



M. M. WARBURG & CO SCHIFFAHRSTREUHAND

«Anlegernr»

«Anrede»
«Name1»
«Name2»
«Name3»
«Name4»
«Strasse»

Ulrike Slotala/LS
Telefon (040) 32 82-52 21
Telefax (040) 32 82-52 10
e-mail: uslotala@mmwarburg.com

«Pstlz» «Ort»

Hamburg, den 17. September 1999

Gesellschafterversammlung MS "Patmos" GmbH & Co. KG am 31. August 1999

«Briefl_Anrede1»,
«Briefl_Anrede2»,

unter Bezugnahme auf die Gesellschafterversammlung der MS "Patmos" GmbH & Co. KG am 31. August 1999 übersenden wir Ihnen heute das Protokoll vom 13. September 1999 zu Ihrer Verfügung.

Für Rückfragen, die sich in diesem Zusammenhang ergeben könnten, stehen wir Ihnen telefonisch gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

M.M.Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH

Anlagen

M.M.WARBURG & CO SCHIFFAHRSTREUHAND GMBH

Geschäftsführer: Christian Büttner, Hartmut Thoms · Handelsregister Hamburg Nr. B 57523

Brief an Zeichner w_GV 99, 20354 Hamburg · Postfach 57 03 01, 22772 Hamburg · Telefon (040) 32 82 52 30 · Telefax (040) 32 82 52 10

Konto: 1000 314 552 M. M. Warburg Bank, Hamburg, BLZ 201 201 00



M S P A T M O S

MS "Patmos" - Am Seehafen 1 - 18147 Rostock

Am Seehafen 1
18147 Rostock

Tel. 0381-458 4025
Fax: 0381-458 4001

An die
Anleger der
MS „Patmos“ GmbH & Co. KG

20.08.1999

vF/Tr

Gesellschafterversammlung am 31.08.1999

Sehr geehrte Damen und Herren,

möglicherweise sind Sie im Nachgang zu unserer Einladung zur Gesellschafterversammlung von Herrn RA Dr. Scheel aus der Kanzlei Gleiss & Partner angeschrieben worden mit der Aufforderung, Herrn RA Dr. Scheel Stimmrechtsvollmacht für die Gesellschafterversammlung am 31.08.1999 zu erteilen. Wir haben von dem Schreiben von Herrn Dr. Scheel vom 18. August 1999, dessen Inhalt wir hier nicht weiter kommentieren wollen, Kenntnis erhalten.

Natürlich steht es Ihnen frei, sich auf der Gesellschafterversammlung von Herrn Dr. Scheel vertreten zu lassen. Wir möchten aber nicht versäumen, Sie über folgendes zu unterrichten:

Herr Dr. Scheel vertritt zwei Großanleger, die mit Anteilen von DEM 4 Mio. bzw. DEM 5 Mio. an der MS „Patmos“ GmbH & Co. KG beteiligt sind.

Durch die Zuspitzung der Ostasien-Krise im vergangenen Jahr und die daraus folgenden wirtschaftlichen Probleme der DSR-Senator Lines GmbH wurde bekanntlich die Verabschiedung eines Sanierungskonzeptes für die DSR-Senator Lines GmbH erforderlich, das auch zu Vereinbarungen zwischen der Fonds-KG und der Reederei Hansescan GmbH führte, die sich auf das Ergebnis des Fonds aber lediglich in der Weise auswirken, dass eine zeitliche Verzögerung der Ergebniszuflüsse entsteht.

MS "Patmos"
GmbH & Co. KG

Commerzbank
Rostock
BLZ 130 400 00
Kto 104 41 22

Handelsregister
Amtsgericht Rostock
HR A 1151

Komplementärin:
Verwaltungsgesellschaft
MS "Patmos" mbH

Handelsregister
Amtsgericht Rostock
HR B 5627

Geschäftsführer:
Karl-Georg von Ferber
Martin Strothmann



Über Herrn RA Dr. Scheel versuchten diese Anleger, im Rahmen der Verhandlungen eine Besserstellung gegenüber den anderen Anlegern des Fonds zu erreichen.

Die Geschäftsführung hat seinerzeit dem auf sie ausgeübten Druck nicht nachgegeben, weil sie die Gleichbehandlung aller Gesellschafter für ein wichtiges und unverhandelbares Prinzip hält.

Erfreulicherweise zeichnet sich zwischenzeitlich ab, dass das Sanierungskonzept erfolgreich ist und die DSR-Senator Lines GmbH sich offenbar erholt hat. Jedenfalls erhält die Reederei Hansescan GmbH seit dem August 1998 pünktlich die vereinbarten Charterzahlungen, die wiederum ihren Verpflichtungen gegenüber der Fonds-KG ebenso pünktlich nachkommt. Nach gegenwärtiger Planung, begünstigt durch den Verzicht der Reederei F. Laeisz G.m.b.H. auf die Verzinsung ihrer Einlage in Höhe der gewährten Ratenreduktion, ist bis zum Ablauf der Bareboatcharter die Prospekterfüllung gesichert.

Wir sind nach wie vor der Überzeugung, dass das im vergangenen Jahr beschlossene und umgesetzte Sanierungskonzept die richtige Maßnahme war und werden dies in der Gesellschafterversammlung näher darlegen.

Wir betonen noch einmal, dass wir keine Einwände dagegen haben können, wenn Sie es vorziehen, sich von Herrn Dr. Scheel in der Gesellschafterversammlung vertreten zu lassen. Wir halten es aber für unsere Pflicht, darauf hinzuweisen, dass die Interessen von Herrn Dr. Scheel und die seiner Mandanten nicht notwendig mit den Interessen der Gesellschaft und der übrigen Gesellschafter übereinstimmen. Wir würden uns natürlich freuen, wenn Sie, wie in der Vergangenheit, weiterhin dem Treuhänder Ihr Vertrauen schenken.

Mit freundlichem Gruß

MS „PATMOS“ GMBH & CO. KG

Martin Strothmann

Karl-Georg von Ferber

Protokoll

der 3. ordentlichen Gesellschafterversammlung der
MS „Patmos“ GmbH & Co. KG
am 31. August 1999, im Hotel Neptun in Rostock-Warnemünde

Anwesenheit:

Geschäftsleitung	Herr Karl-Georg von Ferber Herr Martin Strothmann
Beirat	Herr Jochen Rohde (Vorsitzender) Herr Henning Dietrich Herr Horst Tremel
M.M. Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH	Herr Christian Büttner Herr Hartmut Thoms
Reederei Hansescan GmbH/ Reederei F. Laeisz G.m.b.H.	Herr Frank Hilmer Herr Herbert Juniel
Hamburgische Seehandlung Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG	Herr Dr. Thomas Ritter
Schitag Ernst & Young Deutsche Allgemeine Treuhand AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	Herr Holger Novy
F. Laeisz Schiffahrtsgesellschaft mbH + Co.	Herr Volker Redersborg (Protokoll)

TOP 1: Begrüßung, Feststellung der form- und fristgemäßen Einladung, der Beschlussfähigkeit der Gesellschafterversammlung und Genehmigung der Tagesordnung

Herr von Ferber begrüßt die Anwesenden und dankt für ihr Erscheinen.

Einleitend weist Herr von Ferber darauf hin, dass erfreuerlicherweise in diesem Jahr die Gesellschafterversammlung der MS „Patmos“ GmbH & Co. KG

erstmalig am Sitz der Gesellschaft stattfinde, nachdem der Fonds die Probleme des letzten Jahres nach gegenwärtiger Einschätzung überwunden habe und somit die Situation des Schiffes und damit der Eignergesellschaft als geordnet angesehen werden könne. Es hätten keine besonderen Gründe vorgelegen, die Gesellschafterversammlung erneut in Hamburg abzuhalten, so dass in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Gesellschaftsvertrages die Geschäftsführung zur Gesellschafterversammlung nach Rostock eingeladen habe.

Herr von Ferber stellt anschließend die bereits in verschiedenen Anlegerrundschreiben erläuterten Ursachen der Schwierigkeiten des letzten Jahres nochmals dar. Um diesen Schwierigkeiten zu begegnen, sei nach langwierigen Verhandlungen zwischen der Reederei Hansescan GmbH (Hansescan) und der DSR-Senator Lines GmbH (DSEN) das Sanierungskonzept DSEN verabschiedet worden. Als Folge hiervon seien auch zwischen der Fondsgesellschaft und Hansescan verschiedene Vereinbarungen getroffen worden, in denen die Ergebnisse des Sanierungskonzeptes weitgehend übernommen worden seien. Gleichzeitig habe die Geschäftsführung bei der Reederei F. Laeisz G.m.b.H. (Laeisz) die Erfüllung der Performance Garantie eingefordert.

Die von Laeisz gegenüber der Fondsgesellschaft abgegebene Performance Garantie sei eine Kapitalausstattungsverpflichtung in Form einer harten Patronatserklärung. Solche Verpflichtungserklärungen gewähren jedoch keinen unmittelbaren Erfüllungsanspruch, sondern einen Anspruch auf Ersatz desjenigen Schadens, der aus der Zahlungsunfähigkeit der Tochtergesellschaft entsteht. Die Vereinbarungen der Fondsgesellschaft mit Hansescan/ Laeisz würden diesen rechtlichen Hintergrund wiedergeben.

In Erfüllung der Performance Garantie habe Laeisz als Gegenleistung für die gewährte Charratenreduzierung auf Gewinnbeteiligungsansprüche auf ihr Kommanditkapital bei der MS „Patmos“ KG gegen Besserungsschein verzichtet, damit durch zukünftig erhöhte Ausschüttungen sämtliche während der Bareboatcharter prospektgemäß verdienten Ausschüttungen geleistet werden können.

Als Absicherung für das Risiko der Nichtzahlung der gestundeten Beträge habe Laeisz ebenfalls in Erfüllung der Performance Garantie Sicherheiten in Höhe von insgesamt DEM 8,6 Mio für die 4 Fondsgesellschaften gestellt. Dabei handelte es sich um

1. die Abtretung von Ansprüchen aus einem sog. Interest-Rate-Swap-Geschäft in Höhe von DEM 2,2 Mio. Diese Sicherheit ist kürzlich von Laeisz durch Barzahlung abgelöst worden. Aus dieser Ablösung ist ein Betrag von 0,550 Mio auf dem Konto der Gesellschaft eingegangen, über dessen Verwendung zu beschließen ist.
2. hypothekarische Belastung von drei Schiffen von Laeisz in Höhe von DEM 2,4 Mio..

3. die ursprünglich von der Deutsche Seereederei GmbH gestellte Sicherheit durch Verpfändung der Geschäftsanteile an der Deutsche Seereederei Immobilien GmbH in Höhe von DEM 4,0 Mio.

Diese Sicherheit sei inzwischen von Laeisz durch gleichwertige Sicherheiten in Form von Kommanditbeteiligungen an der MS „Pommern“ GmbH & Co. KG und der MS „Potsdam“ GmbH & Co. KG abgelöst worden.

Herr von Ferber erklärt, dass die gestellten Sicherheiten von der M.M. Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH als Treuhänderin der Fondsgesellschaft verwaltet würden. Alle Sicherheiten seien nach Überzeugung der Geschäftsführung werthaltig.

Durch die Gestellung der genannten Sicherheiten sei erreicht worden, dass ein Risiko hinsichtlich der Außenstände von ursprünglich DEM 8,600 Mio nicht mehr bestehe.

Die Beteiligung des Fonds an dem Sanierungskonzept DSEN habe die Weiterbeschäftigung des Schiffes bei Hansescan und DSEN sichergestellt. Erfreulicherweise greife gegenwärtig das Sanierungskonzept DSEN. Seit August 1998 würden die Charraten seitens DSEN und Hansescan pünktlich bezahlt. Ferner würden seit Juli 1999 rückständige Charraten aus der Zeit April bis Juni 1998 aufgeholt.

Schließlich erläutert Herr von Ferber noch einmal die Vereinbarungen im Zusammenhang mit den Zahlungen in der Zeit von Mai bis Juli 1998. Im Sanierungskonzept also in dem Vertragsverhältnis Hansescan/DSEN, sei bekanntlich vereinbart, dass in dieser Zeit 50 % der Charraten gestundet werden sollten. Hansescan erhielt demzufolge 50 % der mit DSEN vereinbarten Zeitchartermieten, musste aber aus diesen Einnahmen einen geordneten Schiffsbetrieb sicherstellen. Alle Beteiligten seien sich darüber einig gewesen, dass die Aufrechterhaltung des Schiffsbetriebes Vorrang vor allen anderen Einnahmeverwendungen haben musste. Dabei sei wiederum zu bedenken gewesen, dass Hansescan bereits 5 Monate lang diese Ausgaben bestritten hatte, obwohl in dieser Zeit alle Einnahmen ausgeblieben seien. Zwischen den Fondsgesellschaften und Hansescan sei deshalb vereinbart worden, dass Hansescan in dieser Zeit nur das an die Fonds weiterreichen sollte, was für den Kapitaldienst benötigt würde. Dementsprechend hätten die Fonds in der betreffenden Zeit nicht 50 %, sondern ca. 27 % der Charter erhalten. Der Unterschiedsbetrag werde derzeit durch die vereinbarungsgemäß in der Zeit ab Juli 1999 bis Dezember 2000 zu leistenden Sonderzahlungen ausgeglichen. Hierüber seien die Gesellschafter bereits im Rundschreiben vom 11. Februar 1999 informiert worden.

Herr von Ferber kündigt an, dass im Verlauf der Sitzung zu dem Schreiben von Herrn Dr. Scheel an einige oder alle Gesellschafter des Fonds Stellung genommen würde. Selbstverständlich würden die von Herrn Dr. Scheel angekündigten Fragen soweit wie möglich beantwortet werden.

Herr von Ferber stellt sodann fest, dass die Einladung form- und fristgemäß erfolgt sei.

Die Anwesenheit wird von Herrn Büttner wie folgt festgestellt.

Von insgesamt 36.600 Stimmen sind 16.565 persönlich anwesend, 4.200 sind durch Gründungsgesellschafter und 5.720 sind treuhänderisch vertreten (mit Weisung an Treuhänder oder Dritten). 10.115 Stimmen sind ebenfalls durch den Treuhänder vertreten (ohne Weisung an Treuhänder).

TOP 2: Bericht der Geschäftsführung zum Geschäftsjahr 1998, Bericht über den bisherigen Verlauf und Ausblick auf das Geschäftsjahr 1999

Herr Strothmann stellt fest, dass der Bericht der Geschäftsleitung zum Geschäftsjahr 1998 zusammen mit dem Jahresabschluss per 31. Dezember 1998 mit Schreiben vom 22. Juli 1999 an die Gesellschafter versandt worden sei. Da die Geschäftsführung in diesem Schreiben ausführlich über die Lage der Gesellschaft berichtet habe, könne sich die Geschäftsführung auf die Darstellung eines Prospekt/Ist-Vergleiches des steuerlichen Ergebnisses beschränken.

Das steuerliche Ergebnis 1998 weiche insgesamt um TDEM 282 vom Prospekt ab. Diese Abweichung resultiere im Wesentlichen aus geringeren Chartereinnahmen in Höhe von TDEM 390 sowie geringeren Zinserträgen in Höhe von TDEM 24. Diesen Mindereinnahmen stünden Minderausgaben in Höhe von TDEM 182 aufgrund des Verzichtes von Laeisz auf die Verzinsung des Reederkapitals sowie geringere Darlehenszinsen in Höhe von TDEM 73 gegenüber. Der Verwaltungsaufwand habe sich gegenüber dem Prospekt um TDEM 31 erhöht aufgrund von im Rahmen des Sanierungskonzeptes angefallener Beratungsleistungen sowie der Neuberechnung des steuerlichen Konzeptes. Die prozentuale Abweichung des steuerlichen Ergebnisses vom Prospekt betrage lediglich 0,86 %.

Herr Strothmann weist ferner darauf hin, dass seit August 1998 die Charterraten pünktlich eingehen. Die im Rahmen des Sanierungskonzeptes getroffenen Vereinbarungen würden von Hansescan erfüllt. Am 12. August 1999 habe Hansescan gestundete Charterraten in Höhe von TDEM 550 vorzeitig gegen Rückgabe von Sicherheiten (Interest Rate Swap, siehe TOP 1) gezahlt.

TOP 3: Bericht des Beirates zum Geschäftsjahr 1998

Herr Rohde weist darauf hin, dass der Bericht des Beirates zusammen mit dem Gesellschafterrundschareiben vom 22. Juli 1999 an alle Gesellschafter versandt worden sei. Fragen hierzu würden seitens des Beirates selbstverständlich gern beantwortet.

TOP 4: Aussprache über die TOP 2 und 3

Herr Dr. Scheel stellt in seiner Eigenschaft als Bevollmächtigter einiger Anleger eine Reihe von Fragen, die von der Geschäftsführung und Hansescan bzw. Laeisz beantwortet werden.

Frage: Wer war Erklärungsempfänger der Performance-Garantie, die Laeisz abgab? Die Reederei Hansescan (nachfolgend „Hansescan“) oder die MS „Patmos“ GmbH & Co. KG?

Die MS „Patmos“ GmbH & Co. KG

Frage: Wurden die Ansprüche aus der Performance-Garantie von der MS „Patmos“ GmbH & Co. KG und/oder Hansescan an einen Dritten, zum Beispiel an eine Bank, abgetreten?

Die Abtretung erfolgte an die KfW aufgrund des Kreditvertrages vom 16. Dezember 1996 und musste am 15. Juni 1998 wegen eines Formfehlers wiederholt werden.

Frage: Im Prospekt der MS „Patmos“ KG wird darauf hingewiesen, dass die Finanzierung gesichert ist. Warum wird nicht über die Abtretung der Performance Garantie an die Bank informiert?

Im Prospekt, der den Stand Oktober 1996 wiedergibt, konnte nur darauf hingewiesen werden, dass eine Finanzierungszusage vorliegt. Der Kreditvertrag, der die Abtretung der Performance Garantie als Finanzierungsvoraussetzung vorsah, wurde erst am 16. Dezember 1996 unterzeichnet. An der Prospektwahrheit besteht somit kein Zweifel.

Frage: Welche Ansprüche des Dritten gegen wen werden gesichert?

Alle Ansprüche der KfW aus dem Kreditvertrag vom 16. Dezember 1996.

Herr Dr. Scheel stellt fest, dass durch die Abtretung der Performance Garantie an die Bank nur diese in der Lage sei, Ansprüche hieraus geltend zu machen. Die Banken ihrerseits hätten jedoch in 1996 ein vorrangiges Interesse an der Umfinanzierung dieses und der drei weiteren Schiffe gehabt und müssten daher als Gegner der Gesellschaft angesehen werden.

Herr Juniel bestreitet diese Feststellung nachdrücklich. Die KfW habe im Rahmen der Umsetzung des Sanierungskonzeptes im vergangenen Jahr erheblich zu dessen Erfolg beigetragen. Insgesamt seien innerhalb des Sanierungskonzeptes 27 Schiffe betroffen gewesen, wobei eine Reihe von diesen durch die KfW finanziert bzw. mitfinanziert worden seien. Im Übrigen sei es bei Schiffsfinanzierungen üblich, dass sich die Banken neben einer hypothekarischen Belastung des Schiffes sämtliche Erlöse der Gesellschaft, die Ansprüche aus den Schiffsversicherungsverträgen und sonstige Werte zur Sicherheit für den Schiffskredit übertragen lassen.

Frage: Wie hoch war das Schiffshypothekendarlehen bei der KfW, als es die MS „Patmos“ GmbH & Co. KG übernahm?

Die MS „Patmos“ GmbH & Co. KG finanzierte den Kaufpreis von DEM 59,500 Mio in Höhe von DEM 31,500 Mio durch Darlehen und den Rest durch Eigengeld. Für das Schiffshypothekendarlehen wurden neue Kreditverträge gezeichnet. Die Finanzierungsstruktur des ursprünglichen Darlehensvertrages wurde übernommen, das OECD-konforme Darlehen wurde mit 8 % p.a. verzinst.

Frage: Wie ist das Schiffshypothekendarlehen auf die MS „Patmos“ GmbH & Co. KG übertragen worden? Ist sie in die bestehenden Verträge über das Darlehen schuldbefreiend eingetreten, so dass die ursprüngliche Kreditnehmerin frei wurde, oder haftet sie nur als dinglicher Schuldner?

Es erfolgte keine Darlehensübertragung, sondern es wurden neue Verträge mit neuen Finanzierungszusagen geschlossen. Die grundsätzliche Struktur des früheren Darlehens mit der OECD-Konformität ist beibehalten worden, da ansonsten Vorfälligkeitsentschädigungen angefallen wären, die sich kaufpreiserhöhend ausgewirkt hätten.

Frage: In welcher Höhe wurde - wie auf Seite 32 des Prospekts angedeutet - ein Preisnachlass beim Kaufpreis für die überhöhten Zinsen ausgehandelt?

Durch Fortführung der OECD-Struktur wurden DEM 1,820 Mio an Vorfälligkeitsentschädigung vermieden, die der Verkäufer ansonsten dem Kaufpreis hätte zurechnen müssen.

Frage: Unter welchen Voraussetzungen werden die Ansprüche aus der Performance-Garantie an die MS „Patmos“ GmbH & Co. KG oder Hansescan zurückabgetreten bzw. fallen zurück?

Die Ansprüche aus der Performance-Garantie fallen bei Fortfall des Sicherungszwecks, d.h. Befriedigung sämtlicher Ansprüche der KfW, an die MS „Patmos“ GmbH & Co. KG zurück bzw. werden an diese rückabgetreten.

Frage: Kann die MS „Patmos“ GmbH & Co. KG derzeit Ansprüche aus der Performance-Garantie gegen Laeisz geltend machen, wenn Hansescan Charterraten schuldig bleibt?

Die MS „Patmos“ GmbH & Co. KG kann Ansprüche aus der Performance-Garantie gegen RFL nur mit Zustimmung der KfW geltend machen.

Neben der Bestellung einer Schiffshypothek auf MS „Patmos“ wurden der Bank als weitere Sicherheit die Ansprüche der Fondsgesellschaft gegenüber Hansescan auf Zahlung der vereinbarten Bareboatraten und sämtliche Versicherungsansprüche abgetreten. Selbst Hansescan, obwohl insoweit

Dritter, hat der Bank ihre Zeitcharteransprüche gegenüber DSEN zur Sicherheit des Schiffskredites überlassen müssen.

Frage: Trifft es zu, dass zwischen Hansescan und Laeisz ein Beherrschungsvertrag und/oder ein Gewinnabführungsvertrag besteht, der Laeisz von Gesetzes wegen zum Ausgleich aller Verluste von Hansescan zwingt?

Zwischen RFL und Hansescan besteht ein Ergebnisabführungsvertrag.

Frage: Trifft es zu, dass die Deutsche Seereederei GmbH Laeisz eine Rückgarantie abgegeben hat, so dass für die von Hansescan zu zahlenden Charraten letztlich nicht nur das Vermögen von Laeisz, sondern auch das der Deutsche Seereederei GmbH haftet?

Die Rückgarantie besteht nicht mehr. Im Rahmen der Entflechtung der Gesellschafterinteressen wurde die Rückgarantie Anfang 1999 aufgehoben. Die Rückgarantie war im Übrigen eine ausschließlich interne Vereinbarung und hat der Fondsgesellschaft zu keinem Zeitpunkt als weitere Sicherheit zur Verfügung gestanden.

Frage: Haben die Geschäftsleitung sowie der Beirat Einblick in die Jahresabschlüsse der Reederei F. Laeisz G.m.b.H. sowie der Reederei Hansescan GmbH erhalten?

Die Geschäftsführung hat sich laufend über die wirtschaftliche Lage von Hansescan und Laeisz informiert. Die Jahresabschlüsse konnten von ihr eingesehen werden. Sämtliche Fragen wurden bereitwillig beantwortet. Für den Beirat bestand somit keine Veranlassung, ebenfalls in das Zahlenwerk von Hansescan und Laeisz einzusteigen.

Frage: Wurde bei der Reederei F. Laeisz G.m.b.H. eine Rückstellung für die mögliche Inanspruchnahme aus der Performance Garantie gebildet?

Im Rahmen des Jahresabschlusses ist ein entsprechender Bilanzvermerk aufgenommen worden. Rückstellungen mussten nicht gebildet werden. Die Jahresabschlüsse sind sämtlichst von den Abschlussprüfern uneingeschränkt testiert worden.

Frage: Wann hat Hansescan die Geschäftsleitung darüber informiert, dass die Charraten nicht mehr bezahlt werden?

Hansescan hat die Geschäftsleitung im Februar 1998 darüber informiert, dass die Raten nicht mehr bezahlt werden können. Zunächst konnte jedoch noch davon ausgegangen werden, dass es sich nicht um einen Ausfall, sondern nur um kurzfristige Zahlungsverzögerungen handeln würde.

Frage: Wurde 1999 die Zahlungsfähigkeit von DSR Senator Lines geprüft?

Die Zahlungsfähigkeit von DSEN folgt für die Fondsgesellschaft daraus, dass von Hansescan alle finanziellen Verpflichtungen erfüllt werden. Im Übrigen ist die Geschäftsführung auf Pressemitteilungen angewiesen. Gegenwärtig sind keine Anzeichen für Zahlungsschwierigkeiten bei DSEN bekannt. Seit August 1998 erfüllt DSEN alle Verpflichtungen gegenüber Hansescan taggenau. Für den Fall, dass DSEN in Verzug kommen sollte, ist im Sanierungskonzept zwischen DSEN und Hansescan vereinbart, dass Hanjin in den Zeitchartervertrag mit Hansescan unter Übernahme sämtlicher Verpflichtungen eintreten muss.

Frage: Wie werthaltig ist diese Hanjin-Garantie?

Eine Langfristprognose der wirtschaftlichen Situation von Hanjin ist schwierig. Gegenwärtig ist nicht bekannt, dass Hanjin ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt. Die KfW als Poolführer des Bankenkonsortiums prüft regelmäßig die Bonität von DSEN und Hanjin. Die Geschäftsführung geht davon aus, dass die KfW Kenntnisse über eine eventuelle negative Entwicklung der Bonität von Hanjin an die Schiffsgesellschaften weitergeben wird.

Frage: Warum hat Hansescan im Zeitraum Mai bis Juli 1998 nur 27 % der Bareboatrate bezahlt, während sie von DSR Senator Lines 50 % der Timecharterrate erhalten hat?

Für Hansescan hatte die Aufrechterhaltung des Schiffsbetriebes die höchste Priorität. Deshalb wurden aus der anteilig gezahlten Zeitcharterrate zunächst die Schiffsbetriebskosten beglichen. Der an die Fondsgesellschaft überwiesene Anteil entspricht dem Zinsanteil der Fremdfinanzierung. Zu dieser Problematik ist bereits im Anlegerrundschreiben vom 11. Februar 1999 Stellung genommen worden. Außerdem ist Herr von Ferber auf diese Frage am Beginn der Gesellschafterversammlung ausführlich eingegangen.

Frage: Wie hoch sind die Schiffsbetriebskosten?

Die Schiffsbetriebskosten entwickeln sich jährlich unterschiedlich. Sie liegen zwischen 10 bis 12 TDEM/Tag. Zu den Schiffsbetriebskosten gehören insbesondere Personalkosten, Kosten für Instandhaltung und Reparatur des Schiffes, Schmieröl, Proviant sowie Versicherungsprämien. Unter Berücksichtigung der Höhe der Schiffsbetriebskosten sind die gegenwärtig am Markt zu erzielenden Raten für die Gesellschaft nicht auskömmlich. Eine Prognose über die Zeitcharterrate nach Ablauf der Bareboatcharter ist aus heutiger Sicht nicht möglich, da diese von vielen Faktoren, wie konkurrierende Neubautonnage, Anzahl der verschrotteten Schiffe sowie Entwicklung des Welthandels über See beeinflusst wird.

Frage: Welche Rückzahlungsvereinbarungen wurden zwischen DSR Senator Lines und Hansescan sowie zwischen Hansescan und der Gesellschaft abgeschlossen?

Die nicht gezahlten Charterraten aus dem Zeitraum Februar bis April 1998 werden im Jahr 2004 entweder in einer Summe oder über eine Verlängerung der Charter zurückgezahlt. Die im Zeitraum Mai bis Juli 1998 nicht gezahlten Charterraten werden seit Juli 1999 in 18 Raten bis Ende 2000 zurückgezahlt. Beide Rückzahlungsvereinbarungen gelten gleichermaßen für die Vertragsverhältnisse zwischen DSEN und Hansescan sowie zwischen Hansescan und der Fondsgesellschaft. Es gibt jedoch eine Ausnahme. Hansescan hat gemäß Sanierungskonzept auf die Rückzahlung der im Zeitraum Februar bis April 1998 nicht gezahlten Charterraten gegen Besserungsschein verzichtet. Der Besserungsschein beinhaltet, dass DSEN unter bestimmten Voraussetzungen die Beträge zurückzahlen wird. Sollte sie dazu nicht in der Lage sein, tritt Hanjin - wie bereits ausgeführt - in den bestehenden Vertrag zwischen Hansescan und DSEN ein. Demgegenüber hat die Fondsgesellschaft gegen Hansescan insoweit einen klaren Darlehensanspruch, für den Laeisz die bekannten Sicherheiten gestellt hat.

Frage: Welche Sanierungsbeiträge leisteten die Banken?

Die Banken haben eine Tilgungsaussetzung per 16. Juli 1998 für einen Monat gewährt. Im Übrigen haben die Banken das Sanierungskonzept maßgeblich unterstützt. Ohne den Beitrag der KfW wäre Hanjin nicht Vertragspartner des Sanierungskonzeptes geworden.

Frage: Wurde von Laeisz auf die ergebnisunabhängige feste Vergütung von 4,5 % p.a. nach § 20 Abs. 3 des Gesellschaftsvertrages für das von der Reederei einbezahlte Kommanditkapital II verzichtet?

Laeisz hat auf die Verzinsung ihres Kommanditkapitals II in Höhe von DEM 1.394.080 gegen Besserungsschein verzichtet als Ausgleich für die Ratenreduktion in DEM-Gegenwert von USD 1.500/Tag. Der Besserungsschein besagt, dass die Ansprüche auf Auszahlung der Zinsen dann wieder aufleben, wenn nach Verkauf des Schiffes im Jahr 2004 die tatsächlichen Ausschüttungen über den prospektierten Ausschüttungen liegen.

Herr Juniel weist darauf hin, es sei bereits 1998 im Rahmen des Sanierungskonzeptes DSEN vereinbart worden, dass Laeisz für alle 4 P-Schiffe ihr Kommanditkapital II in Höhe von nominal DEM 16,2 Mio auf DSEN überträgt. Die insoweit erforderlichen Verträge sollen in den nächsten Tagen gezeichnet werden. Hierdurch soll noch einmal die Kapitalstruktur von DSEN verbessert werden. Da hierfür die dauernde Werthaltigkeit der Beteiligung erforderlich ist, profitiert indirekt von der Anteilsübertragung auch die Fondsgesellschaft, da für deren Werthaltigkeit die Zahlung der Charterraten durch DSEN unabdingbare Voraussetzung ist.

Frage: Welchen Sanierungsbeitrag leisteten die Familie Schües und Rahe?

Die Familien Rahe und Schües, die hinter der Deutsche Seereederei-Gruppe stehen bzw. standen, haben sich mit über ca. DEM 90 Mio an der Sanierung DSEN beteiligt.

Frage: Wer hat die Sanierungsverhandlungen zwischen DSR Senator Lines und Hansescan geführt?

Die Verhandlungen zwischen der Reederei F. Laeisz G.m.b.H./Hansescan und DSEN wurden von Herrn Juniel zusammen mit einem weiteren Geschäftsführerkollegen geführt. Die Verhandlungen zwischen Hansescan und der Gesellschaft wurden zwischen der Fondsgeschäftsführung unter Einbeziehung der Beiräte und des Treuhänders und Herrn Juniel geführt.

Aufgrund der Tatsache, dass für 15.30 Uhr die Gesellschafterversammlung der MS „Pacific“ GmbH & Co. KG angesetzt wurde, schlägt die Geschäftsleitung vor, die Sitzung um 14.23 Uhr für etwa 90 Minuten zu unterbrechen. Die anwesenden Gesellschafter stimmen diesem Vorschlag zu.

Herr von Ferber eröffnet um 16.50 Uhr erneut die Gesellschafterversammlung. Herr Dr. Scheel stellt weitere Fragen wie folgt:

Frage: Wurden Alternativen zum Sanierungskonzept geprüft?

Aufgrund des Zahlungsverzugs von Hansescan hätte die Möglichkeit bestanden, den bestehenden Chartervertrag zu kündigen. Allerdings bestand keine Möglichkeit, das Schiff zu einer auskömmlichen Rate anderweitig zu beschäftigen. Die marktübliche Zeitcharterrate hätte für die Fortführung der Gesellschaft nicht ausgereicht.

Frage: Welche Funktion hat die Saiph Shipping?

Es handelt sich hierbei um eine Gesellschaft, die ausschließlich zum Zweck der Ausflagung des Schiffes gegründet wurde. Die Performance Garantie erstreckt sich auch auf diese Gesellschaft. Risiken für die Gesellschaft ergeben sich aus der Ausflagung nicht.

Frage: Wie waren die Charraten auf dem Weltmarkt bei Containerschiffen mit 2.500 TEU am 01.01.1995, am 01.01.1996, am 01.01.1997, am 01.01.1998 und wie sind sie heute?

- | | | |
|----|------------|---|
| a) | 01.01.1995 | USD 23.100 |
| b) | 25.02.1996 | USD 23.100 |
| c) | 15.01.1997 | USD 23.100 |
| d) | 25.01.1998 | USD 19.000 |
| e) | 23.07.1999 | USD 13.500 (Quelle: Martini Chartering) |

Frage: Trifft es zu, dass die DSR Senator Lines GmbH ihre Charrerraten nach US-Dollar kalkuliert, während Hansescan an die MS „Patmos“ GmbH & Co. KG Charrerraten in Deutsche Mark bezahlt?

DSEN zahlt die Zeitcharter an Hansescan in USD. Hansescan zahlt die Bareboatcharter an MS „Patmos“ GmbH & Co. KG in DEM.

Frage: Bei einem im Prospekt auf Seite 60 zugrunde gelegten US-Dollar-Kurs von DM 1,46 müsste der Verfall der Charrerraten zu einem erheblichen Teil dadurch aufgewogen worden sein, dass der US-Dollar einen wesentlich höheren Kurs als im Prospekt angenommen hatte und noch hat. Ob und in welchem Maße werden die gesunkenen Charrerraten auf den Weltmärkten durch den höheren US-Dollar-Kurs ausgeglichen?

Für DSEN ist in der Tat der Rückgang der Frachtraten im Markt teilweise durch den höheren USD-Kurs ausgeglichen worden, soweit die Frachtraten in USD quotiert werden, was weitgehend der Fall ist. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass bei DSEN wesentliche Kostenblöcke, wie Zeitchartermieten, reiseabhängige Kosten etc., ebenfalls in USD bezahlt werden. Insofern ist die Veränderung des USD-Kurses für DSEN von eher untergeordneter Bedeutung.

Hansescan erzielt ebenfalls USD-Einnahmen, muss aber einen Teil der Kosten (Bareboat-Rate, Teile der Schiffsbetriebskosten) in DEM zahlen. Da Hansescan jedoch nicht auf die Entwicklung des USD spekuliert, wurden frühzeitig die Kursrisiken durch Devisentermingeschäfte auf einem Niveau von DEM 1,70/USD abgesichert. Unter Berücksichtigung dessen, dass Hansescan bereits im Rahmen früherer Sanierungsmaßnahmen DSEN die Charrerrate für die 4 Fondsschiffe um USD 2.000/Tag reduziert hatte, wurde in 1998 ein lediglich ausgeglichenes Ergebnis erreicht. Die Ratenreduktion entspricht über die Laufzeit einem Sanierungsbeitrag für DSEN von ca. DEM 54,00 Mio. Die derzeitige positive Entwicklung des USD-Kurses unterstützt nunmehr die Konsolidierung von Hansescan und Laeisz. Die Schiffsbetriebskostenentwicklung ist ebenfalls positiv zu beurteilen.

Herr Büttner fragt Herrn Dr. Scheel unter Bezugnahme auf dessen Schreiben an die Anleger vom 24. August 1999, wo er ein Eigeninteresse der Warburg Bank sieht. Ein Eigeninteresse der Warburg-Gruppe besteht nicht.

Herr Dr. Scheel vertritt die Auffassung, dass aufgrund von getätigten Devisentermingeschäften zwischen der Warburg Bank und Laeisz/Hansescan ein Eigeninteresse insoweit bestanden hat, als dass sie als Gläubiger gegenüber diesen beiden Gesellschaften auftritt. Diese Geschäftsbeziehung hätte dem Fonds offengelegt werden müssen.

Die Geschäftsleitung weist diesen Ansatz zurück. Geschäfte zwischen dem Bareboatcharterer und Kreditinstituten befinden sich außerhalb des Einflussbereiches der Fondsgeschäftsführung. Überdies habe die

Geschäftsführung von diesen Geschäftsbeziehungen keine Kenntnisse, so dass sie darüber auch nicht habe berichten können.

Herr Juniel stellt fest, dass sich Hansescan bzw. Laeisz keine Vorschriften machen lassen würden, mit wem sie Devisentermingeschäfte eingehen würde. Diese Entscheidungen treffe sie ohne Einwirkungen von außen ausschließlich unter Ertrags Gesichtspunkten.

Herr Dr. Scheel fordert die Geschäftsführung auf, die Informationspolitik gegenüber den Gesellschaftern zu verbessern. Die Geschäftsführung entgegnet, dass zu einem Teil der jetzt gestellten Fragen bereits in verschiedenen Gesellschafterrundschriften Stellung genommen wurde. Von einer unzureichenden Informationspolitik der Geschäftsführung könne keine Rede sein.

Frage: Zu welchen Ergebnissen kam das Kurzgutachten der Furness-Houlder (Shipbroking) Ltd, London vom 15. April 1996 bezüglich der zu erwartenden Charraten für die MS „Patmos“?

Das Gutachten hat eine Charrate von USD 23.000/Tag als marktüblich eingeschätzt. Eine Prognose der Charrate über das Jahr 2001 ist aus heutiger Sicht nicht möglich. Die am Markt gegenwärtig zu erzielende Rate liegt bei USD 13.500/Tag, DSEN zahlt USD 17.500/Tag.

Frage: Welchen Wert misst die Geschäftsführung der Verwaltungsgesellschaft MS „Patmos“ mbH den am 28. Juli 1998 im Schiffsregister von Liberia im dritten Rang eingetragenen Schiffshypotheken auf dem MS „Auersberg“ und dem MS „Gleichberg“ zu?

Die im liberianischen Register eingetragenen Hypotheken auf MS „Auersberg“ (MS „Pasewalk“) und MS „Gleichberg“ werden als werthaltig angesehen.

Frage: Hat die Geschäftsführung Auskünfte eingeholt, mit welchen Erfolgsaussichten in der Praxis aus Schiffshypotheken in dem vom Bürgerkrieg erschütterten Entwicklungsland Liberia vollstreckt werden kann?

Die Vollstreckbarkeit von Hypotheken, die auf Schiffen mit liberianischer Flagge eingetragen sind, hat bisher zu keinen Problemen geführt. Das liberianische Register ist weltweit von hypothekengebenden Banken anerkannt. Das liberianische Register wird in New York geführt und ist das größte Schiffsregister der Welt.

Frage: Ist die Schiffshypothek für das MS „Kahleberg“ mittlerweile im Schiffsregister in Rostock eingetragen?

Die Eintragung der Schiffshypothek ist zwischenzeitlich erfolgt.

Frage: In welcher Höhe sind auf den drei Schiffen vorrangige Hypotheken eingetragen und zu wessen Gunsten?

1. Commerzbank als Konsortialführerin für Deutsche Schiffsbank und Hamburgische Landesbank
2. Hamburgische Landesbank als Konsortialführerin wegen eines Betriebsmittelkredites

Frage: In welcher Höhe valutieren die Schiffshypotheken noch?

1. DEM 5,475 Mio für alle 3 Schiffe zusammen
2. DEM 5.667.600 für alle 3 Schiffe, jedoch nur Mithaftung für sonstige Sicherheiten
3. DEM 2,400 Mio für alle 3 Schiffe also DEM 0,800 Mio/Schiff zu Gunsten der 4 Fondsgesellschaften

Nach gegenwärtiger Planung werden die drei Schiffe im Jahr 2001 lastenfrei sein. Die Hamburgische Landesbank hat zur eigenen Absicherung ein Wertgutachten für die drei Schiffe in Auftrag gegeben und eine Kopie dieses Gutachtens Laeisz zur Verfügung gestellt. Danach hat jedes Schiff einen Wert von USD 5,5 Mio. Unter Zugrundelegung des heutigen Kursniveaus ergibt sich ein DEM-Gegenwert der Schiffe in Höhe von DEM 30,5 Mio. Die gestellten Sicherheiten sind somit werthaltig.

Frage: Liegt das in der Gesellschafterversammlung am 30. Juli 1998 angekündigte Gutachten des Wirtschaftsprüfers Prof. Dr. Scheffler über den Wert der verpfändeten Geschäftsanteile der Deutsche Seereederei Immobilien GmbH mittlerweile vor?

Die Vorlage des Gutachtens von Herrn Prof. Dr. Scheffler musste nicht weiter verfolgt werden. Diese Sicherheit wurde zwischenzeitlich abgelöst durch Übertragung der Beteiligung von Laeisz an der MS „Potsdam“ GmbH & Co. KG mit nominal DEM 3,760 Mio und der MS „Pommern“ GmbH & Co. KG mit DEM 1,185 Mio.

Die Kommanditbeteiligungen können hypothekarisch auf beiden Schiffen abgesichert werden und stehen im Rang nach den Hypothekengläubigern, aber vor den Ansprüchen der Anleger.

Frage: Welche Gesellschaft hat den Bau des MS „Patmos“ - vormals wohl „DSR Europe“ genannt - ursprünglich in Auftrag gegeben?

Das MS „Patmos“ wurde von der Deutsche Seereederei Rostock GmbH im Jahre 1990 in Auftrag gegeben. Das Schiff wurde 1992 abgeliefert.

Frage: Wie hoch waren die Kosten für den Bau des Schiffes?

Der Baupreis des Schiffes betrug DEM 95,800 Mio. Der Fonds kaufte das Schiff zum Preis von DEM 59,500 Mio bei einem vom Experten Weselmann festgestellten Marktwert von DEM 61,320 Mio. Die Differenz stellt den Preisnachlass für die Übernahme der OECD-Finanzierung dar.

Frage: Welche Gesellschaft hat ursprünglich das Schiffshypothekendarlehen aufgenommen, das nunmehr auf die MS „Patmos“ GmbH & Co. KG übertragen wurde?

Darlehensschuldner war ursprünglich die Deutsche Seereederei Rostock GmbH. Die MS „Patmos“ GmbH & Co. KG hat zwar die Darlehensbedingungen übernommen, es erfolgte aber keine Darlehensübertragung, sondern die Fondsgesellschaft erhielt von der KfW eine neue Finanzierungszusage.

Frage: Welche Restlaufzeit hat das Schiffshypothekendarlehen ?

Die Laufzeit endet am 16. Januar 2007

Frage: Welche Tilgungen sind zu erbringen?

DEM 1,575 Mio/Halbjahr, und zwar jeweils am 16. Januar und am 16. Juli.

Frage: Wie hoch ist die Effektivverzinsung pro Jahr?

DEM 4.531.200,00 zu 8 % p.a. bis zum 16.01. 2000, DEM 19.093.800,00 zu 3,8991 % ebenfalls bis zum 16. Januar 2000.

Frage: Welche Bestimmungen, die ursprünglich in den Verträgen über das Schiffshypothekendarlehen zum Zeitpunkt des Schiffsbaus enthalten waren, wurden zwischenzeitlich geändert und wie wurden sie geändert?

Die ursprünglichen Darlehensverträge wurden aufgehoben und es wurden neue Verträge abgeschlossen. Die ursprüngliche Hypothek wurde gelöscht und es wurden neue Hypotheken auf Basis 120 % Kreditvolumen mit DEM 37,800 Mio am 30. Dezember 1996 eingetragen.

Frage: Liegt ein Gutachten über den Verkaufswert des Schiffes im Jahr 2006 vor?

Ein derartiges Gutachten liegt nicht vor, da zu diesem Zeitpunkt eine verlässliche Einschätzung des Wertes im Jahr 2006 nicht möglich ist. Aus heutiger Sicht ist ein Verkaufspreis, wie er im Prospekt dargestellt ist, aufgrund der Marktsituation nicht zu erzielen.

Frage: Welche persönlichen Rechtsbeziehungen bestehen zwischen den Geschäftsführern der Verwaltungsgesellschaft MS „Patmos“ GmbH und den beteiligten Gesellschaften? Bestehen Verbindungen zwischen den Beiratsmitgliedern und den beteiligten Gesellschaften?

Herr Strothmann ist Mitarbeiter der Hamburgischen Seehandlung und stand, bevor er 1995 zu dieser Gesellschaft wechselte, in keinerlei Beziehung zu einer der im Umfeld der Gesellschaft tätigen Gesellschaften.

Herr von Ferber ist Mitarbeiter von Laeisz.

Die Beiratsmitglieder stehen in keiner Rechtsbeziehung zu den Vertragspartnern der Gesellschaft. Die anwesenden Beiratsmitglieder bestätigen dies ausdrücklich.

Frage: Was beinhaltet die Position „Klasserhaltungsmaßnahmen“ in Höhe von TDEM 250 im Jahr 2004?

Im Jahr 2004 wird das Schiff die nächste Klassereparatur, den sog. SchiffstÜV, durchzuführen haben. Dieser Werftaufenthalt wird etwa DEM 800.000 kosten. Aufgrund dessen, dass diese Reparatur nach heutigem Kenntnisstand kurz vor Rücklieferung des Schiffes aus der Bareboatcharter anfällt, ist vereinbart, dass sich der Fonds an diesen Kosten mit TDEM 250 beteiligt.

Frage: Im Gutachten zum Wert des MS „Patmos“ vom Ingenieurbüro Weselmann wird die Schiffsgeschwindigkeit mit 19 kn angegeben. Im Vergleich zu anderen Schiffen ist diese Geschwindigkeit als gering einzuschätzen. Welche Auswirkungen ergeben sich hieraus auf den Marktwert des Schiffes?

Es trifft zu, dass heutige Neubauten eine höhere Geschwindigkeit haben. Bei diesem Schiff ist jedoch zu berücksichtigen, dass es eine vergleichsweise hohe Tragfähigkeit für beladene Container hat. Dies spiegelt sich auch in den Charraten wieder und wurde entsprechend im Gutachten des Ingenieurbüros Weselmann berücksichtigt.

Herr von Ferber stellt fest, dass weitere Fragen zu den Tagesordnungspunkten 2 und 3 nicht bestehen.

TOP 5: Beschlussfassungen zum Geschäftsjahr 1998

a) Feststellung des Jahresabschlusses 1998

Die Geschäftsführung schlägt vor, den vorgelegten Jahresabschluss 1998 festzustellen.

Der Vorschlag wird mit 36.085 Ja-Stimmen, 315 Enthaltungen und 200 Nein-Stimmen bestätigt.

- b) Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 1998

Es wird vorgeschlagen der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 1998 Entlastung zu erteilen.

Der Vorschlag der Geschäftsleitung wird mit 20.315 Ja-Stimmen, 585 Enthaltungen sowie 15.700 Nein-Stimmen bestätigt.

Herr Brinkmann, Gesellschafter der MS „Patmos“ GmbH & Co. KG gibt folgende Erklärung ab:

Die M. M. Warburg-Gruppe hätte in das Sanierungskonzept einbezogen werden müssen.

- c) Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 1998

Die Geschäftsführung schlägt vor, dem Beirat Entlastung zu erteilen.

Der Vorschlag wird mit 20.365 Ja-Stimmen, 535 Enthaltungen und 15.700 Nein-Stimmen bestätigt.

- d) Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Treuhandtätigkeit im Geschäftsjahr 1998

Es wird vorgeschlagen, der Treuhandgesellschaft Entlastung zu erteilen.

Der Vorschlag wird mit 20.365 Ja-Stimmen, 15.985 Enthaltungen und 250 Nein-Stimmen bestätigt.

- e) Genehmigung der Ausschüttung für das Geschäftsjahr 1998

Es wird vorgeschlagen, die im März 1999 für das Geschäftsjahr 1998 erfolgte Ausschüttung in Höhe von 4,5 % auf den Nennwert der Kommanditanteile zu genehmigen.

Der Vorschlag wird mit 36.285 Ja-Stimmen und 315 Enthaltungen bestätigt.

- f) Zustimmung zu weiteren Ausschüttungen für das Geschäftsjahr 1998.

Es wird vorgeschlagen, einer weiteren Ausschüttung in Höhe von 1,5 % auf den Nennwert der Kommanditanteile für das Geschäftsjahr 1998 zum 30. September 1999 zuzustimmen, wenn die Vermögens- und Liquiditätslage der Gesellschaft dies zulässt und nicht etwaige Auflagen von Kreditinstituten dem entgegenstehen.

Herr von Ferber erläutert, dass aufgrund der vorzeitigen Rückführung eines Teilbetrages des gestundeten Darlehens in Höhe von TDEM 550 zusätzliche Liquidität zur Verfügung der Gesellschaft steht. Wenngleich die

Geschäftsführung der Auffassung ist, diesen Betrag zur Sicherung der Gesellschaft für die Zeit nach Ablauf des Bareboatchartervertrages für eine Sondertilgung zu verwenden, schlägt sie wegen des offenbaren Interesses einiger Anleger an höchstmöglichen Ausschüttungen vor, die Ausschüttung um weitere 1,5 % auf insgesamt 3,0 % zu erhöhen. Der Beirat hat sich dieser Empfehlung nicht ohne Bedenken angeschlossen.

Der Vorschlag wird mit 36.255 Ja-Stimmen, 315 Enthaltungen und 30 Nein-Stimmen bestätigt.

- g) Zustimmung zu einer vorgezogenen Ausschüttung für das Geschäftsjahr 1999 im März 2000.

Die Geschäftsführung schlägt vor, für das Geschäftsjahr 1999 im März 2000 eine vorgezogene Ausschüttung gemäß der Liquiditätsvorschau zum Sanierungskonzept (siehe unser Rundschreiben vom 16. Oktober 1998) vorzunehmen, wenn die Vermögens- und Liquiditätslage der Gesellschaft dies zulässt und keine etwaigen Auflagen von Kreditinstituten dem entgegen stehen.

Der Vorschlag wird mit 36.090 Ja-Stimmen, 480 Enthaltungen und 30 Nein-Stimmen bestätigt.

- h) Beschluss über die Verwendung weiterer freier Liquidität

Aufgrund der Erhöhung der Ausschüttung (siehe Abstimmungspunkt f), braucht hierüber nicht abgestimmt zu werden.

- i) Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 1999

Die Geschäftsführung schlägt vor, die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Schitag Ernst & Young, Deutsche Allgemeine Treuhand AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 1999 zu bestellen.

Der Vorschlag wird mit 36.120 Ja-Stimmen und 480 Enthaltungen bestätigt.

TOP 6: Sonstiges

Herr Novy berichtet über den Stand der steuerlichen Veranlagung der Gesellschaft. Die Steuererklärungen 1995 bis 1997 wurden beim zuständigen Finanzamt eingereicht. Die Erklärung für 1998 wird im Verlauf dieser Woche fertiggestellt und der Geschäftsführung zugeleitet. Für die Jahre 1995 und 1996 sind seitens des Finanzamtes Bescheide unter dem Vorbehalt der Nachprüfung ergangen. Für 1997 liegt noch kein Bescheid vor, da viele Anleger verspätet Sonderbetriebseinnahmen und –ausgaben nachgemeldet haben und das Finanzamt deshalb eine endgültige Bearbeitung abgelehnt hat.

In diesem Zusammenhang bittet Herr Novy, der hier auch für den Treuhänder spricht, die Anleger, alle Sonderbetriebseinnahmen und –ausgaben zeitnah

dem Treuhänder einzureichen. Da verspätet eingehende Meldungen zu Mehraufwendungen führen, muss dies im Interesse aller Anleger liegen.

Herr Novy weist abschließend darauf hin, dass im Herbst 1999, spätestens jedoch im Frühjahr 2000 eine steuerliche Außenprüfung bei der Gesellschaft stattfinden wird. Spätestens dann, wenn die aufgrund der Außenprüfung ergangenen Bescheide rechtskräftig werden, können keine Nachmeldungen mehr berücksichtigt werden.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, schliesst Herr von Ferber die Sitzung mit dem Dank an die Teilnehmer um 18.36 Uhr.

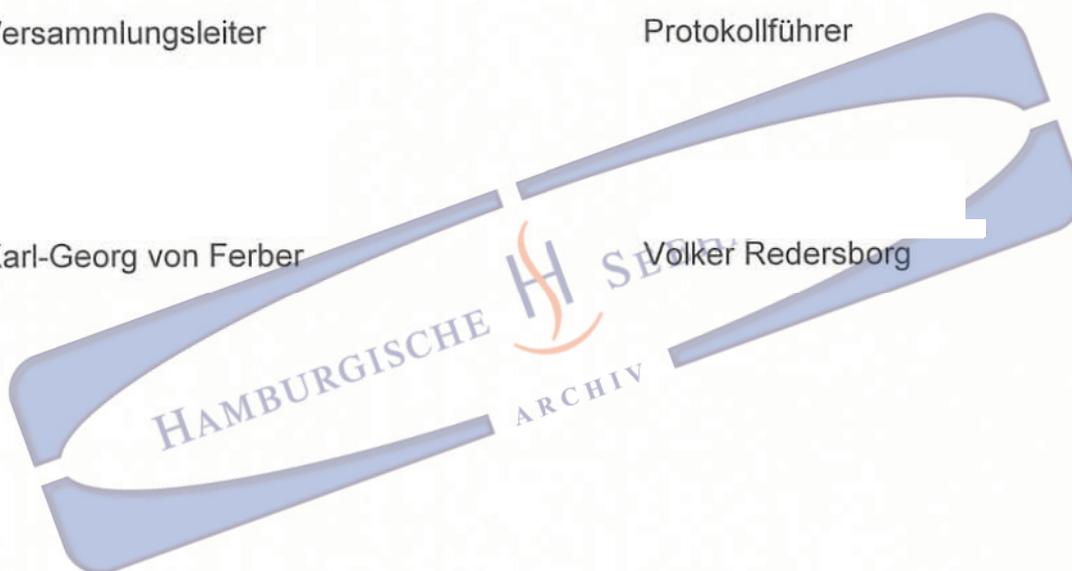
Rostock, 13. September 1999

Versammlungsleiter

Protokollführer

Karl-Georg von Ferber

Volker Redersborg



Wichtiges Merkblatt

Bearbeitung von Sonderbetriebsausgaben

Sie erhalten von uns Anfang eines jeden Jahres einen Fragebogen hinsichtlich der Abgabe von Sonderbetriebseinnahmen und -ausgaben. Da diese Angaben Bestandteil der sogenannten "einheitlichen und gesonderten Gewinnfeststellung" sind, die zur schnellen Besteuerung der Fondsergebnisse dem zuständigen Betriebsfinanzamt vorgelegt werden muß, ist eine zügige Vorlage Ihrer persönlichen Steuerergebnisse für die Fondsgesellschaft und Sie als betroffener Gesellschafter von großem Interesse. Hieraus leitet sich unsere ständige Bitte an Sie ab, die notwendigen Unterlagen uns jeweils im Februar des Folgejahres zuzuleiten.

In der jüngsten Vergangenheit mußte leider häufig festgestellt werden, daß dieser Termin in vielen Fällen erheblich überschritten wurde. Dieses hat zur Folge, daß die bereits fertiggestellten Steuererklärungen sowohl bei der Treuhandgesellschaft als auch bei der Steuerberatungsgesellschaft ständig neu aufgerollt werden müssen. Daraus ergibt sich nicht nur eine fortwährende Verzögerung der Veranlagung beim Betriebsfinanzamt sondern auch erhebliche Mehrkosten, die bislang von der Fondsgemeinschaft gänzlich zu tragen waren.

Auf den diesjährigen Beiratssitzungen sowie Gesellschafterversammlungen wurde daher die Thematik ausführlich besprochen und folgende Beschlüsse gefaßt:

- **Steuerunterlagen, die nach Fristsetzung durch die Treuhandgesellschaft verspätet vorgelegt werden, wird diese zunächst einmal sammeln und unbearbeitet lassen, damit die terminierte Bearbeitung der Steuererklärungen zügig abgeschlossen und dem Betriebsfinanzamt schnellstens vorgelegt werden können.**
- **Es bestand große Mehrheit dafür, die sich aus der verspäteten Einreichung zusätzlicher Kosten den Verursachern gesondert in Rechnung zu stellen. Hierfür wurde die Ernst & Young angewiesen, die entsprechenden Stunden / Kostensätze zu ermitteln und gegenüber den Gesellschaftern separat abzurechnen. Auch die Zusatzkosten der Treuhandgesellschaft werden zukünftig den Verursachern in Rechnung gestellt. Zur Vereinfachung dieser Abrechnung und zur Vermeidung von sich daraus ergebenden zusätzlichen Zahlungs- sowie Buchungsvorgängen werden diese Beträge mit der darauffolgenden Ausschüttung verrechnet.**

Für den Fall, daß Sie mit der Bearbeitung Ihrer steuerlichen Unterlagen einen externen Berater beauftragt haben, bitten wir Sie schon jetzt, diesen unbedingt über den Inhalt dieses Schreibens zu unterrichten. Es wurde in der Vergangenheit oftmals festgestellt, daß die Fondsgesellschafter den Fragebogen der Treuhandgesellschaft rechtzeitig Ihren Beratern zur Bearbeitung vorgelegt hatten, diese allerdings sich nicht an die vorgegebene Rückgabefrist gehalten haben, sondern erst im Laufe des Jahres zusammen mit der Erstellung der Steuererklärung bearbeitet hatten.

Ferner bitten wir Sie, das beigefügte Schreiben der Ernst & Young zu beachten.

Hamburg, im September 1999