

«Anlegernr»

«Anschriftszeile_1»
«Anschriftszeile_2»
«Anschriftszeile_3»
«Anschriftszeile_4»
«Anschriftszeile_5»
«Anschriftszeile_6»
«Anschriftszeile_7»

Hamburg, 17. August 2009

**MS "Pommern" GmbH & Co. KG
Ordentliche Gesellschafterversammlung 2009**

«Briefliche_Anrede»,
«Briefl_Anr_2»,

im Auftrag der persönlich haftenden Gesellschafterin laden wir Sie hiermit zu der am

Mittwoch, 16. September 2009 um 10.30 Uhr

stattfindenden ordentlichen Gesellschafterversammlung ein. Die Veranstaltung findet statt im

Hotel Sofitel Hamburg, Alter Wall 40, 20457 Hamburg.

Im Anschluss lädt die Gesellschaft Sie zu einem kleinen Imbiss ein.

In diesem Zusammenhang übersenden wir Ihnen als Anlage die Mappe mit den Unterlagen zur Gesellschafterversammlung 2009. Diese bestehen aus der Tagesordnung, dem Bericht der Geschäftsführung, dem Bericht des Beirates sowie dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2008.

Weiterhin erhalten Sie als Anlage ein Anmelde- bzw. Bevollmächtigungsfeld (Rückantwort), für dessen Rücksendung wir aus organisatorischen Gründen bis zum **14. September 2009** dankbar wären.

Aufgrund des unter Ziffer 11.1 der Gesellschafterversammlungsunterlage näher beschriebenen Kaufangebotes der Reederei F. Laeisz G.m.b.H. erhalten Sie als Anlage ebenfalls ein Rückantwortformular. Sofern Sie das Kaufangebot annehmen möchten, senden Sie uns bitte die Rückantwort unterschrieben bis spätestens zum **10. September 2009** (bei uns eingehend) zurück.

Angesichts der derzeitigen Beschäftigungslosigkeit der MS Pommern und der damit einhergehenden angespannten Liquiditätssituation der Gesellschaft wird unter TOP 6 der Gesellschafterversammlung über einen für den Fortbestand der Gesellschaft entscheidenden Beschlussvorschlag abgestimmt. Wir bitten Sie daher eindringlich, Ihr Stimmrecht auszuüben.

Geschäftsführung, Beirat und Treuhänderin schlagen Ihnen nach intensiver Beschäftigung mit dem Beschlussgegenstand vor, auch dem TOP 6 zuzustimmen, der unter Ziffer 10 und Ziffer 11 der Gesellschafterversammlungsunterlage näher erläutert wird. Den dort enthaltenen Erläuterungen schließen wir uns als Treuhänderin ebenfalls an. Uns ist kein für die Anleger vorteilhafterer Lösungsweg ersichtlich.

Über Ihre persönliche Teilnahme an der Gesellschafterversammlung würden wir uns sehr freuen. Bitte melden Sie sich mit dem beiliegenden Anmeldungs- bzw. Bevollmächtigungsf formular an. Für den Fall Ihrer persönlichen Teilnahme werden wir Ihre Stimmkarte vorbereiten und sie Ihnen vor der Versammlung aushändigen.

Falls Ihnen eine persönliche Teilnahme nicht möglich ist und Sie sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen möchten, bitten wir Sie, die auf dem Anmeldungs- bzw. Bevollmächtigungsf formular vorbereitete Vollmacht (Abschnitt II) sowie gegebenenfalls die Weisungen (Abschnitt III) zu ergänzen und unterschrieben an uns zurückzusenden.

Wir weisen vorsorglich auf § 10 Ziffer 5 des Gesellschaftsvertrages hin, nach der eine Vertretung in der Gesellschafterversammlung nur durch einen mit schriftlicher Vollmacht versehenen anderen Gesellschafter/Treugeber, einen Ehegatten, einen Elternteil, einen volljährigen Abkömmling , einen zur Berufsverschwiegenheit verpflichteten Dritten der rechts- oder steuerberatenden Berufe oder einen Testamentsvollstrecker möglich ist.

Wie wir Ihnen bereits früher mitgeteilt hatten, werden wir Ihr Stimmrecht nur ausüben, wenn wir dafür Ihre ausdrückliche Weisung erhalten haben. Sollten Sie uns keine Weisung erteilen, werden wir zur Herstellung der Beschlussfähigkeit zwar weiterhin an den Gesellschafterversammlungen teilnehmen; wir werden uns aber bei allen Beschlussfassungspunkten der Stimme enthalten.

Wir möchten an dieser Stelle noch einen **Hinweis** geben. In den letzten Jahren hat sich für Anteile an geschlossenen Beteiligungsgesellschaften, insbesondere im Schifffahrtsbereich, ein **Zweitmarkt** entwickelt, der es den Anlegern erlaubt, ihre Beteiligungen zu verkaufen oder „gebrauchte“ Beteiligungen zu erwerben. Diese Entwicklung sehen wir grundsätzlich positiv, weil sie die Handelbarkeit von Beteiligungen sowie die Transparenz und die Liquidität des Beteiligungsmarktes erhöht. Allerdings haben wir gerade in der jüngeren Vergangenheit feststellen müssen, dass sich auch „**Schnäppchenjäger**“ mit unseriösen Angeboten gezielt an Anleger wenden und versuchen, diese mit Hilfe unvollständiger Informationen und einseitiger Risikodarstellungen zum Verkauf ihrer Beteiligung weit unter Wert zu bewegen.

Sollten Sie unaufgefordert auf den Verkauf Ihrer Beteiligung angesprochen werden, empfehlen wir Ihnen daher dringend, vor Unterschrift eines Kaufvertrages die Seriosität des Angebots sorgfältig zu prüfen und auch die steuerlichen Auswirkungen eines Anteilsverkaufs mit Ihrem Steuerberater zu erörtern. Ein Rücktritt von einem bereits geschlossenen Kaufvertrag ist in der Regel nur schwer möglich. Die Hamburgische Seehandlung, Ihr Anlageberater und die Treuhänderin stehen Ihnen jederzeit gern mit Rat und Auskünften zur Seite und können Ihnen auch, falls Ihrerseits Kauf- oder Verkaufsinteresse bestehen sollte, seriöse Zweitmarkt-Makler benennen. Gesellschafter von Emissionen der Hamburgischen Seehandlung können sich auch kostenlos auf deren Zweitmarktplattform www.seekundaerhandlung.de registrieren lassen.

Seite 3 des Schreibens vom 17. August 2009

Zugleich möchten wir Ihnen im Namen der Hamburgischen Seehandlung und der Beteiligungsgesellschaft an dieser Stelle versichern, dass die Namen und Adressen der Anleger von uns nicht an Dritte weitergegeben werden. Ebenso vertraulich behandeln wir schiffsgesellschaftsbezogene Daten aller Art.

Im vergangenen Jahr ist die **Steuer-Identifikationsnummer** eingeführt worden, die von steuerpflichtigen Personen künftig bei Anträgen, Erklärungen oder Mitteilungen gegenüber Finanzbehörden anzugeben ist. **Sofern nicht schon bei anderer Gelegenheit geschehen**, bitten wir Sie aus diesem Grunde, Ihre Steuer-Identifikationsnummer auf dem ebenfalls beigefügten Formular einzutragen und an uns zurückzusenden.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

M.M. Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH

Anlagen

«Suchname», «Anlegernr», «Fonds», «Währung» «Beteiligungsbetrag»

**Anmeldungs- bzw. Bevollmächtigungsformular
(Rückantwort)**

**M.M.Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH
Fuhlentwiete 12
20355 Hamburg**

Telefax: 040/32 82 58 99

**Ordentliche Gesellschafterversammlung 2009
der MS "Pommern" GmbH & Co. KG**

Abschnitt I

ANMELDUNG

zur ordentlichen Gesellschafterversammlung der **MS "Pommern" GmbH & Co. KG** am
16. September 2009 um 10.30 Uhr in Hamburg.

- Ich werde teilnehmen
 Ich werde nicht teilnehmen (bitte Abschnitte II und III ausfüllen)

Unterschrift

Abschnitt II

VOLLMACHT

Ich werde an der ordentlichen Gesellschafterversammlung nicht teilnehmen. Zur Ausübung meines
Stimmrechtes bevollmächtige ich:

- M.M.Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH, Hamburg

Meine Weisungen zur Ausübung des Stimmrechts vermerke ich auf der Folgeseite. Sofern ich
keine einzelnen Weisungen erteilt habe oder im Rahmen der Gesellschafterversammlung neue
Tagesordnungspunkte zur Abstimmung gestellt werden, weise ich die Bevollmächtigte an,
sich der Stimme zu enthalten.

- _____
Name eines anderen Bevollmächtigten (bitte in Druckbuchstaben)

Eventuelle Weisungen zur Ausübung des Stimmrechts bitte auf der Folgeseite vermerken.
Sofern keine Weisungen erteilt werden, ist der Bevollmächtigte berechtigt, das Stimmrecht
nach eigenem Ermessen auszuüben.

Ort, Datum

Unterschrift

Abschnitt III

Weisungen für die ordentliche Gesellschafterversammlung der MS "Pommern" GmbH & Co. KG am 16. September 2009

Ich erteile für die Ausübung meines Stimmrechts in der Gesellschafterversammlung folgende Weisung:

Beschlussfassungen

1. Feststellung des Jahresabschlusses 2008

Zustimmung Ablehnung Enthaltung

2. Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2008

Zustimmung Ablehnung Enthaltung

3. Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2008

Zustimmung Ablehnung Enthaltung

4. Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2008

Zustimmung Ablehnung Enthaltung

5. Wahl der D & H Norddeutsche Prüfung GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2009

Zustimmung Ablehnung Enthaltung

6. Aufnahme eines von der Reederei F. Laeisz G.m.b.H. zu verbürgenden Bankdarlehens in Höhe von USD 3,50 Mio. mit einer Laufzeit bis Dezember 2012 und damit einhergehend die Aufhebung des Vertrages über die Bilanzgarantie vom 15.11.1997 und die Änderung des Gesellschaftsvertrages in der Weise, dass die Vorschriften im Zusammenhang mit der Bilanzgarantie der F. Laeisz GmbH, insbesondere § 6 Abs. 1 des Gesellschaftsvertrages, gestrichen werden

Zustimmung Ablehnung Enthaltung

«Suchname», «Anlegernr», «Fonds», «Währung» «Beteiligungsbetrag»

**Seite 2 der Weisungen für die
Ordentliche Gesellschafterversammlung der
MS "Pommern" GmbH & Co. KG am 16. September 2009**

7. Abschluss einer „Innocent Shareholders Interest“- Versicherung und die damit einhergehende Ergänzung des Gesellschaftsvertrages

Zustimmung Ablehnung Enthaltung

Ort, Datum

Unterschrift

«Suchname», «Anlegernr», «Fonds», «Währung» «Beteiligungsbetrag»
«Anschriftszeile_1A» «Anschriftszeile_2A»
«Anschriftszeile_3»
«Anschriftszeile_4»
«Anschriftszeile_5»

(Rückantwort)

Fristende:
10. September 2009
(Hier eingehend)

M.M.Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH
Fuhlentwiete 12
20355 Hamburg

Telefax: 040/32 82 58 99

MS "Pommern" GmbH & Co. KG

Kaufangebot der Reederei F. Laeisz G.m.b.H.

- Ich möchte nicht in der Gesellschaft verbleiben und nehme das Kaufangebot der Reederei F. Laeisz G.m.b.H. in Höhe von 5,5% bezogen auf meinen Nominal-Beteiligungsbetrag an.

Ich bitte um Zusendung eines entsprechenden Vertrages.

Ort, Datum

Unterschrift

«Anlegernr» Absender:

«Fonds»

M.M.Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH
Fuhlentwiete 12
20355 Hamburg

«Anschrittszeile_1»
«Anschrittszeile_2»
«Anschrittszeile_3»
«Anschrittszeile_4»
«Anschrittszeile_5»
«Anschrittszeile_6»
«Anschrittszeile_7»

Fax-Nr.: 040 / 32 82 58 99

Mitteilung über die Steuer-Identifikationsnummer

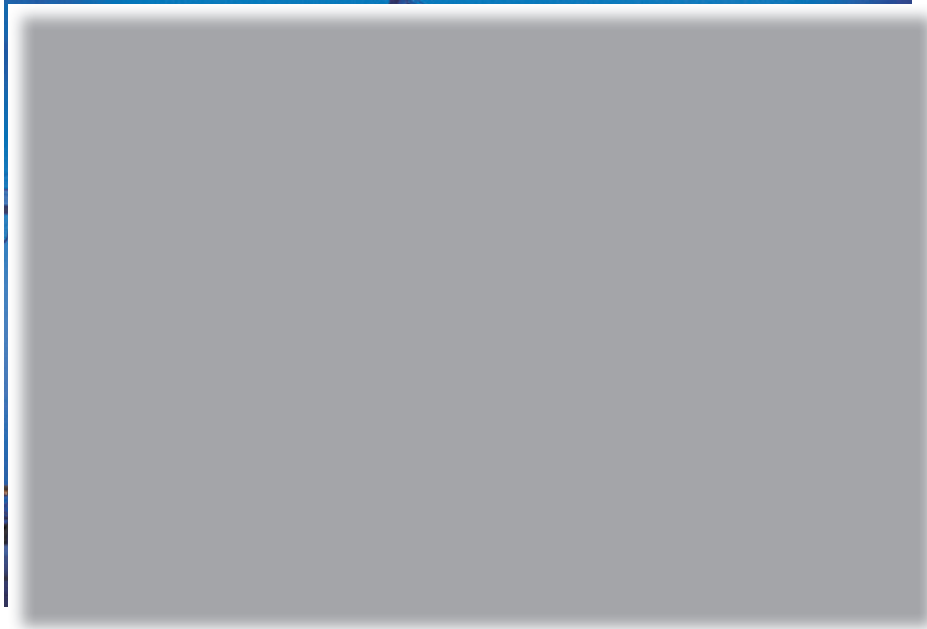
Name, Vorname	Steuer-Identifikationsnummer

Name, Vorname	Steuer-Identifikationsnummer

Ort, Datum

Unterschrift/en

MS „Pommern“ GmbH & Co. KG



Ihre Unterlagen für die Gesellschafterversammlung 2009

MS „Pommern“ GmbH & Co. KG

Schiffstyp:	Vollcontainerschiff
Bauwerft:	Kvaerner Warnow Werft GmbH, Rostock
Baujahr:	1996
Länge/Breite/Tiefgang:	209,6 m / 32,2 m / 12,5 m
Tragfähigkeit:	38.650 tdw
Containerkapazität:	2.636 TEU
Geschwindigkeit:	21 kn im beladenen Zustand
Geschäftsführung:	Verwaltungsgesellschaft MS „Pommern“ mbH, Lange Str. 1a, 18055 Rostock Geschäftsführer: Frank Hilmer, Helge Janßen
Vertragsreeder:	Reederei F. Laeisz G.m.b.H. Lange Str. 1a, 18055 Rostock
Emissionshaus:	Hamburgische Seehandlung Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG Neue Burg 2, 20457 Hamburg Tel: 040 / 34 84 2 0 Fax: 040 / 34 84 2 298
Treuhandgesellschaft:	M.M.Warburg & CO Schiffahrtstreuhand GmbH Fuhrentwiete 12, 20355 Hamburg Tel.: 040 / 32 82 58 0 Fax: 040 / 32 82 58 99
Beirat:	Hans-Ulrich Rütten, Am Stockerhof 24, 47809 Krefeld, Tel.: 02151 / 95 1348, info@capital-concept24.de Karl-Georg von Ferber, Hasenhöhe 107, 22587 Hamburg, Tel.: 040 / 98 23 3074, karl-georgvonferber@alice-dsl.de Herbert Juniel, Birkenstraße 15/World Trade Center, 28195 Bremen, Tel.: 0421 / 1 65 35 30, herbert.juniel@t-online.de

Gesellschafterversammlung 2009

MS "Pommern" GmbH & Co. KG

Inhalt

Tagesordnung

Bericht der Geschäftsführung

Bericht des Beirates

Jahresabschluss

Tagesordnung

der ordentlichen Gesellschafterversammlung der

MS „Pommern“ GmbH & Co. KG

am **16. September 2009** um **10:30 Uhr** im

Hotel Sofitel Hamburg, Alter Wall 40, 20457 Hamburg

1. Feststellung des Jahresabschlusses 2008
2. Entlastung der persönlich haftenden Gesellschafterin für ihre Geschäftsführung im Geschäftsjahr 2008
3. Entlastung der Treuhandgesellschaft für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2008
4. Entlastung des Beirates für seine Tätigkeit im Geschäftsjahr 2008
5. Wahl der D & H Norddeutsche Prüfung GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2009
6. Aufnahme eines von der Reederei F. Laeisz G.m.b.H. zu verbürgenden Bankdarlehens in Höhe von USD 3,50 Mio. mit einer Laufzeit bis Dezember 2012 und damit einhergehend die Aufhebung des Vertrages über die Bilanzgarantie vom 15.11.1997 und die Änderung des Gesellschaftsvertrages in der Weise, dass die Vorschriften im Zusammenhang mit der Bilanzgarantie der F. Laeisz GmbH, insbesondere § 6 Abs. 1 des Gesellschaftsvertrages, gestrichen werden
7. Abschluss einer „Innocent Shareholders Interest“- Versicherung und die damit einhergehende Ergänzung des Gesellschaftsvertrages

Beschlussfassung zum Tagesordnungspunkt 7:

Die Geschäftsführung, der Beirat und die Treuhänderin der Gesellschaft empfehlen den Gesellschaftern zu beschließen,

§ 20 des Gesellschaftsvertrages um einen Absatz 8 zu ergänzen, der wie folgt lauten soll:

„Die Gesellschaft schließt zugunsten der Gesellschafter eine „Innocent Shareholders Interest Insurance“ („Versicherung“) ab. Sämtliche Kosten aus und im Zusammenhang mit der Versicherung werden durch die Gesellschaft für Rechnung der Gesellschafter gezahlt und den Verrechnungskonten der Gesellschafter anteilig nach dem Verhältnis ihrer Kommanditeinlagen belastet.“

Dieser Empfehlung liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Gesellschaft sorgt im Interesse der Gesellschafter für den Abschluss einer „Innocent Shareholders Interest Insurance“. Die Gesellschaft schließt die Versicherung als Versicherungsnehmer „für fremde Rechnung“ zugunsten der Gesellschafter als Versicherte ab.

Im Rahmen der jeweils individuell vereinbarten Versicherungsbedingungen wird umfassender Versicherungsschutz durch die verschiedenen Versicherungen gewährt (z.B. Kasko, P & I etc.). Alle Versicherungen beinhalten jedoch auch Haftungsausschlüsse, die die Leistungsfreiheit der Versicherer bewirken können. Das gilt insbesondere, wenn dem Versicherungsnehmer/Reeder/Manager ein fehlerhaftes Verhalten oder Unterlassen anzulasten ist (z.B. anfängliche Seeuntüchtigkeit des Schiffes oder nicht gehörige Ausrüstung des Schiffes).

Die „Innocent Shareholders Interest Insurance“ soll diejenigen Schäden abdecken, die dem nicht direkt in den Schiffsbetrieb eingreifenden Anleger bei einem Schadensereignis durch die Leistungsfreiheit der Versicherer des Schiffes aufgrund von Haftungsausschlüssen entstehen können.

Die Deckungssumme der Versicherung ist die Einlage der Gesellschafter bzw. insgesamt für alle Gesellschafter das Kommanditkapital der Gesellschaft.

Sämtliche Kosten aus und im Zusammenhang mit der Versicherung werden durch die Gesellschaft für Rechnung der Gesellschafter gezahlt und den Verrechnungskonten der Gesellschafter anteilig nach dem Verhältnis ihrer Kommanditeinlagen belastet.

Der Abschluss einer „Innocent Shareholders Interest Versicherung“ verursacht gegenwärtig für den Gesellschafter bei einer Kommanditeinlage von EUR 10.000,- jährliche Kosten in Höhe von EUR 3,20.

Bericht der Geschäftsführung über das Geschäftsjahr 2008

1 Überblick über das Geschäftsjahr 2008

Im Geschäftsjahr 2008 fuhr die MS „Pommern“ weiterhin auf Zeitcharterbasis für Pacific International Lines (PIL). Die Charrate pro Tag betrug USD 19.000 bzw. ab Anfang April USD 21.000 (abzgl. 3,75% Kommission).

Im Berichtsjahr sind ca. 27,5 Off-Hire-Tage für eine planmäßige Dockung angefallen.

Der **Cash-Flow** des Jahres 2008 liegt um TEUR 2.196 unter dem geplanten Wert. Der Grund hierfür sind insbesondere die geringeren Chartereinnahmen sowie die deutlich höheren Werftkosten.

Mit der planmäßigen **Tilgung** von TUSD 2.042 wurde das Schiffshypothekendarlehen vollständig zurückgeführt.

Eine **Auszahlung** erfolgte im Berichtsjahr nicht.

Das **steuerpflichtige Ergebnis** für 2008 (Tonnagesteuer) beträgt ca. **0,9%**.

Mit Schreiben vom 19.03.2009 mussten wir Sie informieren, dass das Schiff mit Ende der damals noch bestehenden Charter, also ab dem 02. April 2009, aufliegt. Bitte **beachten Sie** unsere Ausführungen unter Punkt 10 zum Weiterbetrieb des Schiffes und zur Fortführung der Gesellschaft.

2 Einsatz und Betrieb des Schiffes

Im Berichtsjahr für das Schiff für Pacific International Lines, Singapore (PIL) zunächst zu einer Rate von TEUR 19.000 und ab dem 8. April zu einer Rate von USD 21.000 (abzgl. 3,75% Kommission).

Das Verhältnis zum Charterer war sachgerecht und konstruktiv. Die laufenden Charterraten wurden stets pünktlich und vollständig bezahlt.

Im Berichtsjahr fielen insgesamt 27,5 Off-Hire-Tage für eine planmäßige Werftzeit vom 15. Juli bis 11. August in Indonesien an, bei der Konservierungs- und Farbarbeiten durchgeführt sowie ein Turboladerschaden behoben wurde. Während der Werftzeit ist ein Kurbelwellenschaden am Hilfsdiesel I aufgetreten, für den die Gesellschaft die Franchise von TEUR 101 zu tragen hat. Durch diverse Erneuerungen von Kolben und Kolbendeckeln an den Hilfsdieseln II und III und Schäden an den Einspritzpumpen der Hauptmaschine, einer Ankerwinde und dem Verlust eines Ankerspatens kam es zu weiteren nicht geplanten Kosten. Die budgetierten Kosten von TEUR 680 wurden daher um TEUR 349 überschritten.

Die MS „Pommern“ ist im Seeschiffsregister des Amtsgerichts Rostock eingetragen. Es ist parallel zur deutschen Registrierung im sog. Bareboat Register der Republik von Liberia registriert und führt die Flagge der Republik Liberia.

Die Schiffsführung lag im Berichtszeitraum bei deutschen Kapitänen und leitenden technischen Ingenieuren. Insgesamt verrichteten im Berichtsjahr 20 Seeleute verschiedener Nationen ihren Dienst an Bord.

Das Schiff zeigte sich unverändert in einem sauberen und gepflegten Zustand. Der Konservierungszustand des Schiffes ist gut. Die nächste Dockung des Schiffes ist für April 2011 geplant.

Das Schiff ist gegen Kasko-Risiken im Rahmen der Flottenpolice des Vertragsreeders versichert. Ferner besteht eine Versicherung gegen Zeitverluste bei kaskoversicherten Schäden (Loss of Hire) mit einem Selbstbehalt von 14 Tagen. Gegen Haftpflichtrisiken ist das Schiff bei einem P&I Club versichert. Es besteht außerdem eine Rechtsschutzversicherung.

3 Marktsituation

Das Jahr 2008 war ein sehr ereignisreiches Jahr für die Schifffahrt. Wie im Vorjahr war der Chartermarkt zu Beginn des Jahres sehr stabil und in allen Größenklassen konnten sehr hohe Charraten erzielt werden. Die Schiffe der 2.700-TEU-Klasse konnten Charraten von bis zu USD 28.000,- im ersten Quartal verzeichnen, die 4.250 TEU-Schiffe sogar einen Höchstwert im Mai von USD 38.000,-. In den vergangenen Jahren wurden von vielen Reedereien Neubauten in Auftrag gegeben, um die erwartete stetig wachsende Nachfrage nach Transportvolumen zu decken. Insgesamt wurden im Jahre 2008 über 400 Containerschiffe abgeliefert mit einer Stellplatzkapazität von über 1,4 Mio TEU. Damit wurde ein Wachstum der weltweiten Containerflotte von ca. 13 % realisiert, was einer TEU-Kapazität von über 12,2 Millionen entspricht.

Die ersten Anzeichen eines Abschwungs in der Containerschifffahrt konnten im Sommer verzeichnet werden. Es wurden weniger Abschlüsse getätigt und die Charraten fielen ab. Allgemein bestand die Hoffnung, dass nach den olympischen Spielen im August ein Aufleben des Marktes erfolgen würde. Durch die im September folgende Finanzkrise veränderte sich die Situation jedoch grundlegend. Basierend auf diesen Ereignissen brach der weltweite Transport von Containern im Jahr 2008 ein. Wurde im Jahr 2007 noch ein Wachstum von 10,4 % verzeichnet, konnte im Jahr 2008 trotz eines starken 1. Halbjahres nur eine Steigerung von 5,1 % realisiert werden. Im Durchschnitt der vergangenen Jahre ist 2008 das erste Jahr, in dem ein „nur“ einstelliges Wachstum erzielt werden konnte. In absoluten Zahlen entspricht das einer Menge von ca. 136 Millionen TEU, die über die Weltmeere verschifft wurden. Auch das Weltwirtschaftswachstum nahm im Vergleich zum Vorjahr von 5,2 % auf 3,4 % ab.

Als Folge fielen Charraten in kürzester Zeit auf $\frac{1}{4}$ ihres bisherigen Wertes und das Transportvolumen auf allen Handelsrouten brach ein, verursacht durch den Rückgang des weltweiten Konsums. Davon besonders betroffen waren vor allem die beiden Haupthandelsrouten Fernost-Europa und Transpazifik. Durch die fehlende Nachfrage nach Tonnage waren Reedereien und Liniendienste schon im Oktober dazu gezwungen Schiffe aufzulegen, weil für diese keine Beschäftigung gefunden werden konnte. Im Dezember waren davon schon über 160 Schiffe betroffen, was einer Kapazität von ca. 420.000 TEU entspricht. Auch der Neubaumarkt wurde durch die weltweiten Entwicklungen beeinflusst, im letzten Quartal 2008 wurden keine Neubestellungen von Containerschiffen verzeichnet.

Für das Jahr 2009 wird ein Wachstum der weltweiten Containerflotte von 15,46 % prognostiziert. Hierbei ist der Zuwachs an Schiffen zwischen TEU 2.000 und TEU 3.000 mit rund 4,58 % als sehr moderat anzusehen. Der größte Zuwachs wird in dem Segment der VLCS (Very Large Container Ships, 7.500 TEU +) erfolgen, dort wird ein Wachstum von 32,43 % verzeichnet. Durch mögliche Verschiebungen von Ablieferungen oder Stornierungen einiger Bestellungen könnte der Zuwachs in den Jahren 2009 und 2010 aber noch geringer ausfallen. Analysten gehen derzeit von einem Wachstum des weltweiten Containertransports von 3,1 % im Jahre 2009 aus.

4 Erläuterungen zur Bilanz

Nachfolgende Übersicht ergibt sich nach Zusammenfassungen und Saldierungen aus der Bilanz zum 31.12.2008:

	Ist	
	TEUR	%
Vermögen		
Anlagevermögen	1.047	23,6%
Langfristige Forderungen	2.999	67,6%
Flüssige Mittel	39	0,9%
Übrige Aktiva	352	7,9%
	4.437	100,0%
Kapital		
Eigenkapital	697	15,7%
Langfristige Verbindlichkeiten	2.051	46,2%
Kurzfristige Verbindlichkeiten	1.383	31,2%
Übrige Passiva	306	6,9%
	4.437	100,0%

Das **Anlagevermögen** beinhaltet die um die Abschreibung geminderten Anschaffungskosten des Schiffes. Im Berichtsjahr wurde das Schiff auf den steuerlichen Schrottwert (TEUR 1.047) abgeschrieben.

Bei den **langfristigen Forderungen** handelt es sich um die über eine Bilanzgarantie zu leistende Ausgleichsverpflichtung der F. Laeisz GmbH.

Die **langfristigen Verbindlichkeiten** beinhalten neben der Zinsverbindlichkeit Kommanditkapital II (TEUR 416) die Gewerbesteuerrückstellung (TEUR 1.635).

Die **kurzfristigen Verbindlichkeiten** enthalten insbesondere den in Anspruch genommenen Kontokorrentkredit in Höhe von TUSD 1.500 (TEUR 1.071) und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (TEUR 159).

Bei den **Übrigen Passiva** handelt es sich um bereits im Jahr 2008 erhaltene Zeitchartereinnahmen für das Jahr 2009 (TEUR 88) sowie sonstige Rückstellungen (TEUR 218).

Das Eigenkapital gemäß Handelsbilanz zum 31.12.2008 setzt sich wie folgt zusammen:

	Ist TEUR
Eigenkapital	
Kommanditkapital I	17.600
Kommanditkapital II	3.712
Kapitalrücklage (Agio)	895
Kapitalrücklage (Euro-Umstellung)	481
Entnahmen	-6.292
Verlustvortrag	-14.541
Jahresfehlbetrag	<u>-1.158</u>
	697

In der Handelsbilanz werden die einzelnen Beträge - mit Ausnahme des Kommanditkapitals II und der entsprechenden Kapitalrücklage (Euro-Umstellung) - saldiert auf der Aktivseite der Bilanz ausgewiesen.

Die Rücklage (Euro-Umstellung) ist im Rahmen der Umstellung des Kapitals von DM auf EUR im Verhältnis 2:1 per 1.1.2002 entstanden.

5 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Eine Gegenüberstellung des kalkulierten Ergebnisses gem. Prospekt mit dem tatsächlichen Ergebnis des Geschäftsjahres 2008 zeigt folgendes Bild:

	Prospekt TEUR	Ist TEUR	Abweichung TEUR
Einnahmen Brutto-Zeitcharter	6.727	4.695	-2.032
Aufzinsung Bilanzgarantie	0	170	170
Kursgewinn Darlehenstilgung	104	229	125
Erträge	6.831	5.094	-1.737
Schiffsreisekosten	0	-89	-89
lfd. Schiffsbetriebskosten	-2.590	-2.165	425
Werftkosten	-205	-1.029	-824
Bereederung/Befrachtung	-437	-371	66
Zinsaufwand Hypothekendarlehen	-83	-38	45
Zinsen Reederkapital	-139	-138	1
Sonstige Zinsen	-12	-16	-4
Laufende Verwaltung	-240	-223	17
Gewerbsteuer	-94	-1.635	-1.541
Zuführung Drohverlustrückstellung	0	-108	-108
Sonstige Kursverluste (saldiert)	0	-65	-65
Abschreibung	-339	-375	-36
Aufwendungen	-4.139	-6.252	-2.113
Jahresüberschuss (Handelsbilanz)	2.692	-1.158	-3.850

Die **Einnahmen Brutto-Zeitcharter** von TEUR 4.695 (ca. 101 Tage zu einer Rate von USD 19.000 und ca. 238 Tage zu einer Rate von USD 21.000) weichen um TEUR 2.032 vom prospektierten Wert ab.

Der Grund hierfür sind neben dem schwächeren USD/EUR-Kurs von durchschnittlich ca. 1,47 (Prospekt: USD/EUR-Kurs 1,15) und der niedrigeren Charrate (Prospekt: USD 21.800) die insgesamt ca. 27 Off-Hire-Tage (Prospekt: 11 Tage).

Die **Aufzinsung der Bilanzgarantie** und der **Kursgewinn Darlehenstilgung** sind nicht liquiditätswirksam.

Die laufenden **Schiffsbetriebskosten** liegen um TEUR 425 unter dem Prospektwert. Wie bereits in den Vorjahren ist dies insbesondere auf niedrigere Personalkosten zurückzuführen.

Die **Werftkosten** liegen um TEUR 824 über dem prospektierten Wert. Wir verweisen auf die Erläuterungen zu Einsatz und Betrieb des Schiffes.

Für die zukünftige voraussichtliche **Gewerbesteuerbelastung** wurde eine Rückstellung von TEUR 1.635 gebildet, da die Auflösung des Unterschiedsbetrages „Schiff“ bei Veräußerung des Schiffes aufgrund der aktuellen BHF-Rechtsprechung in voller Höhe der Gewerbesteuer unterliegt.

Die **Zuführung zur Drohverlustrückstellung**, die aufgrund von handelsrechtlichen Bilanzierungsgrundsätzen zu bilden ist, ist nicht liquiditätswirksam.

6 Liquidität und Auszahlungen

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

	Prospekt TEUR	Ist TEUR	Abweichung TEUR
Jahresüberschuss	2.692	-1.158	-3.850
+ Abschreibung	339	375	36
+ Zuführung Gewerbesteuerrückstellung	0	1.635	1.635
+ Zuführung Drohverlustrückstellung	0	108	108
- Kursgewinn Darlehenstilgung	-104	-229	-125
Cash-Flow	2.927	731	-2.196
- Tilgung (zum Buchwert)	-1.879	-1.587	292
+ Kursdifferenz Darlehenstilgung	104	229	125
- Aufzinsung Bilanzgarantie	0	-170	-170
- Zugang Anlagevermögen	0	-30	-30
- Auszahlung	-1.619	0	1.619
in % des nom. KK	9,0%	0,0%	-9,0%
Liquiditätsergebnis 2008	-467	-827	-360
+ Liquidität zum 31.12.2007	-906	-362	544
Liquidität zum 31.12.2008	-1.373	-1.189	184

Der **Cash-Flow** in Höhe von TEUR 731 liegt um TEUR 2.196 unter Prospektniveau. Die geringeren Chartereinnahmen und die höheren Werftkosten konnten durch die niedrigeren laufenden Schiffsbetriebskosten nicht kompensiert werden. Im Jahr 2008 wurde die **Regeltilgung** von TUSD 2.042 geleistet und das Schiffshypothekendarlehen damit vollständig getilgt.

Eine **Auszahlung** konnte aufgrund der Liquiditätssituation nicht erfolgen.

7 Steuerliche Verhältnisse

Die Gesellschaft wird beim Finanzamt Rostock unter der Steuernummer 079/170/02074 geführt.

Mit Wirkung zum 01.01.1999 hat die Gesellschaft die Option zur **Tonnagebesteuerung** ausgeübt. Die laufenden Einkünfte werden daher ab dem Jahr 1999 pauschal anhand der Nettoraumzahl des Schiffes ermittelt. Individuelle Sonderbetriebsausgaben sind ab diesem Zeitpunkt grundsätzlich nicht mehr abzugsfähig.

Der **Unterschiedsbetrag** des Schiffes (Differenz von Teilwert und Buchwert des Schiffes), der im Rahmen des Wechsels zur Tonnagesteuer auf den 01.01.1999 zu ermitteln ist, beträgt aufgrund der mit der Finanzverwaltung erzielten Einigung TEUR 11.064 bzw. **ca. 61,9%** (bezogen auf das Kommanditkapital vor Glättung).

Der Unterschiedsbetrag ist bei Verkauf des Schiffes bzw. bei Verkauf eines Kommanditanteils - unabhängig vom tatsächlich erzielten Veräußerungsgewinn - zu versteuern. Dies gilt nicht für Beteiligungen, die auf dem Zweitmarkt gekauft wurden, da in diesem Fall der Verkäufer den Unterschiedsbetrag bereits versteuert hat.

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

	Prospekt TEUR	Ist TEUR	Abweichung TEUR
Steuerliches Ergebnis vor § 15a EStG	2.692	158	-2.534
+/- verrechenbarer Verlust	0	0	0
Steuerliches Ergebnis nach § 15a EStG	2.692	158	-2.534
in % des nom. Kapitals	15,0%	0,9%	-14,1%

Das **steuerliche Ergebnis** für das Jahr 2008 beträgt TEUR 158 bzw. ca. 0,9%.

8 Zweitmarkt

Die Zweitmarkt-Handelsplattform www.seekundaerhandlung.de ist ein Serviceangebot für die Beteiligten an Fonds der HAMBURGISCHEN SEEHANDLUNG.

Mit dieser Internetplattform wird es den Anlegern leicht gemacht, sich im Bedarfsfall zu einem fairen Preis von ihrer Beteiligung zu trennen, weil ein Verkauf an den Meistbietenden erfolgt und somit ein marktgerechter Preis erzielt wird.

Zuletzt wurden zwischen Mai und Juli 2008 Anteile für jeweils 105% gehandelt.

9 Pool

Der am 08. November 2007 geschlossene Poolvertrag begann mit Anlieferung der ersten beiden Schiffe, MS „Palermo Senator“ und MS „Paradip“, am 13. April 2008. Bisher umfasst der Pool die Poolerträge von insgesamt drei Schiffen. Die Poolrate für das Jahr 2008 betrug etwa USD 26.285 pro Tag.

Da im April 2009 keine Anschlussbeschäftigung für die MS „Pommern“ gefunden werden konnte, hat die Poolung der Einnahmen mit den anderen Poolpartnern bisher noch nicht begonnen, da diese erst mit Antritt einer neuen Beschäftigung erfolgt.

Aufgrund der anhaltenden Schifffahrtskrise kann derzeit nicht davon ausgegangen werden, dass die Einnahmen anderer Poolpartner kurzfristig in die Einnahmepoolung einfließen werden, da sich die Beschäftigungssituation in den vergangenen Monaten drastisch verschlechtert hat und der Chartermarkt derzeit praktisch zum Erliegen gekommen ist.

10 Ausblick

Derzeit liegen weltweit mehr als 500 Containerschiffe ohne Beschäftigung auf, entsprechend ca. 10 – 12 % der gesamten Tonnage in diesem Segment. Anzeichen für eine Marktverbesserung sind gegenwärtig nicht erkennbar. Es wird sogar befürchtet, dass die Anzahl aufgelegter Schiffe bis Ende 2009 noch weiter ansteigen wird auf 15 % der Tonnage mit der Folge, dass bei realistischer Einschätzung keine Aussicht besteht, dass aufgelegte Schiffe noch in 2009 wieder in Fahrt kommen werden. Es wird allgemein die Auffassung vertreten, dass ab Mitte 2011 mit einer Verbesserung der Marktgegebenheiten gerechnet werden kann. Garantiert werden kann eine solche Entwicklung naturgemäß nicht.

Die „Pommern“ liegt derzeit unverändert beschäftigungslos in der Subic Bay in den Philippinen auf. Der Bereederer hat die laufenden Betriebskosten soweit wie möglich reduziert. Die Besatzung wurde von 20 Besatzungsmitgliedern auf nur noch 7 zurückgeführt. Weitere Kosteneinsparungen sind in den Bereichen Versicherung und Schmieröl erreicht worden. Die täglichen Kosten betragen inklusive Liegekosten und Treibstoffverbrauch gegenwärtig noch ca. USD 3.700,00, gegenüber USD 7.900 fahrend. Eine weitere Reduktion, z.B. bei den Personalkosten, ist nicht zu verantworten, da dann bei Abschluss eines neuen Chartervertrages die 14-tägige Reaktivierungszeit gefährdet würde.

Die Gesellschaft hat keine eigenen liquiden Mittel mehr, sondern finanziert sich gegenwärtig aus dem von der finanzierenden Bank eingeräumten Kontokorrentkredit in Höhe von EUR 1,500 Mio., der in Höhe von USD 1,700 Mio., entsprechend EUR 1,214 Mio. bei einem Kurs von USD/€ 1,40, in Anspruch genommen ist. Voraussichtlich im Oktober 2009 wird der Kontokorrentrahmen in voller Höhe ausgeschöpft sein und der Gesellschaft dann keine Liquidität mehr zur Verfügung stehen.

11. Verkauf vs. Weiterbetrieb des Schiffes

Vor dem o.a. Hintergrund ist es unabdingbar, rechtzeitig zu entscheiden, wie mit dem Schiff und damit der Gesellschaft weiter verfahren werden soll. Insoweit bieten sich zwei Möglichkeiten an, und zwar entweder der zeitnahe Verkauf des Schiffes oder dessen Weiterbetrieb und die Fortführung der Gesellschaft.

1) Verkauf des Schiffes

Das Schiff ist erst 13 Jahre alt. Es befindet sich in einem guten und gepflegten Zustand und kann somit nach Überwindung der gegenwärtig sehr schwierigen Krisensituation noch eine Anzahl von Jahren ertragreich eingesetzt werden. Dies umso mehr, als das ursprüngliche Darlehen zur Finanzierung des Schiffes vollständig zurückgeführt ist. Würde das Schiff bei den gegenwärtigen Marktverhältnissen verkauft werden, würden sich diese Marktverhältnisse massiv auf den Verkaufspreis auswirken. Wir sind nicht einmal sicher, ob es z. Z. überhaupt eine Verkaufsmöglichkeit gibt, und wenn, wird der Preis wohl nicht über USD 8,00 Mio. liegen. Nach Abzug aller Kosten würde für die Gesellschafter des Kommanditkapitals I (KG I) allenfalls eine Ausschüttung von 5,5 % auf das KG I übrig bleiben. Dem stünde die Versteuerung des Unterschiedsbetrages von ca. 61,9% gegenüber. Auf Basis einer Beteiligung von EUR 100.000,00 wäre dann die Kapitalbindung 2009 mit ca. EUR 26.000,00 negativ. Für die Gesamtinvestition ergäbe sich für die Gesellschafter unter Berücksichtigung der steuerlichen Verlustzuweisungen und der Auszahlungen somit kein positiver Kapitalrückfluss.

Die vorstehenden Überlegungen haben bei Geschäftsführung, Beirat und Treuhänderin dazu geführt, Ihnen den Verkauf des Schiffes, jedenfalls zu diesem Zeitpunkt, nicht empfehlen zu können. Sollte die Schifffahrtskrise allerdings wesentlich länger dauern als allgemein angenommen, ist nicht auszuschließen, dass der Verkauf des Schiffes dann neu zu überlegen ist.

Kalkulationen für den Verkauf des Schiffes bei einem angenommenen Kaufpreis von USD 8,00 Mio. und der Kapitalbindung 2009 bei einer Musterbeteiligung von EUR 100.000,00 sind als Anlage beigefügt.

Um allerdings auch den Interessen der Gesellschafter gerecht zu werden, denen ein jetziger Verkauf am sinnvollsten erscheint, bietet die Reederei F. Laeisz G.m.b.H. den Ankauf entsprechender Anteile zu einem Kurs von 5,5 % (bezogen auf das Kommanditkapital) an, was auf Gesellschaftsebene einem Verkauf des Schiffes zu USD 8,00 Mio. entspricht. Dieses Angebot ist befristet bis 10. September 2009.

2) Weiterbetrieb des Schiffes und Fortführung der Gesellschaft

In unseren Überlegungen sind wir zu dem Ergebnis gekommen, dass der Weiterbetrieb des Schiffes den Interessen der Gesellschafter am ehesten entspricht. Voraussetzung ist jedoch, dass der Gesellschaft neue Liquidität in ausreichender Höhe zugeführt wird, damit die Gesellschaft zu jedem Zeitpunkt in der Lage ist, ihren Verpflichtungen nachzukommen. Grundsätzlich könnte dieser Liquiditätsbedarf durch zusätzliches Eigen- oder Fremdkapital dargestellt werden.

Derzeit befassen sich einige Schifffahrtsgesellschaften, insbesondere Einschiffsgesellschaften namhafter Emissionshäuser, mit eigenkapitalfinanzierten, also anlegerfinanzierten, Konzepten für den Weiterbetrieb von durch die Schifffahrtskrise in Liquiditätsprobleme geratene Schiffe. Zur Umsetzung dieser Konzepte bringen Anleger neues Eigenkapital in die Gesellschaft ein. Künftige Überschüsse aus dem Betrieb des Schiffes fließen bis zur Rückführung des neuen Eigenkapitals nahezu vollständig dem neuen Eigenkapital zu, um ausreichend Anreize für die Einbringung frischen Geldes zu bieten. Das ursprüngliche Kommanditkapital würde dagegen bis zur Rückführung des neuen Eigenkapitals kaum noch Ausschüttungen erhalten können und damit erheblich an Wert verlieren. Dieser Effekt würde alle Anleger treffen, die nicht willens oder in der Lage sind, neues Eigenkapital überhaupt oder entsprechend ihrer bisherigen Beteiligungsquote einzubringen.

Diese Konzepte werden im Wesentlichen dadurch umgesetzt, dass einschlägige Vorschriften im Gesellschaftsvertrag, insbesondere die Vorschriften über die Gewinnverteilung, geändert werden. Die Umsetzung derartiger Konzepte ist nicht frei von Risiken in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht. Wegen der notwendigen Änderung des Gesellschaftsvertrages bedarf das Konzept nach dem Gesellschaftsvertrag u.a. einer mindestens 75 %igen Mehrheit. Einige Rechtsmeinungen gehen auch dahin, dass anlegerfinanzierte Sanierungskonzepte grundsätzlich der Zustimmung aller Gesellschafter bedürfen. Hinzukommt, dass ein Großteil der Gesellschafter einem eigenkapitalfinanzierten Fortführungskonzept zwar zustimmen dürfte, um damit eine zeitliche Verschiebung der Auflösung und Versteuerung des Unterschiedsbetrages zu bewirken. Nicht auszuschließen ist aber, dass ein Teil dieser Gesellschafter, aus welchen Gründen auch immer, dann nicht bereit oder in der Lage ist, der Gesellschaft den auf sie entfallenden Anteil am neuen Kapital auch tatsächlich zur Verfügung zu stellen.

Nach eingehender Erörterung haben Geschäftsführung, Beirat und Treuhänder aus den vorgenannten Gründen davon Abstand genommen, ein eigenkapitalfinanziertes Fortführungskonzept in allen Einzelheiten zu erarbeiten und den Gesellschaftern zur Beschlussfassung vorzulegen. Wir haben uns vielmehr darauf konzentriert, die Möglichkeiten der Strukturierung eines fremdkapitalfinanzierten Konzepts im Einzelnen zu prüfen, da wir der Meinung sind, dass ein derartiges Konzept für die Gesellschafter am günstigsten ist. Erfreulicherweise ist es uns in Zusammenarbeit mit dem Beirat, der Treuhänderin und dem Bereederer gelungen, ein solches Konzept zu erarbeiten, dass wir Ihnen nachstehend vorstellen und zur Beschlussfassung vorlegen möchten.

- a) Die Banken stellen gegenwärtig Gesellschaften mit unbeschäftigten, aber bereits entschuldeten Schiffen keine neuen Kreditmittel zur Verfügung. Dennoch haben wir von der finanzierenden Bank des Schiffes erfreulicherweise die Zusage erhalten, der Gesellschaft zusätzlich zum Kontokorrentkredit, jedoch nur gegen Stellung werthaltiger Zusatzsicherheiten, ein Darlehen in Höhe von USD 3,500 Mio. zu einem marktüblichen Zinssatz zu gewähren. Das Darlehen hat eine Laufzeit bis Ende 2012 und würde eine einnahmeloze Zeit bis Mitte 2011 überbrücken. Sollten bereits ab Anfang 2011 wieder Einnahmen möglich sein, kann mit dem Darlehensbetrag auch die in 2011 anstehende Wertzeit finanziert werden.
- b) Da die Wirksamkeit der Darlehenszusage der Bank von der Gestellung einer bankgenehmen Zusatzsicherheit abhängt, die Gesellschaft jedoch über keine Werte außer dem Schiff verfügt, hat sich der Bereederer bereit erklärt, das Darlehen zu verbürgen.

Als Gegenleistung erwartet er aber, dass die Gesellschaft auf die in § 6 Abs. 1. des Gesellschaftsvertrages der Gesellschaft geregelte Bilanzgarantie verzichtet. Hierzu im Einzelnen:

- b1) Am Kommanditkapital der Gesellschaft sind die Kommanditisten mit EUR 17,600 Mio. (KG I) und die F. Laeisz GmbH mit EUR 3,796 Mio. (KG II) beteiligt, wobei das KG II effektiv mit 3,73 % p.a. fest verzinst wird. Aus der in § 6 Abs. 1 des Gesellschaftsvertrages aufgeführten Bilanzgarantie steht der Gesellschaft gegen die F. Laeisz GmbH eine Forderung in Höhe von EUR 2,999 Mio. zu, die bei Liquidation der Gesellschaft bzw. Verkauf des Schiffes fällig ist und gem. § 21 Ziffer 3 Gesellschaftsvertrag mit dem Anspruch der F. Laeisz GmbH auf Rückzahlung des KG II zuzüglich hierauf rückständiger Zinsen (in Höhe von weiteren TEUR 415) verrechnet werden kann.
- b2) Die vorgeschlagene fremdkapitalisierte Lösung würde dazu führen, dass die Gesellschafter kein eigenes Geld für die Überbrückung der Krisensituation in die Hand nehmen müssten und sie auch weiterhin gleichrangig an ausschüttungsfähigen Beträgen beteiligt sein würden. Andererseits würde die Gesellschaft bei Fortfall der Bilanzgarantie einen in der Zukunft fälligen Anspruch gegen die F. Laeisz GmbH in Höhe von EUR 2,999 Mio. aufgeben. Als Gegenleistung erhielte sie eine den liquiditätsmäßigen Weiterbetrieb des Schiffes sichernde Verbürgung eines Bankdarlehens.
- b3) Selbst wenn die vorgenannten Vorteile der vorgeschlagenen Lösung bereits eindeutig sind, halten es Geschäftsführung, Treuhänderin und Beirat aber für unerlässlich, die Gesellschafter für ihre Entscheidungsfindung auf die eventuellen Folgen bzw. Auswirkungen des Verzichts auf die Bilanzgarantie in der Zukunft hinzuweisen. Hierfür mögen die nachstehenden Ausführungen hilfreich sein.**
- b4) Mit dem bereits erfolgten Beitritt zu dem 2.700er-Pool, an dessen Ergebnissen die Pommern mit Abschluss der nächsten Charter teilhaben wird, hat die Gesellschaft die Entscheidung getroffen, von dem ursprünglichen Fondskonzept mit seiner zeitlich begrenzten Laufzeit abzuweichen und das Schiff stattdessen möglichst lange zu betreiben. Containerschiffe haben eine Lebensdauer von i.d.R. ca. 25 Jahren und werden dann normalerweise zum Schrottpreis oder wenig darüber liegenden Preisen verkauft. Die als Anlage beigefügte beispielhafte Kalkulation für einen Weiterbetrieb des Schiffes ist auf diesem Konzept aufgebaut und die folgenden Ausführungen beruhen auf den Annahmen dieser Kalkulation. Die Pommern würde 25 Jahre nach Indienststellung (vor der 5. Klasse) zum Schrottpreis verkauft.
- b5) Der gegenwärtige Schrottpreis liegt bei USD 250/t. In der Kalkulation ist gegenüber dem aktuellen Schrottpreis der wesentlich höhere Durchschnittsschrottpreis der letzten zehn Jahre in Höhe von USD 316/t angesetzt. Zum Zeitpunkt des in der Kalkulation angenommenen Verkaufs des Schiffes zum Schrottpreis wurde mit einem EUR/USD-Kurs von 1,30 gerechnet.

In den beiden Spalten für das Jahr 2021 sind die Auswirkungen auf das KG I bei bestehender sowie bei wegfallender Bilanzgarantie ersichtlich. Sowohl bei bestehen bleibender Bilanzgarantie als auch bei wegfallender Bilanzgarantie erhält das KG I aus dem Verkaufserlös keine weitere Auszahlung.

Bei bestehen bleibender Bilanzgarantie wäre eine weitere Auszahlung aus dem Verkaufserlös für das KG I erst ab einem über USD 316/t Stahl liegenden Verkaufs(Schrott)preis möglich. Ein Wegfall der Bilanzgarantie ermöglicht das gleiche Ergebnis bei einem Schrottpreis ab USD 664/t Stahl (ceteris paribus).

- b6) Die o.a. Verkaufs(Schrott)preise, die eine Auszahlung an das KG I aus dem Verkauf ermöglichen, erscheinen aus heutiger Sicht so unrealistisch, dass wir sie bei unseren Überlegungen vernachlässigt haben. Der Vorschlag, gegen Verbürgung der Darlehensforderung auf die Bilanzgarantie zu verzichten, bringt daher bei Zugrundelegung der o.a. Annahmen keine nennenswerten Nachteile für die Gesellschafter des KG I aus dem Verkauf des Schiffes mit sich, ermöglicht aber attraktive Auszahlungen aus dem laufenden Betrieb des Schiffes.

Die vorgeschlagene Lösung weist nach allem folgende Vorteile für die Anleger des KG I auf:

- keine rechtlich angreifbare Lösung und/oder tatsächliche Unsicherheit bzgl. der Aufbringung eines zur Überbrückung der beschäftigungslosen Zeit notwendigen Eigenkapitals, die zur Insolvenz der Gesellschaft führen kann
- keine Notwendigkeit, dass die Gesellschafter frisches Eigenkapital in die Gesellschaft einbringen müssen
- keine Entwertung der vorhandenen Beteiligungen durch neues hochverzinsliches und vorrangig zurück zu führendes Eigenkapital
- keine Pflicht zur Zahlung risikoadäquater Bürgschaftsgebühren
- Möglichkeit, entgegen der aktuellen allgemeinen Bankenusage Fremdkapital zu erhalten und dies zu marktüblichen Zins-Konditionen
- Ein in seinen Konditionen nicht den Interessen der Gesellschafter des KG I entsprechender vorzeitiger Verkauf des Schiffes bedarf -auch nach Wegfall der Bilanzgarantie- laut Gesellschaftsvertrag weiterhin einer 75%-Mehrheit und wäre damit nur mit den Stimmen der Gesellschafter des KG I durchzuführen.

Alternative Lösungen, die in der Gesamtwürdigung der damit verbundenen Vor- und Nachteile vorteilhafter und auch praktisch umsetzbar sind, sind uns nicht ersichtlich.

Nach allem sind wir der Auffassung, dass das vorstehend vorgestellte fremdkapital-finanzierte Konzept zum Weiterbetrieb des Schiffes und damit der Fortführung der Gesellschaft dem Interesse der Gesellschafter entspricht, auch wenn sie als Gegenleistung auf die Bilanzgarantie der F. Laeisz GmbH verzichten. Sie öffnet die Möglichkeit für den Weiterbetrieb des Schiffes und die damit verbundene Aussicht auf eine zufriedenstellende Gesamtertritte auf das Kapital des KG I.

Wir weisen an dieser Stelle ausdrücklich darauf hin, dass sämtliche vorgestellten Daten auf Annahmen und Prognosen beruhen und mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt wurden.

Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass die zukünftige Entwicklung der Gesellschaft durch nicht vorhergesehene Ereignisse anders verläuft.

Geschäftsführung, Beirat und Treuhänderin empfehlen Ihnen daher, der Beschlussfassung unter dem Tagesordnungspunkt 6 zuzustimmen. Der Ordnung halber weisen wir darauf hin, dass dieser Beschluss einer 75 %igen Mehrheit der abgegebenen Stimmen bedarf. Wir bitten Sie daher eindringlich von Ihrem Stimmrecht Gebrauch zu machen, sei es durch Teilnahme an der Präsenzveranstaltung am 16. September 2009 oder durch Erteilung einer Stimmvollmacht.

Für Ihre Rückfragen zu dem Fortführungskonzept stehen wir Ihnen auch im Vorfeld der Gesellschafterversammlung zur Verfügung.

Hamburg, im Juni 2009

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

Anlage

Verkauf der MS "Pommern"		
Kurs	1,40	
	<u>USD</u>	<u>EUR</u>
Kaufpreis	8.000.000,00	5.714.285,71
Kommissionen gem. Gesellschaftsvertrag	6%	342.857,14
Netto Erlös		5.371.428,57
Kontokorrent-Kredit	1.700.000,00	1.214.285,71
Gewerbesteuer		1.634.566,00
Zinsen KG II 1997-2000 und pro rata temporis für 2009		481.000,00
Kommanditkapital II (saldiert)		797.000,00
Kursverlust DTG		102.000,00
Zwischensumme		1.142.576,86
Auszahlung KG I	5,5%	968.000,00
	17.600.000	
Reserve für Liquidation		174.576,86

Ermittlung der Kapitalbindung

Musterbeteiligung in Höhe von EUR 100.000

Ausgangsdaten

Kommanditkapital DM 200.000

Agio 5%

Anteil am Unterschiedsbetrag Seeschiff EUR 63.247,84.

Eine eventuelle Kirchensteuerpflicht wurde nicht berücksichtigt.

Veräußerungserlös/Auszahlung bei Verkauf Seeschiff 5,5% der Pflichteinlage.

Beitritt 1997	EUR
Pflichteinlage	-100.000
Agio	-5.000
Euro Umrechnungsrücklage	-2.371
Steuerminderzahlungen	68.097
Steuern auf laufende Gewinne	-4.605
Auszahlungen	35.000
Kapitalbindung per 31.12.2008	-8.879
Auszahlung bei Verkauf Seeschiff	5.500
Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag bei Verkauf Seeschiff	-30.027
Steuerminderzahlung aufgrund Anrechnung GewSt bei Verkauf Seeschiff	7.271
Kapitalbindung per 2009	-26.135

Liquiditätsvorschau		1	2	3	4	5	6	7
MS "Pommern"		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Einsatztage		90	0	345	360	360	360	360
Charterrate/Tag	US\$	21.000	0	11.800	12.000	18.000	20.000	20.000
Chartererlöse	US\$	1.890.000	0	4.071.000	4.320.000	6.480.000	7.200.000	7.200.000
Bereed./Komm 5,25%	US\$	-146.475	0	-213.728	-226.800	-340.200	-378.000	-378.000
Schiffsbetriebskosten/Auftriegekosten	US\$	-1.084.800	-1.136.008	-1.383.857	-1.411.534	-1.439.765	-1.468.560	-1.497.932
Dockung/Schaden	US\$	-91.000		-1.500.000				
Kreditaufnahme-/tilgung Darlehen	US\$	500.000	2.000.000	1.000.000	-200.000	-2.600.000	-700.000	
Kreditaufnahme-/tilgung KK-Kredit	US\$	500.000	0	0	0	0	-2.000.000	
Zinsen KK-Kredit/Darlehen	US\$	-100.000	-100.000	-180.000	-220.000	-200.000	-108.000	0
Schrottpreis 10-J.-Durchschnittspreis	US\$							
6% Kommissionen lt. Ges.-vertrag								
Überschuss	US\$	1.467.725	763.992	1.793.416	2.261.666	1.900.035	2.545.440	5.324.068
davon DTG-gesichert	US\$	880.000	700.000	0	0	0	0	0
DTG-Kurs USD/EUR		1,5550	1,5575	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
davon ungesichert	US\$	587.725	63.992	1.793.416	2.261.666	1.900.035	2.545.440	5.324.068
Umrechnungskurs		1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Überschuss	EUR	1.018.013	498.663	1.379.550	1.739.743	1.461.565	1.958.031	4.095.437
Schiffsbetriebskosten/Auftriegekosten	EUR	-523.313	-265.320	-1.099.268	-1.121.253	-1.143.678	-1.166.552	-1.189.883
Verwaltung/Liegevergütung	EUR	-262.400	-264.517	-192.455	-196.304	-200.230	-204.235	-208.319
Zinsen KK II 3,73% eff.	EUR	-138.476	-138.476	-138.476	-138.476	-138.476	-138.476	-138.476
Gewerbesteuer	EUR			-35.000	-35.000	-35.000	-35.000	-35.000
Liquidität vor Ausschüttung	EUR	93.824	-169.650	-85.649	248.710	-55.819	413.768	2.523.759
Rückführung KKII und Zinsen	EUR							
Forderung aus Bilanzgarantie								
Liquidität vor Ausschüttung n. KKII	EUR	93.824	-169.650	-85.649	248.710	-55.819	413.768	2.523.759
Eigenkapital	EUR	17.600.000	17.600.000	17.600.000	17.600.000	17.600.000	17.600.000	17.600.000
Ausschüttungen	%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	12%
Ausschüttungen	EUR	0	0	0	0	0	0	2.112.000
Liquiditätsergebnis	EUR	93.824	-169.650	-85.649	248.710	-55.819	413.768	411.759
Stichtagsliquidität per 01.01.	EUR	-118.000	-24.176	-193.827	-279.475	-30.766	-86.585	327.183
Stichtagsliquidität per 31.12.	EUR	-24.176	-193.827	-279.475	-30.766	-86.585	327.183	738.942
Valuta Darlehen per 01.01.	USD	1.500.000	2.500.000	4.500.000	5.500.000	5.300.000	2.700.000	
Valuta Darlehen per 31.12.	USD	2.500.000	4.500.000	5.500.000	5.300.000	2.700.000	0	

Hans-Ulrich Rütten Dipl.-Finanzwirt/Rechtsbeistand
Beiratsvorsitzender
Am Stockerhof 24
47809 Krefeld
Tel. 02151/ 95 13 48
Fax 02151/ 95 13 49
Ruetten24@web.de

Bericht des Beirates der MS "Pommern" GmbH & CO. KG

Für die ordentliche Gesellschafterversammlung 2009

Mitglieder des Beirates:

Hans-Ulrich Rütten (Vorsitzender)
Karl-Georg von Ferber (Stellvertreter)
Herbert Juniel

Verehrte Mitgesellschafterinnen und Mitgesellschafter,

das Wichtigste vorab:

1. Unser Schiff liegt leider seit der Rücklieferung durch PIL beschäftigungslos auf.
2. Die vorhandene Liquidität reicht (incl. Kontokorrent-Kredit) nur bis ca. Oktober 2009, um die Aufliegekosten zu bestreiten.

Der Beirat hat entsprechend seiner Aufgabe nach dem Gesellschaftsvertrag die Geschäftsführung der Schiffsbeteiligungsgesellschaft beraten und sich durch schriftliche und mündliche Berichte laufend über die wirtschaftliche und finanzielle Lage der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2008 unterrichten lassen.

Auch die Reederei informierte den Beirat zeitnah durch Halbjahresberichte und Schiffsbetriebskostenbudgets 2008 über die aktuellen Einzelheiten bezüglich Charterer, Schiffsbetrieb und wirtschaftliche Entwicklung der MS "Pommern". Der Beirat konnte sich hierdurch davon überzeugen, dass in technischer als auch in wirtschaftlicher Hinsicht das Geschäftsjahr 2008 planmäßig verlaufen ist.

Die ordentliche Beiratssitzung fand am 15. Mai 2009, am Sitz der Gesellschaft in Rostock statt. Der gewählte Beirat war vollständig vertreten. Die Sitzung wurde von mir als Beiratvorsitzendem geleitet.

Die Geschäftsführung hatte dem Beirat zur Vorbereitung der Beiratssitzung einen Finanzstatus, eine Übersicht über die Devisentermingeschäfte, eine Liquiditätsvorschau für die Jahre 2009 bis 2010, Ist-/Sollvergleich für 2008 sowie den Prüfungsbericht für das Geschäftsjahr 2008 zur Verfügung gestellt.

Nach dem ausführlichen schriftlichen und mündlichen Bericht der Geschäftsführung ergibt sich für das Jahr **2008** folgendes Bild:

Unser Schiff fuhr für den Charterer PIL vom 01.01.2008 bis zum 07.04.2008 zu einer Rate von USD 19.000/Tag; ab 8. April 2008 zu einer Rate von USD 21.000/Tag.

Die Zusammenarbeit mit dem Charterer war gut, der Charterer war mit dem Schiffsbetrieb sehr zufrieden und zahlte die Raten stets pünktlich und vollständig.

Der Schiffsbetrieb verlief reibungslos. Der für 15 Tage geplante Werftaufenthalt dauerte insgesamt 27,5 Tage. Der Cash-Flow 2008 lag bedingt durch die geringeren Chartereinnahmen und die Werftkosten um TEUR 2196 unter Prospektwert. Aus dem erwirtschafteten Cash-Flow wurde die planmäßige Tilgung von TUSD 2.042 geleistet, so dass das Schiffshypothekendarlehen vollständig zurückgeführt wurde. Für eine Ausschüttung verblieb keine Liquidität.

Der Beirat empfiehlt, der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2008 Entlastung zu erteilen.

In Ihrem Ausblick auf das Jahr **2009** berichtete die Geschäftsführung, dass der Charterer bereits in 2008 die Rücklieferung unseres Schiffes angekündigt hatte. Die Rücklieferung erfolgte dann zum 1. April 2009, da der Charterer keine Beschäftigungsmöglichkeit hatte.

Durch die Finanz-/ Wirtschaftskrise brach das Transportvolumen der Containerschiffahrt infolge des weltweiten Rückgangs des Konsums drastisch ein. Hierdurch bedingt mussten Schiffe mangels Beschäftigung aufgelegt oder wegen drohender Insolvenz verkauft werden. Derzeit sind insgesamt ca. 500 Containerschiffe beschäftigungslos, Tendenz in den nächsten Monaten steigend. In unserem Segment sind derzeit ca. 100 Schiffe beschäftigungslos, weitere 75 werden, wenn sie nicht eine Anschlussbeschäftigung finden, hinzukommen.

Da niemand voraussehen kann, wie lange die Krise in der Containerschiffahrt andauern wird, gehen Reederei, Geschäftsführung und der Frachtmakler des Schiffes, Martini Chartering GmbH, davon aus, dass für unser Schiff in 2009 und u.U. in 2010 keine neue Beschäftigung gefunden wird.

Was bedeutet das für unsere Gesellschaft:

Wir haben bereits den zugesagten Kontokorrent-Kredit in Höhe von € 1,5 Mio. weitgehend ausgeschöpft. Die aktuelle Liquidität wird bis ca. Oktober 2009 ausreichen, die Aufliegekosten zu decken. Danach müssten neue Finanzmittel der Gesellschaft zugeführt werden, um ein weiteres Aufliegen bis in 2010 hinein zu finanzieren. Aufgrund der großen Zurückhaltung der Banken sind von dieser Seite keine Finanzmittel zu erwarten, obwohl unser Schiff abgesehen von dem Kontokorrent-Kredit in Höhe von 1,5 Mio. nicht mehr mit Finanzierungs-krediten belastet ist.

Die Geschäftsführung i.V.m. dem Reeder hat dem Beirat eine Liquiditätsvorschau bis 2018 vorgelegt, aus der ersichtlich ist, dass zur Finanzierung der Aufliegekosten und der Werftkosten in 2011 insgesamt bis einschließlich 2011 noch ca. USD 3,5 Mio. an neuen Finanzmitteln erforderlich wären, die bei einer unterstellten Beschäftigung ab 2011 in den Folgejahren zurückgeführt werden könnten. Ausschüttungen wären nach dieser Prognose dann erst wieder ab 2015 möglich.

Da, wie bereits oben ausgeführt, von Bankenseite keine Finanzmittel zu erwarten sind, unterbreitete die Reederei Laeisz dem Beirat folgenden Vorschlag:

Die von der Geschäftsführung befragten Banken sind allerdings zur Verfügungstellung eines entsprechenden Kredites nur unter der Voraussetzung bereit, dass außer einer Schiffshypothek weitere Sicherheiten gestellt werden. Die Reederei Laeisz bietet in dieser Situation der Gesellschaft an, die erforderlichen Sicherheiten in Form einer Bürgschaft zu stellen, sofern die Gesellschaft bereit ist, auf die Bilanzgarantie gem. § 6 Abs. 1 des Gesellschaftsvertrages und des gesonderten Vertrages über eine Bilanzgarantie zu verzichten.

Die Bilanzgarantie der F. Laeisz GmbH gegenüber unserer Gesellschaft beläuft sich per 31.12.2008 auf ca. 3,0 Mio. EURO. In Höhe dieses Betrages kann die Gesellschaft im Fall der Liquidation gegen die Forderung der Reederei F. Laeisz GmbH auf Auszahlung des Kommanditkapitals II aufrechnen. Übersteigt der Betrag der Bilanzgarantie den freien Liquidationserlös, besteht kein Anspruch der Gesellschaft auf Auszahlung des überschüssigen Betrages. Der Wert der Bilanzgarantie für die Gesellschaft steht folglich noch nicht fest, sondern erweist sich erst im Liquidationsfall. Der Wert des von der Reederei F. Laeisz als Gegenleistung für die Gestellung von Sicherheiten geforderten Verzichts hängt daher noch von der Höhe des nach Ablösung der Fremdverbindlichkeiten zur Verfügung stehenden Liquidationserlöses ab.

Der Beirat hat sich nach ausführlicher Diskussion entschlossen, den Gesellschaftern zu empfehlen, den Vorschlag der Reederei F. Laeisz GmbH anzunehmen und einer entsprechenden Änderung des Gesellschaftsvertrages zuzustimmen.

Die Empfehlung des Beirates beruht auf den folgenden Erwägungen:

1. Der Beirat hält den Verkauf des Schiffes zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht für eine ratsame Alternative.
2. Der Beirat sieht keine Möglichkeit auf andere Weise Fremdmittel zur Finanzierung einer weiteren Aufliegezeit zu besorgen.
3. Die Beschaffung zusätzlichen Eigenkapitals durch eine Kapitalerhöhung würde die Altgesellschafter benachteiligen und deren Beteiligungen entwerten. Die rechtliche Wirksamkeit solcher Kapitalerhöhungen ist zweifelhaft.
4. Die Reederei Laeisz würde einer solchen Kapitalerhöhung im Hinblick auf die Entwertung des von ihr gehaltenen Kommanditkapital II voraussichtlich nicht zustimmen.
5. Die Reederei F. Laeisz GmbH geht mit der Übernahme einer Bürgschaft für den von „MS POMMERN“ aufzunehmenden Kredit ein nicht unerhebliches Risiko ein, und kann dafür eine angemessene Gegenleistung erwarten.
6. Bei einem nachhaltigen Weiterbetrieb bis zum weitgehenden Wertverzehr des Schiffes kann der Wert des Verzichts auf die Bilanzgarantie gering gehalten werden.

Pool-situation:

Als Beiratsvorsitzender habe ich an der am 15. Mai 2009 abgehaltenen Poolversammlung teilgenommen. Wichtigster Tagesordnungspunkt war die aktuelle Entwicklung im 2.700 TEU Pool. Herr Eckhardt von Martini Chartering gab zunächst einen allgemeinen Marktbericht und speziell im Bereich der 2.700 TEU-Schiffe. Unser Schiff ist zwar Pool-partner, wird jedoch in den Pool erst mit einer neuen Beschäftigung aufgenommen und nimmt erst dann an der Poolung der Erlöse teil.

Bezüglich der Vorbereitung der Treugeber- und Gesellschafterversammlung 2008 schlug der Beirat vor, die diesjährige Versammlung als Präsenzveranstaltung abzuhalten. Hierdurch sollen alle Gesellschafter Gelegenheit erhalten, alle Informationen von Geschäftsführung, Treuhänder, Beirat und Martini Chartering über die schriftlichen Informationen hinaus aus erster Hand zu bekommen, um dann über die weitere Vorgehensweise unserer Gesellschaft abzustimmen.

Hinsichtlich der normalen Beschlussfassungspunkte empfiehlt der Beirat, diesen zuzustimmen.

Bitte haben Sie, verehrte Mitgesellschafterinnen und Mitgesellschafter, Verständnis dafür, dass sich der Beirat aufgrund der aktuellen Situation der Gesellschaft, der Unsicherheit über die Dauer der Krise und der individuellen Einschätzung jedes Gesellschafters weder eine Prognose noch eine konkrete Empfehlung zur Abstimmung über Weiterbetrieb unseres Schiffes oder Verkauf unseres Schiffes geben kann. Jeder Gesellschafter sollte individuell für den Weiterbetrieb unseres Schiffes oder den Verkauf unseres Schiffes abstimmen. Der Beirat hofft, mit dem ausführlichen Beiratsbericht die Grundlage für Ihre individuelle Abstimmung gegeben zu haben.

Für Fragen im Vorfeld stehe ich Ihnen als Beiratsvorsitzender gern zur Verfügung.

Gez. Hans-Ulrich Rütten
- Beiratsvorsitzender –

Krefeld, den 26. Mai 2009

**MS "Pommern"
GmbH & Co. KG
Rostock**

**Jahresabschluss
zum
31. Dezember 2008**

– Testatsexemplar –

BESTÄTIGUNGSVERMERK

An die MS "Potsdam" GmbH & Co. KG, Rostock

Wir haben den Jahresabschluss bestehend aus Bilanz, Gewinn und Verlustrechnung sowie Anhang unter Einbeziehung der Buchführung der MS "Potsdam" GmbH & Co. KG, Rostock, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2008 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung des Jahresabschlusses nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung vermittelten Bildes der Vermögens, Finanz und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung und Jahresabschluss überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens, Finanz und Ertragslage der Gesellschaft.

Hamburg, 13. März 2009

D&H Norddeutsche Prüfung GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Dierk Hanfland
Wirtschaftsprüfer

gez. Martina Heinsen
Wirtschaftsprüferin

MS "Pommern" GmbH & Co. KG, Rostock
Gewinn- und Verlustrechnung für 2008

	EUR	EUR	2007 TEUR
1. Umsatzerlöse		4.695.476,11	5.392
2. Schiffsbetriebsaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	274.967,55		265
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>2.742.523,94</u>		<u>1.377</u>
		3.017.491,49	<u>1.642</u>
3. Personalaufwand			
a) Heuern für fremde Seeleute	697.841,73		656
b) Soziale Abgaben	<u>67.004,45</u>		<u>70</u>
		764.846,18	<u>726</u>
4. Sonstige betriebliche Erträge		651.891,10	433
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		<u>521.167,89</u>	<u>339</u>
6. Reedereiüberschuss		1.043.861,65	3.118
7. Abschreibungen		374.956,40	1.034
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		4.192,24	20
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		<u>196.420,47</u>	<u>299</u>
10. Ergebnis aus gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		476.677,02	1.805
11. Steuern vom Ertrag		<u>1.634.566,50</u>	<u>0</u>
12. Jahresfehlbetrag (Vj. Jahresüberschuss)		-1.157.889,48	1.805
13. Belastung auf Kapitalkonten		<u>-1.157.889,48</u>	<u>1.805</u>
14. Ergebnis nach Verwendungsrechnung		<u>0,00</u>	<u>0</u>

MS "Pommern" GmbH & Co. KG, Rostock

Anhang 2008

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 unverändert die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

Das **Seeschiff** wird zu Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen unter Berücksichtigung der steuerlich zulässigen Nutzungsdauer bewertet. Die Abschreibung erfolgte nach Ablauf des Begünstigungszeitraums am 31. Dezember 2000 gemäß § 7a Abs. 9 EStG linear unter Berücksichtigung des geschätzten Schrottwertes von EUR 89,48 je Tonne Leergewicht (TEUR 1.047) durch Verteilung des Restbuchwertes zum 31. Dezember 2000 auf die verbleibende Restnutzungsdauer. Das Seeschiff wurde im Geschäftsjahr 2008 auf seinen Schrottwert abgeschrieben.

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert angesetzt.

Die **sonstigen Rückstellungen** berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten und drohenden Verluste aus schwebenden Geschäften. Sie sind in der Höhe angesetzt, die nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist.

Verbindlichkeiten sind zum Rückzahlungsbetrag angesetzt.

Forderungen in fremder Währung wurden mit dem Aufnahmekurs bzw. mit dem niedrigeren Stichtagskurs bewertet.

Verbindlichkeiten in fremder Währung wurden mit dem Aufnahmekurs bzw. mit dem höheren Stichtagskurs 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 Pommern Shipping Corporation, Monrovia, Liberia, eine Gesellschaft liberianischen Rechts. Eine Kapitaleinlage wurde nicht geleistet.

Kommanditeinlage

Die Kommanditeinlagen sind voll eingezahlt.

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen wurden im Wesentlichen für drohende Verluste aus schwebenden Termingeschäften (TEUR 108), für Personalkosten (TEUR 80) sowie für Versicherungen (TEUR 19) gebildet.

Verbindlichkeiten

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

Sonstige Angaben

Hafteinlage

Die im Handelsregister in Höhe von TEUR 18.163 eingetragene Hafteinlage war ursprünglich in voller Höhe erbracht. Durch die in Höhe von TEUR 6.292 getätigten Entnahmen lebt die Haftung insoweit wieder auf.

Geschäftsführung

Die Geschäftsführung und Vertretung obliegen der persönlich haftenden Gesellschafterin, der Verwaltungsgesellschaft MS "Pommern" mbH, Rostock. Diese ist seit dem 17. Februar 1998 in der Abteilung B des Handelsregisters beim Amtsgericht Rostock unter HRB Nr. 6064 eingetragen.

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

Geschäftsführer sind die Herren:

Helge Janßen, Geschäftsführer der Hamburgische Seehandlung
Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG, Hamburg

Frank Hilmer, Kessin, Kaufmann

Beirat

Die Gesellschaft hat seit 1998 einen Beirat, der aus drei Mitgliedern besteht:

Hans-Ulrich Rütten,	unabhängiger Anlageberater	(Vorsitzender)
Herbert Juniel,	Rechtsanwalt	
Karl-Georg von Ferber	Rechtsanwalt	

Gesamtbezüge des Beirates

Die Bezüge des Beirates beliefen sich auf EUR 10.000 (Vj. TEUR 8,8).

Persönlich haftender Gesellschafter

Persönlich haftender Gesellschafter der MS "Pommern" GmbH & Co. KG, Rostock, ist die Verwaltungsgesellschaft MS "Pommern" mbH, Rostock. Ihr Stammkapital beträgt EUR 26.000. Sie leistet keine Einlage und ist am Vermögen der Gesellschaft nicht beteiligt.

Mitarbeiter

Die Gesellschaft beschäftigt keine eigenen Mitarbeiter.

Ergebnisverwendung

Der Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 1.158 wird den Kapitalkonten belastet.

Rostock, 13. März 2009

Geschäftsführung | /

	01.01.2008		Anschaffungskosten		31.12.2008		Kumulierte Abschreibungen		Buchwerte	
	EUR	Zugänge	Abgänge	31.12.2008	01.01.2008	Zugänge	Abgänge	31.12.2008	31.12.2008	31.12.2007
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
Entwicklung des Anlagevermögens										
I. Sachanlagen										
1. Seeschiff	38.514.111,54	30.249,53	0,00	38.544.361,07	37.122.594,54	0,00	374.956,40	37.497.490,94	1.046.870,13	1.392

Forderungen und Verbindlichkeiten

Die Vorjahreszahlen werden jeweils in Klammern angegeben.

A. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
- Forderungen gegen Gesellschafter
- Sonstige Vermögensgegenstände

	Insgesamt	davon Restlaufzeit			davon gesichert:	
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	EUR	durch
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
	27.836,21	27.836,21	0,00	0,00		
	(15.215,61)	(15.215,61)	(0,00)	(0,00)		
	2.999.007,18	0,00	0,00	2.999.007,18		
	(2.829.252,06)	(0,00)	(0,00)	(2.829.252,06)		
	130.653,79	130.653,79	0,00	0,00		
	(19.124,58)	(19.124,58)	(0,00)	(0,00)		
	3.157.497,18	158.490,00	0,00	2.999.007,18		
	(2.863.592,25)	(34.340,19)	(0,00)	(2.829.252,06)		

B. Verbindlichkeiten

- Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
- Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern
- Sonstige Verbindlichkeiten

	1.071.286,56	1.071.286,56	0,00	0,00	1.071.286,56	Schiffhypothekendarlehen
	(2.106.537,76)	(2.106.537,76)	(0,00)	(0,00)	(2.106.537,86) *	
	159.224,83	159.224,83	0,00	0,00		
	(65.399,00)	(65.399,00)	(0,00)	(0,00)		
	535.683,01	120.616,27	0,00	415.066,74		
	(471.610,23)	(56.543,49)	(0,00)	(415.066,74)		
	32.353,15	32.353,15	0,00	0,00		
	(29.819,76)	(29.819,76)	(0,00)	(0,00)		
	1.798.547,55	1.383.480,81	0,00	415.066,74		
	(2.673.366,75)	(2.258.300,01)	(0,00)	(415.066,74)		

* Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind ferner durch Bankguthaben und durch Abtretung der Chartereinnahmen sowie sämtlicher Versicherungsleistungen gesichert.

Leitfigur der HAMBURGISCHEN SEEHANDLUNG ist Friedrich der Große, der die Geschäftsidee einer „Seehandlung“ als erster in die Tat umsetzte und 1772 die Preußische Seehandlung gründete. Das Einzigartige am damaligen Unternehmen war es, unter einem gemeinsamen Dach Handelsschiffahrt zu betreiben und als Staatsbank die notwendigen Finanzierungsmittel zu beschaffen. Die Idee der unternehmerischen Beteiligung an großen Investitions-Projekten hat sich bewährt und als äußerst erfolgreich erwiesen: Kaufleute schließen sich zusammen, bauen und betreiben ein Schiff und teilen die Chancen und Risiken. Darauf basiert die Idee unserer Schiffsfonds.

In den zwei Jahrhunderten seit damals haben sich die Interpretation und die unternehmerische Ausrichtung einer Seehandlung weiterentwickelt. Heute konzentriert sich die HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG auf die Emission von unternehmerischen Beteiligungen – vor allem Schiffsfonds und deren Management.

Ihre Geschäftspartner sind private Geldanleger, Reedereien, Banken und Anlageberater. Die HAMBURGISCHE SEEHANDLUNG gehört zur Reederei F. Laeisz Gruppe, die seit 1824 in der Schifffahrt tätig ist.

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

Somit wird eine besonders knappe Ressource der Volkswirtschaft, nämlich das unternehmerische Engagement unserer Anleger, belohnt.

Die M.M. WARBURG & CO SCHIFFAHRSTREUHAND ist Ihr Partner auch bei vielen Schiffsbeteiligungen der HAMBURGISCHEN SEEHANDLUNG. Als Treuhänder nehmen wir Ihr Interesse an der Sicherung der Werthaltigkeit Ihrer Beteiligung wahr. Zudem sind wir von der Schiffsgesellschaft mit der Verwaltung Ihrer Beteiligung betraut. In diesem Rahmen führen wir beispielsweise die Kapitalkonten der Zeichner, verteilen die steuerlichen Ergebnisse und übernehmen die Auszahlungen an die Anleger. Ein Konzept, das seit Jahren erfolgreich im Markt besteht: Über 13.000 Anleger in 53 Gesellschaften mit Einlagen in Höhe von über 750 Mio. Euro vertrauen auf unsere Erfahrung.

Wir berücksichtigen für unsere Anleger eine Vielzahl von Vorschriften, wobei wir stets das Ziel unserer Kunden im Auge behalten: zeitnahe und transparente Informationen, verbunden mit akkurater und schneller Abwicklung. Um dieses Ziel zu erreichen, sind gerade bei unvorhergesehenen Herausforderungen Flexibilität und weitreichende Erfahrung gefragt.

Wir kooperieren mit erfolgreichen Emissionshäusern und traditionsreichen Reedereien und können so auf wertvolle Kenntnisse zurückgreifen, die über Generationen zusammengetragen wurden. Für Ihren Erfolg.

HAMBURGISCHE  SEEHANDLUNG

Hamburgische Seehandlung
Gesellschaft für Schiffsbeteiligungen mbH & Co. KG
Neue Burg 2 · 20457 Hamburg
info@seehandlung.de · www.seehandlung.de


M. M. WARBURG & CO SCHIFFFAHRTSTREUHAND

M.M. Warburg & CO
Schiffahrtstreuhand GmbH
Fuhlentwiete 12 · 20355 Hamburg
schiffahrtstreuhand@mmwarburg.com · www.mmwarburg.com