

Tagesordnung

der ordentlichen Gesellschafterversammlung der

MS „Piro“ GmbH & Co. KG

im schriftlichen Verfahren

1. **Feststellung des Jahresabschlusses 2003**
2. **Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2003**
3. **Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2003**

Bericht der Geschäftsführung über das Geschäftsjahr 2003

MS „Piro“ GmbH & Co. KG

Schiffstyp:	Panmax-Bulker
Bauwerft:	Sumitomo Heavy Industries, Japan
Baujahr:	1997
Länge/Breite/Tiefgang:	225,0 m / 32,3 m / 13,9 m
Tragfähigkeit:	73.726 tdw
Geschwindigkeit:	14 kn

Geschäftsführung:	Verwaltungsgesellschaft MS „Piro“ mbH Neuer Wall 77, 20354 Hamburg Geschäftsführer: Karl-Georg von Ferber, Helge Janßen
--------------------------	--

Vertragsreeder:	Reederei F. Laeisz G.m.b.H. Lange Str. 1a, 18055 Rostock
------------------------	---

Treuhandgesellschaft:	M.M.Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH Ferdinandstr. 65-67, 20095 Hamburg Tel.: 040 / 32 82 52 30, Fax: 040 / 32 82 52 10
------------------------------	---

Emissionshaus:	Hamburgische Seehandlung Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG Neuer Wall 77, 20354 Hamburg
-----------------------	---

1 Überblick über das Geschäftsjahr

Das Schiff wurde am 28. April 2003 übernommen. Am gleichen Tag wurde das Schiffshypothekendarlehen wie prospektiert in Höhe von TUSD 11.400 aufgenommen.

Die Platzierung des Kommanditkapitals erfolgte im Berichtsjahr wie vorgesehen. Dabei wurde Klassikkapital in Höhe von TEUR 5.760 (Prospekt TEUR 5.700) und Vorzugskapital in Höhe von TEUR 1.650 eingeworben.

Im Geschäftsjahr 2003 fuhr das Schiff seit Übernahme im Rahmen eines 5-jährigen Zeitchartervertrages für Oldendorff Carriers GmbH & Co. KG, Lübeck. Die Charrate betrug - wie für die ersten 2,5 Jahre vereinbart - USD 10.350 pro Tag. Im Berichtsjahr fielen 2 Off-Hire-Tage an.

Der laufende **Cash-Flow** der Gesellschaft ist schlechter als prospektiert ausgefallen. Im wesentlichen ist dies auf die deutlich über Prospektansatz liegenden Schiffsbetriebskosten zurückzuführen.

Die Chartereinnahmen lagen kursbedingt unter dem Prospektansatz; Einsparungen konnten bei den Zinsen für das Hypothekendarlehen realisiert werden.

Im Geschäftsjahr 2003 wurde die geplante **Tilgungsrate** in Höhe von TUSD 204 geleistet.

Die Auszahlung des Vorabgewinns in Höhe von 7% auf das lt. Prospekt einzuzahlende **Vorzugskapital** erfolgte Anfang 2004. Ausschüttungen auf das Klassikkapital wurden wie prospektiert nicht geleistet.

Das ausgleichsfähige negative **steuerliche Ergebnis 2003** beträgt für das **Klassikkapital** ca. - 48,0 % (Prospekt - 37,2%). Das steuerliche Ergebnis für das **Vorzugskapital** beträgt wie prospektiert 0,9%.

2 Investitionsphase

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

	Prospekt TEUR	Ist TEUR	Differenz TEUR
<u>Mittelherkunft</u>			
Emissionskapital Klassik	5.700	5.760	60
Emissionskapital Vorzug	1.650	1.650	0
Schiffshypothekendarlehen (USD)	10.459	10.353	-106
Kontokorrent	750	750	0
	18.559	18.513	-46
<u>Mittelverwendung</u>			
Kaufpreis Schiff (USD)	16.009	15.707	-302
Emissionskosten	1.381	1.393	12
Platzierungsgarantie	126	126	0
Finanzierungsvermittlung	223	223	0
Einrichtung Treuhandverwaltung	27	27	0
Sonstige Fremdkosten	220	183	-37
Liquiditätsreserve	573	854	281
	18.559	18.513	-46

Die Platzierung des Kommanditkapitals erfolgte im Berichtsjahr wie vorgesehen. Dabei wurde Klassikkapital in Höhe von TEUR 5.760 (Prospekt TEUR 5.700) und Vorzugskapital in Höhe von TEUR 1.650 eingeworben.

Das Schiff wurde am 28. April 2003 übernommen. Am gleichen Tag wurde das **Schiffshypothekendarlehen** wie prospektiert in Höhe von TUSD 11.400 aufgenommen, allerdings nicht zu USD/EUR 1,09 wie prospektiert, sondern zu einem Aufnahmekurs von USD/EUR 1,1011.

Die **Anschaffung des Schiffes** konnte zu einem Anschaffungskurs von USD/EUR 1,1127 statt wie prospektiert USD/EUR 1,09 realisiert werden. Hierdurch konnten gegenüber dem Prospektansatz TEUR 302 eingespart werden.

Die Einsparungen bei den **sonstigen Fremdkosten** betrugen TEUR 37.

Insgesamt erhöhte sich die **Liquiditätsreserve** um TEUR 281.

3 Einsatz und Betrieb des Schiffes

Das Schiff fuhr seit Übernahme im April 2003 in Zeitcharter der Oldendorff Carriers GmbH & Co. KG, Lübeck und wird in der weltweiten Trampfahrt eingesetzt. Dabei wurden im Berichtsjahr die Häfen Rotterdam, Pto. Bolivar, Belledune, Port Cartier, Hamburg, New Orleans, Panama Kanal, Kobe, Mizushima, Hay Point und Gladstone angelaufen. Auf den Einzelreisen wurden Kohle, Eisenerz sowie Mais transportiert. Die Auslastung des Schiffes lag bei 100%, soweit zum Antritt einer Reise nicht in Ballast gefahren wurde.

Insgesamt wurden im Berichtszeitraum 37.503 Seemeilen zurückgelegt. Der durchschnittliche Bunkerverbrauch betrug 29,3 mts Schweröl/Tag. Das Schiff war mit einer Geschwindigkeit von durchschnittlich 12,7 kn im Einsatz.

Das Verhältnis zum Charterer in der täglichen Zusammenarbeit war sachgerecht und konstruktiv. Die laufenden Charraten in Höhe von USD 10.350 pro Tag wurden pünktlich bezahlt.

Das MS "Piro" ist im Seeschiffsregister des Amtsgerichts Hamburg unter der Nummer 19738 eingetragen. Gleichzeitig ist das Schiff im sog. Bareboat-Register von Liberia registriert und führt die Flagge der Republik Liberia. Die Genehmigung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie zum Führen der ausländischen Flagge gemäß § 7 Flaggenrechtsgesetz wurde mit Wirkung vom 26. Juni 2003 für 2 Jahre erteilt.

Die Führung des Schiffes lag im Berichtszeitraum bei Kapitän Gerald Meinert. Der Maschinenbereich unterstand dem Leitenden Technischen Ing. Jörg-Michael Griese. Die Schiffsführung ist langfristig beim Vertragsreeder beschäftigt. Insgesamt verrichten 19 Seeleute (ohne Kapitän) ihren Dienst an Bord. Die Besatzung bestand aus Seeleuten aus Deutschland, Russland, Lettland, China sowie Kiribati.

Es entstanden Ausfallzeiten von insgesamt 2,04 Tagen, davon 1,9 Tage wegen einer Grundberührung auf Reede vor Gladstone während eines Ankermanövers. Am Schiff entstanden außer Farbabschürfungen am Unterwasserschiff keine Schäden. Es bestehen keine Auflagen der Klassifikationsgesellschaft.

Das Schiffes wurde zuletzt im Dezember vom zuständigen Inspektor besichtigt. Das Schiff zeigte sich in einem sauberen und gepflegten Zustand. Der Konservierungszustand des Schiffes ist als zufrieden stellend einzuschätzen. Der Maschinenbereich gab keinen Anlass zu Beanstandungen. Die erforderlichen Wartungs- und Konservierungsarbeiten wurden laufend durchgeführt, wobei Arbeiten durchgeführt werden mussten, deren Notwendigkeit sich erst in der Zeit nach Übernahme des Schiffes ergeben hat.

Die nächste Klasseerneuerung des Schiffes ist fällig im März 2007, die nächste Dockung ist für Januar 2005 geplant. Neben den üblichen Werftarbeiten ist die Konservierung des Über- und Unterwasserschiffes geplant.

4 Marktsituation

Den Raten der Bulkcarrier widerfuhr im Jahre 2003 eine beinahe durchgängige Steigerung, die zum Jahresende 2003 zu einem noch nicht gesehenen Rateniveau führte. Lag eine einjährige Zeitcharter zu Beginn des Berichtsjahres für einen modernen 74.000-Tonner noch bei USD 12.500 pro Tag, so lag der Durchschnitt dieser Abschlüsse zum Jahresende bei über USD 30.000. In der Spitze konnten die Schiffseigner USD 36.000 pro Tag für einen modernen 74.000-Tonner erzielen. Zeitcharterperioden im Bereich von sechs Monaten stiegen von USD 14.500 pro Tag im Januar 2003 auf USD 37.000 bis USD 39.000. Allein in den letzten drei Wochen des Monats Oktober 2003 hatte sich der Baltic Dry Index um rd. 50% erhöht.

Ursache dieser rasanten Entwicklung war hauptsächlich der gewaltige Rohstoffbedarf Chinas. Insbesondere Koks- und Erz wurden dort zur steigenden Stahlproduktion nachgefragt. Hinzu kommt, dass insbesondere in China Löscheinrichtungen in ihrer Kapazität nicht ausreichten, um den Güterumschlag ohne längere Wartezeiten durchzuführen. Wartezeiten von 10-14 Tagen mussten häufig hingenommen werden, in einigen Fällen lagen die Schiffe drei bis vier Wochen.

Neben China zeigte sich der unerwartet hohe Transportbedarf Japans, Europas und der USA für das Ratenwachstum verantwortlich. Japan importierte wegen seiner steigenden Stahlimporte nach China weitaus mehr Koks- und Erz als vorauszusehen war. Europa führte vor dem Hintergrund des außerordentlich warmen Sommers, der einen entsprechend höheren Stromverbrauch für Klimaanlage und Ventilatoren verursachte, erstmals Kraftwerkskohle aus Australien ein. Zudem standen sich nordamerikanische Rekordernnten beim Weizen und Missernten in Europa gegenüber, was einen entsprechenden Transportbedarf verursachte.

Im Jahr 2004 setzte sich die Entwicklung der Raten zunächst fort. Der Zeitcharterindex BPI für Panmax-Bulker lag Anfang Januar 2004 bei USD 36.000 und erreichte Mitte Januar Werte von rd. USD 45.000. In diesem Bereich bewegte sich der Index dann auch über das erste Quartal 2004, erst in der zweiten Aprilhälfte sank der BPI auf Werte um USD 30.000 und bis Mitte Mai 2004 auf Werte bei USD 25.000.

Ursache des Rückganges ist die inzwischen restriktivere Importpolitik Chinas, die ein reduziertes, kontinuierliches Wachstum fördern soll. In der Folge lösten sich größtenteils die o.a. „Verstopfungen“ von Lade- und Löschplätzen auf, so dass entsprechende Tonnage frei gesetzt wurde. Zudem fiel die im späten Frühling einsetzende Getreidesaison in Südamerika deutlich verhaltener als erwartet aus.

In den vergangenen Wochen war dann wieder ein Ratenanstieg zu beobachten.

Aktuelle Zeitchartern im Bereich von zwölf Monaten liegen für moderne Schiffe etwa bei USD 30.000 pro Tag. Abschlüsse im Bereich von sechs Monaten werden Raten von etwa USD 35.000 pro Tag erreicht.

Für die weitere Entwicklung ist neben der Entwicklung der Nachfrage nach Bulktonnage auch die Entwicklung der Flottenentwicklung entscheidend.

Die Flotte der Panmax-Bulker mit einer Tragfähigkeit zwischen 60.000 und 80.000 Tonnen bestand Anfang 2004 aus 1.082 Einheiten mit einer Kapazität von 75,9 Mio. tdw. Der Zuwachs an Schiffen durch Neubauablieferungen wird für 2004 mit 70 Einheiten (5,3 Mio. tdw) und für 2005 mit 61 Einheiten (4,6 Mio. tdw) beziffert. Nach gegenwärtiger Einschätzung sollte die für 2004 erwartete Transportnachfrage ausreichen, um die Neubautonnage zu absorbieren und auskömmlich Raten zu ermöglichen.

5 Erläuterungen zur Bilanz

Nachfolgende Übersicht ergibt sich nach Zusammenfassungen und Saldierungen aus der Bilanz zum 31.12.2003.

	Ist TEUR	%
Aktiva		
Anlagevermögen	13.423	95,6%
Flüssige Mittel	523	3,7%
Übrige Aktiva	88	0,6%
	14.034	100,0%
Passiva		
Eigenkapital	309	2,2%
Langfristige Verbindlichkeiten	10.168	72,5%
Kurzfristige Verbindlichkeiten	3.557	25,3%
	14.034	100,0%

Das **Anlagevermögen** beinhaltet die um die Abschreibung geminderten Anschaffungskosten des Schiffes.

In den **übrigen Aktiva** sind insbesondere Vorräte (TEUR 23) und eine Umsatzsteuerforderung (TEUR 35) enthalten.

Die **langfristigen Verbindlichkeiten** beinhalten das Schiffshypothekendarlehen. Der Stand des Schiffshypothekendarlehens zum 31.12.2003 beträgt TUSD 11.196 (TEUR 10.168). Das Darlehen valutierte ursprünglich mit TUSD 11.400, gemäß Darlehensvertrag war im letzten Quartal 2003 die erste Quartalspflichttilgung von TUSD 204 zu leisten.

	Betrag TUSD	Zinssatz %	Zinsbindung bis
Schiffshypothekendarlehen Tranche I	3.800	2,54	28.01.2004
Schiffshypothekendarlehen Tranche II	3.800	3,78	29.08.2005
Schiffshypothekendarlehen Tranche III	3.596	4,05	28.07.2006
Schiffshypothekendarlehen per 31.12.03	11.196	3,45	

Die **kurzfristigen Verbindlichkeiten** enthalten insbesondere das Darlehen zur Eigenkapitalzwischenfinanzierung, das zum 31.12.2003 mit TEUR 3.050 valutierte. Außerdem sind Verbindlichkeiten gegenüber Schiffsausrüstern (TEUR 118), Heuerverbindlichkeiten (TEUR 41) und ein Rechnungsabgrenzungsposten (TEUR 79) für Charters bis zum 10.01.2004 enthalten, die bereits im Jahr 2003 gezahlt wurden. Außerdem sind Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (TEUR 109) enthalten.

Das **Eigenkapital** gemäß Handelsbilanz zum 31.12.2003 von TEUR 309 setzt sich wie folgt zusammen:

	Ist TEUR
<u>Eigenkapital</u>	
Kommanditkapital Klassik	5.760
Kommanditkapital Vorzug	1.650
Kapitalrücklage (Agio)	222
ausstehende/eingeforderte Einlagen	-2.952
Jahresfehlbetrag	-4.371
	309

In der Handelsbilanz werden die einzelnen Beträge – mit Ausnahme der ausstehenden/eingeforderten Einlage - saldiert 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 2003 zeigt folgendes Bild:

	Prospekt TEUR	Ist TEUR	Abweichung TEUR
Chartereinnahmen	2.326	2.182	-144
Kursgewinne aus Devisentermingeschäften	0	33	33
Kursgewinne aus Darlehenstilgung	0	10	10
Erträge	2.326	2.225	-101
Schiffsreisekosten	0	-15	-15
Schiffsbetriebskosten	-933	-1.363	-430
Bereederung/Kommissionen	-180	-169	11
Zinsen Hypothekendarlehen	-283	-200	83
Zinsergebnis	-159	-158	1
Laufende Verwaltung	-243	-206	37
Investitionskosten	-2.198	-2.174	24
Sonstige Kursgewinne/-verluste	0	-27	-27
Abschreibung	-2.331	-2.284	47
Aufwendungen	-6.327	-6.596	-269
Jahresfehlbetrag (Handelsbilanz)	-4.001	-4.371	-370

Die **Chartereinnahmen** liegen um TEUR 144 unter dem Prospektansatz, was ursächlich in dem mit USD/EUR 1,1482 gegenüber dem Prospektkurs USD/EUR 1,09 schwächeren USD begründet ist. Die Einsatztage des Schiffes betrugen 243,5 (Prospekt 245). Grund der Abweichung war die o.a. Grundberührung des Schiffes. Weitere 1,5 Tage machte der Charterer für eine Speed-Underperformance geltend.

Durch die liquiditätswirksamen **Kursgewinne aus Devisentermingeschäften** konnte die Abweichung bei den Chartereinnahmen zum Teil kompensiert werden. Die **Kursgewinne aus Darlehenstilgung** sind nicht liquiditätswirksam.

Die **Schiffsbetriebskosten** sind um TEUR 430 deutlich höher als geplant, da insbesondere im Bereich der Maschine umfangreiche Arbeiten notwendig waren (siehe Punkt 3). So mussten auf Verlangen der Versicherung eine technische Dokumentation über den Hauptmotor und die Hilfsdiesel erstellt werden. Allein für diese Arbeiten entstanden Mehrkosten i.H.v. TEUR 120. Darüber hinaus trugen die Kosten im Zusammenhang mit der Grundberührung (TEUR 44), Ersatzteile (TEUR 91), Konservierungsaufwand (TEUR 52), außerplanmäßige Reparaturarbeiten im Decks- und Maschinenbereich (TEUR 22) sowie Transportkosten (TEUR 11) zur Budgetüberschreitung bei.

Bei den **Zinsen Hypothekendarlehen** konnten gegenüber Prospekt Einsparungen von TEUR 83 erzielt werden, da der prospektierte Zinssatz von 4% p.a. von den tatsächlichen Zinssätzen von durchschnittlich ca. 3,45% abweicht.

Einsparungen von TEUR 61 konnten bei den **Verwaltungskosten** und (trotz Mehreinwerbung) bei den **Investitionskosten** erzielt werden.

7 Liquidität und Ausschüttungen

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

	Prospekt TEUR	Ist TEUR	Abweichung TEUR
Jahresfehlbetrag	-4.001	-4.371	-370
+ Abschreibung	2.331	2.284	-47
+ Investitionskosten	2.198	2.174	-24
- nicht liquiditätswirksame Kursgewinne	0	-10	-10
Cash-Flow	528	77	-451
- lfd. Tilgung (zum Aufnahmekurs)	-187	-185	2
+ Tilgungsanteil Kursgewinn	0	10	10
- Gesamtinvestition	-18.207	-17.881	326
+ Einzahlung Kommanditkapital	3.675	4.458	783
+ Einzahlung Rücklage (Agio)	221	222	1
+ Aufnahme Schiffshypothekendarlehen	10.459	10.353	-106
+ Aufnahme Zwischenfinanzierung	3.675	3.050	-625
Liquiditätsergebnis 2003	164	104	565
+ Liquidität zum 31.12.2002	0	-1	-1
Liquidität zum 31.12.2003	164	103	-61

Der **Cash-Flow** in Höhe von TEUR 77 liegt insbesondere aufgrund der höheren Schiffsbetriebskosten um TEUR 451 unter dem Prospektwert.

Im Jahr 2003 wurde wie geplant ein halbes Jahr nach Übernahme des Schiffes die erste Quartaltilgung in Höhe von TUSD 204 geleistet.

Anfang 2004 wurde wie geplant ein Vorabgewinn in Höhe von 7% auf das lt. Prospekt einzuzahlende Vorzugskapital ausgezahlt.

Die **Liquidität zum 31.12.2003** weicht trotz des geringeren Cash-Flow nur gering vom Prospektansatz ab. Dies liegt im Wesentlichen an den geringeren Investitionskosten.

8 Steuerliche Verhältnisse

Die Gesellschaft wird bei dem Finanzamt Hamburg Neustadt-St.Pauli unter der Steuernummer 25/243/00160 geführt.

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

	Prospekt TEUR	Ist TEUR	Abweichung TEUR
Jahresfehlbetrag (Handelsbilanz)	-4.001	-4.371	-370
+ aktivierungspflichtige Investitionskosten	2.198	1.900	-298
- Abschreibung Investitionskosten	-338	-293	45
Steuerliches Ergebnis (nach § 15a EStG)	-2.141	-2.764	-623
davon entfällt auf:			
Klassikkapital	-2.141	-2.763	-622
in % des nom. Klassikkapitals	-37,6%	-48,0%	-10,4%
Vorzugskapital	0	0	0
in % des nom. Vorzugskapitals	0,0%	0,0%	0,0%
zu versteuern als Vorabgewinn	0,9%	0,9%	0,0%

Das **steuerliche Ergebnis nach § 15a EStG** beträgt TEUR - 2.764. Gem. Gesellschaftsvertrag ist dieses Ergebnis den Gesellschaftern des **Klassikkapitals** zuzuweisen. Damit liegen die steuerlichen Verluste dieser Gesellschafter mit - 48,0% um - 10,4% über dem Prospektansatz.

Das steuerliche Ergebnis für die Gesellschafter des Vorzugskapitals resultiert aus der Auszahlung des Vorabgewinns von 7% auf eingezahlte Kapital. Dies entspricht einer Quote von 0,9% auf das Nominalkapital.

9 Ausblick

Am 01.03.2004 war die 2. Einzahlungsrate der Gesellschafter in Höhe von 35% bezogen auf den jeweiligen Kommanditanteil fällig. Die dritte und letzte Einzahlungsrate erfolgt am 01.03.2005.

Im Jahr 2004 wird das MS „Piro“ weiter zu der vereinbarten täglichen Charrate von USD 10.350 eingesetzt. Off-hire Zeiten sind im ersten Halbjahr 2004 nicht angefallen. Die planmäßige Zwischendocking des Schiffes wird voraussichtlich im Januar 2005 erfolgen.

Die vierteljährlichen **Tilgungsraten** von TUSD 204 können aus heutiger Sicht problemlos geleistet werden.

Die nächste planmäßige Auszahlung eines Vorabgewinns an die Kommanditisten des Vorzugskapitals in Höhe von 7% bezogen auf das lt. Prospekt einzuzahlende Kommanditkapital erfolgt im Dezember 2005.

Im Jahr 2004 erfolgte die gem. § 15 Ziff. 1 des Gesellschaftsvertrages vorgesehene Wahl des Beirates. Zu Beiratsmitgliedern wurden aus dem Gesellschafterkreis Herr Peter Bretzger und Herr Elmar Conrads-Hassel gewählt. Herr Herbert Juniel wurde von der persönlich haftenden Gesellschafterin als drittes Beiratsmitglied benannt. Die konstituierende Beiratssitzung wird im Herbst stattfinden.

Die **Gesellschafterversammlung** für das Jahr 2003 ist im schriftlichen Verfahren geplant.

Hamburg, im August 2004

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

Anlage:

Jahresabschluss zum 31.12.2003 (Bilanz, GuV, Anhang)
Testat Jahresabschluß 2003

**MS "Piro" GmbH & Co. KG
(vormals: Sechste "Amerika"
Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG)
Hamburg**

**Jahresabschluss
31. Dezember 2003**

- Testatsexemplar -

**MS "Piro" GmbH & Co. KG
(vormals: Sechste "Amerika"
Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG)
Hamburg**

**Jahresabschluss
31. Dezember 2003**

- Testatsexemplar -

Bestätigungsvermerk

An die MS "Piro" GmbH & Co. KG

(vormals: Sechste "Amerika" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG), Hamburg:

Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung der MS "Piro" GmbH & Co. KG (vormals: Sechste "Amerika" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG), Hamburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung des Jahresabschlusses nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Regelungen im Gesellschaftsvertrag 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 Überzeugung vermittelt der Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft.

Hamburg, 2. April 2004

Ernst & Young AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klein
Wirtschaftsprüfer

Hanfland
Wirtschaftsprüfer

MS "Piro" GmbH & Co. KG
(vormals: Sechste "Amerika" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG), Hamburg
Bilanz zum 31. Dezember 2003

AKTIVA	31.12.2002		PASSIVA	31.12.2002	
	EUR	TEUR		EUR	TEUR
A. Ausstehende Einlagen		25	A. EIGENKAPITAL		
B. ANLAGEVERMÖGEN			Kapitalanteile		
Sachanlagen			1. Komplementäreinlage	0,00	0
Seeschiff	13.422.616,00	0	2. Kommanditeinlage	3.260.900,72	24
				3.260.900,72	24
C. UMLAUFVERMÖGEN			B. RÜCKSTELLUNGEN		
I. Vorräte			Sonstige Rückstellungen	101.014,22	0
Betriebsstoffe					
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			C. VERBINDLICHKEITEN		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.849,78	0	1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	13.278.171,81	0
2. Forderungen gegen Gesellschafter	36.100,00	0	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	118.055,99	0
3. Sonstige Vermögensgegenstände	37.444,73	0	3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	108.608,05	1
			4. Sonstige Verbindlichkeiten	40.854,21	0
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	82.394,51			13.545.690,06	
	523.392,46	0	D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	78.684,02	0
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	18.887,53	0			
	16.986.289,02	25		16.986.289,02	25

MS "Piro" GmbH & Co. KG**(vormals: Sechste "Amerika" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG), Hamburg****Gewinn- und Verlustrechnung für 2003**

	EUR	EUR	2002 TEUR
1. Umsatzerlöse		2.181.611,34	0
2. Schiffsbetriebsaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	81.696,85		0
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>1.108.580,47</u>		<u>0</u>
		1.190.277,32	<u>0</u>
3. Personalaufwand			
a) Heuern für fremde Seeleute	359.115,67		0
b) Soziale Abgaben	<u>44.400,29</u>		<u>0</u>
		403.515,96	<u>0</u>
4. Sonstige betriebliche Erträge		124.248,76	0
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		<u>140.883,32</u>	<u>1</u>
6. Reedereiüberschuss		571.183,50	-1
7. Abschreibungen		2.283.883,69	0
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		4.684,06	0
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		363.259,00	0
davon an Gesellschafter EUR 30.779,46 (Vj. TEUR 0)			
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-2.071.275,13	-1
11. Außerordentliche Aufwendungen		<u>2.299.408,70</u>	<u>0</u>
12. Jahresfehlbetrag		4.370.683,83	1
13. Belastung auf Kapitalkonten		<u>4.370.683,83</u>	<u>1</u>
14. Bilanzgewinn		0,00	0

MS "Piro" GmbH & Co. KG
(vormals: Sechste "Amerika" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG),
Hamburg
Anhang für 2003

Allgemeine Hinweise

Der vorliegende Jahresabschluss wurde gemäß §§ 242 ff. und §§ 264 ff. HGB sowie nach den einschlägigen Vorschriften des Gesellschaftsvertrags aufgestellt. Es gelten die Vorschriften für kleine Kapitalgesellschaften und Co.

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

Das **Seeschiff** wird zu Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen unter Berücksichtigung der steuerlich zulässigen Nutzungsdauer bewertet. Die Abschreibung erfolgt nach degressiver Methode mit 15,38 % vom Restwert und einer Nutzungsdauer von 13 Jahren. Die Abschreibung wurde unter Berücksichtigung des geschätzten Schrottwertes von EUR 90 je Tonne Leergewicht (TEUR 857) ermittelt.

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert angesetzt.

Die **sonstigen Rückstellungen** berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten. Sie sind in der Höhe angesetzt, die nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist.

Verbindlichkeiten sind zum Rückzahlungsbetrag angesetzt.

Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung werden mit dem Stichtagskurs bzw. dem niedrigeren oder höheren Aufnahmekurs bewertet.

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist unter Angabe der Abschreibungen des Geschäftsjahres im Anlagenspiegel dargestellt.

Finanzanlagen

Die Gesellschaft ist Eigentümer der Marlo Navigation Ltd., Monrovia, Liberia, eine Gesellschaft liberianischen Rechts. Eine Kapitaleinlage wurde nicht geleistet.

Kommanditanteile

Die Kommanditeinlagen sind bis auf einen Betrag von TEUR 2.952 eingezahlt.

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen wurden für Personalkosten (TEUR 59), Jahresabschlusskosten (TEUR 13), ausstehende Eingangsrechnungen (TEUR 21) und Versicherungen (TEUR 9) gebildet.

Verbindlichkeiten

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

Sonstige Angaben

Die im Handelsregister in Höhe von TEUR 7.410 eingetragene Hafteinlage ist mit Ausnahme eines Betrages von TEUR 2.952 in voller Höhe erbracht.

Persönlich haftender Gesellschafter

Persönlich haftender Gesellschafter der MS "Piro" GmbH & Co. KG (vormals: Sechste "Amerika" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG), Hamburg, ist die Verwaltungsgesellschaft MS "Piro" mbH (vormals: Verwaltung Sechste "Amerika" Schiffahrtsgesellschaft mbH), Hamburg. Ihr Stammkapital beträgt EUR 25.000,00.

Sie leistet keine Einlage und ist am Vermögen der Gesellschaft nicht beteiligt.

Geschäftsführung

Die Geschäftsführung und Vertretung obliegen der persönlich haftenden Gesellschafterin, der Verwaltungsgesellschaft MS "Piro" mbH (vormals: Verwaltung Sechste "Amerika" Schiffahrtsgesellschaft mbH), Hamburg. Diese ist in der Abteilung B des Handelsregisters beim Amtsgericht Hamburg unter HRB Nr. 77447 eingetragen.

Die Komplementärin ist gemäß Gesellschaftsvertrag von den Beschränkungen des § 181 BGB befreit.

Geschäftsführer sind die Herren:

Stefan Kolb, Fonds- und Projektmanager, Hamburg	(bis 3. Januar 2003)
Karl-Georg von Ferber, Justitiar, Rostock	(ab 13. Februar 2003)
Helge Janßen, Fonds- und Projektmanager, Hamburg	(ab 3. Januar 2003).

Beirat

Die Gesellschaft hat noch keinen Beirat gewählt.

Mitarbeiter

Die Gesellschaft beschäftigt keine eigenen Mitarbeiter.

Ergebnisverwendung

Der Jahresfehlbetrag in Höhe von EUR 4.370.683,83 wird den Kapitalkonten des Klassik-kapitals belastet.

Hamburg, im April 2004

~~Geschäftsführung~~

	Anschaffungskosten		Kumulierte Abschreibungen		Buchwerte	
	1.1.2003 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	31.12.2003 EUR	1.1.2003 EUR	31.12.2003 EUR
Entwicklung des Anlagevermögens						
Sachanlagen						
Seeschiff	0,00	15.706.499,69	0,00	15.706.499,69	0,00	2.283.883,69
						13.422.616,00
						0

Seeschiff

Die Vorjahreszahlen werden jeweils in Klammern angegeben.

1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
2. Forderungen gegen Gesellschafter
3. Sonstige Vermögensgegenstände

B. Verbindlichkeiten

1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
3. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern
4. Sonstige Verbindlichkeiten

*Sicherung eines Betrages von TEUR 10.228 durch Schiffshypothek (TUSD 14.820), Abtretung der Versicherungsansprüche sowie Charterentnahmen.
Sicherung eines Betrages von TEUR 3.050 durch Abtretung der Einzahlungsansprüche gegen die Kommanditisten sowie Abtretung der Ansprüche aus einer Plazierungsgarantie.