

«Anlegernr»

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

Hamburg, 29. Juni 2015

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

**Außerordentliche Gesellschafterversammlung im schriftlichen Verfahren**

**"Verkauf des Schiffes zum bestmöglichen Preis, mindestens jedoch USD 3,8 Mio."**

«Briefliche\_Anrede»,  
«Briefl\_Anr\_2»,

wie in dem beigegeführten Schreiben der Geschäftsführung erläutert, wurden wir von der persönlich haftenden Gesellschafterin beauftragt, eine außerordentliche Gesellschafterversammlung im schriftlichen Verfahren durchzuführen, mit der über einen Verkauf des Schiffes zum bestmöglichen Preis und weitere, damit in Zusammenhang stehende, Änderungen des Gesellschaftsvertrages abgestimmt wird.

Wir bitten Sie um Teilnahme an diesem schriftlichen Verfahren, indem Sie den vollständig ausgefüllten und unterschriebenen Abstimmungsbogen bis zum **27. Juli 2015** (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, dieser Art der Beschlussfassung 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 an der Gesellschafterversammlung teilnehmen; wir werden uns aber bei allen Beschlussfassungspunkten der Stimme enthalten. Über das Ergebnis der Abstimmung werden wir Sie unverzüglich unterrichten.

**Wir möchten darauf hinweisen, dass gemäß § 11 Ziffer 3 des Gesellschaftsvertrages für den Verkauf des Schiffes sowie weitere Änderungen des Gesellschaftsvertrages eine Zustimmung von mindestens 75 % der abgegebenen Stimmen erforderlich ist. Angesichts der Bedeutung der Beschlussfassung bitten wir Sie dringlich, Ihr Stimmrecht im Rahmen der Gesellschafterversammlung auszuüben.**

Seite 2 des Schreibens vom 29. Juni 2015

Hinsichtlich der Ausübung Ihres Stimmrechtes geben wir in unserer Funktion als Treuhänder bei der Beschlussfassung über den Verkauf eines Schiffes grundsätzlich keine eigene Empfehlung ab.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

M.M. Warburg & CO  
Schiffahrtstreuhand GmbH

Anlagen

Abstimmungsbogen

M.M.Warburg & CO  
Schiffahrtstreuhand GmbH  
Ferdinandstraße 61  
20095 Hamburg

**Fristende:  
27. Juli 2015  
(Hier eingehend)**

Telefax: 040/32 82 58 99

**Außerordentliche Gesellschafterversammlung  
der MS "Piro" GmbH & Co. KG  
im schriftlichen Verfahren**

- 
1. **Beschlussfassung über den Verkauf des MS "Piro" zum bestmöglichen Preis, mindestens jedoch USD 3,8 Mio.**

Zustimmung                       Ablehnung                       Enthaltung

2. **Vorbehaltlich der Beschlussfassung über den bestmöglichen Verkauf des Schiffes: § 27 Ziffer 1 des Gesellschaftsvertrages wird dahingehend geändert, dass der Liquidationszeitpunkt nicht der Zeitpunkt der Veräußerung des Schiffes, sondern der 1. Januar 2016 ist**

Zustimmung                       Ablehnung                       Enthaltung

3. **Vorbehaltlich der Beschlussfassung über den bestmöglichen Verkauf des Schiffes: Abstimmung über die Amtsfortführung des Beirates bis zum 31. Dezember 2016 unter Fortzahlung seiner Bezüge**

Zustimmung                       Ablehnung                       Enthaltung

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum

\_\_\_\_\_  
Unterschrift



MS „Piro“ · Neue Burg 2 · 20457 Hamburg

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

MS „Piro“ GmbH & Co. KG  
Neue Burg 2  
20457 Hamburg

Tel. +49 (0)40 · 34 84 2 - 100  
Fax +49 (0)40 · 34 84 2 - 298

M.M. Warburg Bank  
IBAN: DE77201201001000309060  
BIC: WBWCDEHH

Hamburg, den 25.06.2015

**Außerordentliche Gesellschafterversammlung im schriftlichen Verfahren  
Gesellschafterbeschlüsse über**

- Verkauf des Schiffes zum bestmöglichen Preis, mindestens jedoch USD 3,8 Mio.
- Gesellschaftsvertragsänderung wegen Änderung des Liquidationszeitpunktes
- Gesellschaftsvertragsänderung zur Verlängerung der Amtszeit des Beirates

Sehr verehrte Gesellschafterinnen,  
sehr geehrte Gesellschafter,

durch den Mehrheitsgesellschafter, die F. Laeisz GmbH, sind wir gemäß § 10 Ziff. 2 des Gesellschaftsvertrages aufgefordert worden, eine außerordentliche Gesellschafterversammlung einzuberufen. Wesentlicher Tagesordnungspunkt ist die Beschlussfassung über den Verkauf des Schiffes.

In der Begründung hierzu führt der Mehrheitsgesellschafter aus, dass die Marktentwicklungen deutlich hinter den Erwartungen zurückgeblieben und die Aussichten auf baldige Besserung nicht erkennbar sind. Darüber hinaus wird der technische Zustand des Schiffes mit Sorge beobachtet.

Nachfolgend möchten wir auf diese und weitere entscheidungsrelevanten Punkte näher eingehen.

In den vergangenen Jahren hatten wir verschiedentlich versucht, entweder einen Beschluss über den Verkauf des Schiffes einzuholen oder einen bereits gefassten Verkaufsbeschluss umzusetzen. Aus den unterschiedlichsten Gründen ist uns dies bislang nicht gelungen.

Nach aktuellen Erkenntnissen würde ein Verkaufserlös für das MS PIRO bei etwa USD 3,8 Mio., und somit etwas über dem aktuellen Schrottwert des Schiffes, liegen. Dies ist dem Mehrheitsgesellschafter bekannt. Dennoch wird ein Verkauf des Schiffes zu einem Preis in dieser Größenordnung befürwortet und bildet die Grundlage für die vorliegende Beschlussfassung.

Der Verkauf des Schiffes zu diesem Preis ist insbesondere auf die aktuelle Marktsituation und die technischen Besonderheiten des Schiffes zurückzuführen, aber auch auf das Alter des Schiffes mit mehr als 18 Jahren. Die Situation im Bulkermarkt ist desaströs. Eine Besserung ist nicht in Sicht. Die Raten befinden sich weiterhin auf dem tiefsten Niveau der letzten 30 Jahre, was man nicht zuletzt am jüngsten Charterabschluss für unser Schiff (USD 3.950 pro Tag für einen Zeitraum von ca. 46 Tagen) ablesen kann. Diese Rate liegt – soweit die Tage ohne Beschäftigung mit eingerechnet werden – sogar noch über dem Ratendurchschnitt der letzten vier Rundreisebeschäftigungen (USD 3.850 pro Tag). Mit dieser Rate wäre ein kostendeckender Schiffsbetrieb (die Tageskosten liegen bei ca. USD 6.270 pro Tag) nicht möglich. Durch die Ertragssituation im Pool wird diese Situation jedoch etwas entschärft. Ob das Schiff überhaupt eine Anschlussbeschäftigung findet, ist angesichts der Konkurrenzsituation durch neuere Schiffe ungewiss und bleibt abzuwarten. Zudem war das Schiff in den ersten fünf Monaten des Jahres bereits an neun Tagen auf Grund technischer Probleme ohne Einnahmen. Dies könnte sich noch weiter fortsetzen und spricht grundsätzlich für einen Verkauf.

Allerdings bieten die gegenwärtig niedrigen Raten wenig Anreiz, einen Massengutfrachter zu erwerben, wenn die Einnahmen nicht einmal zur Deckung der Schiffbetriebskosten ausreichen. Der erwartete Kaufpreis von USD 3,8 Mio. (abzüglich anfallender Verkaufskommission) liegt folgerichtig momentan etwa 15% über dem aktuellen Schrottwert des Schiffes. Dieser Aufschlag ist letztlich auf den Ende vergangenen Jahres durchgeführten Werftaufenthalt zurückzuführen. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass die Schrottpreise gegenüber dem Vorjahr bereits gefallen sind; aufgrund der anhaltend schlechten Schifffahrtmärkte sehen wir weiteres down-side Potential. Da bei einem Verkauf zur Verschrottung das Schiff die Reisekosten zum Ort der Verschrottung selbst zu bezahlen hat, spricht dies dafür, das Schiff an jemanden zur weiteren Nutzung zu verkaufen.

Ausgehend vom o.g. Verkaufspreis von USD 3,8 Mio. und einer angenommenen Übergabe am 30. August 2015 würden sich aus dem Verkauf und der vorhandenen Liquidität der Gesellschaft Auszahlungen in Höhe von ca. 42 % bezogen auf das Gesamtkapital der Gesellschaft ergeben. Unter Beachtung der im Verkaufsprospekt/Gesellschaftsvertrag festgelegten Verteilung des Verkaufserlöses auf die Kapitalarten ergeben sich allein aus dem Verkaufserlös des Schiffes Auszahlungen (bezogen auf das jeweilige nominale Kommanditkapital) in Höhe von ca. 117 % (Vorzug) und ca. 22 % (Klassik). Unter Einbeziehung aller bis Ende 2014 geleisteten Auszahlungen in Höhe von insgesamt 46,4% (Vorzug) und 40,0% (Klassik) sowie der in 2015 bereits geleisteten und im Juli noch zu leistenden Auszahlungen in Höhe von zusammen 30 % werden die Auszahlungen aus der Beteiligung ca. 194% (Vorzug) und ca. 92% (Klassik) betragen.

Für unsere Verkaufskalkulation wird von der Übergabe des Schiffes an den Käufer zum 31. August 2015 ausgegangen.

Generell möchten wir zu der Verkaufskalkulation anmerken, dass diese vom tatsächlichen Ergebnis abweichen kann, insbesondere dann, wenn der angenommene Übergabetermin des Schiffes vom tatsächlichen abweicht oder der spätere Wechsel des Veräußerungserlöses von USD in EUR zu einem anderen Kurs als dem von uns kalkulierten Kurs von 1,15 USD/EUR erfolgt, wobei ein stärkerer USD (kleiner als 1,15) die Kalkulation verbessert und ein schwächerer USD (größer als 1,15) die Rechnung verschlechtert. Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass auch aus dem laufenden Betrieb des Schiffes bis zur Übergabe Risiken erwachsen können.

An dieser Stelle möchten wir außerdem darauf hinweisen, dass der Veräußerungserlös nicht unmittelbar nach dem Verkauf komplett ausgezahlt werden kann, sondern zunächst eine angemessene Liquiditätsreserve für die Abwicklung der Gesellschaft in der Gesellschaft verbleiben muss.

In der Nachsteuerbetrachtung ergibt sich bei einem Verkauf in 2015 folgendes Bild:

Ausgangsdaten

- Kommanditkapital EUR 100.000
- Agio 3%
- In den einzelnen Jahren wurde eine steuerliche Maximalbelastung angenommen
- Eine eventuelle Kirchensteuerpflicht wurde nicht berücksichtigt
- Gewerbesteueranrechnungen sind nur für mit Unterschiedsbetrag belastete Anleger im Jahr des Verkaufes des Schiffes berücksichtigt

**Klassikkommanditisten**

Beitritt 2003	EUR
Pflichteinlage	-100.000
Agio	-3.000
Steuerminderzahlungen durch Verlustzuweisung	35.949
Steuerzahlungen auf laufende Gewinne	-17.889
Auszahlungen bis 2014	40.000
<b>Kapitalbindung per 31.12.2014</b>	<b>-44.940</b>
Steuerzahlungen auf laufende Gewinne 2015	-217
Auszahlungen 2015 vor Verkauf Seeschiff	30.000
Auszahlung bei Verkauf Seeschiff	21.621
Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag bei Verkauf Seeschiff	-31.206
Steuerminderung aufgrund Anrechnung GewSt bei Verkauf Seeschiff	2.937
<b>Liquides Gesamtergebnis aus der Beteiligung</b>	<b>-21.805</b>

**Vorzugskommanditisten**

Beitritt 2003	EUR
Pflichteinlage	-100.000
Agio	-3.000
Steuerminderzahlungen durch Verlustzuweisung	0
Steuerzahlungen auf laufende Gewinne	-10.091
Auszahlungen bis 2013	40.000
Ausschüttungen in 2003 und 2004 (zeitanteilig nach Einzahlung)	14.000
<b>Kapitalbindung per 31.12.2014</b>	<b>-59.091</b>
Steuerzahlungen auf laufende Gewinne 2015	-217
Auszahlungen 2015 vor Verkauf Seeschiff	30.000
Auszahlung bei Verkauf Seeschiff	117.327
<b>Liquides Gesamtergebnis aus der Beteiligung</b>	<b>88.020</b>

Der Beteiligungsprospekt weist auf den Seiten 42/43 einen Kapitalüberschuss von 60.800 EUR für das Klassik- und 103.700 EUR für das Vorzugskapital aus, so dass die Nachsteuerbetrachtungen zu schlechteren als den prospektierten Ergebnissen führen.

Folge des Verkaufs des Schiffes wäre die Auflösung des Unterschiedsbetrages Seeschiff in Höhe von 65,73 % bezogen auf das Klassik-Kommanditkapital. Dieser Unterschiedsbetrag ist bei Verkauf des Schiffes bzw. bei Verkauf eines Kommanditanteils - unabhängig vom tatsächlich erzielten Veräußerungsgewinn – mit dem persönlichen Steuersatz eines jeden Gesellschafters zu versteuern. Die steuerlichen Auswirkungen wurden in der oben dargestellten Kapitalbindungsrechnung mit dem Maximal-Steuersatz berücksichtigt. Die Thematik des Unterschiedsbetrages ist für die Vorzugskommanditisten ohne Relevanz, genauso wie für alle Kommanditisten, die ihren Anteil auf dem sogenannten Zweitmarkt erworben haben. Diesen Kommanditisten wird aus dem Verkauf kein Gewinn zugewiesen, entsprechend steht der Verkaufsauszahlung keine Steuerlast gegenüber.

Zu erwähnen ist im Zusammenhang mit dem Verkauf auch die Poolsituation des Schiffes. In Übereinstimmung mit dem Poolvertrag haben wir dem Pooloperator unsere Verkaufsabsicht schriftlich mitgeteilt. Der Pooloperator hat uns daraufhin mitgeteilt, dass das Ausscheiden aus dem Pool zu keiner Ausgleichszahlung führt. Das Schiff bleibt bis zum Ende der letzten Beschäftigung vor geplanter Übergabe an den Käufer im Pool. Sollte ein Verkauf scheitern, aus welchem Grund auch immer, wird das MS „Piro“ mit Anlieferung in die auf den Zeitpunkt der schriftlichen Notizgabe gegenüber dem Operator über das Zurückziehen der Verkaufsbemühungen folgende vom Operator neu vereinbarte Beschäftigung wieder Poolmitglied.

Alternativ zum Verkauf war der Weiterbetrieb des Schiffes bis zum Zeitpunkt kurz vor dem Werftaufenthalt zur vierten Klasseerneuerung Anfang 2017 zu kalkulieren. Während sich, wie bereits oben geschildert, die Ertragsaussichten signifikant verschlechtert haben, wirkt der Wechselkurs gegenläufig. Für den Weiterbetrieb spricht, dass trotz des schwachen Marktumfeldes eine Absicherung über den Pool und der damit anteilig auf unsere Gesellschaft entfallende weit über Marktniveau liegende und bis Anfang 2018 laufende Zeitchartervertrag des zweiten Poolschiffes gegeben ist. Hiervon profitiert das Schiff jedoch nur, soweit es dem Pool einsatzbereit zur Verfügung steht.

Der technische Schiffsbetrieb läuft zurzeit reibungslos, gleichwohl haben wir diesbezüglich auch andere Erfahrungen gemacht. Erinnerung sei an die ca. 40 technisch bedingten Ausfalltage des vergangenen Jahres und die bereits angefallenen 9 Tage in 2015. Zwar ist die Instandhaltung des Schiffes technisch unproblematisch, kann jedoch schnell zu höheren als erwarteten Kosten im laufenden Betrieb und bei Werftaufenthalt führen. Aufgrund des Marktes gibt es keine Möglichkeit, Reserven aufzubauen, um die fehlenden Einnahmen aus einem längeren technischen Ausfall und die auf unsere Gesellschaft entfallenden Kosten von dessen Behebung zu kompensieren.

Aufgrund des sehr schwachen Marktes nehmen die guten Charteradressen inzwischen ausschließlich junge Tonnage mit voller Right-Ship-Punktzahl (Bewertung aus technischer Spezifikation + Alter des Schiffes). Das MS „Piro“ kann aufgrund seines Alters und Spezifikation lediglich Geschäft bei kleineren Operator-Firmen akquirieren. Trotz aller Sorgfalt ergibt sich hier ein zunehmendes Risiko von Zahlungsausfällen (Counterpartyrisk).

Infolge der Unwägbarkeiten haben wir davon Abstand genommen, an dieser Stelle eine detaillierte Kalkulation für den Weiterbetrieb darzustellen. Zu zukünftigen Liquiditätsüberschüssen vielleicht nur so viel: In 2015 sind neben den derzeit in der Beschlussfassung befindlichen bzw. bereits beschlossenen 30%igen Auszahlung an die Anleger bezogen auf das Gesamtkapital der Gesellschaft keine weiteren Auszahlungen möglich. Wir hatten bereits früher

darauf hingewiesen, dass von dieser Auszahlung in 2015 ohnehin nur die Hälfte tatsächlich erwirtschaftet wird, während die andere Hälfte aus Liquiditätsüberschüssen aus Vorjahren resultiert. Anfang 2017 steht bereits der nächste Werftaufenthalt (vierte Klasseerneuerung) an, so dass nur noch 2016 verbleibt. Hier wäre die Chance auf Liquiditätsüberschüsse, die eine ca. 15%ige Auszahlung ermöglichen könnten, einen problemfreien Schiffsbetrieb jedoch vorausgesetzt.

Da das Schiff inzwischen im Verkaufsmarkt hinreichend negativ bekannt ist, sehen wir auch bei steigenden Märkten kaum Potential für einen steigenden Kaufpreis u. a. wegen der latenten Probleme mit der Hauptmaschine.

In Abwägung aller für diese Entscheidung relevanten Einflussfaktoren ist die Geschäftsführung zu der Auffassung gekommen, dass ein zeitnaher Verkauf den Interessen der Gesellschafter mehr entspricht als der Weiterbetrieb des Schiffes. Es sind insbesondere zwei Punkte von Bedeutung, die aus Sicht der Geschäftsführung für einen zeitnahen Verkauf des Schiffes sprechen:

1. Der Weiterbetrieb birgt insbesondere das Risiko, dass das Schiff, entgegen unseren bislang getroffenen Annahmen, zu geringeren Poolraten fährt. Dieses Risiko hat sich bereits im vergangenen halben Jahr – zumindest teilweise - bestätigt. Ein weiterer Schiffsbetrieb beinhaltet naturgemäß daraus erwachsende Risiken. Das zunehmende Schiffsalter lässt deren Wahrscheinlichkeit massiv ansteigen. Durch einen zeitnahen Verkauf würden diese Risiken vermieden.
2. Die Auszahlung aus dem Verkauf in 2015 deckt zusammen mit den weiteren für 2015 geleisteten und geplanten Auszahlungen die für die Klassik-Kommanditisten entstehende Steuerlast aus der Auflösung des ‚Unterschiedsbetrages Seeschiff‘ in Höhe von 65,73 % mehr als ab. Ein Umstand, der bei einem späteren Verkauf nicht zwingend so eintreten muss.

Im Lichte des Vorausgegangenen empfehlen wir Ihnen, den bestmöglichen Verkauf des Schiffes, mindestens aber zu einem Preis von USD 3,8 Mio. zu beschließen.

Die beiden weiteren Tagesordnungspunkte knüpfen an einen Verkauf des Schiffes an: Auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Liquidation der Gesellschaft ist gemäß Gesellschaftsvertrag eine Liquidationseröffnungsbilanz aufzustellen. Zur Vermeidung der in diesem Zusammenhang anfallenden zusätzlichen Rechnungslegungsanforderungen (= Einlegung eines Rumpfgeschäftsjahres und damit eines zusätzlichen Jahresabschlusses) und damit verbundenen zusätzlichen Kosten empfiehlt die Geschäftsführung, dass vorbehaltlich der Beschlussfassung über den Verkauf des Schiffes der Liquidationszeitpunkt abweichend von § 27 Abs. 1 des Gesellschaftsvertrages nicht der Zeitpunkt der Veräußerung des Schiffes, sondern der 1. Januar 2016 ist.

Nach dem Gesellschaftsvertrag endet mit Liquidationsbeschluss (= Verkaufsbeschluss) die Amtsperiode des Beirates. Die Geschäftsführung hält es für sinnvoll und im Interesse der Gesellschafter, wenn der Beirat seine konstruktive Tätigkeit bis Ende 2016 und damit dem kompletten Jahr nach dem Verkauf des Schiffes, unter Fortzahlung seiner Bezüge fortsetzt. Auch dieser Beschlussfassungspunkt steht unter dem Vorbehalt der erfolgten Beschlussfassung über den bestmöglichen Verkauf des Schiffes.

Wir haben die vorgenannten drei Beschlussvorschläge eingehend mit Ihrem Gesellschafterbeirat und Ihrer Treuhänderin besprochen. Die Treuhänderin sieht aus grundsätzlichen Erwägungen bei einem Schiffsverkauf regelmäßig von einer eigenen Empfehlung an die Kom-



manditisten ab. Der Beirat ist nicht zu einer einheitlichen Empfehlung gekommen. Wegen der Einzelheiten verweisen wir auf das beigefügte Schreiben des Beiratsvorsitzenden, Herrn Peter Bretzger.

Wir haben für die Beschlussfassung den Rahmen einer außerordentlichen Gesellschafterversammlung im schriftlichen Verfahren vorgesehen. Der guten Ordnung halber weisen wir darauf hin, dass gemäß § 9 Ziffer 3 a bzw. § 11 Ziffer 3 i.V.m. § 13 Ziffer 2 h des Gesellschaftsvertrages die vorstehend genannten drei Beschlüsse jeweils u.a. einer Mehrheit von 75 % der abgegebenen Stimmen bedürfen.

Wir schließen angesichts der Komplexität nicht aus, dass sich zu unseren Ausführungen Fragen ergeben. Für Rückfragen stehen Geschäftsführung, Treuhänderin und Beirat Ihnen selbstverständlich gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

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

**Stellungnahme des Beirates der MS "Piro" GmbH & Co. KG  
zum beabsichtigten Beschluss, das Schiff zum bestmöglichen Preis,  
mindestens jedoch USD 3,8 Millionen zu verkaufen**

**Peter Bretzger (Beiratsvorsitzender) – [bretzger-rechtsanwaelte@eurojuris.de](mailto:bretzger-rechtsanwaelte@eurojuris.de)  
Elmar Conrads-Hassel – [e.conrads-hassel@12move.de](mailto:e.conrads-hassel@12move.de)  
Herbert Juniel – [herbert.juniel@t-online.de](mailto:herbert.juniel@t-online.de)**

Liebe Mitgesellschafterinnen,  
liebe Mitgesellschafter,

Aufgrund der Erfahrungen aus der Vergangenheit ging der Beirat bisher davon aus, dass unsere "Piro" unverkäuflich erscheint (vergleiche hierzu meine Ausführungen im Beiratsbericht vom 04.05.2015, den ich zur Gesellschafterversammlung 2015 vorgelegt habe).

Nunmehr hat sich ein Interessent gefunden, der Interesse am Kauf der "Piro" geäußert hat. Im Hinblick darauf hat der Mehrheitsgesellschafter die Geschäftsführung ersucht, eine außerordentliche Gesellschafterversammlung einzuberufen, um einen Vorratsbeschluss über den Verkauf des Schiffes zu fassen. Ob letztendlich der Verkauf zustande kommt oder - wie in der Vergangenheit bereits mehrfach - scheitert, vermag der Beirat nicht verlässlich zu prognostizieren.

Die Geschäftsführung, die in eigener Verantwortung handelt, möchte das Schiff jedoch nicht zu weniger als USD 3,8 Millionen veräußern. Dieser Preis würde über dem aktuellen Schrottwert liegen.

Der Beirat hat sich mit dem Anliegen des Mehrheitsgesellschafters eingehend befasst, wie er dies auch schon in den vergangenen Jahren getan hat, zuletzt anlässlich der Gesellschafterversammlung im März 2014, als wir Gesellschafter über den Verkauf des Schiffes zum bestmöglichen Preis abgestimmt haben. Die damalige Beschlussfassungsfrage beinhaltete jedoch keine Untergrenze für den Verkaufspreis, sodass auch eine Veräußerung zur Verschrottung des Schiffes möglich gewesen wäre.

Auch der jetzige Beschlussantrag - so er die erforderliche 3/4 Mehrheit erhält - würde nicht zu einem Verkauf des Schiffes "zur Verschrottung" für unsere Gesellschaft führen.

Nachfolgend möchte ich Ihnen die Überlegungen des Beirates zum Beschlussantrag näher bringen. Der Beirat hat sehr eingehend diskutiert, welche Gründe für den Weiterbetrieb des Schiffes bzw. dessen Verkauf sprechen:

**1.**

Dass bei der gegenwärtigen Marktsituation und den niedrigen Charterraten im Bulker-Markt die Absolvierung der 4. Klasse im Jahre 2017 aus Kostengründen nicht durchgeführt werden kann, liegt auf der Hand. Bereits im November 2014 haben wir mit einer "schmalen" und kostengünstigen Zwischendockung den Weiterbetrieb des Schiffes ermöglicht, ohne

allerdings zu verkennen, dass eine "Tip-Top-Werft" zu Kosten von mehr als 3 Millionen USD geführt hätte.

Wenn das Schiff - und ich denke hier insbesondere an die Außenhaut und die Hauptmaschine - bis im Jahre 2017 ohne off-hire-Zeiten durchhält, würden wir mit einem Weiterbetrieb des Schiffes bis zu dem dann anstehenden Verkauf doppelt so viele US-Dollar einnehmen können, wie bei einem Verkauf zum jetzigen Zeitpunkt. Klassik - wie Vorzugskommanditisten hätten dann mehr Geld in der Kasse als beim jetzigen Verkauf. Dies ist die Chance, die wir haben.

## 2.

Das Risiko, sogar weniger Auszahlungen zu erhalten als beim jetzigen Verkauf, liegt im Zustand und Alter des Schiffes begründet - ich hatte Ihnen hierüber in den vergangenen Jahren mehrfach berichtet. Würden beim weiteren Schiffsbetrieb - wie beim Schwesterschiff "Powhatan" - Risse in der Außenhaut auftreten oder gar die (immer noch geklammerte) Hauptmaschine ihren Dienst aufgeben und das Schiff off-hire gehen, würden wir nicht nur keine Pool-Einnahmen mehr erhalten, sondern hätten hohe Aufwendungen, das Schiff in einen Zustand zu versetzen, um es letztendlich auf unsere Kosten zur Verschrottung nach Indien fahren zu können oder schleppen zu lassen. Ob und wie viel von einem möglichen Schrottpreis für uns Gesellschafter dann noch übrig bleiben würde, vermögen wir Beiräte nicht zu prognostizieren.

Aus Respekt vor Ihnen, liebe Mitgesellschafterinnen und liebe Mitgesellschafter, möchte der Beirat keine einheitliche Empfehlung aussprechen und letztendlich die unternehmerische Entscheidung über den Weiterbetrieb oder den Verkauf des Schiffes in Ihre Hand legen:

Wer auf die Chance setzt, dass unser Schiff bis 2017 ohne off-hire-Zeiten und ohne Reparaturen durchhält, stimmt gegen den Verkauf und wählt damit die Taube auf dem Dach.

Wem der Spatz in der Hand genügt und wer die beschriebenen Risiken vermeiden will, stimmt für den Verkauf des Schiffes.

Abschließend bitte ich Sie für meine einfachen Worte um Entschuldigung.

Auch im Namen meiner Beiratskollegen Herrn Conrad-Hassel und Herrn Juniel grüße ich Sie herzlichst.

Peter Bretzger  
-Beiratsvorsitzender-

Hamburg, den 25.06.2015