

«Anlegern»

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

Hamburg, 12. Dezember 2012

MS "Potsdam" GmbH & Co. KG
Protokoll der außerordentlichen Gesellschafterversammlung vom 25. September 2012
Verkauf des MS "Potsdam" zu einem Kaufpreis von USD 5,0 Mio.

«Briefliche_Anrede»,
«Briefl_Anr_2»,

beigefügt erhalten Sie eine Kopie des **Protokolls über die außerordentliche Gesellschafterversammlung vom 25. September 2012** der MS "Potsdam" GmbH & Co. KG, auf der der Verkauf des Schiffes MS "Potsdam" mit der erforderlichen Mehrheit beschlossen wurde.

Des Weiteren erhalten Sie ein Schreiben der Geschäftsführung der Schiffahrtsgesellschaft, mit dem diese über den am 7. November 2012 erfolgten **Verkauf des MS "Potsdam"** informiert.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

M.M. Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH

Anlagen



MS „Potsdam“ · Lange Straße 1 a · 18055 Rostock

**An die
Gesellschafterinnen und Gesellschafter
der MS „Potsdam“ GmbH & Co. KG**

MS „Potsdam“ GmbH & Co. KG
Lange Straße 1 a
18055 Rostock

Tel. +49 (0)381 · 66 60 - 118
Fax +49 (0)381 · 66 60 - 122

Commerzbank AG
BLZ 130 400 00 · Kto. 114 30 15

Hamburg, 05. Dezember 2012

Verkauf MS „Potsdam“

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach dem Beschluss der Gesellschafter für einen Verkauf des Schiffes, der auf der außerordentlichen Gesellschafterversammlung am 25.09.2012 gefasst worden ist, hat die Geschäftsführung diesen schnellstmöglich in die Tat umgesetzt. Käufer des Schiffes ist die Technomar Shipping Inc., Liberia, eine Gruppe mit griechischem Hintergrund. Der Verkaufspreis des Schiffes beträgt USD 5,0 Mio. abzgl. 2,0% externer Kommission, welche an den zwischengeschalteten Verkaufsmakler zu zahlen war. Die Übergabe des Schiffes erfolgte am 07.11.2012.

Der Verkauf des Schiffes bringt der Gesellschaft verglichen mit der Verschrottung des Schiffes zu dem Schrottpreis am Verkaufstag etwa USD 0,5 Mio. mehr ein, da der Käufer im Gegensatz zu einer Abwrackwerft die Bunkerrestbestände mitbezahlt hat und der Gesellschaft die Ballastreise zur Abwrackwerft erspart wurde. Auszahlungen auf das Kommanditkapital I wären erst möglich gewesen, wenn der Verkaufspreis über USD 11 Mio. gelegen hätte, da vorrangig das Kommanditkapital II und die Stille Beteiligung bedient worden wäre. Auch auf das Kommanditkapital II und die Stille Beteiligung können bei dem erzielten Verkaufspreis voraussichtlich keine Zahlungen geleistet werden.

Dies führt in der Gesamtbetrachtung der Beteiligung für den von Anfang an beteiligten Gesellschafter in Abhängigkeit vom persönlichen Steuersatz zu einem Gesamtnachsteuerüberschuss i.H.v. ca. 18,0 % (bei einem Steuersatz von 35 %) bzw. ca. 11,0 % (bei dem Maximalsteuersatz von z.Zt. 47,475 %). Nach der Methode des Internen-Zinsfußes ergibt sich für die Beteiligung eine Gesamtrendite i.H.v. 7,87 % (bei Spitzensteuersatz). Bitte beachten Sie, dass mit Verkauf des Schiffes der Unterschiedsbetrag der Gesellschaft i.H.v. 70,76 % bezogen auf das Kommanditkapital I anteilig gewinnerhöhend aufzulösen ist.

Mit freundlichen Grüßen

MS "Potsdam" GmbH & Co. KG

Protokoll

der außerordentlichen Gesellschafterversammlung der

MS „Potsdam“ GmbH & Co. KG

am 25. September 2012 um 12:00 Uhr

Kehrwieder 2, Historischer Speicherboden, 20457 Hamburg

Teilnehmer:

Hans-Ulrich Rütten	Beiratsvorsitzender
Karl Georg von Ferber	Beirat
Herbert Juniel	Beirat
Helge Janßen	Geschäftsführer der MS „Potsdam“ GmbH & Co. KG Geschäftsführer der HAMBURGISCHEN SEEHANDLUNG
Dr. Thomas Ritter	Geschäftsführer der HAMBURGISCHEN SEEHANDLUNG
Frank Hilmer	Geschäftsführer der MS „Potsdam“ GmbH & Co. KG Prokurist der Reederei F. Laeisz G.m.b.H.
Michael Clasen	Geschäftsführer der M.M.Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH
Peter Eckhardt	Geschäftsführer Martini Chartering GmbH
Gerhard Hoppe	Geschäftsführer der D & H Norddeutsche Beratung GmbH Steuerberatungsgesellschaft
Dierk Hanfland	CERTIS GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Felix Renneke	HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG
Alexander Markovski	HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG
Gesellschafter	

1.) Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Herr Janßen eröffnet die außerordentliche Gesellschafterversammlung um 12:02 Uhr, begrüßt die Teilnehmer und stellt das Podium vor.

Herr Clasen stellt die form- und fristgemäße Einberufung der Gesellschafterversammlung und deren Beschlussfähigkeit fest.

2.) Aussprache über den einzigen Beschlussfassungspunkt

Zur Situation der Gesellschaft führt Herr Janßen einleitend aus, dass diese sehr ähnlich sei wie bereits zu der Gesellschafterversammlung vom 29. März 2010. Das Schiff lag damals seit April 2009 beschäftigungslos auf und noch im Frühjahr 2010 wären die liquiden Mittel der Gesellschaft aufgebraucht gewesen. Entsprechend hatte man sich seinerzeit mit den Szenarien Verkauf oder Weiterbetrieb zu beschäftigen.

In der Kalkulation für einen Weiterbetrieb wurden Raten von USD 11.800 im Jahr 2011 und USD 12.000 im Jahr 2012 unterstellt. Am 28. März 2010 konnte eine Zeitcharter mit der Pacific International Line (PIL) abgeschlossen werden und damit nahm das MS "Potsdam" an der Einnahmepoolung teil. Somit war ein Sanierungskonzept oder ein Verkauf des Schiffes nicht mehr notwendig.

Im Ergebnis erschien der Weiterbetrieb attraktiver. Den „verkaufswilligen“ Gesellschaftern bot F. Laeisz an deren Anteile zu einem Kurs von 5,5% zu übernehmen. Damit bestand die Möglichkeit, sich von der Beteiligung zu besseren Konditionen zu trennen, als dies durch Verkauf des Schiffes hätte erreicht werden können.

Trotz der weiterhin bestehenden Einnahmepoolung ist die Gesellschaft aktuell in einer vergleichbar schwierigen Situation wie 2010. Das Schiff liegt seit Mitte Oktober 2011 beschäftigungslos vor Singapur. Die Pooleinnahmen der vier verbliebenen Schiffe liegen aktuell nur bei USD 3.500 pro Schiff und Tag, was auch zur Abdeckung der durch das Auflegen reduzierten Betriebskosten nicht ausreicht. Der Kontokorrentkredit steht zur Deckung der entstehenden Liquiditätslücke nicht zur Verfügung, da dieser bereits voll ausgeschöpft ist.

Auf Basis einer Poolrate von USD 7.500 pro Tag im kommenden Jahr und i.H.v. USD 15.000 pro Tag in den Jahren 2014, 2015 und 2016 käme es trotz dieser bereits optimistischen Annahmen zu keinen Auszahlungen an die Gesellschafter aus dem laufenden Betrieb. Es würde sich bis 2014 eine Liquiditätsunterdeckung von ca. USD 2,0 Mio. ergeben, die nicht über zusätzliche Kredite einer Bank abgedeckt werden könnte. Selbst wenn die Liquidität aufgebracht werden könnte, würde sich die Situation des Kommanditkapitals nicht verbessern. Würde das Schiff im Jahr 2016 vor der 4. Klasse-Dockung verkauft werden und unterstellte man einen Verkaufserlös von USD 5,5 Mio., käme es auch aus der Veräußerung zu keinen Auszahlungen an die Gesellschafter. Tatsächlich benötigte man hierzu weitaus höhere, aus heutiger Sicht unrealistische, Charterraten bzw. Verkaufspreise, die über USD 11 Mio. liegen müssten, um Auszahlungen auf das Kommanditkapital I darstellen zu können.

Vor diesem Hintergrund sei ein Weiterbetrieb des Schiffes mit allen zukünftigen Risiken und der kritischen Liquiditätssituation für das Kommanditkapital I nicht vorteilhaft. Eine weitere Verschuldung der Gesellschaft könnte sogar zu Rückzahlungsansprüchen gegen die Gesellschafter für erhaltene Auszahlungen führen.

Im Gegensatz dazu führte das beschriebene Verkaufsszenario für den von Anfang an beteiligten Gesellschafter bei der Gesamtbetrachtung der Beteiligung zu einem **Überschuss i.H.v. ca. 18,0 % bzw. ca. 11,0 % nach Steuern**. Allerdings sei bei Verkauf der Unterschiedsbetrag des Schiffes aufzulösen, dies führte – nach Anrechnung der Gewerbesteuer der Gesellschaft bei den Gesellschaftern – zu einem Liquiditätsbedarf i.H.v. ca. EUR 18.000 bzw. ca. EUR 26.000 im Rahmen der persönlichen Steuererklärung. Der Unterschiedsbetrag war zum 01.01.1999 bei Optierung der Gesellschaft zur Tonnagesteuer gemäß § 5a EStG zu bilden und führte dazu, dass

das Schiff in der Folgezeit fast steuerfrei betrieben werden konnte. Der steuerlichen Belastung zum Zeitpunkt des Verkaufes stünde keine Liquidität für Auszahlungen an die Gesellschafter gegenüber.

Über die Gesamtlaufzeit der Beteiligung ergäbe sich nach der Methode des internen Zinsfußes eine Rendite i.H.v. 7,87 % (bei Spitzensteuersatz).

Herr Eckhardt vergleicht zur aktuellen Marktlage zunächst den weltweiten Containerhandel mit dem Weltwirtschaftswachstum. Der weltweite Containerhandel reagiert grundsätzlich überproportional stark auf Änderungen des Weltwirtschaftswachstums. So sank das Weltwirtschaftswachstum im Jahre 2009 um lediglich 0,6 %, der Containerhandel jedoch brach um 9 % ein. Aufgrund einer großen Anzahl an ausgelieferten Schiffsneubauten ist der beschriebene Effekt 2012 bei einem Weltwirtschaftswachstum von 3,5 % nicht annähernd so groß. Zwar werde im Segment der 2.000 – 3.000 TEU Schiffe im Jahr 2012 ein negatives Tonnagewachstum von - 4,10 % erwartet, im Segment der Großcontainerschiffe -ab 10.000 TEU- jedoch wachse das Tonnageangebot im gleichen Zeitraum voraussichtlich um 47,71 %. Dies entspräche einem Gesamttonnagewachstum in Höhe von 8,04 % und führte zu einer Überkapazität, welche die positive Entwicklung des Containerhandels übersteige und somit zum Aufliegen von Schiffen führte. Im Jahr 2012 würden in der Größenklasse von 4.000 – 18.000 TEU lediglich zwei Schiffe verschrottet, wohingegen rund 100 Schiffe abgeliefert werden würden. Im Segment der 2.000 – 2.999 TEU Schiffe, also der Größe unseres Schiffes, stünde einer Verschrottung von 35 Schiffen die Ablieferung von lediglich 5 Schiffen entgegen. Zusammenfassend ist festzustellen, dass das Segment der 7.500 TEU bis 18.000 TEU Schiffe von einem unverändert starken Flottenwachstum geprägt sei.

Im Segment der 2.000 – 3.000 TEU Schiffe gäbe es einen unerwarteten Rückgang der Nachfrage. Dies lässt sich zum einen durch den Kaskadeneffekt erklären (größere Schiffe ersetzen Kleinere), zum anderen dadurch, dass immer mehr große Schiffe mehrere Häfen anstelle nur eines Hubs anführen, was einen geringeren Bedarf an Feeder-Leistung zur Folge hätte.

Die Charratenentwicklung war von September 2011 bis Januar 2012 durchweg negativ und stabilisierte sich anschließend auf einem sehr niedrigen Niveau. Anfang September 2012 fielen die Raten sogar noch einmal um einige 100 USD.

Im Ausblick stellt Herr Eckhardt fest, dass das Jahr 2013 mit prognostizierten 10,63 % den höchsten Containerflottenzuwachs der letzten Jahre aufweisen könnte. Das Segment der 2.000 – 3.000 TEU Schiffe würde laut Prognose in 2013 um rund 3,94 % wachsen. Die unsicheren globalen Konjunkturdaten, gegenwärtig sinkende Ladungsvolumina und Frachtraten lassen eine schnelle Erholung der Märkte unwahrscheinlich erscheinen.

Die Voraussetzungen für eine zeitnahe erneute Beschäftigung des MS „Potsdam“ scheinen somit denkbar schlecht zu sein. Neben den allgemeinen Rahmendaten komme hinzu, dass das MS „Potsdam“ mit einer Vielzahl modernerer Schiffe konkurriere. Infolge der steten technologischen Weiterentwicklung wiesen diese Schiffe einen geringeren Treibstoffverbrauch - den bei einer Zeitcharter der Charterer des Schiffes trägt - auf. Charterer würden gerade angesichts der derzeit hohen Treibstoffpreise, die die Charraten weit übersteigen, bevorzugt moderne Schiffe einchartern.

In der anschließenden Diskussion führt Herr Hilmer aus, dass es Schiffsbesichtigungen von griechischen Interessenten gab. Der gute Zustand des Schiffes lässt hoffen, dass man das Schiff kurzfristig verkaufen kann. Allerdings könne in der aktuellen Marktlage nur ein Preis erwartet werden, der nicht sehr weit über dem aktuellen Schrottpreis läge. Nach erfolgter Beschlussfassung sollte die Veräußerung - Kaufangebote vorausgesetzt - möglichst kurzfristig erfolgen.

Herr Rütten führt aus, dass in der Beiratssitzung im Mai 2012 vereinbart wurde, das Schiff in der Hoffnung auf eine Besserung der Marktsituation zunächst nicht zu verkaufen. Ende August 2012 wurde allerdings klar, dass das sonst übliche Weihnachtsgeschäft im laufenden Jahr zu keiner Nachfrageverbesserung von Containerschiffen der 2.700 TEU-Klasse führte, sodass nun zu befürchten war, dass die Gesellschaft in absehbarer Zeit illiquide werden würde und die Rückzahlungsansprüche gegen die Mitgesellschafter stiegen. Schiffe dieser Größe sind aktuell im Markt nicht zu verchartern. Hinzu kommt, dass das Schiff kein Ladegeschirr hat und aus diesem Grunde für den Einsatz im Afrika-Dienst nicht geeignet ist. Nun geht es also darum, die Gesellschaft geordnet und mit möglichst geringen Verlusten zu liquidieren. Der Beirat empfiehlt daher, dem Verkauf des Schiffes zuzustimmen.

(Nachrichtlich: Das Schiff wurde inzwischen für USD 5,0 Mio. abzüglich Fremdkommission i.H.v. 2 % verkauft. Unter Berücksichtigung der Bunkerübernahme durch den Käufer sowie der entfallenden Verbringung des Schiffes zu einer indischen Abwrackwerft liegt dieses Ergebnis um ca. USD 0,5 Mio. oberhalb des Abwrackszenarios auf Basis des Schrottpreises zum Zeitpunkt des Kaufvertragsschlusses. Käufer ist die Firma Technomar Shipping Inc. mit Sitz in Griechenland.)

3. Beschlussfassung über den Verkauf des Schiffes zum bestmöglichen Preis

Der vorgeschlagene Verkauf des Schiffes zum bestmöglichen Preis wird wie folgt mit 97,9 % der abgegebenen Stimmen (Enthaltungen gelten lt. Gesellschaftsvertrag als nicht abgegebene Stimmen) beschlossen:

	Vorab-Weisungen	in %	Präsenz	in %	Summe:	in % der abgegebenen Stimmen	in % vom Ges.Kapital
Ja:	24.075	97,8%	1.390	100,0%	25.465	97,9%	
Nein:	550	2,2%	0	0,0%	550	2,1%	
Enth.:	11.985		0		11.985		
Summe abgegebene Stimmen	24.625	100,0%	1.390	100,0%	26.015	100,0%	
Gesamtsumme inkl. Enthaltungen	36610		1390		38000		

Da es keine weiteren Fragen gibt, dankt Herr Janßen allen Anwesenden und schließt die Gesellschafterversammlung um 12:55 Uhr.

Hamburg, den 25.09.2012

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