

«Anlegernr»

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

Hamburg, 15. August 2013

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG
Ordentliche Gesellschafterversammlung 2013 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 2013. Diese bestehen aus der Tagesordnung, dem Bericht der Geschäftsführung, dem Bericht des Beirates sowie dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2012.

Wir bitten Sie um Teilnahme an diesem schriftlichen Verfahren, indem Sie den vollständig ausgefüllten und unterschriebenen Abstimmungsbogen bis zum **12. September 2013** (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, 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 feststellen müssen, dass sich auch „Schnäppchenjäger“ mit unseriösen Angeboten gezielt an Anleger wenden und versuchen, diese mit Hilfe unvollständiger Informationen und einseitiger Risikodarstellungen zum Verkauf ihrer Beteiligung weit unter Wert zu bewegen.

Seite 2 des Schreibens vom 15. August 2013

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. Falls Ihrerseits Kauf- oder Verkaufsinteresse bestehen sollte, weisen wir auf die Handelsplattform der Deutsche Zweitmarkt AG (www.deutsche-zweitmarkt.de) hin, auf der auch Angebote weiterer Plattformen ersichtlich sind.

Eine abschließende Bitte:

Bereits seit dem 21. August 2008 unterfallen wir - und damit mittelbar auch Sie - den Vorschriften des **Geldwäschegesetzes** (=GwG). Daher bitten wir Sie wie bisher auch schon, uns über Änderungen Ihrer persönlichen Daten (wie z.B. Name, Anschrift, Bankverbindung) zu informieren. Seit 2012 sind die bestehenden Offenlegungspflichten nochmals **erweitert** worden. Daher bitten wir Sie ausdrücklich, uns - sofern auf Sie zutreffend - auch

- über bereits bestehende Vertretungs- und / oder Treuhandverhältnisse sowie **abweichende wirtschaftliche Berechtigungen an der Beteiligung** (z.B., wenn Sie die Beteiligung für eine andere Person halten) zu informieren und auch über deren zukünftige Begründung oder Änderung. Der Information an uns bitten wir eine lesbare Kopie des Personalausweises bzw. Reisepasses des "abweichenden wirtschaftlich Berechtigten" beizufügen.
- sofern Sie, ein "abweichender wirtschaftlich Berechtigter" oder ein unmittelbares Familienmitglied oder eine Ihnen bzw. dem abweichenden wirtschaftlich Berechtigten "nahestehende Person" ein "wichtiges öffentliches Amt" im In- oder Ausland ausübt und damit eine "**politisch exponierte Person**" i. S. d. GwG darstellt, uns dies mitzuteilen. Gemäß § 6 GwG gelten öffentliche Ämter unterhalb der nationalen Ebene nur dann als "wichtig", wenn deren politische Bedeutung mit einer ähnlichen Position auf nationaler Ebene vergleichbar ist.

Bitte überprüfen Sie sorgfältig, ob eine der o. a. Fallgruppen auf Sie zutrifft und informieren uns in diesem Fall oder halten Rücksprache mit uns. Das Geldwäschegesetz weist Sanktionen für den Fall von Zuwiderhandlungen auf und verpflichtet uns in seinem § 11 bereits dann zu Verdachtsmeldungen an die Behörden, wenn Tatsachen darauf schließen lassen, dass Sie den Offenlegungspflichten des Geldwäschegesetzes nicht nachgekommen sind.

Als Anlage ist diesem Schreiben im Auftrag der Hamburgischen Seehandlung Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG deren Leistungsbilanz 2011 beigelegt.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

M.M.Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH

Anlagen

Abstimmungsbogen

Fristende:
12. September 2013
(Hier eingehend)

M.M.Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH
Kehrwieder 8
20457 Hamburg

Telefax: 040/32 82 58 99

**Ordentliche Gesellschafterversammlung 2013
der MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG
im schriftlichen Verfahren**

-
1. **Feststellung des Jahresabschlusses 2012**
 Zustimmung Ablehnung Enthaltung
2. **Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2012**
 Zustimmung Ablehnung Enthaltung
3. **Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2012**
 Zustimmung Ablehnung Enthaltung
4. **Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2012**
 Zustimmung Ablehnung Enthaltung
5. **Wahl der CERTIS GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2013**
 Zustimmung Ablehnung Enthaltung

Ort, Datum

Unterschrift

MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG



Ihre Unterlagen für die Gesellschafterversammlung 2013

MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG

Geschäftsführung: **Verwaltungsgesellschaft MS „Philadelphia“ mbH**
Neue Burg 2, 20457 Hamburg
Geschäftsführer: Volker Redersborg, Helge Janßen

Vertragsreeder: **Reederei F. Laeisz G.m.b.H.**
Lange Str. 1a, 18055 Rostock
<http://www.laeisz.de/>

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
E-Mail: info@seehandlung.de
<http://www.seehandlung.de/>

Treuhandgesellschaft: **M.M.Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH**
Kehrwieder 8, 20457 Hamburg
Tel.: 040 / 32 82 58 0
Fax: 040 / 32 82 58 99
E-Mail: schiffahrtstreuhand@mmwarburg.com

Beirat: **Michael Lange**
Tsingtauerstr. 105, 81827 München
Tel. 089 / 43 98 46 0
E-Mail: lange.gmbh@lange-vermoegen.de

Karl-Dieter Schröder
Rehhagenhof 5, 33619 Bielefeld
Tel.: 0521 / 91 13 70
E-Mail: Karl-Dieter.Schroeder@t-online.de

Herbert Juniel
Schwachhauser Heerstraße 355, 28211 Bremen
Tel.: 0421 / 23 78 44
E-Mail: herbert.juniel@t-online.de

Gesellschafterversammlung 2013

MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG

Inhalt

Tagesordnung

Bericht der Geschäftsführung

Mehrjahresvergleich

Bericht des Beirates

Jahresabschluss

Tagesordnung

der ordentlichen Gesellschafterversammlung der

MS „Philadelphia“ GmbH & Co. KG

im schriftlichen Verfahren

1. Feststellung des Jahresabschlusses 2012
2. Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2012
3. Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2012
4. Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2012
5. Wahl der CERTIS GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2013

Bericht der Geschäftsführung über das Geschäftsjahr 2012

1 Überblick über das Geschäftsjahr 2012

Im Geschäftsjahr 2012 fuhr das MS „Philadelphia“ weiterhin für Hanjin Shipping Company Ltd., Seoul, und erhält seit Januar 2011 die vereinbarte Charrate von USD 22.125 pro Tag. Der Chartervertrag hatte ursprünglich eine Laufzeit bis August 2013. Im Rahmen der im April 2012 vereinbarten Änderung des Chartervertrages wurde dieser vorzeitig um ein weiteres Jahr bis August 2014 (plus 60 Tage) zur Marktrate, mindestens zu USD 9.000 pro Tag, maximal zu USD 20.000 pro Tag verlängert.

In den Jahren 2009 und 2010 wurde ein Teilbetrag der laufenden Charrate in Höhe von USD 4.000 pro Tag gestundet. Während die Rückzahlung in 2011 vollständig und pünktlich erfolgte, wird die noch ausstehende Rückzahlung für 2012 auf Basis der unter Ziff. 2 ausführlich dargestellten Vereinbarung mit Hanjin weiter verschoben bzw. es erfolgt ein (teilweiser) Verzicht.

Beschäftigungssituation des Schiffes:

Charterer	von	bis	Charrate p.d.
Hanjin Shipping & Co. Ltd. (Verlängerung aufgrund Beschäftigungssicherungskonzept)	01/2011	08/2013	22.125 USD
Hanjin Shipping & Co. Ltd. (Verlängerung aufgrund Vereinbarung vom April 2012)	08/2013	08/2014	Marktrate, mind. 9.000 USD

Im Berichtsjahr sind 2,22 Off-Hire-Tage für die Reparatur von Rissen zwischen Ballast- und Brennstofftanks entstanden.

Der **Cash-Flow** liegt mit TEUR 2.828 um TEUR 2.333 unter dem Prospektwert. Dies hängt im Wesentlichen mit dem gegenüber Prospekt schwächeren EUR/USD-Kurs zusammen.

Im Jahr 2012 konnte eine **Auszahlung** in Höhe von 3% bezogen auf das nominale Kommanditkapital an die Gesellschafter geleistet werden.

2 Einsatz und Betrieb des Schiffes

Im Berichtsjahr fuhr das Schiff unverändert unter dem Charternamen „Hanjin Philadelphia“ in Zeitcharter für Hanjin Shipping Company Ltd., Seoul. Die Charrate beträgt seit dem 01. Januar 2011 USD 22.125 pro Tag. Der Chartervertrag mit Hanjin wurde im Rahmen des im August 2009 vereinbarten Beschäftigungssicherungskonzeptes bis August 2013 (+ 60 Tage) verlängert. Im Gegenzug wurde ein Teilbetrag der laufenden Charrateinnahmen in Höhe von USD 4.000 pro Tag für die Jahre 2009 und 2010 gestundet. Die Rückzahlung der gestundeten Beträge war unverzinst in den Jahren 2011 und 2012 vorgesehen. Während die Rückzahlung in 2011 vollständig und pünktlich erfolgte, wird die noch ausstehende Rückzahlung auf Basis einer neuen, nachfolgend dargestellten Vereinbarung mit Hanjin weiter verschoben bzw. es erfolgt ein teilweiser Verzicht.

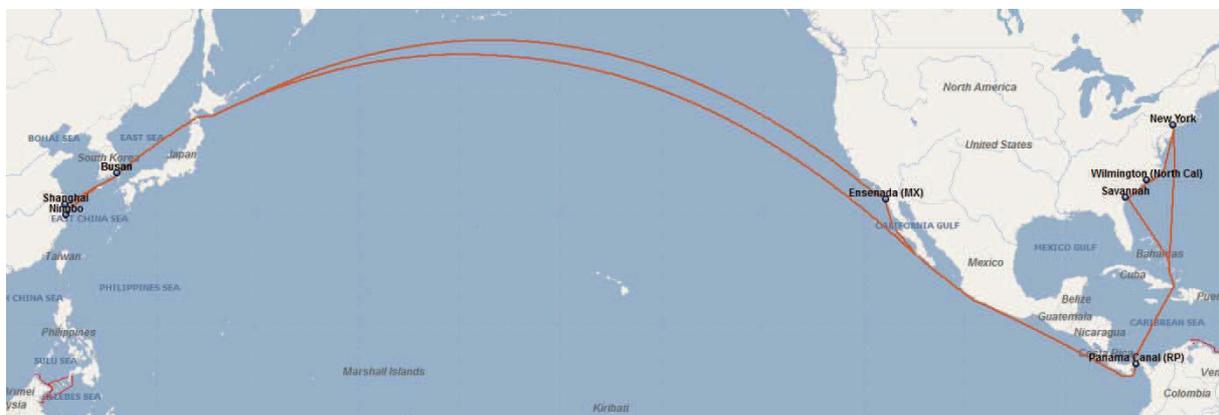
Im April 2012 wurde der Chartervertrag mit Hanjin mit folgendem Ergebnis modifiziert:

- Die Charrate bleibt bis 4. August 2013 unverändert bei USD 22.125 pro Tag.
- Danach verlängert sich der Vertrag um ein weiteres Jahr bis 4. August 2014 (plus 60 Tage) zur Marktrate, mindestens zu USD 9.000 pro Tag, maximal zu USD 20.000 pro Tag.
- Die Zahlung der in 2012 fälligen gestundeten Charraten von USD 4.000 pro Tag wird in Abhängigkeit von der Marktrate auf den Beginn dieses Verlängerungsjahres verschoben.
- Die Marktrate wird 25 Werkzeuge vor Beginn der Verlängerungsperiode für die ersten sechs Monate sowie 25 Werkzeuge vor Beginn der zweiten Hälfte der Verlängerungsperiode anhand der von der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsgagenten e.V.(VHSS)

veröffentlichten 'New ConTex Rate' für ein 4.250 TEU Containerschiff (Basis: 12-Monats-Charter) bestimmt.

- Die Zahlung der gestundeten Beträge erfolgt
 - a) in Höhe von USD 3.000 pro Tag bei einer Marktrate bis USD 14.000 pro Tag;
 - b) in Höhe von USD 2.000 pro Tag bei einer Marktrate zwischen USD 14.000 und USD 18.000 pro Tag;
 - c) bei einer Marktrate über USD 18.000 pro Tag in Höhe der Differenz zwischen der Marktrate und USD 20.000 pro Tag;
 - d) bei einer Marktrate über USD 20.000 pro Tag entfällt die Zahlung vollständig.
- Sollte die Marktrate über USD 20.000 pro Tag liegen hat die Eigentumsgesellschaft das Recht, den Vertrag vorzeitig zu beenden. Diese Option muss 5 Tage nach Feststellung der Marktrate erklärt werden. Die Rücklieferung aus der Beschäftigung erfolgt in einem solchen Fall in einem Zeitraum von 30 bis 60 Tagen nach Erklärung der Option.

Das Schiff wurde im Berichtsjahr in zwei unterschiedlichen Transpazifik-Diensten eingesetzt, zuletzt in einem Dienst, in dem u.a. die Häfen von New York, Wilmington, Savannah, Busan, Ningbo und Shanghai angelaufen wurden.



Das MS „Philadelphia“ ist im Seeschiffsregister des Amtsgerichts Hamburg eingetragen. Gleichzeitig ist das Schiff im sog. Bareboat-Register von Liberia registriert und führt die Flagge der Republik Liberia.

Die Führung des Schiffes lag im Berichtszeitraum überwiegend bei deutschen Kapitänen und leitenden technischen Ingenieuren. Die Schiffsführung ist langfristig beim Vertragsreeder beschäftigt. Insgesamt verrichteten 21 Seeleute verschiedener Nationen ihren Dienst an Bord. Die notwendigen Instandhaltungsarbeiten werden fortlaufend durchgeführt. Der Zustand des Schiffes ist gut.

Die nächste Klasseerneuerung des Schiffes ist fällig im April 2017. Der nächste Werftaufenthalt zur Vorbereitung der dritten Klasseerneuerung ist für August 2016 vorgesehen.

Versicherungen

Das Schiff war zum Bilanzstichtag gegen Kasko-Risiken im Rahmen der Flottenpolice des Vertragsreeders wie folgt versichert:

	Deckungssummen
Kasko	13.840.000 EUR
und	7.700.000 USD
Interesse	7.500.000 EUR
Ausrüstung	500.000 EUR
Summe	21.840.000 EUR
und	7.700.000 USD

Es besteht eine "Loss of Hire" Versicherung, bei der maximal pro Schadensfall USD 2.070.000 gezahlt werden. Die Entschädigung im Versicherungsfall beträgt für maximal 180 Tage pro Jahr und Schaden täglich USD 23.000, wobei ein Selbstbehalt von 14 Tagen besteht. Daneben hat die Gesellschaft eine P&I-Versicherung, eine Kriegsrisikoversicherung sowie eine Rechtsschutzversicherung abgeschlossen.

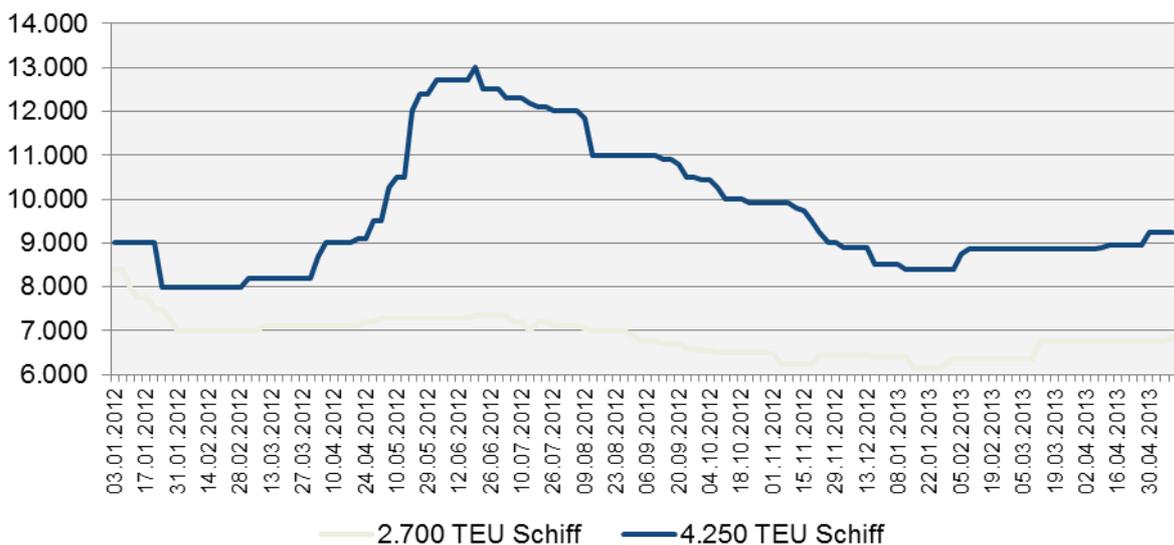
3 Marktsituation

Nachdem sich das Charterrateniveau Ende 2011 in allen Schiffssegmenten weiter verringert hat, setzte sich der Trend auch im Januar 2012 fort bis im Februar die Charterraten anfangen, auf niedrigem Niveau zu stagnieren. Bis Ende März lagen 12-Monatscharterraten in den Schiffsgrößen von 1.100-4.250 TEU zwischen USD 5.000 und USD 8.000 pro Tag.

Nach einigen erfolgreichen ‚General Rate Increases‘ (GRI) der größeren Linienreedereien gab es einen Anstieg der Box-raten in den meisten Fahrtgebieten, woraufhin Linienreedereien mehr Tonnage für neue Linien-Dienste eincharterten. Dieses führte wiederum zu verstärkter Reaktivierung von beschäftigungslosen und/oder aufgelegten Schiffen und zu einem Anstieg der Charterraten hauptsächlich für Schiffe von 4.000 TEU und größer. Schiffe der kleineren Größenklassen waren von dieser Entwicklung nur bedingt betroffen, da durch eine große Anzahl Neubauablieferungen von VLCS (10.000 TEU+) und den dadurch intensivierten Kaskadeneffekt die Nachfrage nach Schiffen 4.000 TEU und kleiner zurückging. Als Beispiel: Während die Charterraten für 4.250 TEU Schiffe in der Zeit von Februar bis Juni 2012 von USD 8.000 auf USD 13.000 pro Tag anstiegen (auf Basis einer 12-Monatscharter), stiegen Charterraten für 2.700 TEU Schiffe (ohne Geschirr) in dem selben Zeitraum von USD 7.000 auf nur USD 7.300 pro Tag.

Durch unverändert hohe Überkapazitäten auf den Hauptfahrtrouten waren die Frachtratenerrhöhungen nicht nachhaltig durchsetzbar und bewegten sich nach kurzer Zeit wieder auf einem sehr niedrigen Niveau. Infolgedessen wurden viele Befrachter bereits zum Ende des 2. Quartals dazu veranlasst, Container-Dienste zu schließen oder zu verkleinern. Dementsprechend begannen auch die Charterraten und die Charteraktivitäten zu stagnieren, gefolgt durch einen Anstieg von beschäftigungsloser und aufliegender Tonnage und einem Rückgang der Raten im 3. und 4. Quartal. Im Dezember wurde dann das Rateniveau vom Februar in den meisten Größensegmenten unterschritten. Beispielsweise sanken die Marktraten für ein 2.700 TEU Schiff ohne Ladegeschirr / Charter-Periode für 12 Monate von USD 7.300 im Juni 2012 auf USD 6.250 pro Tag im November 2012 und stabilisierten sich im Dezember auf USD 6.450 pro Tag.

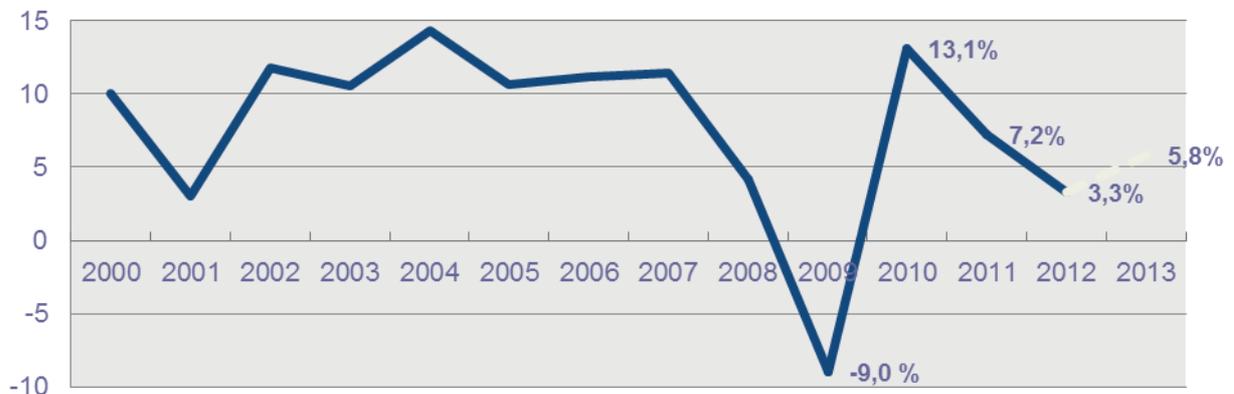
Zeitcharterratenentwicklung
(basierend auf 12-Monats-Charter)



(Quelle Martini Chartering)

Die Containerflotte wuchs in 2012 um ca. 6 % (in 2011 um ca. 8 %), jedoch hauptsächlich im Segment über 7.500 TEU. Das Containerhandelsvolumen entwickelte sich erheblich unter den Erwartungen von anfänglich 7,5% Wachstum. Für 2012 konnte nur ein Zuwachs von ca. 3,3 % verzeichnet werden. Anzumerken ist, dass im Vergleich zum vorherigen Jahr auch die Anzahl der Verschrottungen gestiegen ist. Während in 2011 ca. 75 Containerschiffe verschrottet wurden, wurden in 2012 ca. 183 Verschrottungen registriert. Dagegen stieg die Anzahl der abgelieferten Neubauten in 2012 auf ca. 207 Einheiten mit einer Kapazität von ca. 1,26 Mio. TEU.

Wachstum des weltweiten Containerhandels in %



(Quelle CSLR)

Neubaubestellungen, vor allem in den größeren Segmenten, gingen in 2012 zurück.

Analysten prognostizieren für das Jahr 2013 ein Containerhandelswachstum von ca. 5,8%. Dem entgegen steht ein erwartetes Tonnagewachstum (nach Abzug von erwarteten Verschrottungen) von ca. 9,4%. Dieses Wachstum verteilt sich ungleichmäßig auf die verschiedenen Größenklassen. Einem Wachstum von ca. 1,3 % im 2.000-3.000 TEU Segment, steht ein moderates Wachstum von ca. 8 % für die Klasse zwischen 3.000-4.000 TEU und ca. 7,5% für die Klasse zwischen 4.000-5.000 TEU gegenüber. Der größte Anstieg wird weiterhin bei den Very Large Container Ships (VLCS) erfolgen mit einem erwarteten überproportionalen Wachstum von ca. 45 % allein im Bereich der 10.000-18.000 TEU Klasse.

Weiterhin werden die hohen Bunkerkosten eine wichtige Rolle spielen, die durch die niedrigen Frachtraten nicht abgedeckt werden können. Mit einer nachhaltigen Erholung der Märkte wird nicht vor 2014 gerechnet.

4 Liquidität und Auszahlungen

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

	Prospekt 2012 TEUR	Ist 2012 TEUR	Abweichung TEUR
Jahresüberschuss	2.650	604	-2.046
+ Abschreibung	2.631	2.810	179
+ Veränderung Drohverlustrückstellung	0	-113	-113
- Gewerbesteuer Unterschiedsbetrag	0	280	280
- Kursgewinn OP-Bewertung	0	-1	-1
- Kursgewinn Darlehenstilgung	-120	-752	-632
Cash-Flow	5.161	2.828	-2.333
- Zahlung gest. Charrate/Bereederung	0	6	6
- lfd. Tilgung (zum Buchwert)	-2.287	-2.343	-56
+ Kursgewinn Darlehenstilgung	120	752	632
+ Abschreibung auf Forderungen	0	282	282
- Auszahlungen	-2.880	-904	1.976
in % des nom. Kapitals	10,0%	3,0%	-7,0%
Liquiditätsergebnis 2012	114	621	507
+ Liquidität zum 31.12.2011	-1.277	636	1.913
Liquidität zum 31.12.2012	-1.163	1.257	2.420

Der **Cash-Flow** liegt mit TEUR 2.828 um TEUR 2.333 unter dem Prospektwert. Dies hängt im Wesentlichen mit dem gegenüber Prospekt schwächeren EUR/USD-Kurs von durchschnittlich ca. 1,2845 (Prospektkurs: USD/EUR 0,95) zusammen.

Im Berichtsjahr wurden die Regeltilgungen in Höhe von TUSD 2.058 plangemäß geleistet. Der Tilgungsvorsprung gegenüber dem Prospekt beträgt zum 31.12.2012 noch TUSD 1.544 bzw. 3 Quartalstilgungen.

Die Abschreibung auf Forderungen in Höhe von TEUR 282 resultieren aus in 2009 und 2010 bilanzierten Forderungen gegenüber dem Charterer, auf welche im Zuge der vereinbarten Charterverlängerung für ein Jahr in Höhe von USD 1.000 pro Tag für 365 Tage verzichtet wurde.

5 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Eine Gegenüberstellung des kalkulierten Ergebnisses gem. Prospekt mit dem tatsächlichen Ergebnis des Geschäftsjahres 2012 zeigt folgendes Bild:

	Prospekt	Ist	Abweichung
	TEUR	TEUR	TEUR
Wechselkurs USD/EUR	0,95	1,2845	-0,33
Charterrate (p.d., in USD)	23.095	22.125	-970
	TEUR	TEUR	TEUR
Chartereinnahmen	9.363	6.266	-3.097
Zinsergebnis	-26	0	26
Kursgewinne Darlehenstilgung	120	752	632
Kursgewinne OP-Bewertung	0	1	1
sonstige Erträge	0	38	38
Erträge	9.457	7.057	-2.400
Schiffsbetriebskosten	-2.783	-2.117	666
Abschreibungen auf Forderungen	0	-296	-296
Bereederung	-337	-210	127
Zinsen Hypothekendarlehen	-698	-160	538
Verwaltungskosten	-358	-344	14
Gewerbesteuer	0	-422	-422
Sonstige Kursverluste (saldiert)	0	-94	-94
Abschreibung	-2.631	-2.810	-179
Aufwendungen	-6.807	-6.453	354
Jahresüberschuss (Handelsbilanz)	2.650	604	-2.046

Die **Chartereinnahmen** von TEUR 6.266 weichen um TEUR 3.097 vom prospektierten Wert ab. Der Grund hierfür ist fast ausschließlich der gegenüber Prospekt wesentlich schwächere USD/EUR-Kurs von durchschnittlich ca. 1,28 (Prospektkurs: USD/EUR 0,95). Außerdem ist die prospektierte Rate um USD 970 pro Tag höher als die im Berichtsjahr tatsächlich erzielte Rate von USD 22.125 pro Tag.

Der **Kursgewinn aus der Darlehenstilgung** ist nicht liquiditätswirksam.

Die **Schiffsbetriebskosten** liegen annähernd auf Prospektniveau, sind allerdings auch etwas begünstigt durch den schwächeren USD/EUR-Kurs, da ein Teil der Kosten in USD anfällt. Sie setzen sich aus Personalkosten (TEUR 995), nautisch-technischen Kosten (TEUR 876) sowie Versicherungskosten (TEUR 246) zusammen.

Die **Zinsen Hypothekendarlehen** sind um TEUR 538 niedriger als geplant. Neben den bereits geleisteten Sondertilgungen und dem niedrigeren Zinssatz wirkt sich auch hier der schwache USD/EUR-Kurs aus.

6 Erläuterungen zur Bilanz

Nachfolgende Übersicht ergibt sich nach Zusammenfassungen und Saldierungen aus der Bilanz zum 31.12.2012:

	TEUR	%
Vermögen		
Anlagevermögen	4.676	61,4%
Flüssige Mittel	1.803	23,7%
Übrige Aktiva	1.134	14,9%
	7.613	100,0%
Kapital		
Eigenkapital	-1.758	-23,1%
Langfristige Verbindlichkeiten	6.180	81,2%
Kurzfristige Verbindlichkeiten	3.191	41,9%
	7.613	100,0%

Das **Anlagevermögen** beinhaltet die um die Abschreibung geminderten Anschaffungskosten des Schiffes (TEUR 4.506) sowie Beteiligungen (TEUR 170).

Die **übrigen Aktiva** enthalten die aus dem Beschäftigungssicherungskonzept resultierenden gestundeten Charterforderungen (TEUR 974) sowie Vorräte (TEUR 160).

Bei den **langfristigen Verbindlichkeiten** handelt es sich im Wesentlichen um das Schiffshypothekendarlehen. Der Stand des Schiffshypothekendarlehens beträgt zum 31.12.2012 TUSD 7.203 (=TEUR 8.196) und somit noch rd. 24% des ursprünglich aufgenommenen Darlehensbetrages von TUSD 30.360.

Bewertet man das Fremdwährungsdarlehen mit dem Stichtagskurs am 31.12.2012, so ergeben sich stille Reserven von insgesamt rd. EUR 2,7 Mio. Der Tilgungsvorsprung gegenüber dem Prospekt beträgt TUSD 1.544 bzw. 0,75 Jahre (=3 Quartalsstilgungen).

Die **kurzfristigen Verbindlichkeiten** enthalten insbesondere Bankverbindlichkeiten (TEUR 2.371), Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (TEUR 130), Steuerrückstellungen (TEUR 163), sonstigen Rückstellungen (TEUR 109) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (TEUR 418).

Das Eigenkapital gemäß Handelsbilanz zum 31.12.2012 setzt sich wie folgt zusammen:

	TEUR
Eigenkapital	
Kommanditkapital Gründungsges.	750
Kommanditkapital Tranche 2001	7.771
Kommanditkapital Tranche 2002	21.355
Kapitalrücklage (Agio)	896
Entnahmen	-14.100
Verlustvortrag	-19.034
Jahresüberschuss	604
	-1.758

In der Handelsbilanz werden die einzelnen Beträge saldiert auf der Aktivseite und der Passivseite der Bilanz ausgewiesen.

Auszahlungen seit Auflegung des Fonds (bezogen auf das Kommanditkapital):

Jahr	Ist	Prospekt	Abweichung
2003	10%	10%	0%
2004	10%	10%	0%
2005	8%	10%	-2%
2006	6%	10%	-4%
2007	5%	10%	-5%
2008	5%	10%	-5%
2009	0%	10%	-10%
2010	0%	10%	-10%
2011	0%	10%	-10%
2012	3%	10%	-7%
Summe	47%	100%	-53%

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 Hamburg-Mitte unter der Steuernummer 48/682/00311 geführt.

Mit Wirkung zum 01.01.2004 hat die Gesellschaft die Option zur **Tonnagebesteuerung** ausgeübt. Die laufenden Einkünfte werden daher ab dem Jahr 2004 pauschal anhand der Nettoraumzahl des Schiffes ermittelt und betragen jährlich nur noch ca. TEUR 53 bzw. 0,2 %. Individuelle Sonderbetriebsausgaben, wie z.B. Zinsen für die Anteilsfinanzierung, sind ab diesem Zeitpunkt nicht mehr abzugsfähig.

Der **Unterschiedsbetrag des Schiffes** (Differenz von Teilwert und Buchwert des Schiffes), der im Rahmen des Wechsels zur Tonnagesteuer auf den 31.12.2003 zu ermitteln ist, ist auf Basis von Schiffswertgutachten und unter Berücksichtigung des USD/EUR-Kurses am 01.01.2004 negativ. Mit der Finanzverwaltung hatte man sich ursprünglich, basierend auf einer Nutzungsdauer von 12 Jahren, auf einen **negativen Unterschiedsbetrag** in Höhe von **TEUR - 2.900 (-9,7%)** geeinigt. Im Rahmen der steuerlichen Außenprüfung für die Jahre 2000 bis 2005 wurde die Verlängerung der Nutzungsdauer des Schiffes von 12 auf 15 Jahre festgestellt, was eine Reduzierung der steuerlichen Ergebnisse in den Jahren 2001 bis 2003 der Tranche 2001 um 0,0118 % auf - 55,75 % und der Tranche 2002 um 12,0677 % auf - 38,80 % sowie eine Erhöhung des negativen Unterschiedsbetrages auf ca. **TEUR -5.935 (ca. -19,87%)** zur Folge hat. Gegen die entsprechenden Steuerbescheide hatte der steuerliche Berater der Gesellschaft in Absprache mit der Geschäftsführung und dem Beirat Einspruch eingelegt. Die Anleger wurden hierüber mit besonderem Schreiben der Treuhandgesellschaft vom 20. Februar 2009 unterrichtet. Der BFH hat im April 2011 in einer gleichgerichteten Angelegenheit zu Ungunsten der klagenden Gesellschaft entschieden, so dass der Einspruch wegen mangelnder Erfolgsaussichten entsprechend zurückgenommen wird.

Im Prospekt wurde mit einem positiven Unterschiedsbetrag von 34,4 % kalkuliert.

Bei Verkauf des Schiffes oder eines Kommanditanteils ist - unabhängig vom tatsächlich erzielten Veräußerungsgewinn - kein positiver Unterschiedsbetrag „Schiff“ zu versteuern. Für Beteiligungen, die auf dem Zweitmarkt gekauft wurden, ist der „Unterschiedsbetrag“ ohne Belang, da sich dieser steuerlich bereits beim Verkäufer ausgewirkt hat.

Es wurde außerdem ein Unterschiedsbetrag im Fremdwährungsdarlehen ermittelt, der per 31.12.2012 noch TEUR 2.108 (ca. 10,44% für die Tranche 2001 und ca. 5,28% für die Tranche 2002) beträgt und bei Tilgung des Darlehens entsprechend anteilig aufzulösen und zu versteuern ist.

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

	Prospekt TEUR	Ist TEUR	Abweichung TEUR
lfd. Tonnagesteuergewinn	54	53	-1
Auflösung Unterschiedsbetrag (Darlehen)	0	598	598
Steuerliches Ergebnis	54	652	598
in % des nom. Kapitals Tranche 2001	0,2%	3,2%	3,0%
in % des nom. Kapitals Tranche 2002	0,2%	1,7%	1,5%

Das **steuerliche Ergebnis** für das Jahr 2012 beträgt ca. 3,2 % für die Tranche 2001 und ca. 1,7 % für die Tranche 2002.

Die steuerlichen Ergebnisse **nach Betriebsprüfung** stellen sich nun wie folgt dar:

	Prospekt %	Ist %	Abweichung %
Tranche 2001			
2001 - 2003	-62,3%	-55,8%	6,5%
Unterschiedsbetrag	34,4%	-19,9% ¹⁾	-54,3%
2004* - 2011	1,6%	22,3%	20,7%
2012	0,2%	3,2%	3,0%
	-26,1%	-50,1%	-24,0%
Tranche 2002			
2001 - 2003	-62,3%	-38,8%	23,5%
Unterschiedsbetrag	34,4%	-19,9% ¹⁾	-54,3%
2004* - 2011	1,6%	12,0%	10,4%
2012	0,2%	1,7%	1,5%
	-26,1%	-45,0%	-18,9%

¹⁾ nach Betriebsprüfung
* Beginn Tonnagesteuer

Gebundenes Kapital per 31.12.2012 (beide Tranchen)

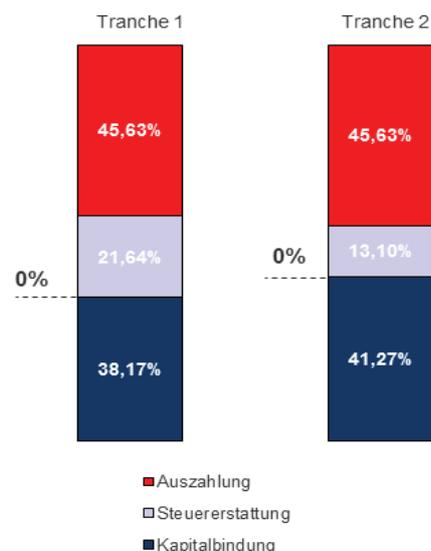
am Beispiel einer Beteiligung in Höhe von EUR 100.000 (nach Betriebsprüfung)

Beitritt 2001

	EUR
Pflichteinlage inkl. Agio.	-103.000
Steuererminderzahlungen durch Verlustzuweisungen	28.528
Steuerzahlungen auf laufende Gewinne	-11.841
Auszahlungen	47.000
Summe	-39.313

Beitritt 2002

	EUR
Pflichteinlage inkl. Agio.	-103.000
Steuererminderzahlungen durch Verlustzuweisungen	19.850
Steuerzahlungen auf laufende Gewinne	-6.356
Auszahlungen	47.000
Summe	-42.506



8 Ausblick

Der Schiffsbetrieb im Jahr 2013 verlief bisher ohne besondere Vorkommnisse. Die vom Charterer zu leistenden Zeitcharterraten gehen termingerecht und vollständig ein. Es gab bisher keine Ausfalltage.

Die Charrate beträgt seit dem 01.01.2011 USD 22.125 pro Tag. Der Chartervertrag mit Hanjin wurde im Rahmen des im August 2009 vereinbarten Beschäftigungssicherungskonzeptes fest bis August 2013 (+ 60 Tage) verlängert. Durch eine weitere Vereinbarung vom April 2012 verlängert sich der Chartervertrag um ein Jahr bis August 2014. Zu den Einzelheiten verweisen wir auf unsere Erläuterungen unter Ziff. 2.

Eine Gegenüberstellung der Prospektwerte mit den Planwerten für das Jahr 2013 zeigt folgendes Bild:

	Prospekt 2013 TEUR	Plan 2013 TEUR	Abweichung TEUR
Charterrate	25.750	16.764	-8.986
Einsatztage	355	355	0
Chartereinnahmen	9.622	4.578	-5.044
Zinsergebnis	-1	0	1
Kursgewinne Darlehenstilgung	120	759	639
Erträge	9.741	5.336	-4.405
Personalkosten	-972	-1.010	-38
Schiffsbetriebstechnik	-1.157	-850	307
Werftkosten	0	0	0
Versicherungen	-210	-242	-32
Summe Schiffsbetriebskosten	-2.339	-2.102	237
Bereederung/Befrachtung	-337	-229	108
Zinsen Hypothekendarlehen	-553	-100	453
Verwaltung	-365	-350	15
Gewerbesteuer	0	-140	-140
Abschreibung	-2.631	-2.810	-179
Aufwendungen	-6.225	-5.731	494
Jahresüberschuss (Handelsbilanz)	3.516	-395	-3.911
+ Stundung Charterraten	0	344	344
+ Abschreibung	2.631	2.810	179
- Kursgewinne Darlehenstilgung	-120	-759	-639
Cash-Flow	6.027	2.000	-4.027
-Tilgung (zum Buchwert)	-2.287	-2.342	-55
+ Kursgewinne Darlehenstilgung	120	759	639
- Auszahlung	-3.168	0	3.168
in % vom nom. Kapital	11,0%	0,00%	-11,0%
Liquiditätsergebnis 2013	692	417	-275
+ Liquidität zum 31.12.2012	-1.163	1.258	2.421
Liquidität zum 31.12.2013	-471	1.675	2.146

Die für die prospektierte Auszahlung in Höhe von 11,0 % erforderliche Euro-Liquidität wird erneut nicht zur Verfügung stehen. Wesentlicher Grund hierfür ist der weiterhin im Vergleich zum Prospekt schwache Wechselkurs sowie die um USD 8.986 pro Tag geringere Charterrate. Basierend auf der Annahme, dass in den Jahren 2013 und 2014 die Regeltilgungen auf das Hypothekendarlehen gemäß Darlehensvertrag geleistet werden, wird im August 2014 immer noch eine Verschuldung von ca. USD 3,6 Mio. auf dem Schiff lasten. Unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Marktumfeldes ist eine weitere Entschuldung der Gesellschaft einer Auszahlung an die Gesellschafter vorzuziehen.

Die Gesellschafterversammlung ist in diesem Jahr im schriftlichen Verfahren vorgesehen.

Hamburg, im Juni 2013

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

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG - Prospektvergleich
Beträge in TEUR

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Summe
Einsatztage													
- Prospekt	0	270	360	360	360	360	360	360	360	355	355	355	3.855
- Ist	0	270	361	366	365	348	365	366	359	365	344	364	3.873
Abweichung	0	0	1	6	5	-12	5	6	-1	10	-11	9	18
Netto-Chartererträge													
- Prospekt	0	6.325	8.468	8.517	8.565	8.613	8.205	8.250	8.297	8.226	8.272	9.026	90.764
- Ist	0	5.931	6.773	6.302	6.248	5.986	5.792	5.398	5.566	6.000	5.246	6.056	65.298
Abweichung	0	-394	-1.695	-2.215	-2.317	-2.627	-2.413	-2.852	-2.731	-2.226	-3.026	-2.970	-25.466
Schiffsbetriebskosten													
- Prospekt	0	-1.315	-1.798	-1.852	-1.907	-1.965	-2.368	-2.018	-2.078	-2.141	-2.205	-2.783	-22.430
- Ist	0	-879	-1.465	-1.573	-1.649	-2.418	-1.885	-1.757	-2.114	-2.014	-3.148	-2.117	-21.019
Abweichung	0	436	333	279	258	453	483	261	36	127	943	666	1.411
Verwaltungskosten													
- Prospekt	-75	-291	-307	-312	-317	-323	-326	-331	-337	-342	-348	-358	-3.667
- Ist	-23	-415	-423	-297	-314	-322	-330	-338	-341	-329	-332	-344	-3.808
Abweichung	52	124	116	15	3	1	4	7	4	13	16	14	141
Zinsen Fremdkapital													
- Prospekt	0	-1.414	-1.769	-1.646	-1.514	-1.387	-1.193	-1.075	-1.124	-981	-839	-698	-13.640
- Ist	0	-697	-812	-685	-732	-786	-783	-529	-462	-452	-404	-160	-6.502
Abweichung	0	717	957	961	782	601	410	546	662	529	435	538	7.138
Sonstige Zinsen													
- Prospekt	0	-367	-3	55	46	40	26	13	5	-9	-24	-26	-244
- Ist	1	-483	-31	15	14	13	9	-17	-2	74	60	0	-347
Abweichung	1	-116	-28	-40	-32	-27	-17	-30	-7	83	84	26	-103
Abschreibung													
- Prospekt	0	-8.246	-6.871	-5.726	-4.772	-3.976	-3.314	-2.761	-2.631	-2.631	-2.631	-2.631	-46.190
- Ist	0	-8.285	-6.908	-5.757	-4.798	-4.004	-3.337	-2.802	-2.810	-2.810	-2.810	-2.810	-47.131
Abweichung	0	39	37	31	26	28	23	41	179	179	179	179	941
Drohverlustrückstellung													
- Prospekt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Ist	-267	267	0	-3.070	1.277	-2.469	432	3.802	28	-263	165	0	-98
Abweichung	-267	267	0	-3.070	1.277	-2.469	432	3.802	28	-263	165	0	-98
Gründungskosten													
- Prospekt	-5.317	-6.071	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-11.388
- Ist	-5.216	-6.315	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-11.531
Abweichung	101	244	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	143
Sonstiges													
- Prospekt	0	0	0	0	0	0	120	120	120	120	120	120	720
- Ist	-575	792	2.355	1.213	671	455	494	-161	527	840	789	-21	7.379
Abweichung	-575	792	2.355	1.213	671	455	374	-281	407	720	669	-141	6.659
Jahresüberschuss													
- Prospekt	-5.392	-11.379	-2.280	-964	101	1.002	1.150	2.198	2.252	2.424	2.345	2.650	-5.893
- Ist	-6.080	-10.084	-511	-3.852	717	-3.545	392	3.860	392	1.046	-434	604	-17.495
Abweichung	688	1.295	1.769	2.888	616	-4.547	-758	1.662	-1.860	-1.378	-2.779	-2.046	-5.399
steuerliches Ergebnis													
Tranche 2001													
- Prospekt	-50,1%	-4,1%	-8,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	-60,5%
- Ist	-55,8%	0,0%	0,0%	3,2%	3,2%	2,4%	2,4%	1,7%	3,2%	3,2%	3,2%	3,2%	-30,3%
Abweichung	-5,7%	4,1%	8,1%	3,0%	3,0%	2,2%	2,2%	1,5%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	30,2%
Tranche 2002													
- Prospekt	0,0%	-54,2%	-8,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	-60,5%
- Ist	0,0%	-38,8%	0,0%	1,7%	1,7%	1,3%	1,3%	0,9%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%	-25,1%
Abweichung	0,0%	15,4%	8,1%	1,5%	1,5%	1,1%	1,1%	0,7%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	35,4%
Auszahlungen im Jahr													
- Prospekt	0,0%	0,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	100,0%
- Ist	0,0%	0,0%	10,0%	10,0%	8,0%	6,0%	5,0%	5,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,0%	47,0%
Abweichung	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-2,0%	-4,0%	-5,0%	-5,0%	-10,0%	-10,0%	-10,0%	-7,0%	-53,0%
Tilgung in TUSD													
- Prospekt	0	1.029	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	2.058	21.609
- Ist	0	2.573	4.116	2.058	2.058	1.544	1.544	1.029	2.058	2.058	2.058	2.058	23.154
Abweichung	0	1.544	2.058	0	0	-514	-514	-1.029	0	0	0	0	1.545

MS „Philadelphia“

Statt Normalisierung 2. Ratenkrise - speziell Panmax-Container unter Druck. Hanjin-Verlängerung bis Mitte 2014 (= sichere Beschäftigung - keine Wartezeiten).

Schiffsmarkt generell: Auch nach 5 Jahren härtester Krise hat sich die Baisse am Schiffsmarkt noch immer nicht verzogen. Statt in V-Formation läuft die Baisse als W-Formation mit Zwei-Fach-Tief. Wir haben seit Sommer 2011 eine 2. Ratenkrise. Die Erholung vom Frühjahr 2010 bis Jahresmitte 2011 hat sich im Nachhinein als Zwischenhoch und (leider) nicht als Beginn einer dauerhaften Raten-Normalisierung erwiesen. Die 2. Ratenkrise zehrt an der verbliebenen Vermögenssubstanz bzw. führt bei vielen Schiffsfonds zum Exitus. Wir haben nicht das Existenzproblem. Wir haben (glücklicher Weise) optimalen Nutzen aus dem Zwischenhoch im Frühjahr 2011 ziehen können. Die mit Hanjin vereinbarte Laufzeit-Verlängerung zu Marktrate konnte bis August 2013 zur auskömmlichen Rate von 22.125 \$/Tag vereinbart werden.

Heute haben wir den Nutzen aus der Vertragsänderung. Wir kommen ohne Blessuren durch die 2. Ratenkrise. Wir sind gut entschuldet (mit Tilgungsvorsprung). Wir haben ein gutes Liqui-Polster (Barbestände ca. 1,5 Mio.€). Was auch wir (negativ) zu erleiden haben ist ein Einnahmeverfall ab August 2013 (aber ohne ertraglose Wartezeiten) und ein drastischer Vermögensverfall (Schiffs- und Anteilswerte auf Schrott-Niveau).

Ausblick: Natürlich wird es eine Normalisierung von Raten + Schiffswerten geben. Aber: Die Schicksalsfrage lautet: Wer wird das erleben und den Erholungsnutzen haben: Die ursprünglichen Anleger oder neue Finanzinvestoren (Hedge Fonds), zahlungsfähige Griechen und Banken.

Keine der vorangegangenen Schifffahrts-Krisen hat so lange gedauert. Keine Baisse hat derart desaströse Auswüchse bei Raten und Schiffswerten mit sich gebracht. Allein tröstlich: Die Besserung des Marktumfeldes ist in Sicht. Die Charteraktivitäten nehmen seit dem Jahreswechsel zu, ohne dass sich dies bislang in steigenden Raten bemerkbar gemacht hat. Gesamtmarkt: Ende 2012 lagen 297 von ca. 5.000 Schiffen in Warteposition. Bis Ende April 2013 hat sich die Zahl der aufliegenden Containerschiffe um 57 auf 240 reduziert. Bis zur Jahresmitte sollte sich das weiter deutlich verbessern. Bis Mitte 2013 hat sich die Zahl der aufliegenden Containerschiffe um 140 auf 160 reduziert. Wenn sich dieser Trend stabilisiert und weiter verschrottet wird, bestehend realistische Aussichten, dass ab Frühjahr 2014 (endlich) eine Normalisierung von Raten + Schiffswerten beginnt.

Bis 8.2013 Top-Einnahmen durch Hanjin-Charter (dann Marktrate - mindestens 12.000\$).

Die seit Mitte 2011 laufende 2. Ratenbaisse hat uns und wahrscheinlich auch Sie überrascht. Erstens kam es anders und zweitens weitaus schlimmer als in einer negativen Variante angedacht. Aber positiv: Glücklicher Weise hat der erneute Einbruch für uns bis Ablauf der verlängerten Hanjin-Charter keine negative Auswirkung.

Zwei-Klassen-Gesellschaft: Schiffe mit langjähriger Fest-Charter bei großen Linienreedereien wie unser MS „Philadelphia“ kamen / kommen ohne Einbußen durch die Krise („fahren 1. Klasse“). Aufliegende Schiffe und Schiffe, die in Kurzfrist-Chartern unterwegs sind haben finanzielle Probleme. Zinsen und Betriebskosten werden nicht gedeckt. Pflicht-Tilgungen der Darlehen können nicht geleistet werden. Es müssen Fortführungskonzepte mit Bareinschuss der Gesellschafter entwickelt und realisiert werden, um einen Not-Verkauf zu Baisse-Preisen zu vermeiden. Für viele Schiffsfonds wird der fehlende Ertrag das endgültige Aus bedeuten.

Beschäftigung: Hanjin Shipping, Korea, verlängert bis 08/2014. Rate (ab 8.2013): 9.000 \$/Tag (+ 3.000\$ Stundung).
Schiffsdaten: 4.389 (hom. 3.015) Container - 58.750 tdw - 24 kn - 400 FEU - Hanjin/Korea - Indienst: April 2002.
Versichert mit: 30 Mio.€ + 7 Mio.\$.
Loss of Hire: 23.000 \$/Tag (ab 15.Tag). Flagge: Liberia. Besatzung: 21 Mann.
Ausschüttungen (bislang): 47%. 2013+2014: entfallend. Ab 2015: 5-10% (je nach Ratenerholung). Klasse-Dockung: 2016.
Schiffs-Darlehen (Ende 2013): 5,1 (6,7) Mio.\$.
Tilgungsvorab: 1,5 Mio.\$ (~ 0,7 Jahre). Komplett-Entschuldung: 2016.
Stl. VZ (2001-2003): -39%. Tonnage-Gewinn: 0,2% p.a. + ca. 2% Währung. Stl. Auflöse-Verlust: -19,9% (stl. nutzbar).
Anteilswert (Zweitmarkt): 40G - 60B. Gebundenes Kapital (Ende 2012): ca. 40%. KG-Kapital: 29,9 Mio.€.

Modifizierte Hanjin-Charter sicherte optimale Raten und Laufzeit-Verlängerung (keine Wartezeiten)

Unsere Position: Mit einem weitgehend entschuldeten Schiff und einer Top-Rate von 22.125\$ laufend bis August 2013 haben wir auch mit der 2. Ratenkrise wirtschaftlich erst Mal nichts zu tun. Dann bekommen wir für ein weiteres Jahr mindestens 9.000\$ (+3.000\$ Nachzahlung für gestundete Charter in 2010). Damit kommen wir über die aktuelle Extrem-Baisse der Panmax-Container gut hinweg. Mitte 2014 sollte der Markt normaler sein.

Verhandlungserfolg: GF und Beirat konnten im Frühjahr 2009 mitten in der 1. Schifffahrtskrise mit Hanjin im Gegenzug für Liquiditätshilfe eine Verlängerung der Charter. Klarstellung: Bei Charter-Modifizierungen geht es nicht um einseitige Ermäßigungen der vereinbarten Rate sondern um wechselseitiges Geben und Nehmen (Teil-Stundung Charter gegen Laufzeit-Verlängerung zu künftigen Marktraten). Dies ist mit Hanjin optimal gelungen.

Wertung: Wir haben geholfen - aber per Saldo sind wir heute die Gewinner. Wir gaben Hanjin Liquiditäts-Entlastung von Januar 2009 bis Ende 2011 (*Stundung der Rate um 4.000 \$/Tag*) und erhielten eine 2,5-jährige Verlängerung zur Marktrate bis August 2013 (*wurde im November 2010 ermittelt mit 22.125 \$/Tag*) + Rückzahlung der gestundeten Beträge. Im Januar 2012 wurde die Rückzahlung ausgesetzt. Dafür wurde die Charter bis 8.2014 (*zu Marktrate mindestens 9.000\$ + 3.000\$ gestundete Charter*) verlängert.

Erneute Ratenkrise belastet Schiffs- und Anteilswerte - Normalisierung absehbar (*wird kommen*).

Verschrottungen und abnehmende Ablieferungen: Die Zahl der Verschrottungen ist seit Ende 2011 wieder stark gestiegen. Das unterstreicht die Wechselbeziehung von Rateniveau und Verschrottungen. Nicht auskömmliche Raten erhöhen den finanziellen Anreiz / liquiden Zwang, Schiffe zu verschrotten. In 2012 wurden rd. 200 Containerschiffe verschrottet. Dieser Trend setzt sich fort. Voraussetzung für die Herbeiführung des Marktgleichgewichts ist auch, dass sich die Orderbücher leeren. Neubauten betreffen überwiegend sogenannte Mega-Carrier - Containerschiffe mit mehr als 10.000 TEU. Hier droht eine Überbauung. Bei den kleineren Einheiten bis einschl. 3.500 TEU kommen keine signifikanten Stückzahlen zur Ablieferung. Hier sollte es ab Herbst 2013 / Frühjahr 2014 einen ausgeglichenen Markt geben - mit Trend zur Raten-Normalisierung.

Die leichte Markt-Besserung hat (*leider*) bislang nicht unser über Jahre überdurchschnittlich gut laufendes Markt-Segment „Panmax-Container“ erfasst. 2011 + 2012 kamen gerade im Markt-Segment 3.950 - 5.200 TEU zu viele Schiffe neu in den Markt (*noch resultierend aus den Boom-Bestellungen der Jahre 2006 bis 2008*). Der Bestand erhöhte sich 2012 von 713 auf 751 Schiffe (= +5,3%).

Auch 2013 wird sich der Bestand nochmals auf etwa 800 Schiffe erhöhen - mit entsprechendem Druck auf Beschäftigung + Raten. Aktuell belasten zusätzlich umfangreiche Ablieferungen von Anfang 2011 bestellten Breit-schiffen („wide beam“ - E-Schiffen) mit geringerem Treibstoffverbrauch je Container.

Krisenverlauf: 2009 + 2010 waren schlimm. Dann kam im Frühjahr 2011 eine positive Wende. Neu-Chartern konnten deutlich höher abgeschlossen werden: Panmaxe (4.500-TEU-Container) wieder zu >= 20.000\$ und mehr - bei steigendem Trend. Es bestand große Erwartung, dass der Erholungs-Trend anhält.

Die Markterholung war (*leider*) von kurzer Dauer. Spätsommer 2011 drehte der Markt zurück in die Raten-Baisse und seither müssen unsere Pool-Schiffe nicht kostendeckende Baisse-Raten akzeptieren.

Heute wissen wir: Das Ratenhoch vom Frühjahr 2011 war ein Danaergeschenk („unheilvoll + schadenstiftend“). Die vermeintliche Markt-Normalisierung löste eine Bestellwelle bei Linienreedereien aus, unter der wir auch 2013 zu leiden haben. Heutige Erkenntnis: Ohne den Fehlstart wären wir heute weiter.

Anteilswerte durch 2. Ratenkrise stark gedrückt - erst 2015 kann es besser werden.

Anteilswerte: Mit erneuter Ratenbaisse, unbefriedigenden Baisse-Raten in 2013 (*ab August*) + 2014 (*bis August*) und desaströsen Schiffswerten hat sich der Wert unserer Anteile weiter abgeschwächt. Kurse von 40-60% sind eine realistische Indikation. Damit sind wir weit weg von früheren Werten.

Unser Kommentar: Wer finanziell nicht muss, sollte in der Krise nicht verkaufen.

Technische Performance: Sehr gut. Kaum Ausfallzeiten in 2007-2012 (*außer Dockaufenthalt 2011*). Kompliment an Vertragsreeder Laeisz. Kostenanalyse: Stark Ergebnis verbessernd wirkt der geringere Zinsdienst (*Tilgungsvorab + niedrige \$-Zinsen*). Andererseits sind höhere Heuer-, Material-, Schmierstoffkosten sowie hohe Werftkosten bei Dockung des Schiffes zu beachten. Die Zinskosten lagen 2012 mit 160 T€ um 440 T€ unter Prospekt.

2012: Letzter guter Überschuss. 2013 + 2014 sind magere Jahre. Erst 2015 sollte besser werden.

gerechnet 2013-2015 1,30 \$/€	2011 Ist	2012 Ist	Plan 2013	Plan 2014	Plan 2015
Rate pro Tag in \$ - durchschnittlich	22.125\$	22.125\$	18.000\$	9.500\$	26.000\$
+ Rückzahlung Charter-Stundung	+4.000\$		+1.250\$	+1.750\$	
<hr/>					
+/- Überschuss / Verlust (Klassenkosten 2011)	3.300 T€	+2.923 T€	+1.850 T€	+220 T€	3.600 T€
Darlehen (Start: 30,4 Mio.\$ - Tilgung 2,06 Mio.\$ p.a.)	9.261 T\$	7.203 T\$	5.144 T\$	3.086 T\$	1.027 T\$
+/- Bilanz-Liquidität (<i>jeweils Jahresende</i>)	+596 T€	+1.258 T€	+1.530 T€	+150 T€	+1.300 T€
Tilgungsvorsprung: 1,5 Mio.\$ (= 0,7 Jahre). Ausschüttung (bislang): 47%. 2012-2014: entfallend. Ab 2015: 5-10%					

Zukunftserwartung: Auch wenn die Prognosen aus 2011 drastisch getrogen haben: **Aufgeschoben ist nicht aufgehoben.** Grundsätzlich - das bleibt unsere Erwartung - sollte der Trend zur Raten-Normalisierung ab Frühjahr 2014 bzw. spätestens 2015 neu starten. Ein 4.400-TEU-Container sollte 2015 wieder Raten von 22.000-26.000 \$ auffahren. Und die Schiffswerte werden dann normaler sein.

Denn: Letztlich müssen sich Raten an durch Beschaffungspreisen vorgegebenen Rentabilitätsanforderungen ausrichten. Neue Bestellungen kann und wird es erst geben, nachdem die erzielbaren Raten Normal-Niveau erreicht haben. Zwischenzeitlich - und in der doppelten Ratenkrise für einen bislang unbekannt langen Zeitraum - kann ein zu großes Order- und Ablieferungsbuch allein Raten bestimmend wirken.

Beiratsarbeit: Die Zusammenarbeit mit Geschäftsführung (GF), Vertragsreeder und Treuhänder ist vertrauensvoll und konstruktiv. Die GF hat uns in relevanten Fragen angesprochen, umfänglich informiert und wichtige Geschäfte abgestimmt. Der Vertragsreeder hat ordentlich gewirtschaftet. In der BR-Sitzung 6. Juni 2013 wurde der JA 2012 besprochen, die Vorschau 2013 diskutiert und die Beschlussfassung der anstehenden GV (*im schriftlichen Umlaufverfahren*) formuliert. Der Beirat empfiehlt Ihnen die Annahme aller Einzelpunkte.

Wir hoffen, Ihnen in Jahresfrist über bessere Zahlen der Welt-Schifffahrt berichten zu können.

BESTÄTIGUNGSVERMERK

An die MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung der MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012 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, 14. März 2013

CERTIS GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dierk Hanfland
Wirtschaftsprüfer

Martina Heinsen
Wirtschaftsprüferin

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg
Bilanz zum 31. Dezember 2012

	31.12.2011		31.12.2011	
	EUR	TEUR	EUR	TEUR
AKTIVA				
A. ANLAGEVERMÖGEN				
I. Sachanlagen				
Seeschiff	4.505.835,00	7.315		
II. Finanzanlagen				
Beteiligungen	169.851,99	170		
			4.675.686,99	7.485
B. UMLAUFVERMÖGEN				
I. Vorräte				
Betriebsstoffe	160.306,80	221		
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	837.555,33	1.168		
2. Sonstige Vermögensgegenstände	82.455,07	55		
			920.010,40	1.223
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten			1.803.341,16	1.169
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			53.477,63	50
D. NICHT DURCH VERMÖGENSEINLAGEN DER KOMMANDITISTEN GEDECKTE ENTNAHMEN			1.782.359,21	1.489
			<u>9.395.182,19</u>	<u>11.637</u>
PASSIVA				
A. EIGENKAPITAL				
Kapitalanteile				
1. Komplementäreinlage	0,00	0		
2. Kommanditeinlagen	23.881,13	31		
			23.881,13	31
B. RÜCKSTELLUNGEN				
1. Steuerrückstellungen	471.449,10	221		
2. Sonstige Rückstellungen	108.805,42	195		
			580.254,52	416
C. VERBINDLICHKEITEN				
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	8.224.762,30	10.628		
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	379.252,79	357		
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	147.601,17	165		
4. Sonstige Verbindlichkeiten	39.430,28	40		
			8.791.046,54	11.190
			<u>9.395.182,19</u>	<u>11.637</u>

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg
Gewinn- und Verlustrechnung für 2012

	EUR	EUR	2011 TEUR
1. Umsatzerlöse		6.266.058,39	5.440
2. Schiffsbetriebsaufwand			
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	215.864,51		332
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>1.360.987,66</u>		<u>2.281</u>
		1.576.852,17	<u>2.613</u>
3. Personalaufwand			
a) Heuern für fremde Seeleute	752.707,75		754
b) Soziale Abgaben	<u>54.258,11</u>		<u>54</u>
		806.965,86	<u>808</u>
4. Sonstige betriebliche Erträge		904.240,16	1.375
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		<u>790.747,05</u>	<u>601</u>
6. Reedereiüberschuss		3.995.733,47	2.793
7. Abschreibungen		2.809.515,00	2.810
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		4,16	60
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		<u>159.888,98</u>	<u>405</u>
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		1.026.333,65	-362
11. Steuern vom Ertrag		<u>-422.091,00</u>	<u>-72</u>
12. Jahresüberschuss (Vj.: Jahresfehlbetrag)		604.242,65	-434
13. Gutschrift auf Kapitalkonten (Vj.: Belastung)		<u>-604.242,65</u>	<u>434</u>
14. Ergebnis nach Verwendungsrechnung		<u>0,00</u>	<u>0</u>

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg

Anhang für 2012

Allgemeine Hinweise

Der vorliegende Jahresabschluss wurde gemäß §§ 242 ff. und §§ 264 ff. HGB aufgestellt. Es gelten die Vorschriften für kleine Kapitalgesellschaften und Co.

Der Jahresabschluss wurde unter Anwendung der Regelungen des HGB i.d.F. des BilMoG (Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz) aufgestellt.

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

Das **Seeschiff** wird zu Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Nutzungsdauer bewertet. Die Abschreibung erfolgte bis 2008 nach degressiver Methode mit 16,66 % vom Restwert und einer Nutzungsdauer von 12 Jahren. Im Geschäftsjahr 2009 erfolgte der Wechsel von der degressiven Methode zu der linearen Methode. Die Abschreibung wurde unter Berücksichtigung des geschätzten Schrottwertes von EUR 90,00 je Tonne Leergewicht (TEUR 1.696) ermittelt.

Bei den **Finanzanlagen** werden die Anteilsrechte zu Anschaffungskosten bzw. niedrigeren beizulegenden Werten angesetzt.

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert angesetzt.

Die **Steuerrückstellungen** und die **sonstigen Rückstellungen** berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten. Sie sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags angesetzt.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Kurzfristige Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag bewertet.

Langfristige Forderungen in fremder Währung werden mit dem Aufnahmekurs bzw. mit dem niedrigeren Stichtagskurs bewertet.

Langfristige Verbindlichkeiten in fremder Währung werden mit dem Aufnahmekurs bzw. mit dem höheren Stichtagskurs bewertet.

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel dargestellt.

Kommanditanteile

Die Kommanditeinlagen wurden vollständig eingezahlt.

Steuerrückstellungen

Die Steuerrückstellungen betreffen mit TEUR 309 Gewerbesteuer auf den Unterschiedsbetrag, mit TEUR 80 Gewerbesteuer 2012 und mit TEUR 83 Gewerbesteuern 2011.

Verbindlichkeiten

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten im Wesentlichen Kursgewinne (TEUR 808). Darin enthalten sind Kursgewinne aus der Umrechnung zum Bilanzstichtag in Höhe von TEUR 1 (Vj.: TEUR 34).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten im Wesentlichen Treuhandvergütungen (TEUR 165) und Kursverluste (TEUR 150). Darin enthalten sind Kursverluste aus der Umrechnung zum Bilanzstichtag in Höhe von TEUR 16 (Vj.: TEUR 1).

Sonstige Angaben

Haftelinlage

Die im Handelsregister eingetragenen Haftelinlagen betragen insgesamt TEUR 29.876. Durch die getätigten Entnahmen lebt die Haftung in Höhe von TEUR 14.101 wieder auf.

Persönlich haftende Gesellschafterin

Persönlich haftende Gesellschafterin der MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg, ist die Verwaltungsgesellschaft MS "Philadelphia" mbH, Hamburg, mit einem gezeichneten Kapital von EUR 26.000,00.

Geschäftsführung

Im Geschäftsjahr oblag die Geschäftsführung der Verwaltungsgesellschaft MS "Philadelphia" mbH, Hamburg. Geschäftsführer der Komplementär – GmbH waren am Bilanzstichtag:

Helge Janßen,

Geschäftsführer der Hamburgische Seehandlung
Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG,
Hamburg

Volker Redersborg,

Prokurist der Reederei F. Laeisz G.m.b.H., Rostock

Beirat

Die Gesellschaft hat einen Beirat, der sich aus folgenden Personen zusammensetzt:

Michael Lange (Vorsitzender), selbstständiger Finanzkaufmann, München

Karl Dieter Schröder (stellvertretender Vorsitzender), selbstständiger
Wirtschaftsberater, Bielefeld

Herbert Juniel, Rechtsanwalt, Bremen.

Mitarbeiter

Die Gesellschaft beschäftigt keine eigenen Mitarbeiter.

Ergebnisverwendung

Der Jahresüberschuss 2012 von EUR 604.424,65 wird den Kapitalkonten der Kommanditisten gutgeschrieben.

Hamburg, 14. März 2013

Geschäftsführung

MS "Philadelphia" GmbH & Co. KG, Hamburg

	1.1.2012		Zugänge		Abgänge		31.12.2012		1.1.2012		Zugänge		Abgänge		31.12.2012		Buchwerte	
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	TEUR
Entwicklung des Anlagevermögens																		
I. Sachanlagen																		
Seeschiff	51.634.585,25	0,00	0,00	0,00	0,00	51.634.585,25	44.319.235,25	2.809.515,00	0,00	47.128.750,25	4.505.835,00	7.315						
II. Finanzanlagen																		
Beteiligungen	169.851,99	0,00	0,00	0,00	169.851,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	169.851,99	170						
	<u>51.804.437,24</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>51.804.437,24</u>	<u>44.319.235,25</u>	<u>2.809.515,00</u>	<u>0,00</u>	<u>47.128.750,25</u>	<u>4.675.686,99</u>	<u>7.485</u>							

Forderungen und Verbindlichkeiten

Die Vorjahreszahlen werden jeweils in Klammern angegeben.

A. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
- Sonstige Vermögensgegenstände

B. Verbindlichkeiten

- Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
- Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern
- Sonstige Verbindlichkeiten

Insgesamt	bis 1 Jahr		davon Restlaufzeit		davon gesichert:	
	EUR	EUR	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	EUR	durch
837.555,33	346.423,00	491.132,33	0,00	0,00		
(1.168.074,13)	(1.168.074,13)	(0,00)	(0,00)	(0,00)		
82.455,07	82.455,07	0,00	0,00	0,00		
(54.655,27)	(54.655,27)	(0,00)	(0,00)	(0,00)		
<u>920.010,40</u>	<u>428.878,07</u>	<u>491.132,33</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>		
(1.222.729,40)	(1.222.729,40)	(0,00)	(0,00)	(0,00)		
8.224.762,30	2.370.642,96	5.854.119,34	0,00	0,00	8.224.762,30	
(10.628.448,01)	(2.432.043,82)	(8.196.404,19)	(0,00)	(0,00)	(10.628.448,01)	* Schiffshypothek
379.252,79	379.252,79	0,00	0,00	0,00		
(356.801,52)	(356.801,52)	(0,00)	(0,00)	(0,00)		
147.601,17	130.411,54	17.189,63	0,00	0,00		
(164.840,84)	(164.840,84)	(0,00)	(0,00)	(0,00)		
39.430,28	39.430,28	0,00	0,00	0,00		
(40.381,33)	(40.381,33)	(0,00)	(0,00)	(0,00)		
<u>8.791.046,54</u>	<u>2.919.737,57</u>	<u>5.871.308,97</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>		
(11.190.471,70)	(2.994.067,51)	(8.196.404,19)	(0,00)	(0,00)		

* Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind ferner durch Abtretung der Chartereinnahmen sowie sämtlicher Versicherungsleistungen gesichert.

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 54 Gesellschaften mit Einlagen in Höhe von 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
Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG
Neue Burg 2 · 20457 Hamburg
info@seehandlung.de · www.seehandlung.de



M. M. WARBURG & CO SCHIFFFAHRTSTREUHAND

M.M. Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH
Kehrwieder 8 · 20457 Hamburg
schiffahrtstreuhand@mmwarburg.com · www.mmwarburg.com

Fußnoten Text

1. Eingeworbenes Eigenkapital ohne Agio, in TEUR: Laufende Fonds mit Prospektvergleich in 2011: „MS „Phoenix“ (29.484); MS „Philadelphia“ (29.326); MS „Piro“ (7.360); Trio 4000 (25.341); MS „Pontremoli“ (21.500); MS „Pontremoli“ Vorzug I (2.203); Flussfahrt `08 (10.200); Flussfahrt `09 (12.650); Flussfahrt `11 (9.200). Laufende Fonds ohne Prospektvergleich in 2011: MS „Agulhas Stream“ (15.339); MS „Premnitz“ (10.686); MS „Powhatan“ (9.408); MS „Palermo Senator“ (16.566); MS „Paradip“ (16.822); MS „Potsdam“ (15.530); MS „Pommern“ (17.895); MS „Hope Bay“ (13.064). Bis 2011 verkaufte Schiffe: MS „Arkona“ (20.017); MS „Mira“ (8.723); MS „Pacific“ (16.566); MS „Patmos“ (16.566); MS „Pequot“ (10.505); MS „Petersburg“ (8.871); MS „Pilsum“ (6.800). Fonds, die nach 2011 platziert wurden: Flussfahrt Isar (5.800); Flussfahrt Donau (5.765). Bei keinem der Fonds existiert eine verpflichtende Anteilsfinanzierung.
2. Bei der Ermittlung einer linearen Rendite nach persönlicher Einkommensteuer, Solidaritätszuschlag sowie Kirchensteuer wird der ermittelte Kapitalüberschuss (Vermögenszuwachs als Saldo aus Beitrittseinzahlungen inkl. Agio, Steuerzahlungen bzw. Steuererminderungen sowie Auszahlungen aus dem laufenden Betrieb und Schiffsveräußerung) dargestellt. Die lineare Rendite p.a. verteilt dabei die berechnete Gesamtrendite nach Steuern linear gleichmäßig über die gesamte Laufzeit der Gesellschaft ohne Berücksichtigung eines Zinseszineffektes, so dass die laufende Entwicklung des tatsächlich gebundenen Kapitals – anders als bei der Methode des internen Zinsfußes – nicht berücksichtigt wird.
3. Höchststeuersatz samt Kirchensteuer ohne Reichensteuer unterstellt.
4. Bei Berücksichtigung der §§ 16/34 EStG (Freibetrag/Tarifbegünstigung) bei MS „Arkona“, MS „Pilsum“ und MS „Petersburg“ beträgt die lineare Rendite nach Steuern der elf beendeten Beteiligungen durchschnittlich 7,2%.
5. Der interne Zinsfuß (IRR) p.a. gibt die Verzinsung des jeweils über die Laufzeit des Fonds im Schnitt gebundenen Kapitals an (durchschnittliche Jahresrendite). Die Höhe des gebundenen Kapitals ändert sich während der Laufzeit durch Ausschüttungen, Entnahmen sowie Steuerzahlungen und –erstattungen. Der IRR berücksichtigt – anders als die lineare Rendite – den Zinseszineffekt. Die Methode des internen Zinsfußes wird am häufigsten für die Berechnung der Rendite von geschlossenen Fonds verwendet.
6. Bei Berücksichtigung der §§ 16/34 EStG (Freibetrag/Tarifbegünstigung) bei MS „Arkona“, MS „Pilsum“ und MS „Petersburg“ beträgt die IRR-Rendite nach Steuern der elf beendeten Beteiligungen durchschnittlich 14,0%.
7. MS „Premnitz“ (10,0%); MS „Phoenix“ (10,0%); MS „Philadelphia“ (3,0%).

Fußnoten laufende Schiffe

8. Bei einigen Schiffen werden die Ergebnisse vor der steuerlichen Prüfung berücksichtigt, so dass sich die Ergebnisse ggf. noch durch Betriebsprüfungen ändern können. Kumulierte steuerliche Ergebnisse bis 2011 in Prozent des Anlegerkapitals: Laufende Fonds mit Prospektvergleich (Prospekt/Ist, in %): MS „Phoenix“ (Tranche 2001: -58,4/-27,3; Tranche 2002: -58,4/-27,3); MS „Philadelphia“ (Tranche 2001: -60,7/-39,7; Tranche 2002: -60,7; -34,8); MS „Piro“ Klassik: -57,6/-41,9; Vorzug: 11,3/11,2; Trio 4000 (Tranche 2004 (Klassik): -43,9/-48,1; Tranche 2004 (Vorzug): 13,0/12,9; Tranche 2005 (Klassik): -43,9/-44,6; Tranche 2005 (Vorzug): 10,2/10,1); MS „Pontremoli“ (0,76/0,81); Flussfahrt `08 (Tranche 2008: -27,25/-30,16; Tranche 2009: -26,97/-30,16); Flussfahrt `09 (Tranche 2009 und Tranche 2010: -22,51/-19,09); Flussfahrt `11 (Tranche 2010: -4,01/-15,94; Tranche 2011: -4,01/-6,32).

Laufende Fonds ohne Prospektvergleich (Ist, in %): MS „Agulhas Stream“ (Tranche I und Tranche II: -107,75); MS „Premnitz“ (-30,48); MS „Powhatan“

(Tranche 2000: -55,6; Tranche 2001: -38,5); MS „Palermo Senator“ (-87,34); MS „Paradip“ (-89,72); MS „Potsdam“ (-117,16); MS „Pommern“ (-110,4); MS „Hope Bay“ (-101,69). Die steuerlichen Ergebnisse (Ist) beruhen grundsätzlich auf dem aktuellen Veranlagungsstand bzw. für das Jahr 2011 auf dem geprüften Jahresabschluss und sind insoweit noch nicht endgültig. Dies gilt zum Teil auch für die Höhe des Unterschiedsbetrages. Bei den folgenden Fondsgesellschaften ist ein Rechtsbehelfsverfahren anhängig: MS „Phoenix“; MS „Philadelphia“; Trio 4000; MS „Powhatan“; MS „Palermo Senator“; MS „Potsdam“; MS „Pommern“; MS „Hope Bay“.

9. Bei MS „Philadelphia“, MS „Piro“ und „Trio 4000“ wurden die Auszahlungen nach Tranchen gewichtet.
10. Bei MS „Pontremoli“ wurde im Rahmen des Fortführungskonzeptes im Jahr 2010 die Aufnahme von Vorzugskapital in Höhe von 2,2 Mio. EUR beschlossen. Die von den Altgesellchaftern eingebrachten Mittel stellen eine Wiedereinlage der bereits erhaltenen Liquiditätsentnahmen dar. Ein Prospektvergleich für das Vorzugskapital ist nicht möglich, da diese Kapitalmaßnahme ursprünglich nicht vorgesehen war. Der Darstellung zum 31.12.2011 folgend ist das im Jahr 2012 beschlossene, zusätzlich in vier Tranchen einzubringende Vorzugskapital i.H.v. USD 3,5 Mio. nicht ausgewiesen.
11. Das Schiffshypothekendarlehen des „MS Pommern“ wurde bereits 2008 vollständig zurückgeführt. Mit Kreditvereinbarung vom 09. November 2009 wurde seitens der finanzierenden Bank ein Kontokorrentkredit von USD 3,5 Mio. mit einer Laufzeit bis zum 30. Dezember 2012 gewährt, den die Gesellschaft per 31.12.2011 in Höhe von 2,0 Mio. USD in Anspruch genommen hat. Ferner gewährte die finanzierende Bank einen weiteren Kontokorrentkredit über EUR 1,5 Mio., den die Gesellschaft zum 31.12.2011 in voller Höhe in Anspruch genommen hat.
12. Im Rahmen des Verkaufes mussten - zur Abdeckung der bestehenden Verbindlichkeiten - sieben Prozentpunkte der geleisteten Auszahlungen zurückgefordert werden.

Fußnoten verkaufte Schiffe

13. Da noch nicht alle Fonds nach Verkauf des Schiffes abgewickelt sind, wurden zum Teil vorläufige Zahlen verwendet. Bei der Ermittlung der linearen Rendite werden alle Auszahlungstranchen aus dem Veräußerungserlös kalkulatorisch im Jahr der Veräußerung angesetzt. Bei der Ermittlung der IRR-Rendite werden alle Auszahlungstranchen aus dem Veräußerungserlös in den jeweiligen Auszahlungsjahren berücksichtigt.
14. Höchststeuersatz ohne Reichensteuer unterstellt.
15. Mit Berücksichtigung der §§ 16/34 EStG beträgt bei MS „Arkona“ die IRR-Rendite 15,5% und die lineare Rendite 9,5% p.a. nach Steuern mit KiSt.
16. Gewichtung nach dem Kommanditkapital der Tranchen 2004 und 2005.
17. Mit Berücksichtigung der §§ 16/34 EStG beträgt die IRR-Rendite bei MS „Petersburg“ 4,4% und die lineare Rendite 1,9% p.a. nach Steuern mit KiSt.
18. Mit Berücksichtigung der §§ 16/34 EStG bei MS „Pilsum“ (Klassikkapital) beträgt die IRR-Rendite 29,0% und die lineare Rendite 20,0% p.a. nach Steuern mit KiSt.
19. Mit Berücksichtigung der §§ 16/34 EStG beträgt die IRR-Rendite bei MS „Pilsum“ (Vorzugskapital) 36,9% und die lineare Rendite 37,0% p.a. nach Steuern mit KiSt.
20. Gewichtung nach dem Kommanditkapital von Klassik- und Vorzugskapital.
21. Aufgrund einer finanzmathematisch atypischen Zahlungsreihe lässt sich der interne Zinsfuß nicht ermitteln.

LEISTUNGSBILANZ

per 31.12.2011, ergänzende Angaben zum 31.12.2012



Leistungsbilanz per 31.12.2011, ergänzende Angaben zum 31.12.2012

(Die Übereinstimmung der in dieser Leistungsbilanz ausgewiesenen Werte mit den Jahresabschlüssen und Emissionsprospekten wurde durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bestätigt. Auf eine Prüfungsbeauftragung auf Basis des bisher nur als Entwurf vorliegenden neuen Standards IDW EPS 902 wurde verzichtet.)

Angaben zum Stichtag der Leistungsbilanz 31.12.2011

Die SEEHANDLUNG hat seit ihrer Gründung im Jahre 1995 bis Ende des Jahres 2011 23 Beteiligungsangebote in den Bereichen Handelsschiff- und Kreuzfahrt strukturiert und platziert.

Das Investitionsvolumen sämtlicher 23 Beteiligungsangebote beträgt ca. € 809 Mio., wofür rund € 348 Mio. Kommanditkapital¹ eingeworben wurden. Platzierungsgarantien wurden in keinem Fall in Anspruch genommen.

Zum 31.12.2011 liefen noch 16 Fonds mit einem Investitionsvolumen von € 604 Mio. und wurden von der SEEHANDLUNG weiter gemanagt. Bei acht der 16 laufenden Vermögensanlagen – MS „Aguilhas Stream“, MS „Premnitz“, MS „Powhatan“, MS „Palermo Senator“, MS „Paradip“, MS „Potsdam“, MS „Pommern“ und MS „Hope Bay“ – ist ein Prospektvergleich zum 31.12.2011 nicht mehr möglich, da die jeweilige Planrechnung im Prospekt endete.

Für die acht laufenden Vermögensanlagen mit Prospektvergleichsmöglichkeit ergibt sich per 31.12.2011 nachfolgendes Bild: Die kumulierten Auszahlungen lagen um 48,2% unter dem prospektierten Wert, nicht zuletzt weil zum einen die Auszahlungen in Euro zu einem im Vergleich zum Prospektierungszeitpunkt deutlich schwächeren USD/EUR – Kurs geleistet wurden und zum anderen in vielen Fällen Auszahlungen bewusst zugunsten von Sondertilgungen reduziert wurden. So lag dann auch die kumulierte Tilgung (in Prozent des Schiffshypothekendarlehens) um 25,8% über dem prospektierten Wert.

Der kumulierte Cash-flow lag 22% unter Prospekt (ca. € 138 Mio. anstelle von rund € 177 Mio.). Der Cash-flow des Jahres 2011 lag mit rund € 13 Mio. 48,3% unter dem prospektierten Wert von € 25 Mio., wobei sich neben dem schwachen USD auch die niedrigen Charterraten in der Massengut-, Container- und Kühlschiffahrt bemerkbar machten.

Vor dem Hintergrund der besonders in der Containerschiffahrt schwierigen Marktverhältnisse im Jahr 2011 mussten Containerschiffe teilweise mit sehr niedrigen Charter-

KUMULIERTE ERGEBNISSE ZUM STICHTAG DER LEISTUNGSBILANZ 31.12.2011								
Fonds ⁸⁾	Emissionsjahr	Fondsvolumen in T€	Cash-flow in T€		Tilgung in % des Hypothekendarlehens		Auszahlungen in % des Anlegerkapitals ⁹⁾	
			Prospekt	Ist	Prospekt	Ist	Prospekt	Ist
LAUFENDE FONDS MIT PROSPEKTVERGLEICH								
MS "Phoenix"	2001/2002	65.231	45.554	34.990	66,1	100,0	90,0	35,0
MS "Philadelphia"	2001/2002	65.319	45.622	31.766	64,4	69,5	90,0	44,0
MS "Piro"	2003	18.715	12.154	10.732	58,9	82,1	78,4	41,4
Trio 4000	2004/2005	69.051	46.971	39.938	63,8	72,9	68,1	34,5
MS "Pontremoli" ¹⁰⁾	2006/2007	44.205	15.092	8.268	32,9	45,4	33,0	9,0
MS "Pontremoli" Vorzug								0,0
Flussfahrt `08	2008/2009	28.337	5.383	5.673	16	16	23	23
Flussfahrt `09	2009/2010	30.260	3.685	3.921	8	8	15	15
Flussfahrt `11	2010/2011	26.885	2.433	2.621	13	13	9	9
Summe			176.894	137.909	323	407	406	210
Soll/Ist Gesamtvolumen				-22,0%		25,8%		-48,2%

LAUFENDE FONDS OHNE PROSPEKTVERGLEICH								
Fonds	Emissionsjahr	Fondsvolumen in T€	Cash-flow in T€	Tilgung in % des Hypothekendarlehens	Auszahlungen in % des Anlegerkapitals ⁹⁾			
MS "Aguilhas Stream"	1999	34.067	23.886	100,0	54,9			
MS "Premnitz"	2000	21.479	18.986	100,0	111,0			
MS "Powhatan"	2000/2001	21.375	27.075	100,0	178,3			
MS "Palermo Senator"	1996	35.647	41.918	100,0	146,6			
MS "Paradip"	1997	35.920	36.870	100,0	115,8			
MS "Potsdam"	1997	40.120	31.317	100,0	73,8			
MS "Pommern"	1997	40.084	25.862	100,0 ¹¹⁾	34,6 ¹²⁾			
MS "Hope Bay"	1998	26.972	21.202	100,0	58,3			

raten auskommen, einige Schiffe lagen sogar beschäftigungslos auf.

Angaben zum Stichtag der Leistungsbilanzaufstellung 31.12.2012

Bis zum Ende des Jahres 2012 konnte die SEEHANDLUNG den Fonds „Flussfahrt Isar“ platzieren, der Nachfolgefonds „Flussfahrt Donau“ wurde anplatziert, sodass nunmehr acht Flusskreuzschiffahrtsgesellschaften konzipiert und strukturiert worden sind. Elf der 24 Fonds wurden bis zum Stichtag der Leistungsbilanzaufstellung durch Verkauf des Investitionsobjektes nach vorheriger Beschlussfassung durch die Gesellschafter beendet (davon in 2012: MS „Palermo Senator“, MS „Paradip“, MS „Potsdam“ und MS „Pommern“). Dabei ist für die Anleger der SEEHANDLUNG – trotz anhaltend schwieriger Marktverhältnisse in der Handelsschiffahrt – eine durchschnittliche lineare Rendite p.a.² nach Steuern³ in Höhe von 5,1%⁴ bei einer durchschnittlichen Fondslaufzeit von 10 Jahren erzielt worden.

Bei den verkauften Schiffen konnte mit einer Ausnahme eine positive Rendite erzielt werden.

Bei der Renditeermittlung nach der branchenüblichen Methode des internen Zinsfußes (IRR)⁵ ergibt sich eine durchschnittliche Rendite nach Steuern von 10,8% p.a.⁶

Bei dem Verkauf des MS „Palermo Senator“ im Jahre 2012 erzielte die SEEHANDLUNG für die Anleger eine lineare Rendite² in Höhe von 4,7% p.a. nach Steuern³. Mit anderen Worten haben die Anleger des MS „Palermo Senator“, die € 100.000 (inkl. Agio) eingesetzt haben, innerhalb von 16 Jahren rund € 177.000 zurückbekommen. Dabei wurde eine IRR-Rendite⁵ nach Steuern³ von 13,2% p.a. realisiert.

Die schlechte Marktsituation im Jahr 2012 führte im Falle des MS „Pontremoli“ dazu, dass der Weiterbetrieb des Schiffes durch die Einbringung weiteren Kapitals in Höhe von € 3,5 Mio. in den Fonds gesichert werden musste. Das hierzu erarbeitete Konzept

konnte erfolgreich umgesetzt werden, nachdem sich ein Großteil der Gesellschafter daran beteiligte, und unsere Gruppe bereit war, das nicht gezeichnete Kapital zu übernehmen.

Die Fonds „Flussfahrt '08“, „Flussfahrt '09“, „Flussfahrt '11“ und „Flussfahrt Isar“ zahlten 2012 prospektgemäß aus. Im Bereich der Handelsschiffahrt verblieben Ende 2012 noch sieben Fonds, für die noch keine Verkaufsbeschlüsse gefasst wurden. Davon konnten drei⁷ Auszahlungen leisten, die im Durchschnitt bei 7,7% lagen.

Sämtliche Schreiben zur Information der Gesellschafter werden unter www.seehandlung.de in der Rubrik „FLOTTE“ unter „Fondsdokumente“ öffentlich zur Verfügung gestellt.

Stand: Dezember 2012

JAHRESERGEBNISSE 2011	
Cash-flow in T€	
Prospekt	Ist
4.303	2.069
4.856	1.229
1.779	436
6.194	2.716
2.766	757
1.980	2.176
2.153	2.373
1.142	1.253
25.173	13.009
	-48,3%
	702
	1.626
	2.929
	993
	988
	-818
	-421
	641

VERKAUFTE SCHIFFE ZUM STICHTAG DER LEISTUNGSBILANZAUFSTELLUNG 31.12.2012¹³⁾

Beteiligung	Beitrittsjahr	Schiffsveräußerung	IRR-Rendite p.a.	Lineare Rendite p.a.
			nach Steuern ¹⁴⁾	nach Steuern ¹⁴⁾
mit Kirchensteuer				
MS Arkona ¹⁵⁾	1995	2002	7,2%	3,3%
MS Mira (Tranche 2004)	2004	2008	14,6%	11,9%
MS Mira (Tranche 2005)	2005	2008	15,8%	11,6%
MS Mira ¹⁶⁾	2004	2008	15,1%	11,7%
MS Pacific	1996	2009	11,5%	5,0%
MS Patmos	1996	2009	12,6%	4,9%
MS Pequot	2001	2011	16,6%	14,4%
MS Petersburg ¹⁷⁾	1995	2010	1,6%	0,5%
MS Pilsun (Klassikkapital) ¹⁸⁾	2003	2005	6,3%	4,1%
MS Pilsun (Vorzugskapital) ¹⁹⁾	2003	2005	22,0%	21,2%
MS Pilsun ²⁰⁾	2003	2005	11,0%	9,3%
MS Palermo Senator	1996	2012	13,2%	4,7%
MS Paradip	1997	2012	10,1%	3,3%
MS Potsdam	1997	2012	9,2%	0,9%
MS Pommern ²¹⁾	1997	2012	-	-2,1%
Mittelwert			10,8%	5,1%