



M. M. WARBURG & CO SCHIFFAHRSTREUHAND

WIR HALTEN IHRE ANLAGEN AUF KURS

IHRE UNTERLAGEN FÜR DIE GESELLSCHAFTERVERSAMMLUNG 2006

MS „MIRA“ GMBH & Co. KG



SCHIFFFAHRTSTREUHAND – *Partnerschaft* DAS IST PARTNERSCHAFT AUF HÖCHSTEM NIVEAU

ERFAHRUNG IST DURCH NICHTS ZU ERSETZEN

DIE M.M. WARBURG & CO SCHIFFFAHRTSTREUHAND ist Ihr Partner bei der Betreuung von Schiffsbeteiligungen. Wir decken als Mittler zwischen Anleger und Schiffahrtsgesellschaft das ganze Spektrum zur intelligenten Abwicklung und Interessenwahrnehmung ab. Angefangen bei der Führung von Kapitalkonten der Zeichner über die Verteilung der steuerlichen Ergebnisse bis hin zur Vornahme von Auszahlungen sowie die Vertretung der Interessen unserer Anleger bei Sitzungen der Gesellschaftsgremien. Ein Konzept, das seit Jahren erfolgreich im Markt besteht: Über 12.000 Anleger in 46 Gesellschaften mit Einlagen i.H.v. über EURO 700 Mio. vertrauen auf unsere Erfahrung.

SICHERHEIT, TRADITION UND KUNDENORIENTIERTES HANDELN

Wir berücksichtigen für unsere Anleger eine Vielzahl detaillierter Vorschriften und Regularien, wobei wir stets das vorrangige Ziel unserer Kunden im Auge behalten: Attraktive Ergebnisse in Verbindung mit zeitnaher und transparenter Information sowie akkurater, flexibler Abwicklung im Interesse der Anleger. Um dieses Ziel zu erreichen, gilt es immer wieder, durchaus mehr als nur den vorgeschriebenen „Standard“ zu erfüllen. Hier sind gerade bei unvorhergesehenen Herausforderungen Flexibilität und weitreichende Erfahrung gefragt, um die Interessen unserer Kunden zuverlässig zu wahren. Wir arbeiten eng mit der Warburg Gruppe und ihrem renommierten Stammhaus, der Privatbank M.M.Warburg & CO, zusammen. Hierüber profitieren wir wie kaum ein anderes Unternehmen von den Erfahrungen, die seit 1798 mit anspruchsvollen Bankgeschäften gesammelt wurden. Wir kooperieren ausschließlich mit erfolgreichen Emissionshäusern und traditionsreichen Reedereien. Das sind viele Generationen wertvoller Erfahrungen, die hier zusammenfließen. Für Ihren Erfolg.

Gesellschafterversammlung 2006

MS Mira GmbH & Co. KG

Inhalt

Tagesordnung

Bericht der Geschäftsführung

- Überblick über das Geschäftsjahr 2005 und Ausblick auf das Geschäftsjahr 2006
- Investitionsphase
- Einsatz und Betrieb des Schiffes
- Marktsituation
- Erläuterungen zur Bilanz
- Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
- Liquidität und Ausschüttungen
- Steuerliche Verhältnisse
- Ausblick

Bericht des Beirates

Jahresabschluß

Tagesordnung

der ordentlichen Gesellschafterversammlung der

MS „Mira“ GmbH & Co. KG

im schriftlichen Verfahren

1. Feststellung des Jahresabschlusses 2005
2. Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2005
3. Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2005
4. Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2005
5. Zustimmung zu einer Auszahlung in Höhe von 4,0% bezogen auf das Kommanditkapital im Dezember 2006, sofern die Liquiditätslage dies zulässt und etwaige Auflagen von Kreditinstituten dem nicht entgegenstehen.

Bericht der Geschäftsführung über das Geschäftsjahr 2005

MS „Mira“ GmbH & Co. KG

Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Hanjin Heavy Industries, Korea
Baujahr:	2000
Länge/Breite/Tiefgang:	168,7 m / 27,2 m / 13,8 m
Tragfähigkeit:	21.140 tdw
Containerkapazität:	1.644 TEU
Geschwindigkeit:	ca. 21 kn
Geschäftsführung:	Verwaltungsgesellschaft MS „Mira“ mbH Neuer Wall 77, 20354 Hamburg Geschäftsführer: Bernd Krüger, Helge Janßen
Vertragsreeder:	Reederei Horst Zeppenfeld GmbH & Co. Kommanditgesellschaft Langenstr. 50, 28195 Bremen
Treuhandgesellschaft:	M.M. Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH Fuhlentwiete 12, 20355 Hamburg Tel.: 040 / 32 82 58 0, Fax: 040 / 32 82 58 99
Emissionshaus:	Hamburgische Seehandlung Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG Neuer Wall 77, 20354 Hamburg

1 Überblick über das Geschäftsjahr 2005 und Ausblick auf das Geschäftsjahr 2006

Die MS „Mira“ wurde im Berichtszeitraum weiterhin vom Charterer Costa Container Lines S.P.A. (CCL), Genua zu einer Bruttoreate von USD 14.100 pro Tag beschäftigt. Es gab im Berichtszeitraum keine besonderen Vorkommnisse. Gegenüber dem Prospektansatz hatte das Schiff im Berichtsjahr vier Einsatztage mehr und damit um TUSD 56 höhere **Bruttochartererlöse**. Da der durchschnittliche Kurs aus den Charterraten allerdings um USD/EUR 0,0247 unter dem prospektierten Kurs lag, ergaben sich unter Berücksichtigung von Befrachtungs- und Bereederungsgebühren in der EURO-Bewertung um TEUR 38 geringere Nettochartererlöse.

Die **Schiffsbetriebskosten** lagen aufgrund von allgemeinen Kostensteigerungen im Berichtsjahr um TEUR 261 über dem Prospektansatz.

Die **Investitionsphase** wurde im Berichtsjahr erfolgreich abgeschlossen. Das **Kommanditkapital** liegt insgesamt aufgrund von Mehreinwerbungen um TEUR 122,5 über dem Prospektansatz.

Die **Schiffshypothekendarlehen** wurden mit vierteljährlichen Raten in Höhe von TUSD 340 planmäßig getilgt. Der Stand zum 31.12.2005 beträgt TUSD 13.245 und TJPY 382.075 (=TEUR 14.048)

Der **Cash-Flow** des Geschäftsjahres 2005 vor Tilgung und nach Entnahme der Vorabgewinne liegt mit TEUR 1.270 um TEUR 399 unter dem Prospektansatz. Dies hängt im Wesentlichen mit den niedrigeren Nettochartererlösen aufgrund des schwächeren USD/EUR-Wechselkurses, den höheren Schiffsbetriebskosten und dem höheren Aufwand für Zinszahlungen für das Schiffshypothekendarlehen zusammen.

Eine **Ausschüttung in Höhe von 8,0%** bezogen auf das Kommanditkapital wurde im Berichtsjahr wie vorgesehen geleistet.

Das **steuerliche Ergebnis 2005** für die Tranche 2005 beträgt ca. - 44,8%. Das Ergebnis der Tranche 2004 beträgt in 2005 ca. - 5,0% (Vorjahr: ca. - 39,8%). Gegenüber dem Prospektansatz von rund 42 % fällt die Quote der ausgleichsfähigen Verluste für beide Tranchen damit um 2,8 %-Punkte höher aus.

Um den erhöhten **Betriebskosten** im Bereich Schmieröl entgegen zu treten, haben sich Geschäftsführung und Beirat auf Empfehlung des Vertragsreeders entschlossen, ein elektronisches Schmieröldosierungssystem anzuschaffen und einzubauen, mit dem der Schmierölverbrauch nachhaltig um ca. 25-30 % p.a. reduziert werden kann. Zur Realisierung dieser wirtschaftlich sinnvollen Maßnahme kann die derzeit zur Verfügung stehende Liquidität nicht für die für Juni 2006 geplante Auszahlung in Höhe von 4 % genutzt werden. Die für Dezember 2006 geplante Ausschüttung in Höhe von 4 % wird davon voraussichtlich unberührt bleiben. Mittel- und langfristig ist diese Maßnahme geeignet, die wirtschaftliche Entwicklung und die Werthaltigkeit Ihrer Beteiligung zu verbessern. (vgl. hierzu Abschnitt 9 Ausblick 2006)

2 Investitionsphase

Eine Gegenüberstellung der Investitionsphase gem. Prospekt mit den tatsächlichen Werten ergibt folgendes Bild:

	Ist	Prospekt	Abweichung
	TEUR	TEUR	TEUR
Mittelverwendung			
Anschaffungskosten Schiffe (TUSD 26.311)	21.747	21.478	269
Fondsspezifische Kosten	1.324	1.302	22
Vorabgewinne	810	810	0
Sonstige Fremdkosten	130	180	-50
Liquiditätsreserve (ohne Kontokorrent)	192	854	-662
	24.203	24.624	-421
Mittelherkunft			
Gründungsgesellschafter	530	530	0
Tranche 2004 - Klassikkapital	4.703	4.600	103
Tranche 2005 - Klassikkapital	4.019	4.000	19
Schiffshypothekendarlehen (TUSD 18.000)	14.951	14.694	257
Kontokorrent	0	800	-800
	24.203	24.624	-421

Die **Investitionsphase** wurde im Berichtsjahr erfolgreich abgeschlossen. Der Liquiditätsüberschuss beträgt TEUR 192, der um TEUR 662 unter dem Prospektansatz liegt. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass der prospektierte Kontokorrent in Höhe von TEUR 800 bislang nicht in Anspruch genommen worden ist.

Der **Kaufpreis des Schiffes** war höher als prospektiert. Die in EUR umgerechneten **Anschaffungskosten** liegen um TEUR 269 über dem Prospektansatz. Während die Kalkulation von einem Kurs von USD/EUR 1,2250 ausging, lag der tatsächliche Anschaffungskurs bei USD/EUR 1,2106.

Das **Kommanditkapital** liegt um TEUR 122,5 über dem Prospektansatz. Es wurden bei der Tranche 2004 TEUR 102,5 und bei der Tranche 2005 TEUR 20 mehr eingeworben.

Das in EUR umgerechnete **Schiffshypothekendarlehen** (gemäß Prospekt TUSD 18.000 zu USD/EUR 1,2250) fiel kursbedingt um TEUR 257 höher aus als prospektiert.

Die **Gründungskosten** fielen per Saldo um TEUR 28 geringer aus als prospektiert. Während die Kapitalbeschaffungskosten aufgrund der Mehrinwerbung beim Kommanditkapital um TEUR 22 über dem Prospektansatz lagen, fielen die sonstigen Kosten um TEUR 50 geringer aus.

3 Einsatz und Betrieb des Schiffes

Die MS „Mira“ wurde im Berichtszeitraum weiterhin vom Charterer Costa Container Lines S.P.A. (CCL), Genua zu einer Bruttoreate von USD 14.100 pro Tag beschäftigt.

Im Liniendienst Mittelmeer / Ostküste Kanada / Karibik / Ostküste Zentralamerika wurden folgende Häfen bedient: Barcelona / Livorno / Vado Ligure / Valencia / Lissabon / Halifax / Havana / Kingston / Rio Haina zurück nach Barcelona. Seit Herbst des Jahres wird noch zusätzlich Santo Tomas/Guatemala bedient. Eine Rundreise dauert ca. 38 Tage.

Die 15-tägigen Mietzahlungen erfolgten pünktlich. Die Charter läuft noch bis zum 31.05.2007 mit 50 Tagen mehr oder weniger in Befrachters Wahl.

Es gab im Berichtszeitraum keine besonderen Vorkommnisse. Es waren keine Arbeits- oder Seeunfälle zu beklagen. Lediglich durch Schwerwetter, zwischen dem 20./23. November, auf dem Weg von Halifax nach Havana, wurden Schäden an insgesamt 20 Containern verursacht. Es wurde vom Kapitän ein Seeprotest erstellt. Schadenersatzansprüche sind bis heute nicht gestellt worden. Diese sollten, abzüglich der entsprechenden Franchise, unter der P&I Versicherung gedeckt sein. Neben den Containern wurde durch Seeschlag die vordere auf backbordseite kombinierte Anker- und Mooringwinde beschädigt und im Dezember in Livorno zur Reparatur an Land gegeben. Der Schaden beläuft sich auf ca. € 32.000. Regelmäßig werden Sicherheitsübungen mit unterschiedlichen Schwerpunkten durchgeführt. Bei den erfolgten Hafensterkontrollen ergaben sich keinerlei Mängel.

Die Schiffsbetriebskosten lagen im Berichtszeitraum über Prospekt. Ursächlich hierfür waren insbesondere die gestiegenen Schmierölpreise (Preissteigerungen von rund 26 % im Verlauf des Jahres 2005) aufgrund von gestiegenen Rohölpreisen sowie Lieferengpässen (z.B. durch Ausfall von Raffinerien in New Orleans durch Wirbelsturm „Katrina“ und Feuer in Singapur.). Ein weiterer Grund lag in den gestiegenen Personalkosten, die durch das Wachstum der Seeschiffahrtsmärkte bei einer relativen Verknappung der Seeleute verursacht wurden.

Der Konservierungszustand des Schiffes ist gut. Die nächste Routinedocking des Schiffes ist im Mai 2009 vorgesehen.

Das Schiff mit Heimathafen Monrovia führt seit Übernahme weiterhin die Flagge von Liberia.

Das Schiff ist gegen Kasko-Risiken versichert. Ferner besteht eine Versicherung gegen Zeitverluste bei kaskoversicherten Schäden (Loss of Hire). Gegen Haftpflichtrisiken ist das Schiff bei einem P&I Club versichert.

4 Marktsituation

Der weltweite Transport von Containern zur See hat auch im Jahr 2005 weiterhin stark zugenommen. Während im Jahr 2003 die Wachstumsrate bei 11,3 % und im Jahr 2004 bei 13,6 % lag, wuchs der Containerverkehr im Jahr 2005 um 10,8 %. In absoluten Zahlen wurden im letzten Jahr 106 Millionen TEU über die Weltmeere verschifft.

Zur Befriedigung des über mehrere Jahre anhaltenden Wachstums der Nachfrage wurden in den Vorjahren vermehrt Neubauten bei den Schiffswerften in Auftrag gegeben, die in 2005 und in den folgenden Jahren sukzessive der Containerschiffsflotte zugeführt wurden und werden. Während beispielsweise das Wachstum der Containerschiffsflotte im Jahr 2003 bei 8,9 % und im Jahr 2004 bei 9,8 % lag und damit niedriger war als die Wachstumsraten der Nachfrage, stieg im Jahr 2005 die Kapazität der Flotte um 13,1 % und damit stärker als die Transportnachfrage.

Entsprechend der obig dargestellten Wachstumsquoten der Nachfrage und des Angebotes nach Transportkapazitäten ergibt sich bei der Betrachtung der Containerschiffcharterraten ein zweigeteiltes Bild. Zur Veranschaulichung dient der vom Londoner Makler Howe Robinson publizierte Index für Charterraten für Containerschiffe der Größenklassen zwischen 250 TEU und 3.500 TEU (HRCI = Howe Robinson Container Index). Im 1. Halbjahr 2005 stieg der HRCI von 1.884 Punkte bis auf 2.093 Punkte um rund 11% an, was einen Anstieg auf ein historisches Rekordniveau bedeutet. In der zweiten Jahreshälfte hingegen wechselte die Tendenz der Indexbewegung und es überwog der Einfluss der stetigen Flottenausweitung. In der Folge verlor der Index bis zum Jahresende 819 Punkte (rund 39 %) und lag am 04. Januar 2006 bei 1.274 Punkten.

Während bei den Steigerungen der Ratenentwicklungen bis Mitte 2005 am stärksten die mittleren Größenklassen (1.500 bis 2.000 TEU) profitierten, so mussten eben auch diese Segmente mit rund 42 bis 44 % die größten Ratenabsenkungen über das gesamte betrachtete letzte Jahr hinnehmen. Die Feedersegmente mit maximal 725 TEU mussten in etwa 20 % Charterabsenkung im Laufe des Jahres verhältnismäßig weniger starke Reduktionen akzeptieren. Schiffsklassen mit 2.700 TEU und größer waren ebenfalls nicht so stark von den

Ratenreduktionen betroffen. Durchschnittlich sank die Rate um rund 35 % im Jahr 2005. Dennoch ist festzuhalten, dass die Charterraten im Dezember 2005 in allen Größenklassen auf weiterhin hohem Niveau lagen.

Die ersten Monate im Jahr 2006 waren von Zurückhaltung in den Chartermärkten geprägt und es wurden verhältnismäßig weniger Charterabschlüsse getätigt als in den Vergleichsmonaten der letzten Jahre. Der Marktindex HRCI lag mit 1.277 Punkten Mitte April 2006 auf ähnlichem Niveau wie zum Anfang des Jahres, nachdem er zwischenzeitlich bis auf 1.210 Punkte (Anfang März) gesunken war.

5 Erläuterungen zur Bilanz

Nachfolgende Übersicht ergibt sich nach Zusammenfassungen und Saldierungen aus den Bilanzen zum 31.12.2005:

	Ist	
	TEUR	%
Vermögen		
Anlagevermögen	17.360	97,6%
Flüssige Mittel	202	1,1%
Übrige Aktiva	226	1,3%
	17.788	100,0%
Kapital		
Eigenkapital	848	4,8%
Langfristige Verbindlichkeiten	14.048	79,0%
Kurzfristige Verbindlichkeiten	2.350	13,2%
Übrige Passiva	542	3,0%
	17.788	100,0%

Das **Anlagevermögen** beinhaltet die um die Abschreibung (TEUR 3.035) geminderten Anschaffungskosten des Schiffes. Das Schiff wird degressiv über eine Nutzungsdauer von 13 Jahren abgeschrieben.

Der Rückgang der **liquiden Mittel** im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 1.578 ist im Wesentlichen auf die Auszahlung der Gründungskosten und der Entnahme von Vorabgewinnen zurückzuführen.

In den **übrigen Aktiva** sind insbesondere Vorräte (TEUR 172) enthalten.

Die **langfristigen Verbindlichkeiten** beinhalten das Schiffshypothekendarlehen. Der Stand zum 31.12.2005 beträgt TUSD 13.245 und TJPY 382.075 (=TEUR 14.048) nachdem im September 2005 ein Teil des Darlehens in Yen konvertiert wurde. Den Tilgungen von TEUR 1.128 stehen Kursaufwendungen aus Wertberichtigung und Umschuldung von insgesamt TEUR 225 gegenüber.

Die einzelnen Darlehenstranchen valutierten zum 31.12.05 wie folgt:

Tranche	Stand 31.12.05 USD	Stand 13.12.05 JPY	Stand 31.12.05 EUR	Zinssatz p.a. %	fest bis
1 aa	1.132.062,00	0,00	959.130,73	6,340%	30.06.06
1 ab	2.000.000,00	0,00	1.694.484,45	5,455%	29.02.08
1 ac	0,00	382.074.750,00	2.825.944,42	1,990%	30.06.09
1 b	4.000.000,00	0,00	3.388.968,91	5,330%	30.01.09
2	6.113.230,00	0,00	5.179.386,60	4,900%	29.12.09
Gesamt	13.245.292,00	382.074.750,00	14.047.915,11	Ø 4,584%	

Die **kurzfristigen Verbindlichkeiten** enthalten das Darlehen zur Eigenkapitalzwischenfinanzierung, das zum 31.12.2005 mit TEUR 2.350 valutierte.

Außerdem sind in den **übrigen Passiva** u.a. Verbindlichkeiten aus dem Reedereibetrieb (TEUR 180), Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (TEUR 112) und ein Rechnungsabgrenzungsposten (TEUR 56) enthalten.

Das Eigenkapital gemäß Handelsbilanz zum 31.12.2005 setzt sich wie folgt zusammen:

	Ist TEUR
Eigenkapital	
Kommanditkapital	8.723
Gründungsgesellschafter	530
Kapitalrücklage (Agio)	278
ausstehende Einlagen	-2.482
Verlustvortrag	-1.883
Entnahmen	-1.635
Jahresfehlbetrag	-2.683
	<u>848</u>

In der Handelsbilanz werden die Beträge mit Ausnahme der ausstehenden Einlagen auf der Passivseite der Bilanz ausgewiesen.

6 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Eine Gegenüberstellung des kalkulierten Ergebnisses gem. Prospekt mit dem tatsächlichen Ergebnis des Geschäftsjahres 2005 zeigt folgendes Bild:

	Prospekt TEUR	Ist TEUR	Abweichung TEUR
Nettochartererlöse	3.719	3.681	-38
Kursgewinne/Sonstige Erträge	0	73	73
Erträge	3.719	3.754	35
Schiffsbetriebskosten	-1.129	-1.390	-261
Zinsaufwand Hypothekendarlehen	-571	-683	-112
sonstige Zinsen	-200	-156	44
Laufende Verwaltung	-149	-173	-24
Laufende Kursverluste	-1	0	1
Zuführung Drohverlustrückstellung	0	-82	-82
Kursdifferenzen Tilgung/Umschuldung Hypothek	0	8	8
Kursanpassung Hypothekendarlehen	0	-220	-220
Gründungskosten	-701	-706	-5
Abschreibung	-2.997	-3.035	-38
Aufwendungen	-5.748	-6.437	-689
Jahresfehlbetrag (Handelsbilanz)	-2.029	-2.683	-654

Gegenüber dem Prospektansatz hatte das Schiff im Berichtsjahr vier Einsatztage mehr und damit um TUSD 56 höhere **Bruttochartererlöse**. Da der durchschnittliche Kurs aus den Charraten allerdings um USD/EUR 0,0247 unter dem prospektierten Kurs lag, ergaben sich unter Berücksichtigung von Befrachtungs- und Bereederungsgebühren um TEUR 38 geringere Nettochartererlöse.

Die **Schiffsbetriebskosten** lagen im Berichtsjahr um TEUR 261 über dem Prospektansatz. Insbesondere lagen die Kosten für Ausrüstung und Reparaturen (plus TEUR 167), Kosten für Schmierstoffe (plus TEUR 121) und Personalkosten (plus TEUR 46) über dem Prospektansatz. Die um TEUR 65 geringeren Versicherungsaufwendungen konnten die Mehrkosten nicht kompensieren.

Der **Zinsaufwand Hypothekendarlehen** lag um TEUR 112 über Prospektkalkulation. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die im Prospekt kalkulierten Zinsen in Höhe von 4% p.a. nicht erzielt werden konnten, nachdem der US-Dollar-Zins zwischenzeitlich mehrfach erhöht wurde.

Die **Rückstellungen für drohende Verluste** in Höhe von TEUR 82 mussten handelsrechtlich im Zusammenhang mit abgeschlossenen Devisentermingeschäften gebildet werden, da sich beim Vergleich der gesicherten USD/EUR-Kurse mit dem USD/EUR-Stichtagskurs ein rechnerischer Verlust ergibt. Die Zuführung ist nicht liquiditätswirksam.

Die **Kursanpassung der USD-Schiffshypothekendarlehen** an den gegenüber dem Aufnahmekurs stärkeren USD/EUR-Stichtagskurs führte zu dem Buchverlust von EUR 220. Die Kursanpassung ist handelsrechtlich vorgeschrieben. Der Verlust ist nicht liquiditätswirksam.

Das **handelsrechtliche Jahresergebnis** liegt um TEUR 654 unter dem Prospektansatz. Dies ist insbesondere auf die zum Bilanzstichtag vorgenommenen Kursanpassungen der Schiffshypothekendarlehen, die höheren Schiffsbetriebskosten und die höheren Zinsaufwendungen für das Schiffshypothekendarlehen zurückzuführen.

7 Liquidität und Ausschüttungen

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

	Prospekt TEUR	Ist TEUR	Abweichung TEUR
Jahresfehlbetrag	-2.029	-2.683	-654
+ Abschreibung	2.997	3.035	38
+ Gründungskosten	701	706	5
+ Kursdifferenzen Hypothek	0	-8	-8
+ Kursanpassung Hypothekendarlehen	0	220	220
Cash-Flow	1.669	1.270	-399
- Tilgung	-1.109	-1.128	-19
- Entnahme Vorabgewinne	-143	-127	16
+ Kursdifferenzen Tilgung Hypothek	0	13	13
+ Drohverlustrückstellung	0	82	82
- Ausschüttung	-730	-698	32
Liquiditätsergebnis 2005	-313	-588	-275
+ Liquidität Vj. / Investitionsphase	513	556	43
Liquidität zum 31.12.2005	200	-32	-232

Der **Cash-Flow** des Geschäftsjahres 2005 vor Tilgung und nach Entnahme der Vorabgewinne liegt mit TEUR 1.270 um TEUR 399 unter dem Prospektansatz. Dies hängt im Wesentlichen mit den niedrigeren Nettochartererlösen aufgrund des schwächeren USD/EUR-Wechselkurses, den höheren Schiffsbetriebskosten und dem höheren Aufwand für Zinszahlungen für das Schiffshypothekendarlehen zusammen.

Im Jahr 2005 wurden prospektgemäß die **Regeltilgungen** von insgesamt TUSD 1.358 (=TEUR 1.128) geleistet.

Es erfolgte eine **Ausschüttung** gemäß Prospekt in Höhe von 8 %.

Die **Liquidität zum 31.12.2005** liegt mit TEUR -32 um TEUR 232 unter dem Prospektansatz. Dies ist im Wesentlichen auf die oben beschriebene Kostenentwicklung zurückzuführen.

8 Steuerliche Verhältnisse

Die Gesellschaft wird bei dem Finanzamt Hamburg-Mitte unter der Steuernummer 74/273/00204 geführt.

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

	Prospekt TEUR	Ist TEUR	Abweichung TEUR
Jahresfehlbetrag (Handelsbilanz)	-2.029	-2.683	-654
+ Aktivierung Gründungskosten	701	706	5
+ Kursanpassung Hypothekendarlehen	0	220	220
+ Drohverlustrückstellung	0	82	82
- steuerliche Mehrabschreibung	-253	-256	-3
Steuerliches Ergebnis	-1.581	-1.931	-350
zu verteilende Vorabgewinne	-107	-107	0
Steuerliches Ergebnis Anleger	-1.688	-2.038	-350
davon Tranche 2004	-4	-234	-230
in % des nom. Kapitals	-0,1%	-5,0%	-4,9%
davon Tranche 2005	-1.684	-1.802	62
in % des nom. Kapitals	-42,1%	-44,8%	-2,7%

Das **steuerliche Ergebnis** beträgt TEUR - 1.931. Gem. Gesellschaftsvertrag ist dieses Ergebnis den Gesellschaftern des **Klassikkapitals der Tranche 2005** solange zuzuweisen, bis eine Gleichstellung der Ergebnissonderkonten mit der Tranche 2004 erreicht wird. Das übrige steuerliche Ergebnis sowie die Vorabgewinnverteilung erfolgt anteilig.

Nach Gleichstellung der Ergebnissonderkonten ergibt sich für alle ergebnisberechtigten Gesellschafter eine Verlustquote aus den Jahren 2004 und 2005 von ca. 44,8% bezogen auf das Kommanditkapital. Gegenüber dem Prospektansatz von rund 42 % fällt die Quote damit um 2,8 %-Punkte höher aus.

Die Gründungskosten der Gesellschaft wurden nach der Prospektkalkulation aus Vorsichtsgründen wie Anschaffungsnebenkosten des Schiffes aktiviert und werden über dessen Nutzungsdauer abgeschrieben. Dies entspricht der gegenwärtigen Auffassung der Finanzverwaltung, niedergelegt im sog. 5. Bauherrenerlass. Handelsrechtlich und nach unserer Auffassung auch steuerlich sind diese Aufwendungen sofort abzugsfähig.

Das Finanzamt Hamburg-Mitte beabsichtigt nunmehr gemäß einem Schreiben vom 12. April 2006, die Vorabgewinne als Sondervergütungen umzuqualifizieren und sodann als aktivierungspflichtige Anschaffungskosten des Schiffes im Sinne des sog. 5. Bauherrenerlasses zu behandeln. Hierzu hat TPW dem Finanzamt am 17. Mai 2006 eine entsprechende Stellungnahme übersandt, in der TPW dargelegt hat, dass ihres

Erachtens eine Umqualifizierung nicht erfolgen kann und im übrigen der sog. 5. Bauherrenerlass auf originär gewerbliche Schiffsfonds nicht anwendbar ist. Inhaltlich hat sich das zuständige Finanzamt mit den Argumenten bislang nicht auseinandergesetzt, jedoch angekündigt, dass eine Aussetzung der Vollziehung in jedem Fall gewährt werden wird.

Die Auswirkungen der Nichtanerkennung der Vorabgewinn-Gestaltung auf die steuerlichen Ergebnisse der Jahre 2004 bis 2006 sind im Prospekt bereits enthalten, wobei dort naturgemäß das tatsächlich erzielte handelsbilanzielle Ergebnis noch nicht eingeflossen ist.

Im Jahresabschluss zum 31. Dezember 2005 wurde das USD-Schiffshypothekendarlehen aufgrund des Kurses am Bilanzstichtag aufwandswirksam angepasst. Kursanpassungen bei Fremdwährungsverbindlichkeiten erkennt die Finanzverwaltung nur bei einer voraussichtlich dauernden Erhöhung des Kurswertes an. Nach jüngsten Äußerungen aus der Finanzverwaltung soll eine solche bei Währungen wie z. B. dem USD grundsätzlich nicht gegeben sein.

Gegen die in Kürze zu erwartende, von der Steuererklärung abweichende, Veranlagung für 2004 wird TPW hinsichtlich der Behandlung der Vorabgewinne Einspruch einlegen und die Aussetzung der Vollziehung beantragen. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob dann nicht gleich alle strittigen Punkte, also die Anwendung des sog. 5. Bauherrenerlasses auch auf alle übrigen Vorkosten sowie die Kursanpassung des USD-Darlehens, offen gehalten werden sollten.

9 Ausblick

Im Jahr 2006 wurde die MS „Mira“ weiter zu der vereinbarten täglichen Charrate von USD 14.100 vom Charterer Costa Container Lines S.P.A. (CCL), Genua eingesetzt. Der Charterer kündigte an, das Schiff auf einer der nächsten Reisen aus dem Mittelmeer/Ostküste Kanada/Karibik-Dienst zu nehmen und in Zukunft im Fahrtgebiet Mittelmeer/Südamerika Ostküste einzusetzen.

Die Zusammenarbeit an Bord verlief weiterhin gut und konstruktiv. Lediglich in der Zeit vom 02.02.06 bis zum 04.02.06 sind in Lissabon rund zwei Tage Off-hire angefallen. Diese Zeit wurde benötigt, um diverse Dichtungen der Hauptmaschine zu erneuern, da es zu Wassereintritten in das Schmierölsystem kam. Das alte mit Wasser zersetzte Schmieröl wurde separiert und wird nun nach und nach neuem Schmieröl beigemischt und verbraucht. Neben dem Einnahmeverlust aus der Zeitcharter entstanden Mehraufwendungen, da neues Schmieröl in Halifax angeschafft werden musste, wo die Preise um 40 bis 50 US Dollar cent pro Liter über den üblichen Preisen im Mittelmeerraum lagen.

Die Schiffsbetriebskosten werden nach Einschätzung des Bereederes auch im laufenden Geschäftsjahr durch die allgemeinen Kostensteigerungen in der Seeschifffahrt den prospektierten Rahmen nicht einhalten können. Neben den höheren Kosten für Ersatzteile und gutes Personal, bilden die Kosten für Schmieröl eine wesentliche Komponente. Zur Zeit geht die Planrechnung des laufenden Geschäftsjahres 2006 von einer Mehrbelastung von rund TEUR 230 aus.

Aufgrund der Mehrbelastungen im Bereich der Schiffsbetriebskosten und wie erwähnt insbesondere bei dem Schmierölverbrauch hat der Vertragsreeder eingehende Analysen für Einsparungspotenziale durchgeführt. Eine Nachrüstung der Hauptmaschine mit einem elektronischen Dosiersystem für Schmieröle (bei Neubauten heutzutage üblich) hat sich im Rahmen dieser Analyse als wesentlicher Ansatz herauskristallisiert. Bei einem geschätzten Investitionsvolumen von TEUR 175 würde der Verbrauch um 25-30% p.a. gesenkt werden können. Unter der Prämisse der heutigen Schmierölpreise würde sich die Investition innerhalb von 6-7 Jahren amortisieren. Bei weiteren Preissteigerungen würde sich die Investition entsprechend früher tragen. In Abstimmung mit dem Beirat hält die Geschäftsführung eine solche wertsteigernde, kostenmindernde und renditesteigernde Maßnahme für äußerst sinnvoll und beschloss eine zügige Umsetzung für das 2. Halbjahr des Jahres 2006.

Da diese Maßnahme die Liquidität der Gesellschaft kurzfristig belastet, soll der Anteil der für das Jahr 2006 prospektierten Ausschüttung in Höhe von 8 %, der in Höhe von 4 % auf den Juni entfällt, zunächst nicht geleistet

werden. Die Dezemberauszahlung in Höhe von ebenfalls 4 % soll dann wieder planmäßig geleistet werden. In Abhängigkeit von der Anschlussbeschäftigung im Mai/Juni 2007 wird einzuschätzen sein, wie zeitnah die 4 %-ige Auszahlung für Juni 2006 nachgeholt werden kann.

Die erste vierteljährliche **Tilgungsrate** in Höhe von je TUSD 340 wurde im März 2006 planmäßig geleistet. Die weiteren Tilgungsraten im Juni, September und Dezember werden voraussichtlich planmäßig erfolgen können.

Es ist geplant zum Jahresbeginn 2007 zur Tonnagesteuer zu optieren.

Die Gesellschafterversammlung für das Jahr 2005 ist im schriftlichen Verfahren vorgesehen.

Hamburg, im Juni 2006

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

MS „Mira“ GmbH & Co KG

Bericht des Beirates über die Tätigkeit im Wirtschaftsjahr 01.01.2005 bis 31.12.2005 mit Ausblick auf 2006

Der Beirat hat entsprechend seiner Aufgabe nach dem Gesellschaftsvertrag die persönlich haftende Gesellschafterin in Fragen der Geschäftsführung beraten. Die Geschäftsführung hat den Beirat durch halbjährliche umfassende schriftliche und telefonische sowie auf der Beiratssitzung gegebene mündliche Berichte laufend über die Lage der Gesellschaft und über grundsätzliche Fragen der Geschäftsführung unterrichtet.

Maßnahmen, die nach dem Gesellschaftsvertrag der Zustimmung des Beirates bedürfen, wurden eingehend beraten und erörtert. An der Beiratssitzung vom 23.09.2005 hat neben der Geschäftsführung, der Treuhänderin und dem Vertragsreeder auch der Abschlussprüfer teilgenommen, wodurch sich der Beirat allumfassend über die Lage der Gesellschaft informieren konnte.

Das Berichtsjahr 2005 verlief für unsere Gesellschaft weitgehend prospektgemäß, wenngleich die Schiffsbetriebskosten insbesondere im letzten Quartal nicht unerheblich über dem Prospektansatz lagen. Grund hierfür waren neben gestiegenen Personalkosten auch die erheblichen Kostensteigerungen im Bereich Schmierstoffe, bedingt durch den Ölpreisanstieg.

Nachdem aufgrund der Zinsanhebungen der Fed die prospektierten Hypothekendarlehenszinsen nicht unerheblich überschritten wurden, hat die Geschäftsführung auf Anregung des Beirates einen Teil des Schiffshypothekendarlehens in Yen konvertiert (vergleiche Beiratsbericht vom 20.10.2005). Ergebniswirksam wird diese Zinsmaßnahme erst in 2006 werden.

Dennoch konnte im Dezember 2005 die prospektierte Auszahlung von 8 % geleistet werden, nachdem das Schiff im Berichtsjahr 4 Einsatztage mehr und damit höhere Bruttochartererlöse hatte. Mit dem von TPW Todt & Partner KG geprüften Jahresabschluss zum 31.12.2005, der uneingeschränkt testiert wurde, hat sich der Beirat auf der Beiratssitzung am 06.06.2006 eingehend beschäftigt. Er stimmt den Prüfungsfeststellungen zu.

An dieser Stelle erfolgt künftig immer ein Ausblick auf das laufende Geschäftsjahr (2006):

Das bisherige Geschäftsjahr ist bisher durchaus zufrieden stellend verlaufen. Der Charterer bezahlt pünktlich die vereinbarte Charter. Bisher mussten lediglich 2 Off-hire-Tage beklagt werden. Die Zinsaufwendungen liegen aufgrund der im September vergangenen Jahres getroffenen Maßnahmen unter Prospektansatz. Dennoch gibt es einen Wermutstropfen zu beklagen: Die Schiffsbetriebskosten, insbesondere im Bereich der Schmierstoffe sind im ersten Halbjahr 2006 weiter dramatisch gestiegen. Der Beirat hat deshalb auf seiner Sitzung vom 6.6.2006 mit der Geschäftsführung und dem Vertragsreeder ausführlich nach einer Problemlösung gesucht und gefunden. Um den Schmierölverbrauch deutlich zu senken (nach Ansicht des Vertragsreeders ist eine Reduzierung des Schmierölverbrauchs um 25-30 % durchaus realistisch), bietet die Firma MAN einen so genannten Alpha ACC an, mit dem Schiffsmotoren nachgerüstet werden können. Dieses System wird heutzutage bei Schiffsbauarbeiten von zahlreichen Bestellern standardmäßig geordert. Der Vertragsreeder selbst hat weitere von ihm betriebene Schiffe mit diesem System bereits nachgerüstet und berichtet von positiven Erfahrungen. Der Beirat ist deshalb mit der Geschäftsführung und dem Vertragsreeder übereingekommen, auch unser Schiff in den nächsten Wochen nachzurüsten. Die Investition erfordert jedoch einen Betrag, der es andererseits nicht möglich macht, die für Juni 2006 prospektierte Ausschüttung zu leisten.

Der Beirat war jedoch der Auffassung, dass unser Schiff auf dem neuesten technischen Stand gehalten werden muss, um auch die Schiffsbetriebskosten künftig auf Prospektniveau zurückführen zu können.

Bei weiterhin planmäßigem Verlauf ermöglicht die Liquiditätssituation unserer Gesellschaft die prospektierte Ausschüttung von 4 % im Dezember 2006.

Der Beirat hat der Investitionsmaßnahme auch deshalb zugestimmt, weil er nach Auslaufen des Chartervertrages Mitte nächsten Jahres höhere Charraten als derzeit vertraglich vereinbart erwartet, so dass die jetzt ausgesetzte Ausschüttung aus heutiger Sicht in 2007 und 2008 nachgeholt werden kann.

Um die Kosten einer Präsenzesellschafterversammlung zu sparen und hierdurch weitere Liquidität zu generieren, sind Geschäftsführung, Beirat und Treuhänderin übereingekommen, auf die Durchführung einer Präsenz-Gesellschafterversammlung zu verzichten und diese Gesellschafterversammlung im schriftlichen Verfahren durchzuführen. Für diese Gesellschafterversammlung empfiehlt der Beirat, den Beschlussvorlagen der Geschäftsführung zuzustimmen.

Bei meinen Mitbeiräten Herrn Andreas Gößling und Herrn Jens Blöcker möchte ich mich für die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit bedanken.

Hamburg, den 06.06.2006

gez. Peter Bretzger
-Beiratsvorsitzender-

MS "MIRA" GMBH & CO. KG

HAMBURG

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2005

AKTIVA31.12.2005
EUR31.12.2004
EUR

A. AUSSTEHENDE EINLAGEN

2.481.472,00

2.012.600,00

B. ANLAGEVERMÖGEN

SACHANLAGEN

MS "Mira"

17.360.078,00

20.395.238,00

C. UMLAUFVERMÖGEN

I. VORRÄTE

171.729,43

53.337,46

II. FORDERUNGEN UND SONSTIGE
VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

14.182,44

15.127,17

30.384,42

34.328,75

III. KASSENBESTAND, GUTHABEN BEI
KREDITINSTITUTEN

45.066,86

49.455,92

201.496,26

1.780.114,19

418.292,55

1.882.907,57

D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

8.913,37

11.069,58

PASSIVA31.12.2005
EUR31.12.2004
EUR

A. EIGENKAPITAL

0,00

0,00

I. KAPITALANTEILE DER PERSÖNLICH HAFTENDEN
GESELLSCHAFTERIN

9.252.500,00

5.232.500,00

277.575,00

156.975,00

-4.565.983,01

-1.882.618,60

-1.634.834,01

0,00

3.329.257,98

3.506.856,40

3.329.257,98

3.506.856,40

100.707,16

15.000,00

100.707,16

15.000,00

B. RÜCKSTELLUNGEN

Sonstige Rückstellungen

16.491.185,67

20.455.757,81

179.477,10

51.445,87

112.379,47

117.204,81

0,00

58.000,00

16.783.042,24

20.682.408,49

55.748,54

97.550,26

55.748,54

97.550,26

20.268.755,9224.301.815,1520.268.755,9224.301.815,15

D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

MS "MIRA" GMBH & CO. KG

HAMBURG

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2005

	<u>2005</u> EUR	<u>2004</u> EUR
1. Umsatzerlöse	4.106.505,32	1.412.901,56
2. Kosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen		
a) Bereederung/Befrachtung	-425.998,65	-143.761,66
b) Besatzungskosten	-479.346,04	-159.269,28
c) Schiffsbetriebskosten	-937.955,95	-250.934,79
d) Abschreibungen auf Sachanlagen	<u>-3.035.160,00</u>	<u>-1.351.675,25</u>
	<u>-4.878.460,64</u>	<u>-1.905.640,98</u>
3. Bruttoergebnis vom Umsatz	-771.955,32	-492.739,42
4. Allgemeine Verwaltungskosten	-877.414,70	-1.141.464,58
5. Sonstige betriebliche Erträge	202.624,40	22.580,27
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-397.115,14	-6.362,64
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	9.006,65	1.129,54
8. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	<u>-848.510,30</u>	<u>-265.207,04</u>
9. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit/ Jahresfehlbetrag	<u><u>-2.683.364,41</u></u>	<u><u>-1.882.063,87</u></u>

**MS "MIRA" GMBH & CO. KG
HAMBURG
ANHANG ZUM 31. DEZEMBER 2005**

I. ALLGEMEINE ANGABEN ZUM JAHRESABSCHLUSS

1. Der Anhang zum 31. Dezember 2005 wurde unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften gemäß §§ 264 ff., 284 ff. HGB aufgestellt. Von den Erleichterungen für kleine Gesellschaften gemäß § 288 i.V.m. § 267 Abs. 1 und § 264 a HGB wurde teilweise Gebrauch gemacht.
2. Im Anhang wurden alle erforderlichen Angaben zur Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung gemacht. Da die Gesellschaft den aktiven Geschäftsbetrieb erst im Jahr 2004 aufgenommen hat, sind die Beträge der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zum Bilanzstichtag insoweit nicht mit denen des Vorjahres vergleichbar. Außerdem wurden alle Posten aufgliedert, die in der Bilanz oder Gewinn- und Verlustrechnung aus Gründen der Klarheit zusammengefasst wurden.

II. ANGABEN ZU BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

1. Bilanzierungsmethoden

Die Bilanzierung erfolgte nach den gesetzlichen Ansatzvorgaben des HGB.

Die Gliederung der Bilanz entspricht den Vorgaben der §§ 264 c und 266 HGB, wobei auf die Inanspruchnahme der Vereinfachungsregelung des § 266 Abs. 1 Satz 3 HGB verzichtet wurde.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Umsatzkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 3 HGB unter Berücksichtigung des Gemeinschaftskontenrahmens des Verbandes Deutscher Reeder aufgestellt.

2. Angewandte Bewertungsmethoden

Die Bewertung erfolgte unter dem Aspekt der Fortführung des Unternehmens (**Going-Concern-Prinzip**).

Posten, denen Beträge zugrunde liegen, die auf fremde Währung lauten oder ursprünglich auf fremde Währung lauteten, werden mit dem Umrechnungskurs am Tag der Erstverbuchung bzw., dem Vorsichtsprinzip folgend, mit dem ggf. höheren oder niedrigeren Kurs am Bilanzstichtag bilanziert.

Die **ausstehenden Einlagen** wurden mit dem Nominalbetrag bewertet.

Die Vermögensgegenstände des **Sachanlagevermögens** wurden zu Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige degressive Abschreibungen gemäß § 7 Abs. 2 EStG, bilanziert.

Die **Vorräte** wurden zu Einstandspreisen unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips bewertet.

Die **Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände** wurden zu Nominalwerten angesetzt. **Fremdwährungsforderungen** und **-bestände** wurden mit dem Kurs im Zeitpunkt der Erstverbuchung bzw. dem niedrigeren Kurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Die **sonstigen Rückstellungen** wurden unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Inanspruchnahme gebildet.

Die **Verbindlichkeiten** wurden mit den Rückzahlungsbeträgen angesetzt. **Fremdwährungsverbindlichkeiten** wurden unter Berücksichtigung des Imparitätsprinzips mit dem Kurs im Zeitpunkt der Erstverbuchung bzw. mit dem höheren Kurs zum Bilanzstichtag umgerechnet.

III. ANGABEN ZUR BILANZ

1. Anlagevermögen

Der Anlagenspiegel ist nachfolgend abgebildet. Die erforderlichen Angaben zur Entwicklung der Anschaffungskosten und der Abschreibungen sind dort zu entnehmen.

	Gesamte Anschaffungs- kosten EUR	Abschreibung kumuliert EUR	Buchwert 31.12.2005 EUR	Abschreibung 2005 EUR
MS "Mira"	<u>21.746.913,25</u>	<u>4.386.835,25</u>	<u>17.360.078,00</u>	<u>3.035.160,00</u>

2. Umlaufvermögen

Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr bestehen nicht.

3. Eigenkapital

Die persönlich haftende Gesellschafterin erbringt keine Einlage.

Das Kommanditkapital beträgt laut Gesellschaftsvertrag EUR 9.130.000,00. Insgesamt wurden EUR 9.252.500,00 übernommen (gesellschaftsvertraglich zulässige Überzeichnung um EUR 122.500,00). Auf diesen Betrag wurden bis zum Bilanzstichtag EUR 6.771.028,00 eingezahlt, so dass ausstehende Einlagen von EUR 2.481.472,00 bilanziert wurden.

Das Jahresergebnis wurde wie folgt verwendet:

	2005 EUR	2004 EUR
Jahresfehlbetrag	-2.683.364,41	-1.882.063,87
Belastung auf Erfolgssonder-/Verlustvortragskonto	2.683.364,41	1.882.063,87
Ergebnis nach Verwendungsrechnung	0,00	0,00

4. Verbindlichkeiten

Verbindlichkeitspiegel zum 31. Dezember 2005

	Höhe der Verbindlichkeit EUR	davon mit einer Restlaufzeit von			Sicherheit	
		bis zu 1 Jahr EUR	1 bis zu 5 Jahren EUR	mehr als 5 Jahren EUR	Art	Höhe TEUR
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten						
- langfristig	14.047.915,10	1.128.406,01	4.513.624,06	8.405.885,03	Schiffs- hypothek	14,048
- kurzfristig	2.443.270,57	2.443.270,57	0,00	0,00		
2. Verbindlichkeiten aus Reedereibetrieb	179.477,10	179.477,10	0,00	0,00		
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	112.379,47	112.379,47	0,00	0,00		
	16.783.042,24	3.863.533,15	4.513.624,06	8.405.885,03		

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern** resultieren überwiegend aus Vergütungen für Tätigkeiten im Rahmen der Gründung der Gesellschaft, aus Bereederungsgebühren sowie Zinsen für vorzeitige Kapitaleinzahlung.

5. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen bestanden zum Abschlussstichtag nicht.

IV. SONSTIGE ANGABEN

1. Anzahl der Arbeitnehmer

Die Gesellschaft beschäftigt selbst keine Arbeitnehmer. Die Besatzung des Schiffes (im Jahresdurchschnitt 2005 ca. 17 Seeleute) wird über den Vertragsreeder durch eine ausländische Crewinggesellschaft gestellt.

2. Gesellschaftsorgane

Persönlich haftende Gesellschafterin und Geschäftsführerin ist die

Verwaltungsgesellschaft MS "Mira" mbH, Hamburg.

Das Stammkapital beträgt EUR 25.000,00.

Zu gemeinschaftlich vertretungsberechtigten Geschäftsführern sind bestellt:

- Herr Helge Janßen, Kaufmann, Hamburg, und
- Herr Bernd Krüger, Kaufmann, Bremen.

Der **Beirat** setzt sich wie folgt zusammen:

- Herr Peter Bretzger, Heidenheim (Vorsitzender)
- Herr Andreas Gößling, Taunusstein (Stellvertreter)
- Herr Jens Blöcker, Hamburg

Hamburg, im April 2006

Helge Janßen
- Geschäftsführer -

Bernd Krüger
- Geschäftsführer -

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

An die MS "Mira" GmbH & Co. KG:

Wir haben den Jahresabschluss - bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang - unter Einbeziehung der Buchführung der MS "Mira" GmbH & Co. KG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2005 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung des Jahresabschlusses nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags 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 und 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, den 16. Mai 2006

TPW Todt & Partner KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Heino Bartholl
- Wirtschaftsprüfer -

Weiko Schmidt
- Steuerberater -

Bei Veröffentlichung oder Weitergabe des Jahresabschlusses in einer von der bestätigten Fassung abweichenden Form (einschließlich der Übersetzung in andere Sprachen) bedarf es zuvor unserer erneuten Stellungnahme, sofern hierbei unser Bestätigungsvermerk zitiert oder auf unsere Prüfung hingewiesen wird; wir weisen insbesondere auf § 328 HGB hin.

FREUNDE DER HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG WISSEN,

daß Friedrich der Große Leitfigur des Hauses ist. Er hat seinerzeit die Geschäftsidee Seehandlung als erster in die Tat umgesetzt und 1772 die Preußische Seehandlung gegründet. Sie betrieb Handelsschiffahrt für Preußen und beschaffte als Preußische Staatsbank die notwendigen Finanzierungsmittel. Diese unternehmerische Leistung zeigt beispielhaft ein selten beachtetes Aktivitätsfeld des Preußenkönigs: Das eines Wirtschaftsführers, der seinem Staat mit Tüchtigkeit, Disziplin und Weitblick auch zu ökonomischem Erfolg und Ansehen verhalf.

Wenngleich sich in den zwei Jahrhunderten seit Friedrich dem Großen Interpretation und unternehmerische Ausrichtung einer Seehandlung gewandelt haben, fühlen wir uns doch den zeitlosen Werten und Maßstäben des ersten „Seehändlers“ verpflichtet.

Vor diesem Hintergrund haben die **HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG** und ihre Anleger die starken Schwankungen der Schiffahrtsmärkte der vergangenen Jahrzehnte gemeinsam erfolgreich bewältigt. Deshalb wagen wir auch für die Zukunft positive Prognosen für Ihre Kapitalanlagen.

Damit soll das unternehmerische Engagement unserer Anleger belohnt werden, eine besonders knappe und wertvolle Ressource unserer Volkswirtschaft.



HAMBURGISCHE  SEEHANDLUNG

KAPITAL IN GUTER GESELLSCHAFT



M. M. WARBURG & CO SCHIFFFAHRTSTREUHAND

M. M. WARBURG & CO SCHIFFFAHRTSTREUHAND GMBH
FUHLENTWIETE 12 · 20355 HAMBURG · POSTFACH 30 36 99 · 20312 HAMBURG
TELEFON: (040) 32 82 58 0 · TELEFAX: (040) 32 82 58 99
E-MAIL: SCHIFFFAHRTSTREUHAND@MMWARBURG.COM