

«Anlegern»

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

Hamburg, 13. November 2012

MS "Pommern" GmbH & Co. KG
Protokoll der außerordentlichen Gesellschafterversammlung vom 25. September 2012
Verkauf des MS "Pommern" zu einem Kaufpreis von USD 4,8 Mio.
Rückzahlung in Höhe von 7 % des nominalen Kommanditkapitals

«Briefliche_Anrede»,
«Briefl_Anr_2»,

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

Des Weiteren erhalten Sie ein Schreiben der Geschäftsführung der Schifffahrtsgesellschaft, mit dem diese über den am 29. Oktober 2012 erfolgten **Verkauf des MS "Pommern"** informiert sowie zu der bereits avisierten **anteiligen Rückzahlung von bisher erhaltenen Auszahlungen in Höhe von 7%** auffordert.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

M.M.Warburg & CO
Schifffahrtstreuhand GmbH

Anlagen



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

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

MS „Pommern“ 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 23

Hamburg, 02. November 2012

Verkauf MS „Pommern“

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 Firma Technomar Shipping Inc. mit Sitz in Griechenland. Der Verkaufspreis des Schiffes beträgt USD 4,8 Mio. abzgl. 2,0% externer Kommission, welche an die zwischengeschalteten Verkaufsmakler zu zahlen war. Die Übergabe des Schiffes erfolgte am 29.10.2012.

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 Bunkerbestände mitbezahlt hat und der Gesellschaft die Ballastreise zur Abwrackwerft erspart wurde. Dennoch und obwohl wir die Kosten der Liquidation möglichst gering halten werden, reicht der Verkaufserlös allein nicht aus, um die Verbindlichkeiten der Gesellschaft, die im Wesentlichen aus einer Gewerbesteuerverbindlichkeit in Höhe von EUR 1,5 Mio. und einem Bankdarlehen in Höhe von ca. USD 4,4 Mio. bestehen, abzudecken. Beigefügt erhalten Sie die aktuelle Verkaufskalkulation.

Wie in dem Einladungsschreiben zur außerordentlichen Gesellschafterversammlung am 25.09.2012 beschrieben und auf der Versammlung vorgetragen, ist die Geschäftsführung zur Abwendung der (alle Anleger in noch höherem Maße zur Zahlung verpflichtenden) Insolvenz gemäß § 22 Ziffer 2 des Gesellschaftsvertrages nunmehr verpflichtet, bereits geleistete Auszahlungen anteilig in der Höhe zurückzufordern, wie sie zur Abdeckung der bestehenden Verbindlichkeiten erforderlich sind. Die in der Anlage beigefügte Verkaufskalkulation erfordert einen Rückzahlungsbetrag in Höhe von 7,0% bezogen auf das geglättete nominale Kommanditkapital. *(Die Abweichung zu unserer Kalkulation für die Gesellschafterversammlung in Höhe von 0,5 % resultiert aus dem mit USD 1,2910 gegenüber dem kalkulierten Kurs USD / EUR 1,25 schwächeren USD / EUR – Kurs.)*

Bitte überweisen Sie den auf Sie entfallenden Betrag in Höhe von EUR «Rückforderung» bis zum 11.12.2012 auf das hierfür vorgesehene Konto 1171 314552 des Treuhänders M.M.Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH beim Bankhaus M.M.Warburg & CO KGaA, Bankleitzahl 201 201 00.

Über den weiteren Verlauf der Liquidation der Gesellschaft werden wir Sie informiert halten.

Mit freundlichen Grüßen

MS "Pommern" GmbH & Co. KG

Anlage

Verkauf Pommern	Kurs	1,2910
Stand 31.10.2012	USD	EUR
Verkaufserlös	4.800.000	3.718.048,02
ext. Maklerkommission	2%	74.360,96
Kommissionen gem. Gesellschaftsvertrag	6%	223.082,88
Netto Erlös		3.420.604,18
Bankbestand 29.10.2012	214.000	165.762,97
Forderungen Pool/Versicherung	500.000	387.296,67
Erlöse aus Bunker / Schmieröl	232.000	179.705,65
Zahlungsverpflichtungen		
KK-Kredit	1.936.500	1.500.000,00
Sanierungskredit	2.500.000	1.936.483,35
Gewerbsteuer		1.500.000,00
kurzfristige Verb./Liquidationskosten		420.000,00
Zwischensumme		-1.203.113,87
Kommanditkapital EUR 17.600.000		
Einzahlung zur Vermeidung der Insolvenz	7,0%	1.232.000,00
Kalkulationsreserve		28.886,13

Protokoll

der außerordentlichen Gesellschafterversammlung der

MS "Pommern" GmbH & Co. KG

am 25. September 2012 um 14:00 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 "Pommern" GmbH & Co. KG Geschäftsführer der HAMBURGISCHEN SEEHANDLUNG
Frank Hilmer	Geschäftsführer der MS "Pommern" 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 14:03 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 zum einen auf die schlechte Marktsituation und zum anderen auf die Entscheidung zum Weiterbetrieb des Schiffes, die auf der Gesellschafterversammlung am 16.09.2009 getroffen wurde, zurückzuführen sei. Das Schiff lag damals seit April 2009 beschäftigungslos auf und im September 2009 wären die liquiden Mittel der Gesellschaft aufgebraucht gewesen. Entsprechend hatte man sich seinerzeit mit den Szenarien Verkauf oder Weiterbetrieb zu beschäftigen.

Das damalige Verkaufsszenario auf Basis eines Verkaufspreises von USD 8,0 Mio. (USD/EUR 1,40) hätte zu einer Auszahlung von 5,5 % auf das Kommanditkapital I geführt. Zu diesem Wert hatte die F.Laeisz GmbH allen Gesellschaftern ein entsprechendes Kaufangebot unterbreitet, so dass jeder Gesellschafter seine Beteiligung zu diesem Wert hätte beenden können. Die Gesellschafter, die das Kaufangebot der F. Laeisz GmbH nicht angenommen haben, entschieden sich damit dafür, weiterhin ein unternehmerisches Risiko zu tragen, welches auch zu einem schlechteren Ergebnis führen könnte. Die Gesellschafter hatten sich im Jahr 2009 mit 91,7 % der abgegebenen Stimmen für den Weiterbetrieb entschieden.

In der damaligen Kalkulation zum Weiterbetrieb des Schiffes wurden für das Jahr 2010 keine Einnahmen, für 2011 Pooleinnahmen von USD 11.800 pro Tag und für 2012 von USD 12.000 pro Tag unterstellt. Auszahlungen hätten sich nach der damaligen Kalkulation wieder im Jahr 2015 ergeben. Für die erforderlichen Mittel zur Überbrückung der einnahmeloosen Zeit wurde ein von der Reederei F. Laeisz G.m.b.H. verbürgtes Bankdarlehen in Höhe von USD 3,5 Mio. aufgenommen. Im Gegenzug verzichtete die Gesellschaft auf die Forderung aus der Bilanzgarantie in Höhe von bis zu EUR 3,0 Mio. gegenüber der Reederei F. Laeisz G.m.b.H., wobei klar war, dass der tatsächliche Wert dieser Bilanzgarantie zwischen EUR 0 und EUR 3,0 Mio. liegen würde. Bei gegenwärtiger Betrachtung liegt der Wert bei Null.

Vor dem Hintergrund dieser Finanzierung konnte das beschäftigungslose Schiff weiterbetrieben werden. Bereits im April 2010 und damit früher als angenommen konnte für das Schiff –nach einjährigem Aufliegen- eine Zeitcharter geschlossen werden, mit deren Abschluss das MS "Pommern" an der Einnahmenpoolung teilnahm.

Gegenwärtig ist die Gesellschaft in einer vergleichbar schwierigen Situation wie 2009. Das Schiff liegt seit Ende Februar 2012 beschäftigungslos vor Singapur. Anfang März 2012 wurde mit Evergreen eine Beschäftigung verhandelt, leider wurden die entsprechenden Gremiovorbehalte bei Evergreen nicht aufgehoben. Unabhängig davon, ob Mittel aufgebracht werden könnten, die für einen Weiterbetrieb des beschäftigungslosen Schiffes erforderlich wären, hat die Geschäftsführung die Alternativen des Weiterbetriebs und des Verkaufs des Schiffes kalkuliert.

Weiterbetrieb

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. Würde das Schiff im Jahr 2016 vor der 4. Klasse-Dockung verkauft werden und unterstellt 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, Charraten 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 zur Erhöhung der Rückzahlungsansprüche gegen die Gesellschafter für erhaltene Auszahlungen führen.

Ein zeitnaher Verkauf führte je nach Steuersatz des Anlegers zu einer Kapitalbindung per 31.10.2012 von -29,5 % (bei einem Steuersatz von 35 %) bzw. -36,2 % (bei dem Maximalsteuersatz von z.Zt. 47,475 %). Im Wesentlichen würde der Verlust aus der vom Anleger zu versteuernden Auflösung des Unterschiedsbetrages, der bei Optierung zur Tonnagesteuer zu bilden war, resultieren. Allerdings darf nicht übersehen werden, dass diesem Unterschiedsbetrag den Gesellschaftern anfänglich zugewiesene Steuerminderzahlungen von rund 68 % auf das Kommanditkapital I gegenüber stünden und das Schiff seit dem 01.01.1999 nahezu steuerfrei betrieben wurde.

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 Schiffsn Neubauten 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 Charratenerwicklung 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 "Pommern" scheinen somit denkbar schlecht zu sein. Neben den allgemeinen Rahmendaten kommt hinzu, dass das MS "Pommern" mit einer Vielzahl modernerer Schiffe konkurriert. Infolge der steten technologischen Weiterentwicklung weisen 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 Charratener 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.

Zur Gewerbesteuer und dem Unterschiedsbetrag führt Herr Hoppe aus, dass der Auslöser für die Entstehung der Gewerbesteuer der Verkauf des Schiffes ist. Vorausgesetzt das Schiff wird noch im Jahr 2012 verkauft, wäre die von der Gesellschaft zu versteuernde Gewerbesteuer und auch der vom Anleger zu versteuernde Unterschiedsbetrag erst im Jahr 2013 nach erfolgter Erstellung des Jahresabschlusses für 2012 und Einreichung der Steuererklärung und darauf folgender Veranlagung durch das Finanzamt zur Zahlung fällig. Eine Streckung der Steuerzahlung ist nicht möglich.

Auf Nachfrage führt Herr Janßen aus, dass die Poolgründung im Jahre 2007 erfolgte, also deutlich nach der Prospektierung des Beteiligungsangebotes. Ohne den Pool wäre die Liquiditätssituation der Gesellschaft noch schlechter, da sie dann seit Auslaufen der Charter im Februar 2012 keine Einnahmen erzielt hätte. Außerdem erinnert Herr Janßen daran, dass die Gesellschaftsanteile in besseren Zeiten noch zu Kursen von 100 % und darüber veräußert worden wären.

Auf Nachfrage erklärt Herr Janßen, dass die Grundlage einer Teilrückforderung bereits geleisteter Auszahlungen §22 Ziff. 2 des Gesellschaftsvertrages ist.

Herr Clasen weist darauf hin, dass dies auch für die Anleger sinnvoll ist, um die zusätzlichen Kosten durch ein Insolvenzverfahren zu vermeiden.

Im Weiteren erfolgt eine Diskussion, inwieweit sichergestellt wäre, dass das Schiff nicht von der Laeisz-Gruppe zu besonders günstigen Konditionen erworben werde. Herr Janßen macht klar, dass das Schiff selbstverständlich bestmöglich verkauft werden würde. Die Laeisz-Gruppe wird das Schiff nicht erwerben. Selbstverständlich könnten die Unterlagen zum späteren Käufer bei Interesse eingesehen werden (Nachrichtlich: Das Schiff wurde inzwischen für USD 4,8 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 % 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:	26.815	97,1%	655	92,9%	27.470	97,0%	
Nein:	810	2,9%	50	7,1%	860	3,0%	
Enth.:	14.145		50		14.195		
Summe abgegebene Stimmen	27.625	100,0%	705	100,0%	28.330	100,0%	
Gesamtsumme inkl. Enthaltungen	41770		755		42525		

Da es keine weiteren Fragen gibt, bedankt sich Herr Janßen bei allen Anwesenden und schließt die außerordentliche Gesellschafterversammlung um 15:24 Uhr.

Hamburg, den 25.09.2012

Die Geschäftsführung der
MS "Pommern" GmbH & Co. KG