Kommission) verchartert. Mit Anlieferung in diese Beschäftigung wurde das Schiff einem Einnahmepool angedient der aktuell aus acht 2.700 TEU Containerschiffen besteht, wobei derzeit die Einnahmen von sechs Schiffen gepoolt werden. Der **Chartervertrag** endet im März 2011. Im Anschluss hat PIL die Option, den Chartervertrag um weitere 12 Monate zu einer Tagesrate von USD 14.000 zu verlängern.

PIL setzt das Schiff zurzeit in einem Dienst zwischen dem Roten Meer und Fernost ein.

Das Verhältnis zum Charterer war sachgerecht und konstruktiv. Die laufenden Charterraten wurden stets pünktlich und vollständig bezahlt.

Im Berichtsjahr sind während der Zeitcharter **keine Ausfallzeiten** angefallen. Das Schiff war an 275 Tage ohne Beschäftigung.

Das Schiff zeigte sich unverändert in einem sauberen und gepflegten Zustand. Der Konservierungszustand des Schiffes ist gut. Die nächste Dockung des Schiffes ist im Jahr 2011 geplant.

Vor Antritt der Charter bei PIL wurde das Unterwasserschiff bereits in der Subic Bay durch Taucher gebürstet, um den infolge der rund 12-monatigen Liegezeit entstandenen Bewuchs zu entfernen. Für die Reinigung entstanden lediglich Kosten von rund USD 15.000.

Das Schiff ist gegen Kasko-Risiken im Rahmen der Flottenpolice des Vertragsreeders versichert. Ferner besteht eine Versicherung gegen Zeitverluste bei kaskoversicherten Schäden (Loss of Hire) mit einem Selbstbehalt von 14 Tagen. 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 begann, setzte sich weiter fort, so dass der Containermarkt aufgrund der fehlenden Nachfrage nach Tonnage 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 -9,7% verzeichnet werden. Auch die Weltwirtschaft schrumpfte im Vergleich zum Vorjahr von 3,0% in 2008 auf -1,1% in 2009.

Die Charterraten für Containerschiffe sanken im Verlauf des Jahres 2009 fast kontinuierlich. Wurde im Januar 2009 ein 2.500 TEU Schiff (mit Ladegeschirr/Charter Periode für 24 Monate) noch auf eine Charterrate von ca. USD 7.950 eingeschätzt, so sank dieser Wert im Verlauf des Jahres auf ca. USD 5.100. Dieses Ratenniveau reicht 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 Charterraten sind 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 sogar ein neuer Höchststand erreicht. Somit waren im Dezember ca. 10 % der Containertonnage unbeschäftigt. Einige Reeder entschieden sich aus diesem Grund, 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 207 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 268 Containerschiffe mit einer Kapazität von ca. 1,07 Mio. TEU im Jahre 2009.

Befrachter sind 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 leichte 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% in 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.

Analysten gehen derzeit wieder von einem Wachstum des weltweiten Containertransports von 5 % im Jahre 2010 aus. 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. Analysten sehen darin eine positive Entwicklung für den Containermarkt, da mehr Tonnage benötigt wird und so beschäftigungslose Schiffe wieder in Fahrt gebracht werden können.

#### **4 Erläuterungen zur Bilanz**

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

	<b>Ist</b>	
	<b>TEUR</b>	<b>%</b>
<b>Vermögen</b>		
Anlagevermögen	1.047	73,2%
Flüssige Mittel	56	3,9%
Übrige Aktiva	328	22,9%
	<b>1.431</b>	<b>100,0%</b>
<b>Kapital</b>		
Eigenkapital	-3.382	-236,3%
Langfristige Verbindlichkeiten	3.386	236,6%
Kurzfristige Verbindlichkeiten	1.427	99,7%
	<b>1.431</b>	<b>100,0%</b>

Das **Anlagevermögen** beinhaltet die um die Abschreibung geminderten Anschaffungskosten des Schiffes. Das Schiff wurde bereits im Jahr 2008 auf den steuerlichen Schrottwert (TEUR 1.046) abgeschrieben.

Bei den **flüssigen Mitteln** handelt es sich insbesondere um Guthaben bei Kreditinstituten.

Die **übrigen Aktiva** setzen sich aus Vorräten (TEUR 284), Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen (TEUR 30) und dem aktiven Rechnungsabgrenzungsposten (TEUR 14) zusammen.

Bei den **langfristigen Verbindlichkeiten** handelt es sich um die stille Beteiligung der F. Laeisz GmbH (TEUR 1.898) sowie um die Gewerbesteuerrückstellung auf den Unterschiedsbetrag (TEUR 1.488).

Die **kurzfristigen Verbindlichkeiten** enthalten insbesondere die Inanspruchnahme des Kontokorrentkredites (TEUR 624), laufende Gewerbesteuerrückstellungen (TEUR 186), sonstige Rückstellungen (TEUR 81), Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (TEUR 447) und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (TEUR 70).

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

	<b>Ist TEUR</b>
<b>Eigenkapital</b>	
Kommanditkapital I	15.288
Kommanditkapital II	1.856
Kapitalrücklage (Agio)	760
Kapitalrücklage (EUR-Umstellung)	404
Entnahmen	-11.593
Verlustvortrag	-9.273
Jahresfehlbetrag	-824
	<b>-3.382</b>

In der Handelsbilanz werden die einzelnen Beträge - mit Ausnahme des Kommanditkapitals II und der entsprechenden Kapitalrücklage (Euro-Umstellung) - saldiert auf der Aktivseite der Bilanz ausgewiesen.

Die Rücklage (Euro-Umstellung) ist im Rahmen der Umstellung des Kapitals von DM auf EUR im Verhältnis 2:1 per 1.1.2002 entstanden.

## **5 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung**

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

	<b>Vorjahr TEUR</b>	<b>Ist TEUR</b>	<b>Abweichung TEUR</b>
Einnahmen Brutto-Zeitcharter	4.527	1.311	-3.216
Zinserträge	28	-3	-31
Sonstige Erträge	0	24	24
<b>Erträge</b>	<b>4.555</b>	<b>1.332</b>	<b>-3.223</b>
Schiffsreisekosten	-49	-379	-330
lfd. Schiffsbetriebskosten	-2.032	-1.196	836
Werftkosten	-616	0	616
Bereederung/Befrachtung	-243	-137	106
Zinsen Reederkapital	-190	-190	0
Laufende Verwaltung	-201	-206	-5
Gewerbsteuer	-1.615	-59	1.556
Kursgewinne/-verluste (saldiert)	-103	11	114
Abschreibung	-558	0	558
<b>Aufwendungen</b>	<b>-5.607</b>	<b>-2.156</b>	<b>3.451</b>
<b>Jahresfehlbetrag (Handelsbilanz)</b>	<b>-1.052</b>	<b>-824</b>	<b>228</b>

Die **Einnahmen Brutto-Zeitcharter** in Höhe von TEUR 1.311 fallen aufgrund der geringen Anzahl von Einsatztagen um TEUR 3.216 niedriger aus als im Vorjahr.

Die **laufenden Schiffsbetriebskosten** sind um TEUR 836 niedriger ausgefallen als im Vorjahr, was hauptsächlich mit Einsparungen im Personalbereich aufgrund der Reduzierung der Besatzung während der Aufliegezeit zusammenhängt.

## 6 Liquidität und Auszahlungen

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

	<b>Vorjahr</b>	<b>Ist</b>	<b>Abweichung</b>
	<b>TEUR</b>	<b>TEUR</b>	<b>TEUR</b>
<b>Jahresfehlbetrag</b>	<b>-1.052</b>	<b>-824</b>	<b>228</b>
+ Abschreibung	558	0	-558
+ Stundung Zinsen	0	190	190
+ Zuführung Gewerbesteuerrückstellung	1.615	59	-1.556
<b>Cash-Flow</b>	<b>1.121</b>	<b>-575</b>	<b>-1.696</b>
- Tilgung (zum Buchwert)	0	0	0
- Investition ins Anlagevermögen	-12	0	12
- Auszahlung	-1.838	-6	1.832
in % des nom. Kapitals	11,8%	0,0%	-11,7%
<b>Liquiditätsergebnis 2009</b>	<b>-729</b>	<b>-581</b>	<b>148</b>
+ Liquidität zum 31.12.2008	643	-86	-729
<b>Liquidität zum 31.12.2009</b>	<b>-86</b>	<b>-667</b>	<b>-581</b>

Der **Cash-Flow** in Höhe von TEUR 575 liegt um TEUR 1.696 unter dem Vorjahreswert, was im Wesentlichen aus den um TEUR 3.216 geringeren Chartereinnahmen aufgrund der beschäftigungslosen Zeit resultiert.

Im Berichtsjahr erfolgte keine Auszahlung an die Gesellschafter.

**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.**

## 7 Steuerliche Verhältnisse

Die Gesellschaft wird beim Finanzamt Rostock unter der Steuernummer 079/170/02082 geführt.

Mit Wirkung zum 01.01.1999 hat die Gesellschaft die Option zur **Tonnagebesteuerung** ausgeübt. Die laufenden Einkünfte werden daher ab dem Jahr 1999 pauschal anhand der Nettoraumzahl des Schiffes ermittelt. Individuelle Sonderbetriebsausgaben sind ab diesem Zeitpunkt grundsätzlich nicht mehr abzugsfähig.

Der **Unterschiedsbetrag** des Schiffes (Differenz von Teilwert und Buchwert des Schiffes), der im Rahmen des Wechsels zur Tonnagesteuer auf den 01.01.1999 zu ermitteln ist, beträgt aufgrund der mit der Finanzverwaltung erzielten Einigung TEUR 11.064 bzw. **ca. 70,8%**.

Der Unterschiedsbetrag ist bei Verkauf des Schiffes bzw. bei Verkauf eines Kommanditanteils - unabhängig vom tatsächlich erzielten Veräußerungsgewinn - zu versteuern. Dies gilt nicht für Beteiligungen, die auf dem Zweitmarkt gekauft wurden, da in diesem Fall der Verkäufer den Unterschiedsbetrag bereits versteuert hat.

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

	Vorjahr TEUR	Ist TEUR	Abweichung TEUR
Steuerliches Ergebnis vor § 15a EStG	41	41	0
+/- verrechenbarer Verlust	0	0	0
<b>Steuerliches Ergebnis nach § 15a EStG</b>	<b>41</b>	<b>41</b>	<b>0</b>
in % des nom. Kapitals	0,3%	0,3%	0,0%

Das **steuerliche Ergebnis** für das Jahr 2009 beträgt TEUR 41 bzw. ca. 0,3%.

## **8 Zweitmarkt**

Die Zweitmarkt-Handelsplattform [www.seekundaerhandlung.de](http://www.seekundaerhandlung.de) ist ein Serviceangebot für die Beteiligten an Fonds der HAMBURGISCHEM SEEHANDLUNG.

Mit dieser Internetplattform wird es den Anlegern leicht gemacht, sich im Bedarfsfall zu einem fairen Preis von ihrer Beteiligung zu trennen, weil ein Verkauf an den Meistbietenden erfolgt und somit ein marktgerechter Preis erzielt wird.

Im Berichtsjahr wurden keine Anteile an der Gesellschaft auf der Plattform gehandelt.

## **9 Pool**

Im Geschäftsjahr 2009 wurden die Einnahmen der MS „Palermo Senator“, der MS „Paradip“ und der MS „Pontresina“ gepoolt. Die Bruttopoolrate betrug etwa USD 26.280 pro Tag.

Im Frühjahr 2010 wurden die MS „Porto“, die MS „Potsdam“ und die MS „Pommern“ dem Pool angedient. Für die MS "Pontremoli" konnte Ende Juni 2010 eine einjährige Beschäftigung zu einer Rate von USD 12.075 p.d. gefunden werden. Mit Antritt dieser Beschäftigung im Juli wird das Schiff ebenfalls dem Pool angedient. Damit nehmen sieben der insgesamt acht Poolpartner an der Poolung der Einnahmen teil.

Auf Basis dieser sieben beschäftigten Poolpartner beträgt die durchschnittliche Brutto-Poolrate für das Jahr 2010 ca. USD 16.200 pro Tag. Durch Off-Hire-Zeiten bei den einzelnen Schiffen kann sich die Poolrate eventuell noch geringfügig verändern.

## **10 Ausblick**

Der mit PIL geschlossene **Chartervertrag** zu einer Rate von USD 5.100 pro Tag (abzgl. 3,75% Kommission) endet im März 2011. Im Anschluss hat der Charterer die Option, den Chartervertrag um weitere 12 Monate zu einer Tagesrate von USD 14.000 zu verlängern.

Der Kontokorrentkreditrahmen der Gesellschaft ist aktuell mit USD 1,7 Mio voll ausgeschöpft und wird nach Erhalt des Poolausgleichs sukzessive abgebaut.

Im Geschäftsjahr 2010 ist keine **Auszahlung** an die Gesellschafter vorgesehen.

Das **steuerliche Ergebnis** für das Jahr 2009 wird wie im Vorjahr ca. 0,3% betragen.

Die Gesellschafterversammlung für das Geschäftsjahr 2009 ist im schriftlichen Verfahren geplant.

Rostock, im Juni 2010

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

Hans-Ulrich Rütten  
**Beiratsvorsitzender**  
Am Stockerhof 24  
47809 Krefeld  
**Tel. 02151/ 95 13 48**  
**Fax 02151/ 95 13 49**  
[ruetten24@web.de](mailto:ruetten24@web.de)

Dipl.-Finanzwirt/Rechtsbeistand

### **Bericht des Beirates der MS "Potsdam" GmbH & CO. KG**

Für die ordentliche Gesellschafterversammlung 2010 im schriftlichen Abstimmungsverfahren

#### Mitglieder des Beirates:

Hans-Ulrich Rütten (Vorsitzender)  
Karl-Georg von Ferber (Stellvertreter)  
Herbert Juniel

Liebe Mitgesellschafterinnen  
liebe Mitgesellschafter,

da der Beirat Ihnen zur Gesellschafterversammlung 2008 am 29. März 2010 bereits ausführlich berichtet hat, beschränkt sich dieser Bericht darauf, Ihnen das Wesentliche, was sich in der Zeit seit der Gesellschafterversammlung bis heute ereignet hat, mitzuteilen.

Das Wichtigste vorab:

1. Unser Schiff ist seit dem 28. März 2010 wieder bei dem Charterer PIL beschäftigt.
2. Mit dieser Beschäftigung nimmt unser Schiff an der Poolung der Einnahmen des Containerschiffs-Pool der 2.700 TEU-Klasse teil.
3. Die voraussichtlichen Pooleinnahmen unseres Schiffes betragen rund USD 15.540 pro Tag, auf der Basis der Einnahmen von zur Zeit sechs der acht Poolschiffe.
4. Erfreulicherweise konnten wir aufgrund der Neuvercharterung und der Andienung in den Pool auf die Aufnahme eines Bankdarlehens zur Überbrückung einer längeren Auftriegszeit verzichten.
5. Wegen fehlender Liquidität in 2010 wird leider keine Auszahlung an die Gesellschafter möglich sein.

Der Beirat hat entsprechend seiner Aufgabe nach dem Gesellschaftsvertrag die Geschäftsführung unserer Schiffsbeteiligungsgesellschaft beraten und sich durch schriftliche und mündliche Berichte laufend über die wirtschaftliche und finanzielle Lage der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2009 unterrichten lassen.

Auch die Reederei informierte den Beirat zeitnah durch Halbjahresberichte und Schiffsbetriebskostenbudget 2009 über die aktuellen Einzelheiten bezüglich Charterer, Schiffsbetrieb und wirtschaftliche Entwicklung der MS "Potsdam".

Die ordentliche Beiratssitzung fand am 20. Mai 2010, am Sitz der Gesellschaft in Rostock statt. Der gewählte Beirat war vollständig vertreten. Die Sitzung wurde von mir als Beiratsvorsitzendem geleitet.

Die Geschäftsführung hatte dem Beirat zur Vorbereitung der Beiratssitzung einen Finanzstatus, eine Übersicht über die Devisentermingeschäfte, eine Liquiditätsvorschau für die Jahre 2010 und 2011 sowie den geprüften Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2009 zur Verfügung gestellt.

Nach dem ausführlichen schriftlichen und mündlichen Bericht der Geschäftsführung ergibt sich für das Jahr 2009 folgendes Bild:

Unser Schiff fuhr für den Charterer PIL vom 01.01.2009 bis zum 31.03.2009 zu einer Zeitcharterrate von USD 19.500/Tag. Der Charterer lieferte zum 1. April 2009 das Schiff vertragsgemäß zurück. Hiernach konnte für unser Schiff aufgrund der durch die Finanzkrise ausgelösten Schifffahrtskrise keine neue Beschäftigung gefunden werden. Unser Schiff musste deshalb beschäftigungslos „warm“ aufgelegt werden.

Der Schiffsbetrieb verlief in der Beschäftigungszeit 2009 ohne **Ausfall-Tage** reibungslos. Der Cash-Flow 2009 lag bedingt durch die geringeren Chartereinnahmen (das Schiff war 275 Tage beschäftigungslos) um TEUR 1.696 unter dem Vorjahreswert. Aus dem erwirtschafteten Cash-Flow konnte in 2009 keine Ausschüttung an die Gesellschafter ausgezahlt werden.

**Der Beirat empfiehlt, der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2009 Entlastung zu erteilen.**

In Ihrem Ausblick auf das Jahr **2010** berichtete die Geschäftsführung, wie dies allen Gesellschaftern schriftlich bereits am 03. März 2010 mitgeteilt wurde, dass nach intensiven Bemühungen für unser Schiff eine neue Beschäftigung gefunden wurde. Der frühere Charterer PIL, Singapur, chartert unser Schiff zunächst für 12 Monate zu einer Zeitcharterrate von USD 5.100 pro Tag, im Anschluss hat der Charterer für eine weitere 12-monatige Anschlussbeschäftigung eine Verlängerungs-Option zu USD 14.000 pro Tag.

Mit dieser Beschäftigung wurde unser Schiff als Poolmitglied dem Pool nun angedient, so dass wir an der Einnahme-Poolung teilnehmen. Das bedeutet für unser Schiff, dass neben den Einnahmen aus der Zeitcharterrate von USD 5.100 pro Tag auch noch infolge der Poolrate von ca. USD 15.540 pro Tag ein Poolausgleich des Pools an unser Schiff von voraussichtlich ca. USD 2.500.000 gezahlt wird.

Dennoch wird die im Jahr 2010 verbleibende Liquidität nicht ausreichen, an die Gesellschafter eine Ausschüttung vorzunehmen.

Noch ein kurzer Ausblick in das Jahr **2011**: Da der Pool im Jahr 2011 nach heutigem Stand nur zu 35 % fest geschlossen ist und für 47 % Optionen bestehen, wird seitens des Poolmanagers die Brutto-Poolrate 2011 mit USD 12.650 pro Tag angenommen. Insgesamt würde unser Schiff dann über Brutto-Einnahmen von ca. USD 4.300.000 verfügen. Da jedoch in 2011 ein Werftaufenthalt geplant ist, mit kalkulierten Kosten von ca. USD 1.300.000 und einer Ausfallzeit von ca. 20 Tagen wird auf Basis dieser vorläufigen Kalkulation in 2011 keine Auszahlung möglich sein.

### **Poolsituation:**

Als Beiratsvorsitzender unseres Schiffes habe ich an der am 20. Mai 2010 abgehaltenen Poolversammlung teilgenommen. Wichtigster Tagesordnungspunkt war die aktuelle Entwicklung im 2.700 TEU Pool. Herr Eckhardt von Martini Chartering gab zunächst einen allgemeinen Marktbericht und speziell im Bereich der 2.700 TEU-Schiffe.

Von den acht Poolmitgliedern wurden in 2009 die Einnahmen von lediglich drei Schiffen mit einer Brutto-Poolrate von USD 26.280/Tag gepoolt.

Ab dem Frühjahr 2010 mit der Andienung der MS "Porto", MS "Potsdam" und MS "Pommern" nehmen nun insgesamt sechs der acht Poolpartner an der Poolung der Einnahmen teil. Für 2010 wird mit einer Brutto-Poolrate von ca. USD 15.540/Tag kalkuliert. Diese Brutto-Poolrate kann sich jedoch durch off-hire Zeiten der einzelnen Schiffe und einer möglichen Andienung des MS "Pontremoli" noch verändern.

---

## Zusammenfassung:

Wir haben die Krise und die beschäftigungslose Zeit ohne Sanierungskonzept und neues Darlehen überstanden. Wir haben eine neue Beschäftigung, nehmen an der Poolung der Einnahmen des Pools teil, haben hieraus gesicherte Einnahmen und werden nach Wertzeit und Rückführung aller Verbindlichkeiten in den kommenden Jahren auch wieder Ausschüttungen auszahlen können. Weiterhin ist positiv, liebe Mitgesellschafterinnen und Mitgesellschafter, dass der Wert unseres Schiffes im ansteigenden Markt und als Poolpartner auch steigt.

---

Bezüglich der Vorbereitung der Treugeber- und Gesellschafterversammlung für 2009 wurde aufgrund der im März abgehaltenen Präsenzveranstaltung vorgeschlagen, diese Versammlung im schriftlichen Abstimmungsverfahren abzuhalten; der Beirat stimmte dem Vorschlag zu.

Hinsichtlich der normalen Beschlussfassungspunkte für das Jahr 2009 empfiehlt der Beirat, diesen zuzustimmen.

An dieser Stelle möchte sich der Beirat bei der Geschäftsführung für die engagierte und vertrauensvolle Zusammenarbeit in dem schwierigen zurückliegenden Jahr bedanken.

Meinen Mitbeiräten Herrn von Ferber und Herrn Juniel danke ich für die ausgesprochen konstruktive Mitarbeit und den engagierten Einsatz für unsere Gesellschaft.

Noch ein Wort in eigener Sache zur **Beiratsneuwahl**: Die Amtsperiode des gewählten Beirates endet mit der Gesellschafterversammlung 2009. Der Beirat (Hans-Ulrich Rütten – Vorsitzender- und Karl-Georg von Ferber (Stellvertreter) würden gerne für Sie weiterarbeiten und stellen uns deshalb zur Wiederwahl. Wir würden uns als Anerkennung für die, wie wir meinen, erfolgreiche Arbeit vor allem in der Krise, über eine Wiederwahl freuen, damit wir als Gesamtbeirat auch in den nächsten Jahren die Geschicke unserer Gesellschaft in Ihrem Sinne beeinflussen können.

Für Fragen im Vorfeld stehe ich Ihnen als Beiratsvorsitzender gern zur Verfügung.

Gez. Hans-Ulrich Rütten  
- Beiratsvorsitzender –

Krefeld, den 17. Juni 2010



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

**Jahresabschluss  
zum  
31. Dezember 2009**

**- Testatsexemplar -**

**BESTÄTIGUNGSVERMERK**

An die MS "Potsdam" GmbH & Co. KG, Rostock

Wir haben den Jahresabschluss - bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang - unter Einbeziehung der Buchführung der MS "Potsdam" GmbH & Co. KG, Rostock, 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, 9. April 2010

CERTIS GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Dierk Hanfland  
Wirtschaftsprüfer

gez. Martina Heinsen  
Wirtschaftsprüferin

MS "Potsdam" GmbH & Co. KG, Rostock  
 Bilanz zum 31. Dezember 2009

AKTIVA	31.12.2008	
	EUR	TEUR
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>		
<b>Sachanlagen</b>		
Seeschiff	1.046.870,13	1.047
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>		
<b>I. Vorräte</b>		
Betriebsstoffe	284.651,28	118
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0,00	0
2. Forderungen gegen Gesellschafter	92,40	0
3. Sonstige Vermögensgegenstände	29.846,61	27
	29.939,01	27
<b>III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</b>	56.150,58	426
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	14.052,52	41
<b>D. NICHT DURCH VERMÖGENSEINLAGEN DER KOMMANDITISTEN GEDECKTE ENTNAHMEN</b>	5.281.974,80	4.450
	<u>6.713.638,32</u>	<u>6.109</u>

PASSIVA	31.12.2008	
	EUR	TEUR
<b>A. EIGENKAPITAL</b>		
<b>I. Kapitalanteile</b>		
1. Komplementäreinlage	0,00	0
2. Kommanditeinlagen	1.856.250,00	1.856
	1.856.250,00	1.856
<b>II. Rücklagen</b>		
Kapitalrücklage	41.921,11	42
	1.898.171,11	1.898
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>		
1. Steuerrückstellungen	1.673.876,25	1.618
2. Sonstige Rückstellungen	80.977,17	200
	1.754.853,42	1.818
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	624.499,82	0
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	70.239,09	178
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	2.346.465,35	1.983
4. Sonstige Verbindlichkeiten	19.409,53	43
	3.060.613,79	2.204
<b>D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	0,00	189
	<u>6.713.638,32</u>	<u>6.109</u>

**MS "Potsdam" GmbH & Co. KG, Rostock**  
**Gewinn- und Verlustrechnung für 2009**

	EUR	EUR	2008 TEUR
1. Umsatzerlöse		1.310.901,02	4.527
2. Schiffsbetriebsaufwand			
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe	349.128,51		289
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	943.486,34		1.932
		1.292.614,85	2.221
3. Personalaufwand			
a) Heuern für fremde Seeleute	428.481,24		698
b) Soziale Abgaben	21.752,80		74
		450.234,04	772
4. Sonstige betriebliche Erträge		151.685,84	192
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		293.602,51	443
<b>6. Reedereiüberschuss</b>		<b>-573.864,54</b>	<b>1.283</b>
7. Abschreibungen		0,00	558
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		560,20	28
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		193.467,19	190
<b>10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>-766.771,53</b>	<b>563</b>
11. Steuern vom Ertrag		58.813,25	1.615
<b>12. Jahresfehlbetrag</b>		<b>-825.584,78</b>	<b>-1.052</b>
13. Belastung auf Kapitalkonten		825.584,78	1.052
<b>14. Ergebnis nach Verwendungsrechnung</b>		<b>0,00</b>	<b>0</b>

# **MS "Potsdam" GmbH & Co. KG, Rostock**

## **Anhang 2009**

---

### **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 Gesellschaften.

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 betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer bewertet. Die Abschreibung erfolgt nach Ablauf des Begünstigungszeitraums am 31.12.2000 gemäß § 7a Abs. 9 EStG linear unter Berücksichtigung des geschätzten Schrottwertes von EUR 89,49 je Tonne Leergewicht (TEUR 1.047) durch Verteilung des Restbuchwertes zum 31.12.2000 auf die verbleibende Restnutzungsdauer. In 2008 erfolgte die Abschreibung auf den Schrottwert.

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

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

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

**Verbindlichkeiten** sind zum Rückzahlungsbetrag angesetzt.

**Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung** wurden 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 Potsdam Shipping Corporation, Monrovia, Liberia, eine Gesellschaft liberianischen Rechts. Eine Kapitaleinlage wurde nicht geleistet.

### **Kommanditeinlage**

Die Kommanditeinlagen sind voll eingezahlt.

### **Sonstige Rückstellungen**

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten hauptsächlich ausstehende Eingangsrechnungen und Versicherungsnachbelastungen.

### **Verbindlichkeiten**

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

### **Sonstige Angaben**

#### **Hafteinlage**

Die im Handelsregister in Höhe von TEUR 16.807 eingetragene Hafteinlage war ursprünglich in voller Höhe erbracht. Durch die in Höhe von TEUR 11.593 getätigten Entnahmen lebt die Haftung insoweit wieder auf.

#### **Geschäftsführung**

Die Geschäftsführung und Vertretung obliegt der persönlich haftenden Gesellschafterin, der Verwaltungsgesellschaft MS "Potsdam" mbH, Rostock. Diese ist seit dem 17. Februar 1999 in der Abteilung B des Handelsregisters beim Amtsgericht Rostock unter HRB Nr. 6132 eingetragen.

Geschäftsführer sind die Herren:

Helge Janßen, Hamburg, Fonds- und Projektmanager  
Frank Hilmer, Kessin, Kaufmann

### **Beirat**

Die Gesellschaft hat seit 1998 einen Beirat, der seit 2006 aus den folgenden drei Mitgliedern besteht:

Hans-Ulrich Rütten,	unabhängiger Anlageberater	(Vorsitzender)
Herbert Juniel,	Rechtsanwalt	
Karl-Georg von Ferber	Rechtsanwalt	

### **Gesamtbezüge des Beirats**

Die Bezüge des Beirats beliefen sich auf EUR 10.000 (Vj. TEUR 10).

### **Persönlich haftender Gesellschafter**

Persönlich haftender Gesellschafter der MS "Potsdam" GmbH & Co. KG, Rostock, ist die Verwaltungsgesellschaft MS "Potsdam" mbH, Rostock. Ihr Stammkapital wurde mit Beschluss vom 21. Januar 2003 von EUR 25.564,59 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 826 wird den Kapitalkonten belastet.

Rostock, 09. April 2010

Geschäftsführung

**MS "Potsdam" GmbH & Co. KG, Rostock**

	1.1.2009	Anschaffungskosten		31.12.2009	1.1.2009	Kumulierte Abschreibungen		31.12.2009	Buchwerte	
	EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	EUR	EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	EUR	31.12.2009 EUR	31.12.2008 TEUR
<b>Entwicklung des Anlagevermögens</b>										
<b>Sachanlagen</b>										
Seeschiff	38.587.444,88	0,00	0,00	38.587.444,88	37.540.574,75	0,00	0,00	37.540.574,75	1.046.870,13	1.047

**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
<b>A. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>						
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0,00	0,00	0,00	0,00		
	( 198,00 )	( 198,00 )	( 0,00 )	( 0,00 )		
2. Forderungen gegen Gesellschafter	92,40	92,40	0,00	0,00		
	( 0,00 )	( 0,00 )	( 0,00 )	( 0,00 )		
3. Sonstige Vermögensgegenstände	29.846,61	29.846,61	0,00	0,00		
	( 26.608,82 )	( 26.608,82 )	( 0,00 )	( 0,00 )		
	29.939,01	29.939,01	0,00	0,00		
	( 26.806,82 )	( 26.806,82 )	( 0,00 )	( 0,00 )		
<b>B. Verbindlichkeiten</b>						
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	624.499,82	624.499,82	0,00	0,00	624.499,82	Schiffshypothek
	( 0,00 )	( 0,00 )	( 0,00 )	( 0,00 )	( 0,00 )	
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	70.239,09	70.239,09	0,00	0,00		
	( 178.352,45 )	( 178.352,45 )	( 0,00 )	( 0,00 )		
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	2.346.465,35	448.294,24	0,00	1.898.171,11		
	( 1.983.066,97 )	( 84.895,86 )	( 0,00 )	( 1.898.171,11 )		
4. Sonstige Verbindlichkeiten	19.409,53	19.409,53	0,00	0,00		
	( 43.067,22 )	( 43.067,22 )	( 0,00 )	( 0,00 )		
	3.060.613,79	1.162.442,68	0,00	1.898.171,11		
	( 2.204.486,64 )	( 306.315,53 )	( 0,00 )	( 1.898.171,11 )		

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](mailto:info@seehandlung.de) · [www.seehandlung.de](http://www.seehandlung.de)



M. M. WARBURG & CO SCHIFFFAHRTSTREUHAND

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