

«Anlegernr»

«Anrede»

«Name1» «Name2»

«Name3»

«Name4»

«Strasse»

«Pstlz» «Ort»

Ulrike Slotala

Telefon (040) 32 82-52 38

Telefax (040) 32 82-52 10

e-mail: uslotala@mmwarburg.com

Hamburg, den 21. Oktober 2005

**MS "Piro" GmbH & Co. KG
Protokoll der Gesellschafterversammlung**

«Briefl_Anrede1»,

«Briefl_Anrede2»,

als Anlage übersenden wir Ihnen das Protokoll der ordentlichen Gesellschafterversammlung vom 20. September 2005 für Ihre Unterlagen.

Auf Wunsch einiger Gesellschafter finden Sie nachstehend die Adressen der Beiratsmitglieder:

Herr Peter Bretzger, Carl-Zeiss-Straße 40, 89518 Heidenheim (Vorsitzender)

Herr Elmar Conrads-Hassel, Mozartstraße 5, 53115 Bonn

Herr Herbert Juniel, Birkenstraße 15, World Trade Center, 28195 Bremen.

Mit freundlichen Grüßen

M.M.Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH

Anlage

Protokoll

der ordentlichen Gesellschafterversammlung der

MS "Piro" GmbH & Co. KG

am 20. September 2005, 10.30 Uhr

Ort: Dorint Sofitel, Alter Wall 40, 20457 Hamburg

Teilnehmer:

Helge Janßen	Geschäftsführer der MS "Piro" GmbH & Co. KG
Volker Redersborg	Geschäftsführer der MS "Piro" GmbH & Co. KG
Peter Bretzger	Beiratsvorsitzender
Herbert Juniel	Beirat
Elmar Conrads-Hassel	Beirat
Carl-Egbert Stever	M.M.Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH
Ingrid Kindsmüller	M.M.Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH
Corina Jürhs	Hamburgische Seehandlung Ges. für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG.
Dr. Thomas Ritter	Hamburgische Seehandlung Ges. für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG.
Heike Zuber	Wirtschaftsprüferin der Ernst & Young AG
Dirk Hartje	Martini Dry Chartering GmbH & Co. KG
Torben Kölln	Protokollführer
Gesellschafter	

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

Herr Dr. Ritter begrüßt die Teilnehmer und stellt das Podium vor. Anschließend begrüßt Herr Janßen ebenfalls alle Anwesenden und eröffnet die Versammlung um 10:35 Uhr.

Die form- und fristgemäße Ladung wird festgestellt. Die Anwesenheit und Beschlussfähigkeit der Gesellschafterversammlung wird von Frau Kindsmüller wie folgt festgestellt:

persönlich anwesend	5.850	(7,92 %)
treuhänderisch vertretenes Kapital mit Weisung	38.950	(52,71 %)
treuhänderisch vertretenes Kapital ohne Weisung	29.100	(39,37 %)
Gesamtstimmen	73.900	(100,00 %)

TOP 2 a) Bericht der Geschäftsführung über das Geschäftsjahr 2004

Einleitend zur Gesellschafterversammlung erläutert Herr Janßen das Fondskonzept. Das Kommanditkapital setzt sich aus dem Vorzugskapital und dem Klassikkapital zusammen. Das Vorzugskapital hat für die Jahre 2003 und 2004 nicht an den negativen Ergebnissen teilgenommen. In beiden Jahren haben die Kommanditisten des Vorzugskapitals dafür einen Vorabgewinn von je 7 % p.a. bezogen auf die jeweils einzuzahlende Beteiligungssumme erhalten. Das Klassikkapital hat an den negativen Ergebnissen der Gesellschaft in den Jahren 2003 und 2004 teilgenommen. Entsprechend entfällt der festgestellte Unterschiedsbetrag bei dem Wechsel zur Tonnagesteuer zum 01.01.2005 bei Verkauf des Schiffes auf diese Gesellschafter.

Die Investition ist in etwa prospektkonform getätigt worden. Die Mehreinwerbung des Klassikkapitals erfolgte in Höhe von € 60.000, während das Vorzugskapital exakt wie prospektiert eingeworben wurde. Zu einer Verbesserung der Liquidität in der Investitionsphase führte der günstigere Währungswechsel des vorfinanzierten Eigenkapitals zu einem Kurs von USD/€ 1,127 statt wie prospektiert USD/€ 1,09.

Für 2003 führt Herr Janßen weiterhin aus, dass es keine wesentlichen Änderungen zur Prospektvorgabe gab. Während die Schiffsbetriebskosten über Prospekt lagen, waren die Zinskosten etwas niedriger als prospektiert. Die Liquidität entsprach insgesamt in etwa dem Prospektansatz.

Im weiteren Verlauf legt Herr Redersborg den Geschäftsbericht für das Jahr 2004 dar. Die MS „Piro“ fährt weiterhin in Charter der Reederei Egon Oldendorff, Lübeck. Die Charrate betrug USD 10.350 pro Tag und im Berichtsjahr 2004 gab es keinen off-hire Tag. Danach erläutert Herr Redersborg, dass die Entwicklung der Schiffsbetriebskosten auf einer Mehrzahl von Gründen basieren. Das Schiff befand sich nach der Übernahme in einem schlechteren Zustand, als dies im Rahmen der ersten Besichtigung, auch von fremden Besichtigern, festgestellt werden konnte. Weiterhin war die technische Dokumentation der Hauptmaschine nicht verfügbar. Diese musste auf Grund einer Anforderung der Versicherung neu erstellt werden. Daraus resultierend erhöhten sich die Schiffsbetriebskosten des Schiffes. Als weiteren Grund für die Erhöhung der Schiffsbetriebskosten führt Herr Redersborg den allgemeinen Schifffahrtsboom an. Zum Einen führte der Boom zu Preissteigerungen in allen nautisch-technischen Bereichen,

zum Anderen führte der Boom zu einer Verknappung des seemännischen Personals, was zu einer Erhöhung der Personalkosten führte und weiter führen wird. Hinzu kommen die neuen ISPS-Regeln, die aufgrund der Geschehnisse des 11. Septembers 2001 eingeführt wurden. Diese verlangen ein weiteres Besatzungsmitglied. Die Versicherungskosten sind im Jahr 2004 prospektgemäß verlaufen.

TOP 2 b) Bericht der Geschäftsführung über den bisherigen Verlauf sowie Ausblick auf das Geschäftsjahr 2005

Herr Redersborg erläutert, dass im Jahr 2005 das Schiff weiterhin unter der Charter der Reederei Egon Oldendorff, Lübeck fährt. Der Charterer hat in der Zwischenzeit seine Option gemäß Chartervertrag erklärt, ab dem 28.10.05 für 2,5 Jahre die Charrate in Abhängigkeit des Baltic Panamax Index zu zahlen. Das Ratenfenster der Min-Max-Regelung gemäß Chartervertrag liegt zwischen USD 8.700 und USD 11.700 pro Tag. Bei dem derzeitigen hohen Ratenniveau wird davon ausgegangen, dass das Schiff USD 11.700 pro Tag einfahren wird. Dies liegt um USD 750 pro Tag über dem Prospektansatz.

Weiterhin erklärt Herr Redersborg, dass das Schiff einen Werftaufenthalt von 10 Tagen im Jahr 2005 absolviert hat. Dieser Werftaufenthalt war gemäß Prospekt für 2004 vorgesehen. Die Kosten und der Zeitaufwand lagen im prospektierten Rahmen.

Für das kommende Jahr sind Konservierungsarbeiten in den Ballastwassertanks, die spätestens im Rahmen der zweiten Klasseerneuerung im Jahr 2007 erledigt werden müssten, geplant. Diese Arbeiten werden während des laufenden Geschäftsbetriebes im Jahr 2006 erfolgen. Dies führt zu einer Verkürzung der Werftzeit in 2007 und geringeren Kosten. Im Rahmen der Klasseerneuerung müssen die sogenannten „Unified Requirements“ beachtet werden. Diese IMO-Regeln wurden nach Anschaffung des Schiffes in Kraft gesetzt und könnten einen zusätzlichen Mehraufwand erzeugen.

Zu den Finanzdaten führt Herr Redersborg aus, dass das Schiffshypothekendarlehen gemäß Darlehensvertrag getilgt wurde. Ein Anteil der Darlehensvaluta ist in der Zinsbindung bis Mitte 2006 zu einem Zinssatz von 4,05 % festgeschrieben. Zwei im September frei werdende Teile des Kredites sollen langfristig in der Zinsbindung in USD festgeschrieben bzw. in Yen umgewandelt werden, um so das derzeit niedrigere Zinsniveau auszunutzen.

Weiterhin erwähnt Herr Redersborg, dass Devisentermingeschäfte bis zum Jahr 2008 getätigt wurden.

Danach erläutert Herr Redersborg den Wechsel zur Tonnagesteuer am 01.01.2005. Es wurden zur Feststellung des Unterschiedbetrages 3 Wertgutachten eingeholt. Diese ergaben einen Verkehrswert des Schiffes zum Zeitpunkt des Wechsels unter Berücksichtigung des Chartervertrages von durchschnittlich USD 22,6 Millionen. Der Ankaufspreis betrug ca. USD 17,45 Millionen. Der Schifffahrtsboom hat sich hier entsprechend ausgewirkt. Während laut Prospekt der Unterschiedsbetrag für das Klassikkapital, d.h. der Betrag, der bei Verkauf des Schiffes zu versteuern ist, lediglich 24,3 % betragen sollte, beträgt dieser nunmehr 65,87 %. Der Betrag steht noch unter dem Vorbehalt der endgültigen Feststellung durch das Finanzamt.

Abschließend legt Herr Hartje die gegenwärtigen Marktbewegungen im Massengutmarkt dar. Nach einer Schwächeperiode scheinen sich die Frachtenmärkte auf einem gesunden Niveau zu erholen. Herr Hartje schätzt den derzeitigen Markt für eine langfristige Charter bei USD 14.-16.000 pro Tag.

TOP 2 c) Vorstellung des Beschäftigungs- und Einnahmepools

Zum beabsichtigten Einnahme- und Beschäftigungspool führt Herr Janßen aus, dass bei den Überlegungen zur Poolung der Ergebnisse der vier SEEHANDLUNGS-Frachter

MS „Pequot“
 MS „Piro“
 MS „Powhatan“
 MS „Premnitz“

der Aspekt der Risikoverteilung und Einnahmeverbesserung im Mittelpunkt gestanden habe. Wie in der Vergangenheit zu beobachten sei auch in Zukunft damit zu rechnen, dass zukünftige Frachtraten in bestimmten Zeitabschnitten um einen Mittelwert schwanken werden. Dieser Mittelwert kann auch als Erwartungswert der Erträge bezeichnet werden. Da ein Schiff im Vergleich zu mehreren Schiffen weniger Charterabschlüsse tätigt, steigt in der Folge für das einzelne Schiff das Risiko, diesen Mittelwert nicht zu erreichen. Im Gegenzug wird dieses Risiko bei Ergebnispoolung gemindert, wenn die gepoolten Schiffe ihre Abschlüsse zu verschiedenen Zeitpunkten tätigen. Im Ergebnis führt also die Poolung mehrerer Schiffe mit Charterabschlüssen zu unterschiedlichen Zeitpunkten zu einer Verringerung zukünftiger Einnahmerisiken bei gleichen erwarteten Erträgen.

Ferner führt Herr Janßen aus, dass in der Vergangenheit kurzfristige Abschlüsse üblicherweise besser dotiert wurden als langfristige Abschlüsse. Im Ergebnis hatte die Schifffahrtsgesellschaft, die ihr Schiff langfristig beschäftigt hat, zumeist geringere Einnahmen aber die höhere Einnahmesicherheit. Die Schifffahrtsgesellschaft, die ihr Schiff kurzfristig beschäftigt hat, hat zumeist höhere Einnahmen bei einem höheren Risiko. Durch den geplanten Einnahme- und Beschäftigungspool soll nun eine Beschäftigungsstruktur dahingehend geschaffen werden, dass einige Schiffe langfristig, andere Schiffe kurzfristig beschäftigt werden. Hierdurch sollen die erwarteten Erträge gesteigert werden und die Risiken auf die Poolpartner verteilt werden. Im Ergebnis steigen also die zu erwartenden Erträge bei einem Ausgleich der Risiken.

Eine weitere Überlegung habe in der besseren Marktstellung bestanden, die dadurch erreicht wird, dass die Schiffe zukünftig aus einer Hand am Markt angeboten würden. Außerdem kommen Beschäftigungsformen in Betracht, wie z.B. die Kontraktfahrt, die für die einzelne KG nicht darstellbar ist. Bei der Kontraktfahrt werden Ladungsmengen über einen fest vereinbarten Zeitraum transportiert, wobei üblicherweise mehrere Schiffe erforderlich sind. Es sei allerdings realistischerweise festzuhalten, dass für eine nachhaltige bessere Marktstellung weitere Poolpartner erforderlich seien.

Zum Poolvertrag hebt Herr Janßen im Weiteren folgende Eckpunkte hervor:

Jedes Schiff fährt seine aktuell bestehende Beschäftigung noch zu Ende und der Pool beginnt dann mit Rücklieferung des zweiten Schiffes aus der bestehenden Charter. Voraussichtlich werde dies im Mai 2006 sein. Jeder Poolpartner hat sein Schiff dann mindestens bis zum Ende des dritten Jahres nach dem Tag der Anlieferung des Schiffes in den Pool zur Verfügung zu halten. Gepoolt werden außer den Frachten der einzelnen Schiffe auch die Bonitäten der Charterer. Die Frachten werden an den Pool abgetreten, die einzelnen Partner haben dann Ansprüche auf Poolanteile aus dem Pool. Für die Ermittlung der Poolanteile hat der Pooloperator Martini Dry einen Poolschlüssel entwickelt, der die einzelnen unterschiedlichen Spezifikationen der Schiffe berücksichtigt, wie z.B. die Tragfähigkeit, Verbrauch oder Geschwindigkeit. Auf Basis dieser technischen Spezifikationen wurden unterschiedliche zu erwartende Erlöse für sechs typische Fahrstrecken kalkuliert. Das Ergebnis des Schlüssels wurde von einem unabhängigen Befrachtungsmakler noch einmal auf seine Plausibilität und Richtigkeit geprüft. Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass die angedachten Poolpartner MS „Pequot“ (24,95%), MS „Piro“ (25,29%), MS „Powhatan“ (25,34%) und MS „Premnitz“ (24,42%) mit ihren Anteilen sehr nahe beieinander liegen.

Pooloperator ist Martini Dry. Diese sollen für ihre Tätigkeit als Pooloperator eine Gebühr in Höhe von 2% der Bruttoeinnahmen bekommen. Im Gegenzug soll allerdings die angedachte Maklergebühr im Anschluss an die aktuelle Beschäftigung in Höhe von 1,25% entfallen, so dass durch die Poolung letztlich eine Gebührenerhöhung von 0,75% der Bruttoeinnahmen entsteht. Die Kündigungsfrist der Poolpartner beträgt 12 Monaten zum Jahresende, erstmals zum Ende des dritten Jahres nach dem Tag der Anlieferung in den Pool. Außerdem endet die Poolmitgliedschaft für einen Poolpartner auch im Verkaufsfall seines Schiffes, jedoch erst nach Beendigung der dann aktuellen Charter. Außerdem kann es möglicherweise zu einem Schadensersatz an den Pool kommen. Dies wäre dann der Fall, wenn der dann aktuelle BPI (Baltic Panmax Index) oberhalb der durchschnittlichen geschlossenen Raten der anderen Poolpartner liegen sollte.

Herr Janßen unterstreicht, dass eine solche Regelung zur Schaffung eines stabilen Pools unabdingbar sei, denn letztlich funktioniert die angestrebte Erhöhung der erwarteten Einnahmen und Verteilung der Risiken nur, wenn einige Schiffe lang beschäftigt werden, also geringere Einnahmen aber höhere Sicherheit in den Pool einbringen und andere Schiffe kürzer beschäftigt werden, also höhere Einnahmen und geringere Sicherheit einbringen. Im Falle eines hohen Marktes müsse es dem kurzfristig beschäftigten Partner erschwert werden, den guten Markt und entsprechend hohe Verkaufspreise zum eigenen Vorteil zu nutzen und die Poolpartner entsprechend zu benachteiligen.

Von Stabilitätsgesichtspunkten des Pools abgesehen sei dies auch vergleichbar mit dem gewöhnlichen Verkauf eines Schiffes mit bestehender Charter. In diesem Fall würde der Käufer eines Schiffes bei einer unter Markt liegenden Charter auch entsprechende Abschläge auf den zu erzielenden Verkaufspreis vornehmen. Dies sei insofern vergleichbar, als dass die einzelnen Poolbeschäftigungen im Grunde als eine durchschnittlichen Beschäftigung verstanden werden müssen.

TOP 3 Bericht des Beirates

Herr Bretzger gibt als Vorsitzender des Beirates einen kurzen Bericht wieder. Aus seiner Sicht werden in den Jahren 2005 und 2006 wahrscheinlich auch weiterhin keine prospektgemäßen Ausschüttungen erfolgen können. Als Gründe sieht Herr Bretzger hier vor allem die erhöhten Schiffsbetriebskosten sowie den schwächeren US-Dollarkurs. In Bezug zu den Schiffsbetriebskosten sieht Herr Bretzger optimistisch in die Zukunft, da diese teilweise durch die zu erwartenden höheren Chartereinnahmen gegenüber Prospekt ausgeglichen werden könnten.

TOP 4 Aussprache über Tagesordnungspunkte 2. und 3.

In der sich anschließenden Aussprache erkundigt sich Herr Rogat, warum die Geschäftsführung ausgerechnet jetzt einen Poolbeitritt befürwortet, obwohl die Charter inklusive der weiteren Optionen noch gut 4 Jahre andauere. Herr Janßen erläutert, dass derzeit niemand weiß, wie sich die Märkte in Zukunft entwickeln werden. Zwei Schiffe werden bereits im kommenden Jahr frachtfrei, die MS „Premnitz“ und die MS „Piro“ sind noch längerfristig beschäftigt. Es bestünde somit die Gefahr, dass die ersten beiden KGs einen Pool bilden und die anderen beiden KGs bei zukünftig schlechteren Marktbegebenheiten nicht aufnehmen. Dies würde man bei einem frühen Beitritt ausschließen und die Voraussetzungen zu einem jetzigen Beitritt sind für alle KGs gleich. Insofern sei es notwendig, die Poolung zu einem Zeitpunkt zu vereinbaren, an dem keiner der Partner seine zukünftigen Einnahmeentwicklungen einschätzen kann.

Im Weiteren weist Herr Rogat auf die lange Bindungsdauer des Pools hin. Die Möglichkeit eines vorzeitigen Verkaufes würde zunächst entfallen, da man dem Pool das Schiff nach Ablauf der bestehenden Charter bereit stellen müsse. Herr Janßen bejaht dies, betont jedoch, dass das jetzige Ziel eine Risikominimierung gegen die Volatilität der Frachtenmärkte sein müsse. Herr Bretzger erläutert dazu, dass die Mindestdauer der Poolung lange abgewogen wurde. Prospektgemäß soll das Schiff im Jahr 2016 verkauft werden. Bis dahin sei die Geschäftsführung der Gesellschaft dazu verpflichtet, alles Mögliche zu tun, das Risiko zu minimieren. Aus Sicht einer langfristigen Beteiligung unterstützt daher der Beirat den Beitritt zum Pool. Weiterhin erklärt Herr Bretzger, dass naturgemäß mit bei der Reduzierung von Risiken auch eine Aufgabe von Chancen einhergeht.

Auf die Frage von Herrn Dietrich nach der Entwicklung der Schiffsbetriebskosten, insbesondere vor dem Hintergrund der Dockung in 2005, führt Herr Redersborg aus, dass die Dockung gemäß Prospekt in 2004 hätte stattfinden sollen. Die Verschiebung in das Jahr 2005 führt im Vergleich zum Prospekt zu erhöhten Schiffsbetriebskosten. Dafür waren im vergangenen Jahr keine Werftkosten angefallen, so dass sich per Saldo in Bezug auf den Werftaufenthalt kein Unterschied ergibt. Für die zukünftige Entwicklung erläutert Herr Redersborg, dass der Schifffahrtsboom grundsätzlich zu höheren Kosten führen wird. Eine genaue Prognose sei aus jetziger Sicht jedoch nicht möglich.

Auf Nachfrage von Herrn Dietrich nach dem Status der Einzahlungen des Kommanditkapitals, erklärt Herr Janßen, dass das gesamte Kommanditkapital eingezahlt sei und die Zwischenfinanzierung im April 2005 komplett zurückgeführt wurde.

TOP 5 Beschlussfassungen**a) Feststellung des Jahresabschlusses 2004**

Der Vorschlag, den Jahresabschluss 2004 festzustellen, wird wie folgt beschlossen:

42.900	Ja - Stimmen	98,8% der abgegebenen Stimmen
500	Nein - Stimmen	1,2% der abgegebenen Stimmen
30.500	Enthaltungen/Nicht abgegeben Stimmen	

b) Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2004

Der Vorschlag, der Geschäftsführung Entlastung zu erteilen, wird wie folgt beschlossen:

42.550	Ja – Stimmen	98,8% der abgegebenen Stimmen
500	Nein – Stimmen	1,2% der abgegebenen Stimmen
30.850	Enthaltungen/Nicht abgegeben Stimmen	

c) Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2004

Der Vorschlag, der Treuhandgesellschaft Entlastung zu erteilen, wird wie folgt beschlossen:

42.250	Ja – Stimmen	98,8% der abgegebenen Stimmen
500	Nein - Stimmen	1,2% der abgegebenen Stimmen
31.150	Enthaltungen/Nicht abgegeben Stimmen	

d) Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2004

Der Vorschlag, dem Beirat Entlastung zu erteilen, wird wie folgt beschlossen:

43.300	Ja – Stimmen	98,9% der abgegebenen Stimmen
500	Nein – Stimmen	1,1% der abgegebenen Stimmen
30.100	Enthaltungen/Nicht abgegeben Stimmen	

e) Wahl der Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2005

Der Vorschlag, die Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer zu wählen, wird wie folgt beschlossen:

41.900	Ja – Stimmen	98,8% der abgegebenen Stimmen
500	Nein - Stimmen	1,2% der abgegebenen Stimmen
31.500	Enthaltungen/Nicht abgegeben Stimmen	

f) Zustimmung zur Ausschüttung in Höhe von 8,0% bezogen auf das Kommanditkapital im Dezember 2005, sofern die Liquiditätslage dies zulässt und etwaige Auflagen von Kreditinstituten dem nicht entgegenstehen

Der Vorschlag, eine Ausschüttung von 8% der Kommanditeinlage im Dezember 2005 vorzunehmen wird wie folgt beschlossen:

42.850	Ja – Stimmen	96,3% der abgegebenen Stimmen
1.650	Nein – Stimmen	3,7% der abgegebenen Stimmen
29.400	Enthaltungen/Nicht abgegeben Stimmen	

g) Zustimmung zum Beitritt in den Beschäftigungs- und Einnahmepool

Der Vorschlag, dem Beschäftigungs- und Einnahmepool beizutreten, wird wie folgt beschlossen:

34.450	Ja – Stimmen	89,6% der abgegebenen Stimmen
4.000	Nein – Stimmen	10,4% der abgegebenen Stimmen
35.450	Enthaltungen/Nicht abgegeben Stimmen	

Da es keine weiteren Fragen aus dem Gesellschafterkreis gibt, dankt Herr Janßen allen Anwesenden und schließt die Versammlung um 11:38 Uhr.

Hamburg, den 10.10.2005

MS „Pro“ GmbH & Co. KG

Torben Kölln (Protokollführer)