

«Anlegernr»

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

Hamburg, 26. Februar 2010

**MS "Potsdam" GmbH & Co. KG
Ordentliche Gesellschafterversammlung 2009 am 29. März 2010**

«Briefliche_Anrede»,
«Briefl_Anr_2»,

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

Montag, 29. März 2010 um 11.00 Uhr

stattfindenden ordentlichen Gesellschafterversammlung 2009 ein. Die Veranstaltung findet statt im

Park Hyatt Hamburg, Bugenhagenstraße 8, 20095 Hamburg.

In diesem Zusammenhang übersenden wir Ihnen als Anlage die Mappe mit den Unterlagen zur Gesellschafterversammlung 2009.

In Ergänzung zu TOP 6 der Tagesordnung wird der Wortlaut der mit der vorzeitigen Rückführung des Kommanditkapitals II / der stillen Beteiligung verbundenen Gesellschaftsvertragsänderungen mit separater Post übermittelt.

Weiterhin erhalten Sie als Anlage ein Anmeldungs- bzw. Bevollmächtigungsfomular (Rückantwort), für dessen Rücksendung wir aus organisatorischen Gründen bis zum **26. März 2010** dankbar wären.

Aufgrund des unter Ziffer 11 a) der Gesellschafterversammlungsunterlage näher beschriebenen Kaufangebotes der F. Laeisz-Gruppe erhalten Sie als Anlage ebenfalls ein Rückantwortformular. Sofern Sie das Kaufangebot annehmen möchten, senden Sie uns bitte die Rückantwort unterschrieben bis spätestens zum **15. März 2010** (bei uns eingehend) zurück.

Angesichts der derzeitigen Beschäftigungslosigkeit der MS "Potsdam" 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.

Seite 2 des Schreibens vom 26. Februar 2010

Geschäftsführung, Beirat und Treuhänderin schlagen Ihnen nach intensiver Beschäftigung mit dem Beschlussgegenstand vor, auch dem TOP 6 zuzustimmen, der unter Ziffer 11 b) der Gesellschafterversammlungsunterlage näher erläutert wird. Den dort enthaltenen Erläuterungen schließen wir uns als Treuhänderin ebenfalls an.

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.

Im Jahr 2008 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

**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 "Potsdam" GmbH & Co. KG**

Abschnitt I

ANMELDUNG

zur ordentlichen Gesellschafterversammlung der MS "Potsdam" GmbH & Co. KG am 29. März 2010 um 11.00 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 2009 der MS "Potsdam" GmbH & Co. KG am 29. März 2010

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 Abschlussprüfer 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 3,0 Mio. mit einer Laufzeit bis Dezember 2012 und damit einhergehend die mit einer Änderung des Gesellschaftsvertrages verbundene vorzeitige Rückführung des Kommanditkapitals II / der stillen Beteiligung während des laufenden Betriebs

Zustimmung Ablehnung Enthaltung

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

Zustimmung Ablehnung Enthaltung

Ort, Datum

Unterschrift

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

«Anschriftszeile_1»

«Anschriftszeile_2»

«Anschriftszeile_3»

«Anschriftszeile_4»

«Anschriftszeile_5»

«Anschriftszeile_6»

«Anschriftszeile_7»

(Rückantwort)

Fristende:
15. März 2010
(Hier eingehend)

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

Telefax: 040/32 82 58 99

MS "Potsdam" GmbH & Co. KG

Kaufangebot F. Laeisz-Gruppe

- Ich möchte nicht in der Gesellschaft verbleiben und nehme das Kaufangebot der F. Laeisz-Gruppe 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

«Anschriftszeile_1»
«Anschriftszeile_2»
«Anschriftszeile_3»
«Anschriftszeile_4»
«Anschriftszeile_5»
«Anschriftszeile_6»
«Anschriftszeile_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 „Potsdam“ GmbH & Co. KG



Ihre Unterlagen für die Gesellschafterversammlung 2009

MS „Potsdam“ 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 „Potsdam“ 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 „Potsdam“ GmbH & Co. KG

Inhalt

Tagesordnung

Bericht der Geschäftsführung

Bericht des Beirates

Prospektvergleich

Jahresabschluss

Tagesordnung

der ordentlichen Gesellschafterversammlung der

MS „Potsdam“ GmbH & Co. KG

am 29.03.2010 um 11:00 Uhr

Ort: Park Hyatt Hamburg, Bugenhagenstraße 8, 20095 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 3,0 Mio. mit einer Laufzeit bis Dezember 2012 und damit einhergehend die mit einer Änderung des Gesellschaftsvertrages verbundene vorzeitige Rückführung des Kommanditkapitals II / der stillen Beteiligung während des laufenden Betriebs
7. Abschluss einer „Innocent Shareholders Interest“- Versicherung und die damit einhergehende Änderung 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 10.000,00 Kosten in Höhe von EUR 3,20 p.a.

Bericht der Geschäftsführung über das Geschäftsjahr 2008

1 Überblick über das Geschäftsjahr 2008 und Ausblick

Im Geschäftsjahr 2008 fuhr die MS „Potsdam“ weiterhin auf Zeitcharterbasis für Pacific International Lines (PIL). Die Charrate pro Tag betrug USD 19.500 (abzgl. 1,25% Kommission).

Im Berichtsjahr sind ca. 21 Off-Hire-Tage angefallen, davon ca. 17 Tage durch einen planmäßigen Werftaufenthalt.

Der **Cash-Flow** des Jahres 2008 liegt mit TEUR 1.121 um TEUR 1.984 unter dem Prospektwert. Der Grund hierfür sind insbesondere die geringeren Chartereinnahmen sowie die Werftkosten.

Das Schiffshypothekendarlehen wurde bereits im Vorjahr vollständig zurückgeführt.

Im August und Dezember 2008 erfolgten **Auszahlungen** in Höhe von jeweils 6,0%, so dass im Berichtsjahr insgesamt 12,0% ausgezahlt wurden.

Das **steuerpflichtige Ergebnis** (Tonnagesteuer) für das Jahr 2008 beträgt ca. **0,3%**.

Die Rücklieferung des Schiffes aus der PIL Zeitcharter erfolgte Anfang April 2009. Seitdem liegt das Schiff in der Subic Bay vor den Philippinen beschäftigungslos auf.

Zur weiteren Überbrückung der beschäftigungslosen Zeit beabsichtigen wir, ein Darlehen in Höhe von USD 3,0 Mio. aufzunehmen, mit dem die Finanzierung der Gesellschaft voraussichtlich bis Mitte 2011 gesichert wird. Das Darlehen gewährt die Bank nur, wenn weitere Sicherheiten gestellt werden. Die Reederei F. Laeisz G.m.b.H. hat sich zu einer teilweise bar zu hinterlegenden Bürgschaft bereit erklärt, als Gegenleistung ist eine Gebühr in Höhe von 5% p.a. auf die in Anspruch genommene Kreditsumme vorgesehen sowie die vorrangige Rückzahlung des Kommanditkapitals II noch während des Betriebes statt wie bislang vorgesehen vorrangig bei Verkauf. Kapitalnachsüsse durch die Gesellschafter sind damit erforderlich. Wir bitten Sie hierzu um Zustimmung zum entsprechenden Tagesordnungspunkt 6, eine ausführliche Erläuterung entnehmen Sie bitte den Kapiteln 10 und 11.

2 Einsatz und Betrieb des Schiffes

Im Berichtsjahr fuhr das Schiff für Pacific International Lines, Singapore (PIL) das gesamte Jahr zu einer Rate von USD 19.500 (abzgl. 1,25% Kommission).

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

Im Berichtsjahr fielen insgesamt 21,45 Off-Hire-Tage an. Hiervon entfallen 16,60 Tage auf die planmäßige Wertzeit vom 22. Mai bis zum 8. Juni in der Huarun Dadong Werft in Shanghai/China. Hierbei wurden u.a. umfangreiche Farbarbeiten am Unterwasserschiff durchgeführt. Die restlichen Off-Hire-Tage entfallen auf kleinere Reparaturen, wie z.B. einen Kesselschaden (Leckage) Anfang des Jahres 2008.

Die MS „Potsdam“ 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 Juni 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 2009 war für die Containerschiffahrt eines der schwierigsten der letzten Jahre. Der Negativtrend, der schon Mitte/Ende 2008 begann, setzte sich weiter fort, so dass der Containermarkt aufgrund der fehlenden Nachfrage nach Tonnage weiter einbrach. War das Jahr 2008 im Durchschnitt der vergangenen Jahre eines der wenigen, in dem ein „nur“ einstelliges Wachstum des weltweiten Containertransports erzielt werden konnte, so musste in 2009 sogar ein Rückgang des Marktes um -9,7% verzeichnet werden. Auch die Weltwirtschaft schrumpfte im Vergleich zum Vorjahr von 3,0% in 2008 auf -1,1% in 2009.

Die Charraten für Containerschiffe sanken im Verlauf des Jahres 2009 fast kontinuierlich. Wurde im Januar 2009 ein 2.500 TEU Schiff (mit Ladegeschirr/Charter Periode für 24 Monate) noch auf eine Charrate von ca. USD 7.950 eingeschätzt, so sank dieser Wert im Verlauf des Jahres auf ca. USD 5.100. Dieses Ratenniveau reicht in der Regel nicht einmal aus, um die laufenden Schiffsbetriebskosten abdecken zu können. Eine vergleichbare Verschlechterung des Ratenniveaus zog sich ohne Ausnahme auch durch die anderen Größenklassen.

Aufgrund der fehlenden Nachfrage und der geringen Charraten sind viele Reeder erstmalig seit Jahren dazu gezwungen, Tonnage, für die sich keine Beschäftigung findet, aufzulegen. Im Januar 2009 waren bereits ca. 255 Containerschiffe beschäftigungslos, am Ende des Jahres 2009 wurde mit 572 Schiffen sogar ein neuer Höchststand erreicht. Somit waren im Dezember ca. 10 % der Containertonnage unbeschäftigt. Einige Reeder entschieden sich aus diesem Grund, ältere Tonnage zu verschrotten. Im Verlauf der letzten Jahre wurden aufgrund der guten Marktlage nur marginal Schiffe zum Abbruch verkauft. In 2009 erreichte die Anzahl der Verschrottungen von Containerschiffen mit einem Wert von 207 Schiffen einen neuen Höchststand. Gleichzeitig steht der schwierigen Beschäftigungssituation von Containerschiffen eine Vielzahl von Neubauten gegenüber. Durch den Mangel an Nachfrage nach Tonnage versuchten Reedereien, Neubaubestellungen zu kündigen bzw. zu verschieben. Trotz dieser Versuche wuchs die Containerflotte um weitere 268 Containerschiffe mit einer Kapazität von ca. 1,07 Mio. TEU im Jahre 2009.

Befrachter sind aufgrund fehlender Transportvolumina dazu gezwungen, Liniendienste zu kürzen bzw. einzustellen, um Kosten bzw. Verluste zu minimieren. Viele versuchten, schon bestehende Verträge nachzuverhandeln, und boten den Reedereien sogenannte „less-for-

longer“-Deals an. Dabei wird im Gegenzug für eine niedrigere Charterrate der Vertrag frühzeitig verlängert. Darüber hinaus versuchten die Befrachter, den nicht benötigten Teil der Tonnage frühestmöglich zurückzuliefern, um Kosten zu sparen.

Im Hinblick auf die weltweiten Entwicklungen wurden im gesamten Jahr 2009 so gut wie keine Neubauten bestellt.

Laut Analysten wird für das Jahr 2010 eine leichte Verbesserung der Frachtmärkte vorhergesagt, die aber erst gegen Ende des Jahres erwartet wird. Die weltweite Containerflotte soll insgesamt um ca. 9,12 % wachsen. Dieses Wachstum verteilt sich ungleichmäßig auf die verschiedenen Größenklassen. Einem negativen Wachstum von durchschnittlich 2-3% in dem Segment zwischen 2.000-4.000 TEU steht ein durchschnittliches Wachstum von ca. 8-10 % für die Klasse zwischen 4.000-7.500 TEU gegenüber. Der größte Zuwachs wird weiterhin in dem Segment der VLCS (Very large Container Ships, 7.500 TEU +) erfolgen mit einem erwarteten Wachstum von 26 %. Durch weitere mögliche Verschiebungen von Ablieferungen oder Stornierungen einiger Bestellungen könnte der Zuwachs in den Jahren 2010 und 2011 noch geringer ausfallen.

Analysten gehen derzeit wieder von einem Wachstum des weltweiten Containertransports von 5 % im Jahre 2010 aus. Durch die derzeit hohen Treibstoffkosten gehen viele Befrachter dazu über, die Schiffe langsamer fahren zu lassen (sog. Slow-Steaming). Um die Rotationsgeschwindigkeit der Dienste beibehalten zu können, werden zusätzliche Schiffe eingesetzt. Analysten sehen darin eine positive Entwicklung für den Containermarkt, da mehr Tonnage benötigt wird und so beschäftigungslose Schiffe wieder in Fahrt gebracht werden können.

4 Erläuterungen zur Bilanz

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

	Ist	
	TEUR	%
Vermögen		
Anlagevermögen	1.046	63,1%
Flüssige Mittel	426	25,7%
Übrige Aktiva	186	11,2%
	1.658	100,0%
Kapital		
Eigenkapital	-2.552	-153,9%
Langfristige Verbindlichkeiten	3.513	211,9%
Kurzfristige Verbindlichkeiten	310	18,7%
Übrige Passiva	387	23,3%
	1.658	100,0%

Das **Anlagevermögen** beinhaltet die um die Abschreibung geminderten Anschaffungskosten des Schiffes. Im Berichtsjahr wurde das Schiff auf den steuerlichen Schrottwert (TEUR 1.046) abgeschrieben.

Bei den **flüssigen Mitteln** handelt es sich insbesondere um Guthaben bei Kreditinstituten.

Bei den **langfristigen Verbindlichkeiten** handelt es sich um die stille Beteiligung der F. Laeisz GmbH (TEUR 1.898) sowie um die Gewerbesteuerrückstellung (TEUR 1.618).

Die **kurzfristigen Verbindlichkeiten** enthalten insbesondere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (TEUR 178).

Bei den **übrigen Passiva** handelt es sich um bereits im Jahr 2008 erhaltene Zeitchartereinnahmen für das Jahr 2009 (TEUR 188) und um die sonstige Rückstellungen (TEUR 199).

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

	Ist TEUR
Eigenkapital	
Kommanditkapital I	15.288
Kommanditkapital II	1.856
Kapitalrücklage (Agio)	760
Kapitalrücklage (EUR-Umstellung)	404
Entnahmen	-11.588
Verlustvortrag	-8.220
Jahresüberschuss	-1.052
	<u>-2.552</u>

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	4.527	-2.200
Zinserträge	-1	28	29
Erträge	6.726	4.555	-2.171
Schiffsreisekosten	0	-49	-49
lfd. Schiffsbetriebskosten	-2.590	-2.032	558
Werftkosten	0	-616	-616
Bereederung/Befrachtung	-437	-243	194
Zinsaufwand Hypothekendarlehen	-89	0	89
Zinsen Reederkapital	-190	-190	0
Laufende Verwaltung	-225	-201	24
Gewerbsteuer	-90	-1.615	-1.525
Sonstige Kursverluste (saldierte)	0	-103	-103
Abschreibung	-533	-558	-25
Aufwendungen	-4.154	-5.607	-1.453
Jahresüberschuss (Handelsbilanz)	2.572	-1.052	-3.624

Die **Einnahmen Brutto-Zeitcharter** von TEUR 4.527 (ca. 345 Tage zu einer Rate von USD 19.500) liegen um TEUR 2.200 unter dem prospektierten Wert. Der Grund hierfür sind neben dem schwächeren USD/EUR-Kurs von durchschnittlich ca. 1,48 (Prospekt: USD/EUR-Kurs 1,15) und der niedrigeren Charrate (Prospekt: USD 21.800) die insgesamt ca. 21 Off-Hire-Tage (Prospekt: 11 Tage).

Die **laufenden Schiffsbetriebskosten** sind um TEUR 558 niedriger als geplant. Dies ist wie auch in den Vorjahren insbesondere auf geringere Personalkosten zurückzuführen. Zudem wirkt sich der schwächere USD/EUR-Kurs hier positiv aus.

Für die planmäßige Werftzeit fielen insgesamt 16,6 Off-Hire-Tage und **Werftkosten** von TEUR 616 an. Im Prospekt wurde aufgrund des prospektierten Verkaufs Ende 2008 keine Werftzeit mehr kalkuliert.

Zinsaufwand für das Hypothekendarlehen ist aufgrund der vollständigen Tilgung im Vorjahr nicht mehr angefallen.

Für die zukünftige voraussichtliche **Gewerbesteuerbelastung** wurde eine Rückstellung von TEUR 1.615 gebildet, da die Auflösung des Unterschiedsbetrages „Schiff“ bei Veräußerung des Schiffes aufgrund der aktuellen BHF-Rechtsprechung in voller Höhe der Gewerbesteuer unterliegt.

6 Liquidität und Auszahlungen

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

	Prospekt TEUR	Ist TEUR	Abweichung TEUR
Jahresüberschuss	2.572	-1.052	-3.624
+ Abschreibung	533	558	25
+ Zuführung Gewerbesteuerrückstellung	0	1.615	1.615
Cash-Flow	3.105	1.121	-1.984
- Tilgung (zum Buchwert)	-1.783	0	1.783
- Investition ins Anlagevermögen	0	-12	-12
- Auszahlung	-1.564	-1.838	-274
in % des nom. Kapitals	10,0%	11,8%	1,8%
Liquiditätsergebnis 2008	-242	-729	-487
+ Liquidität zum 31.12.2007	-932	642	1.574
Liquidität zum 31.12.2008	-1.174	-87	1.087

Der **Cash-Flow** in Höhe von TEUR 1.121 liegt um TEUR 1.984 unter dem prospektierten Wert. Die geringeren Chartereinnahmen und die Werftkosten konnten durch die niedrigeren Schiffsbetriebskosten und Zinsaufwendungen nicht vollständig kompensiert werden.

Da im Berichtsjahr - aufgrund von Sondertilgungen in den Vorjahren - keine Tilgung mehr geleistet werden musste, konnte trotz des geringeren Cash-Flow eine **Auszahlung** an die Anleger in Höhe von 12,0% (11,8% bezogen auf das Kommanditkapital vor Glättung) erfolgen.

Wie in dem Emissionsprospekt dargestellt, erfolgen Auszahlungen über einen längeren Zeitraum aus Liquiditätsüberschüssen der Gesellschaft, die keinen handelsrechtlichen Gewinn darstellen und gem. §§ 171,172 HGB als Einlagenrückzahlung gelten. Sollte die Gesellschaft in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten, können derartige Auszahlungen zurückgefordert werden.

7 Steuerliche Verhältnisse

Die Gesellschaft wird beim Finanzamt Rostock unter der Steuernummer 079/170/02082 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. 72,3%**.

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	2.572	41	-2.531
+/- verrechenbarer Verlust	0	0	0
Steuerliches Ergebnis nach § 15a EStG	2.572	41	-2.531
in % des nom. Kapitals	16,5%	0,3%	-16,2%

Das **steuerliche Ergebnis** für das Jahr 2008 beträgt TEUR 41 bzw. ca. 0,3%.

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 November 2008 Anteile zwischen 97,15% und 125% gehandelt.

9 Pool

Der mit Vertrag vom 8. 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 vier Schiffen.

Da im April 2009 keine Anschlussbeschäftigung für die MS „Potsdam“ 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.

Die Poolrate für das Jahr 2008 betrug etwa USD 26.285 pro Tag. Die Schiffe, deren Einnahmen bereits gepoolt werden, weisen folgende Beschäftigungen auf:

MS „Paradip“	USD 26.350	(bis 06/2011)
MS „Palermo Senator“	USD 26.350	(bis 04/2011)
MS „Pontresina“	USD 26.150	(bis 05/2012)

Die durchschnittliche Poolrate 2009 betrug USD 26.280,98. Seit Februar 2010 nimmt mit der MS „Porto“ (USD 4.200; bis mind. 08/10) ein weiteres Schiff an der Einnahmenpoolung teil. Die gegenwärtige Poolrate beträgt USD 21.175.

10 Ausblick

Derzeit liegen weltweit ca. 500 Containerschiffe ohne Beschäftigung auf, entsprechend ca. 10% der gesamten Tonnage in diesem Segment. Anzeichen für eine Marktverbesserung sind gegenwärtig nicht erkennbar. Zwar hat sich die Zahl der beschäftigungslosen Schiffe in den vergangenen Wochen geringfügig verringert, jedoch konnte eine nachhaltige Verbesserung der Situation nicht beobachtet werden. In fast allen Fällen handelte es sich um Beschäftigungen mit kurzen Laufzeiten, wobei meistens Raten akzeptiert werden mussten, die nicht einmal den Betriebskosten entsprachen. Es wird allgemein die Auffassung vertreten, dass frühestens ab Mitte 2011 mit einer Verbesserung der Marktgegebenheiten gerechnet werden kann. Garantiert werden kann eine solche Entwicklung naturgemäß nicht.

Die „Potsdam“ liegt derzeit unverändert beschäftigungslos in der Subic Bay, 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 1,250 Mio., der in Höhe von USD 1,4 Mio., entsprechend EUR 1,0 Mio. bei einem Kurs von USD/€ 1,40, in Anspruch genommen ist. Voraussichtlich im Frühjahr dieses Jahres 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.

a) 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 voraussichtlich 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. Zt. überhaupt eine Verkaufsmöglichkeit gibt, und wenn, wird der Preis bei ca. USD 8,0 Mio. liegen. Bei einem Verkauf zu diesem Preis könnte nach Ausgleich der Verbindlichkeiten der Gesellschaft aber nur ein Teil des vorrangig zu bedienenden Kommanditkapitals II/stille Beteiligung zurückgeführt werden, für Auszahlungen auf das Kommanditkapital I stünde keine Liquidität zur Verfügung. Erst Kaufpreise oberhalb von USD 9,5 Mio. lassen Auszahlungen an die Gesellschafter des Kommanditkapitals I zu.

Auf Basis einer Beteiligung von EUR 100.000 wäre die Kapitalbindung 2009 bei einem Verkauf des Schiffes zu USD 8,00 Mio. mit ca. EUR 9.000 positiv, so dass sich bei Betrachtung der Gesamtinvestition für die Gesellschafter unter Berücksichtigung der steuerlichen Verlustzuweisungen und der Auszahlungen ein entsprechend positiver Kapitalrückfluss ergebe.

Unabhängig von der Höhe des Veräußerungserlöses führt der Verkauf des Schiffes zu einem steuerlichen Gewinn in Höhe des Unterschiedsbetrages, der jeweils 72,3% des Beteiligungsbetrages eines Anlegers entspricht. Es ist darauf hinzuweisen, dass einem Anleger aus dem Verkauf zu einem Preis von unter USD 9,5 Mio. keine Liquidität zum Ausgleich der Steuerlast aus dem Unterschiedsbetrag zur Verfügung stehen würde.

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 I** beigelegt.

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

Um allerdings auch den Interessen der Gesellschafter gerecht zu werden, denen ein jetziger Verkauf aus anderen Gründen trotzdem am sinnvollsten erscheint, bietet die F. Laeisz-Gruppe den Ankauf entsprechender Anteile zu einem Kurs von 5,5 % (bezogen auf das Kommanditkapital) an. Ein Verkaufspreis des Schiffes, der zum gleichen Kapitalrückfluss führt, ist, wie oben erläutert, für das Schiff derzeit nicht zu erzielen. Damit haben die Gesellschafter, die ihre Beteiligung und etwaige weitere Risiken beenden möchten, die Möglichkeit, aus der Gesellschaft auszusteigen. Dieses Angebot ist befristet bis 15. März 2010, Abwicklungsgebühren fallen nicht an. Davon unabhängig besteht natürlich die Möglichkeit, einen Anteil auch anderweitig zu verkaufen. Sollte hierfür eine Handelsplattform gewünscht werden, so steht Ihnen die Plattform www.seekundaerhandlung.de gern zur Verfügung.

b) Weiterbetrieb des Schiffes und Fortführung der Gesellschaft

In unseren Überlegungen sind wir zu dem Ergebnis gekommen, dass der Weiterbetrieb des Schiffes den Interessen der meisten Gesellschafter wohl 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 viele Schifffahrtsgesellschaften mit eigenkapitalfinanzierten, also anlegerfinanzierten Konzepten für den Weiterbetrieb der durch die Schifffahrtskrise in Liquiditätsprobleme geratenen 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 gemäß Gesellschaftsvertrag u.a. einer mindestens 75 %igen Mehrheit. Einige Rechtsmeinungen gehen auch dahin, dass anlegerfinanzierte Sanierungskonzepte grundsätzlich der Zustimmung aller Gesellschafter bedürfen. Hinzu kommt, 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 und Auswertung aller uns bekannten eigenkapitalfinanzierten Modelle haben Geschäftsführung, Beirat und Treuhänder aus den vorgenannten Gründen davon Abstand genommen, ein solches 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, das wir Ihnen nachstehend vorstellen und zur Beschlussfassung vorlegen möchten.

- b1) Die Banken stellen gegenwärtig Gesellschaften mit unbeschäftigten, aber bereits entschuldeten Schiffen in der Regel 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 3,0 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.
- b2) 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. Die Bürgschaftssumme ist teilweise in bar zu hinterlegen.

Als Gegenleistung erwartet er aber, dass zum einen die Gestellung der Bürgschaft, die die Bank für eine Kreditgewährung voraussetzt, in Höhe von jährlich 5% bezogen auf die in Anspruch genommene Kreditsumme vergütet wird und zum anderen das Kommanditkapital II nicht erst bei Verkauf, sondern bereits während des Betriebs (und nach Tilgung der Darlehensverbindlichkeiten der Gesellschaft) zurückgeführt wird. Hierzu im Einzelnen:

Das Kommanditkapital II betrug -wie im Gesellschaftsvertrag § 3 Ziffer 2 beschrieben (Seite 76 des Beteiligungsangebotes)- ursprünglich DM 3.712.500 (Reederei F. Laeisz G.m.b.H.) und DM 3.712.500 (Kvaerner Warnow Werft GmbH). Die Reederei F. Laeisz G.m.b.H. hat von ihrem gesellschaftsvertraglichen Recht zur Umwandlung ihres Kommanditkapitals II in eine stille Einlage mit Vertrag vom 26. März 1998 Gebrauch gemacht. Dieses Recht ist verankert in § 3 Ziffer 9 des Gesellschaftsvertrages, so dass diese stille Einlage nach der Euro-Umstellung TEUR 1.898 beträgt. Die Kvaerner Warnow Werft hat von ihrem Recht zur Umwandlung keinen Gebrauch gemacht. Dieses Kapital wurde zum 01. Januar 2003 nach schriftlichem Beschluss der Gesellschafter vom 25. November 2003 im Verhältnis 2:1 von DM auf EUR umgestellt und beträgt somit TEUR 1.856. Mit Datum 27.09.2004 wurde dieses Kapital von der Reederei F. Laeisz G.m.b.H. übernommen.

In der Summe betragen Kommanditkapital II und stille Einlage TEUR 3.796, beide Kapitalia sind gemäß § 20 i.V.m. § 3 Ziffer 9 des Gesellschaftsvertrages nicht am Ergebnis beteiligt, sondern erhalten eine feste Verzinsung in Höhe von 5% p.a. Bei Verkauf der „Potsdam“ wird gemäß § 21 Ziffer 3.3 i.V.m. § 3 Ziffer 9 aus dem Veräußerungserlös zunächst dieses Kapital zurückgeführt, bevor etwaige weitere Liquiditätsüberschüsse an das Kommanditkapital I zurückgeführt werden.

Im Ergebnis heißt dies: Bei Verkauf der „Potsdam“ erhält die Reederei F. Laeisz G.m.b.H. vorrangig vor dem Kommanditkapital I aus dem Veräußerungserlös die Auszahlung ihrer stillen Beteiligung/ihrer Kommanditkapitals II in Höhe von TEUR 3.796, soweit dies die Höhe des Veräußerungserlöses zulässt. Bei einem angenommenen Verkaufspreis von USD 8,0 Mio. stünden bei einem Kurs von USD/EUR 1,40 nach Deckung der Verbindlichkeiten der Gesellschaft etwa TEUR 2.600 zur Verfügung (vgl. **Anlage I**). Bei einem Verkaufspreis von USD 9,5 Mio. könnte dieses Kapital bei gleichem USD/EUR Kurs ganz zurückgeführt werden. Erst bei einem Preis darüber, der heute nicht zu erzielen wäre, könnten Auszahlungen auf das Kommanditkapital I erfolgen. Bei diesen Überlegungen haben wir unterstellt, dass die Gesellschaft mit der nächsten marktkonformen Anschlusscharter in die Einnahmenpoolung des 2700er Pools eintritt und damit zum Ende des durchschnittlichen Lebensalters eines Containerschiffes nach 25 Jahren zum Schrottpreis (10 Jahres-Durchschnittsschrottpreis von USD 318/t Stahl) veräußert wird.

Die liquiditätsmäßigen Auswirkungen des vorgestellten Konzeptes finden Sie in den angenommenen Prämissen unter **Anlage II**.

Offensichtlich besteht nun zwischen den Interessen des Kommanditkapitals I und II insofern eine Diskrepanz, als dass ein jetziger Verkauf des Schiffes eine zumindest anteilige und in ihrer Höhe nicht unerhebliche Auszahlung auf das Kommanditkapital II ermöglicht, während für eine Auszahlung auf das Kommanditkapital I keine Liquidität zur Verfügung stünde. Stattdessen entstünde für dieses Kommanditkapital eine Steuerlast, die sich aus dem Unterschiedsbetrag (72,3% des jeweiligen Beteiligungsbetrages) und dem individuellen Steuersatz ergibt.

Die Lösung erfolgt dadurch, dass die Reederei F. Laeisz G.m.b.H. als Bürgschaftsgeberin zumindest die Chance erhält, ihren Kapitalanteil an der Gesellschaft noch während des weiteren Betriebs ausgezahlt zu bekommen, während sie bei jetzigem Verkauf oder Insolvenz einen Großteil ihres Kapitals bereits jetzt ausgezahlt bekäme.

b3) Demnach ist zusammenfassend festzustellen:

- a) Da ohnehin die Möglichkeit besteht, die Beteiligung zu veräußern, muss vermutet werden, dass alle verbleibenden Gesellschafter am Fortbestand der Gesellschaft und Weiterbetrieb des Schiffes interessiert sind.
- b) Die Finanzierung durch die Gesellschafter zeigt sich aus den oben genannten Gründen problematisch. Abgesehen davon sind viele Gesellschafter generell abgeneigt, in der gegenwärtigen Situation Geld nachzuschießen. Dies betrifft insbesondere jene, die dies bereits bei anderen Beteiligungen machen/machen müssen.
- c) Die Finanzierung durch Dritte stellt sich nach unseren Erkenntnissen teurer dar als die vorgeschlagene Finanzierung. Das vorgeschlagene Modell führt zu einer Verzinsung des Kredites zu Marktkonditionen, voraussichtlich werden diese bei etwa 4% p.a. liegen, so dass sich zusammen mit der von Reederei F. Laeisz G.m.b.H. beanspruchten Bürgschaftsgebühr in Höhe von 5% p.a. voraussichtlich ein „Zinssatz“ von knapp unter 10% p.a. ergibt. Ein von externen Risikokapitalgebern indizierter Zinssatz lag bei ca. 11% p.a., zudem sollten einmalige Gebühren von etwas über 3% bezogen auf das Finanzierungsvolumen anfallen. Insbesondere aber schied das angefragte externe Finanzierungsangebot bereits aus, weil die Kreditlaufzeit auf nur zwei Jahre beschränkt war und der Kreditgeber am Ende der Kreditlaufzeit auf eine Kaufoption zu einem Kaufpreis in Höhe des dann noch bestehenden Kreditbetrages bestand, die er hätte ausüben können, wenn das Darlehen nicht binnen weniger Wochen hätte zurückgeführt werden können. Dieser Aspekt gewinnt vor dem Hintergrund, dass das Darlehen nach unseren Erwartungen binnen zwei Jahren keinesfalls getilgt werden könnte, eine besondere Bedeutung.

Die Konditionen der vorgeschlagenen Finanzierung führen (unter Berücksichtigung auch der Änderung der Rückzahlungsbedingung für das Kommanditkapital II und die stille Einlage) bei Betrachtung der für das Kommanditkapital I noch zu erwartenden Auszahlungen zu einem nahezu identisch hohen Auszahlungsbetrag, wie er sich bei Annahme des – bereits aus tatsächlichen Gründen (s.o.) nicht annehmbaren - externen Finanzierungsangebotes ergeben hätte.

- d) Es ist keine Einbringung von neuem Kommanditkapital erforderlich, so dass weder rechtlich noch tatsächlich eine Unsicherheit bzgl. der Aufbringung einer zur Überbrückung der beschäftigungslosen Zeit notwendigen Liquidität besteht.
- e) Es entsteht zunächst keine Notwendigkeit bis Mitte 2011, dass die Gesellschafter frisches Eigenkapital in die Gesellschaft einbringen müssen.

Alternative Lösungen, die in der Gesamtwürdigung der damit verbundenen Vor- und Nachteile vorteilhafter und auch praktisch umsetzbar sind, sind uns nicht ersichtlich. Der vorgeschlagene Lösungsansatz einer Übergangsfinanzierung öffnet die Möglichkeit für den Weiterbetrieb des Schiffes und die damit verbundene Aussicht auf eine zufriedenstellende Gesamttrendite auf das Kommanditkapital 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.

Für Ihre Rückfragen zu dem Fortführungskonzept stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Hamburg, im Februar 2010

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

Anlagen

Anlage I

Verkauf der MS „Potsdam“ Kurs		
	1,4000	
	USD	EUR
Kaufpreis	8.000.000	5.714.285,71
Kommissionen gem. Gesellschaftsvertrag	4%	228.571,43
Netto Erlös		5.485.714,29
Liquiditätsbestand	-1.400.000	-1.000.000,00
Gewerbesteuer		1.615.196,00
Zinsen KG II 2009		189.817,00
KG II / Stille Beteil.(nom.3.796.342,--)		2.600.000,00
Zwischensumme		80.701,29
Auszahlung KG I	0,0%	0,00
15.287.500		
Reserve für Liquidation		80.701,29

Ermittlung der Kapitalbindung

Musterbeteiligung in Höhe von EUR 100.000

Ausgangsdaten

Kommanditkapital EUR 100.000

Agio 5%

Anteil am Unterschiedsbetrag Seeschiff EUR 72.372,67.

Eine eventuelle Kirchensteuerpflicht wurde nicht berücksichtigt.

Angenommener Kaufpreis des Schiffes EUR 8.000.000

Beitritt 1997	EUR
Pflichteinlage	-100.000
Agio	-5.000
Euro Umrechnungsrücklage	-2.742
Steuerminderzahlungen	74.774
Steuern auf laufende Gewinne	-6.786
Auszahlungen	75.000
Kapitalbindung per 31.12.2008	35.246
Auszahlung bei Verkauf Seeschiff	0
Steuern auf Auflösung Unterschiedsbetrag bei Verkauf Seeschiff	-34.359
Steuerminderzahlung aufgrund Anrechnung GewSt bei Verkauf Seeschiff	8.130
Kapitalbindung per 2009	9.017

Anlage II

Liquiditätsvorschau MS " Potsdam"		1	2	3	4	5
		2009	2010	2011	2012	2013
- Einsatztage		90	0	345	360	360
- Charrate/Tag	US\$	21.000	0	11.800	12.000	18.000
- Chartererlöse	US\$	1.890.000	0	4.071.000	4.320.000	6.480.000
- Bereederung (4%)	US\$	-75.600	0	-162.840	-172.800	-259.200
- Makler- /Adress/Poolkommission (3,75%/1,25%)	US\$	-70.875	0	-50.888	-54.000	-81.000
- Schiffsbetriebskosten/Aufliegekosten	US\$	-1.082.888	-1.136.000	-1.383.857	-1.411.534	-1.439.765
- Schiffsbetriebskosten (Werft)	US\$	0	0	-1.500.000	0	0
-Aufnahme/ Tilgung Darlehen	US\$	0	1.500.000	1.500.000	-800.000	-2.200.000
- Aufnahme/Tilgung KK-Kredit	US\$	600.000	1.000.000		0	-300.000
- Zinsen Kredite	US\$	-12.000	-111.500	-266.500	-283.000	-157.000
Schrottpreis 10 J. Durschnittspreis	US\$					
4 % Kommissionen lt.Ges.Vertrag	US\$					
- Überschuss	US\$	1.248.637	1.252.500	2.206.916	1.598.666	2.043.035
- davon DTG-gesichert	US\$	0	0	0	0	0
- DTG-Kurs USD/EUR		1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
- davon ungesichert	US\$	1.248.637	1.252.500	2.206.916	1.598.666	2.043.035
- Umrechnungskurs		1,4000	1,4000	1,3500	1,3000	1,3000
- Überschuss	EUR	891.884	894.643	1.634.752	1.229.743	1.571.566
- Schiffsbetriebskosten/Aufliegekosten	EUR	-523.313	-265.320	-1.099.268	-1.121.253	-1.143.678
- Verwaltung/Liegevergütung Bereeed.	EUR	-230.960	-251.600	-192.455	-196.304	-200.230
- Zinsen KG 2 / Stille	EUR	-189.817	-189.817	-189.817	-189.817	-189.817
Gewerbesteuer UB und laufend	EUR		-143.278	-35.000	-35.000	-35.000
- Liquidität vor Ausschüttung	EUR	-52.206	44.628	118.212	-312.631	2.840
- Eigenkapital	EUR	15.287.500	15.287.500	15.287.500	15.287.500	15.287.500
- Ausschüttungen	%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
- Ausschüttungen	EUR	0	0	0	0	0
Aufnahme KG 3	EUR			0		
Ausschüttung/Rückzahlung KG 3	%					
	EUR	0	0	0	0	0
Rückzahlung KG 3	EUR					
Rückzahlung KG 2 / Stille Beteil.	EUR				0	0
- Liquiditätsergebnis	EUR	-52.206	44.628	118.212	-312.631	2.840
Valuta Darlehen per 01.01.	US\$	0	600.000	3.100.000	4.600.000	3.800.000
Valuta Darlehen per 31.12.	US\$	600.000	3.100.000	4.600.000	3.800.000	1.300.000
Stichtagsliquidität per 01.01.	US\$	332.969	259.880	322.359	481.946	75.525
Stichtagsliquidität per 31.12.	US\$	259.880	322.359	481.946	75.525	79.216
Prämissen :						
Kreditaufnahme USD 3,0 Mio	4%					
Tilgung 2012-2013						
Rückführung KG 2 im Betrieb						
Bürgschaftsprovision	5%					

6	7	8	9	10	11	12	13
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
360	360	345	360	360	360	360	
20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	
7.200.000	7.200.000	6.900.000	7.200.000	7.200.000	7.200.000	7.200.000	
-288.000	-288.000	-276.000	-288.000	-288.000	-288.000	-288.000	
-90.000	-90.000	-86.250	-90.000	-90.000	-90.000	-90.000	
-1.468.560	-1.497.931	-1.527.890	-1.558.448	-1.589.617	-1.621.409	-1.637.305	
0	0	-1.500.000	0	0	0	0	11.700
0							318
-1.300.000							
-26.000	0	0	0	0	0		
							3.720.600
							-148.824
4.027.440	5.324.069	3.509.860	5.263.552	5.232.383	5.200.591	5.184.695	3.571.776
0	0	0	0	0	0	0	0
1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000
4.027.440	5.324.069	3.509.860	5.263.552	5.232.383	5.200.591	5.184.695	3.571.776
1,3000	1,3000	1,3000	1,3000	1,3000	1,3000	1,3000	1,3000
3.098.031	4.095.437	2.699.892	4.048.886	4.024.910	4.000.455	3.988.227	2.747.520
-1.166.552	-1.189.883	-1.213.681	-1.237.954	-1.262.713	-1.287.968	-1.300.595	0
-204.235	-208.319	-212.486	-216.736	-221.070	-225.492	-227.702	0
-189.800	-119.800	0	0				
-35.000	-35.000	-35.000	-10.000	-10.000	-10.000	-10.000	-1.471.853
1.502.444	2.542.435	1.238.726	2.584.196	2.531.127	2.476.995	2.449.930	1.275.667
15.287.500	15.287.500	15.287.500	15.287.500	15.287.500	15.287.500	15.287.500	15.287.500
0,00%	0,00%	8,00%	16,00%	16,00%	16,00%	16,00%	12,00%
0	0	-1.223.000	-2.446.000	-2.446.000	-2.446.000	-2.446.000	-1.834.500
0							
-1.400.000	-2.396.000			0	0	0	0
102.444	146.435	15.726	138.196	85.127	30.995	3.930	-558.833
1.300.000	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0
79.216	212.394	402.759	423.202	602.858	713.522	753.816	758.925
212.394	402.759	423.202	602.858	713.522	753.816	758.925	32.442

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 "Potsdam" GmbH & CO. KG

Für die ordentliche Gesellschafterversammlung 2009 am 29. März 2010

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 seit der Rücklieferung durch PIL beschäftigungslos auf.
2. Die vorhandene Liquidität (incl. Kontokorrent-Kredit) reicht nur bis ca. April 2010, um die Auflegekosten zu bestreiten.

Der Beirat hat entsprechend seiner Aufgabe nach dem Gesellschaftsvertrag die Geschäftsführung unserer 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 "Potsdam". 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 Beiratsvorsitzendem 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 geprüften Jahresabschluss 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 31.12.2008 zu einer Zeitcharterrate von USD 19.500/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 bis auf ca. 21 **Off-Hire-Tage**, hiervon allein ca. 17 Tage für den planmäßigen Werftaufenthalt nahezu reibungslos. Der Cash-Flow 2008 lag bedingt durch die geringeren Chartereinnahmen und die Werftkosten (trotz Unterschreiten der prospektierten Schiffsbetriebskosten) um TEUR 1.984 unter Prospektwert. Aus dem erwirtschafteten Cash-Flow konnten in 2008 Ausschüttungen von insgesamt 12 % an die Gesellschafter ausgezahlt werden.

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 immer noch insgesamt ca. 500 Containerschiffe beschäftigungslos, Tendenz leicht fallend. In unserem Segment sind derzeit ca. 100 Schiffe beschäftigungslos, weitere werden u.U. folgen, wenn sie nicht eine Anschlussbeschäftigung finden.

Da niemand voraussehen kann, wie lange die Krise in der Containerschiffahrt andauern wird, gehen Reederei, Geschäftsführung und der Befrachtungsmakler 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:

Die aktuelle Liquidität würde einen Aufliegezeitraum bis ca. November 2009 abdecken. Bei Inanspruchnahme des in 2008 zugesagten Kontokorrentkredits könnten die Aufliegekosten bis ca. April 2010 finanziert werden.

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 4,0 Mio. an neuen Finanzmitteln erforderlich wären, die bei einer unterstellten Beschäftigung ab 2011 in den Folgejahren bis 2014 zurückgeführt werden könnten. Ausschüttungen wären nach dieser Prognose dann erst wieder ab 2015 möglich.

Da unsere Gesellschaft, wie oben ausgeführt, nur noch bis ca. April 2010 die Krise aus eigener Kraft überstehen kann, sollten wir zunächst abwarten, wie sich der Containermarkt entwickelt.

Als weitere Alternative wurde auch der Verkauf unseres Schiffes ausführlich diskutiert. Aufgrund des jungen Alters unseres Schiffes halten Beirat und Geschäftsführung den Verkauf jedoch für keine ratsame Alternative. Aus folgenden Erwägungen:

1. In der momentanen Situation existiert kein Markt für den Verkauf.
2. Es müsste ein Käufer gefunden werden, der einen akzeptablen Kaufpreis (Vorstellung USD 8 Mio.) unter Berücksichtigung des Alters des Schiffes zahlt.
3. Gem. Gesellschaftsvertrag ist eine qualifizierte Mehrheit von 75 % der Gesellschafter erforderlich.

4. Bei Verkauf des Schiffes müsste jeder Gesellschafter den festgestellten Unterschiedsbetrag von **72,37 %** (unabhängig vom Kaufpreiserlös) bezogen auf seinen Anteil am Kommanditkapital mit seinem im Jahre 2009 oder 2010 geltenden persönlichen Steuersatz versteuern.
5. Ein Verkauf unter den o.a. Bedingungen würde nach einer Hochrechnung unter Berücksichtigung aller Kosten, Gewerbesteuer und Bedienung Kommandit-Kapital II keine Auszahlung mehr an die Gesellschafter zulassen.
6. Jeder Gesellschafter hat die Möglichkeit, im Zweitmarkt seinen Anteil unter Berücksichtigung der unter 4. aufgeführten Konsequenzen zu verkaufen.

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, zu dem Martini Chartering zunächst umfassend zum allgemeinen Markt und speziell zum Bereich der 2.700 TEU-Schiffe berichtete.

Unser Schiff ist zwar Poolpartner, wird jedoch in den Pool erst mit einer neuen Beschäftigung aufgenommen und nimmt erst dann an der Poolung der Erlöse teil.

In der Zeit nach der Beiratssitzung im Mai bis November 2009 standen Beirat, Geschäftsführung und Treuhänder telefonisch und per e-mail in Kontakt, um die Situation unserer Gesellschaft zu analysieren.

Fortführungskonzept:

In der außerordentlichen Beiratssitzung am 8. Dezember 2009 in Hamburg, an der die Geschäftsführung, der Beirat, Vertreter der Treuhänderin und Vertreter der Hamburgischen Seehandlung teilnahmen, wurde zunächst die aktuelle Situation unserer Gesellschaft erörtert.

Vor dem Hintergrund der finanziellen Situation und der Ansicht aller Beteiligten, den Weiterbetrieb des Schiffes und somit die Fortführung unserer Gesellschaft zu realisieren, wurde nach einer Lösung gesucht, die den Gesellschaftern auf einer Präsenzveranstaltung präsentiert werden soll.

Im Vorfeld hatten sich Beirat, Geschäftsführung und Treuhänder aus den oben dargelegten Gründen gegen den Verkauf des Schiffes ausgesprochen. Somit blieb als Alternative übrig, der Gesellschaft neue finanzielle Mittel zuzuführen.

Die Geschäftsführung stellte den Beteiligten ein Konzept der zusätzlichen Aufnahme von Fremdkapital vor. Hiernach würde die finanzierende Bank der Gesellschaft ein Darlehen in Höhe von USD 3,0 Mio zu einem marktüblichen Zinssatz (ca. 4 %) und einer Laufzeit bis Ende 2012 gegen Gestellung einer Bürgschaft zu gewähren. Die Reederei Laeisz hat sich bereit erklärt, das Darlehen zu folgenden Bedingungen zu verbürgen:

1. Avalprovision in Höhe von 5 % p.a. bezogen auf die in Anspruch genommene Kreditsumme,
2. Rückführung des Kommanditkapitals II / der stillen Beteiligung vorrangig während des Schiffsbetriebes nach Rückzahlung des Fremdkapitals und vor Auszahlungen an das Kommanditkapital I.

Weiterhin wurden weitere Alternativen der Kapitalaufnahme besprochen. Letztlich sind Geschäftsführung, Beirat und Treuhänder unter Abwägung aller Vor- und Nachteile der einzelnen Alternativen zu dem Ergebnis gekommen, der Gesellschaft neue Liquidität zum Weiterbetrieb in Form von Fremdkapital durch Aufnahme des o.a. Darlehens von der finanzierenden Bank zuzuführen.

Der Beirat unterstützt das Fortführungskonzept uneingeschränkt und ist der Überzeugung, dass unser schuldenfreies Schiff hierdurch die Krise durchstehen und zukünftig in einem wieder anziehenden Markt auskömmliche Einnahmen erzielen wird.

Alle Beteiligten waren sich darüber einig, Ihnen verehrte Gesellschafterinnen und Gesellschafter im Rahmen einer Gesellschafterversammlung alle Einzelheiten des Fortführungskonzeptes zu erläutern und Ihre Fragen persönlich zu beantworten.

Nachdem nunmehr die offizielle Zusage der finanzierenden Bank vorliegt, findet die Gesellschafterversammlung am 29. März 2010 in Hamburg statt.

Hinsichtlich der normalen Beschlussfassungspunkte für das Jahr 2008 empfiehlt der Beirat, diesen zuzustimmen.

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

Gez. Hans-Ulrich Rütten
- Beiratsvorsitzender –

Krefeld, den 21. Februar 2010

MS "Potsdam" GmbH & Co. KG - Prospektvergleich
alle Beträge in TEUR

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Einsatztage						
- Prospekt	87	355	355	355	355	355
- Ist	90	365	353	359	359	299
Abweichung	3	10	-2	4	4	-56
Netto-Chartererträge						
- Prospekt	1.541	6.289	6.289	6.289	6.289	6.289
- Ist	1.685	6.746	6.657	7.945	7.857	2.695
Abweichung	144	457	368	1.656	1.568	-3.594
Schiffsbetriebskosten						
- Prospekt	-429	-1.978	-1.880	-2.167	-2.029	-2.083
- Ist	-432	-1.808	-1.763	-2.030	-2.156	-1.888
Abweichung	-3	170	117	137	-127	195
Verwaltungskosten						
- Prospekt	-77	-168	-173	-178	-182	-188
- Ist	-104	-190	-200	-295	-215	-166
Abweichung	-27	-22	-27	-117	-33	22
Zinsen Fremdkapital						
- Prospekt	-240	-988	-1.047	-1.230	-1.088	-945
- Ist	-199	-954	-1.020	-1.118	-843	-540
Abweichung	41	34	27	112	245	405
Sonstige Zinsen						
- Prospekt	-161	21	33	31	27	24
- Ist	-152	52	40	60	45	14
Abweichung	9	31	7	29	18	-10
Verzinsung Reederkapital						
- Prospekt	-48	-190	-190	-190	-190	-190
- Ist	-48	-190	-190	-190	-190	-190
Abweichung	0	0	0	0	0	0
Abschreibung						
- Prospekt	-16.148	-3.115	-3.115	-3.115	-1.065	-1.065
- Ist	-16.148	-3.115	-3.115	-3.130	-1.081	-1.081
Abweichung	0	0	0	-15	-16	-16
Drohverlustrückstellung						
- Prospekt	0	0	0	0	0	0
- Ist	0	0	-133	-221	0	-3.301
Abweichung	0	0	-133	-221	0	-3.301
Gründungskosten						
- Prospekt	-5.240	0	0	0	0	0
- Ist	-5.300	0	0	0	0	0
Abweichung	-60	0	0	0	0	0
Sonstiges						
- Prospekt	0	0	0	0	0	0
- Ist	84	145	-1.207	-1.393	-738	1.725
Abweichung	84	145	-1.207	-1.393	-738	1.725
Jahresüberschuss						
- Prospekt	-20.802	-129	-83	-560	1.762	1.842
- Ist	-20.614	686	-931	-372	2.679	-2.732
Abweichung	188	815	-848	188	917	-4.574
steuerl. Ergebnis vor § 15a						
- Prospekt	-133,5%	-0,8%	-0,5%	-3,6%	8,2%	11,8%
- Ist	-131,8%	4,1%	1,1%	1,2%	1,2%	1,1%
Abweichung	1,7%	4,9%	1,6%	4,8%	-7,0%	-10,7%
Auszahlungen im Jahr						
- Prospekt	0,0%	0,0%	6,0%	7,0%	7,0%	8,0%
- Ist	0,0%	0,0%	6,0%	11,0%	3,0%	0,0%
Abweichung	0,0%	0,0%	0,0%	4,0%	-4,0%	-8,0%
Tilgung in TUSD						
- Prospekt	0	1.453	1.938	1.938	1.938	1.938
- Ist	0	3.565	1.938	2.180	2.665	1.938
Abweichung	0	2.112	0	242	727	0

2003	2004	2005	2006	2007	2008	Summe
355	355	355	355	355	355	3.992
365	366	348	365	363	345	3.977
10	11	-7	10	8	-10	-15
6.289	6.290	6.290	6.290	6.290	6.290	70.725
2.785	5.597	5.871	6.198	5.172	4.284	63.492
-3.504	-693	-419	-92	-1.118	-2.006	-7.233
-2.340	-2.240	-2.732	-2.409	-2.497	-2.590	-25.374
-1.572	-1.800	-2.209	-1.664	-1.819	-1.416	-20.557
768	440	523	745	678	1.174	4.817
-194	-199	-205	-211	-243	-225	-2.243
-159	-195	-199	-218	-211	-201	-2.353
35	4	6	-7	32	24	-110
-803	-660	-517	-375	-232	-89	-8.214
-360	-275	-229	-144	-9	0	-5.691
443	385	288	231	223	89	2.523
20	17	12	7	5	-1	35
-9	6	36	55	67	28	242
-29	-11	24	48	62	29	207
-190	-190	-190	-190	-190	-190	-2.138
-190	-190	-190	-190	-190	-190	-2.138
0	0	0	0	0	0	0
-1.065	-1.066	-1.066	-1.066	-1.066	-533	-33.485
-1.081	-1.082	-1.082	-1.082	-1.093	-558	-33.648
-16	-16	-16	-16	-27	-25	-163
0	0	0	0	0	0	0
2.790	511	-134	134	0	0	-354
2.790	511	-134	134	0	0	-354
0	0	0	0	0	0	-5.240
0	0	0	0	0	0	-5.300
0	0	0	0	0	0	-60
0	0	0	0	0	0	0
593	375	497	390	53	-103	421
593	375	497	390	53	-103	421
1.717	1.952	1.592	2.046	2.067	2.572	-6.024
2.797	2.947	2.361	3.479	1.970	-1.052	-8.782
1.080	995	769	1.433	-97	-3.624	-2.758
11,0%	12,5%	10,2%	13,1%	13,2%	16,5%	-42,0%
0,7%	1,1%	1,1%	1,5%	0,6%	0,3%	-117,8%
-10,3%	-11,4%	-9,1%	-11,6%	-12,6%	-16,2%	-75,7%
8,0%	8,0%	8,0%	8,0%	9,0%	10,0%	79,0%
0,0%	7,8%	9,8%	9,8%	14,7%	11,8%	73,9%
-8,0%	-0,2%	1,8%	1,8%	5,7%	1,8%	-5,1%
1.938	1.938	1.938	1.938	1.938	1.938	20.833
969	1.938	1.938	2.976	727	0	20.834
-969	0	0	1.038	-1.211	-1.938	1

**MS "Potsdam"
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 "Potsdam" GmbH & Co. KG, Rostock
 Bilanz zum 31. Dezember 2008

AKTIVA	31.12.2007		PASSIVA	31.12.2007	
	EUR	TEUR		EUR	TEUR
A. ANLAGEVERMÖGEN			A. EIGENKAPITAL		
Sachanlagen			I. Kapitalanteile		
Seeschiff	1.046.870,13	1.593	1. Komplementäreinlage	0,00	0
			2. Kommanditeinlagen	1.856.250,00	1.856
B. UMLAUFVERMÖGEN			II. Rücklagen		
I. Vorräte			Kapitalrücklage	41.921,11	42
Betriebsstoffe	117.738,61	102		1.898.171,11	1.898
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			B. RÜCKSTELLUNGEN		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	198,00	0	1. Steuerrückstellungen	1.618.231,00	4
2. Sonstige Vermögensgegenstände	26.608,82	42	2. Sonstige Rückstellungen	192.356,82	100
				1.817.587,82	104
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten			C. VERBINDLICHKEITEN		
	425.725,52	771	1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	178.352,45	58
	41.414,69	29	2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	1.983.066,97	1.964
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			3. Sonstige Verbindlichkeiten	43.067,22	30
	4.450.194,75	1.561		2.204.486,64	2.052
D. NICHT DURCH VERMÖGENSEINLAGEN DER KOMMANDITISTEN GEDECKTE ENTNAHMEN			D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		
				188.504,95	44
	6.108.750,52	4.098		6.108.750,52	4.098

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

	EUR	EUR	2007 TEUR
1. Umsatzerlöse		4.526.506,08	5.515
2. Schiffsbetriebsaufwand			
a) Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	289.431,68		279
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>1.932.123,03</u>		<u>1.212</u>
		2.221.554,71	----- 1.491
3. Personalaufwand			
a) Heuern für fremde Seeleute	697.765,46		652
b) Soziale Abgaben	<u>74.150,70</u>		<u>71</u>
		771.916,16	----- 723
4. Sonstige betriebliche Erträge		192.489,33	299
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen		<u>442.735,45</u>	<u>401</u>
6. Reedereiüberschuss		1.282.789,09	3.199
7. Abschreibungen		557.623,81	1.093
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		27.980,37	67
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		<u>190.160,62</u>	<u>199</u>
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		562.985,03	1.974
11. Steuern vom Einkommen und Ertrag		<u>1.615.196,00</u>	<u>4</u>
12. Jahresfehlbetrag (Vj. Jahresüberschuss)		-1.052.210,97	1.970
13. Belastung (Vj. Gutschrift) auf Kapitalkonten		<u>-1.052.210,97</u>	<u>1.970</u>
14. Ergebnis nach Verwendungsrechnung		<u>0,00</u>	<u>0</u>

MS "Potsdam" 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 mittelgroße Gesellschaften.

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 31.12.2000 gemäß § 7a Abs. 9 EStG linear unter Berücksichtigung des geschätzten Schrottwertes von EUR 89,49 je Tonne Leergewicht (TEUR 1.047) durch Verteilung des Restbuchwertes zum 31.12.2000 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 Bewertung 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 Potsdam 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 Personalkosten (TEUR 143), ausstehende Eingangsrechnungen (TEUR 25) 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 16.768 eingetragene Hafteinlage war ursprünglich in voller Höhe erbracht. Durch die getätigten Entnahmen lebt die Haftung in Höhe von TEUR 11.587 wieder auf.

Geschäftsführung

Die Geschäftsführung und Vertretung obliegt der persönlich haftenden Gesellschafterin, der Verwaltungsgesellschaft MS "Potsdam" mbH, Rostock. Diese ist seit dem 17. Februar 1999 in der Abteilung B des Handelsregisters beim Amtsgericht Rostock unter HRB Nr. 6132 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 Beirats

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

Persönlich haftender Gesellschafter

Persönlich haftender Gesellschafter der MS "Potsdam" GmbH & Co. KG, Rostock, ist die Verwaltungsgesellschaft MS "Potsdam" 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 1.052 wird den Kapitalkonten belastet.

Rostock, 13. März 2009

Geschäftsführung

	1.1.2008		Anschaffungskosten		31.12.2008		Kumulierte Abschreibungen		Buchwerte	
	EUR	Zugänge	Abgänge	EUR	EUR	EUR	Zugänge	Abgänge	EUR	EUR
Entwicklung des Anlagevermögens										
I. Sachanlagen										
1. Seeschiff	38.576.077,94	11.366,94	0,00	38.587.444,88	36.982.950,94	557.623,81	0,00	37.540.574,75	1.046.870,13	1.593

Forderungen und Verbindlichkeiten

Die Vorjahreszahlen werden jeweils in Klammern angegeben.

A. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
- Sonstige Vermögensgegenstände

Insgesamt	davon Restlaufzeit		davon gesichert:	
	EUR	EUR	EUR	EUR
		bis 1 Jahr	über 5 Jahre	durch
		EUR	EUR	EUR
198,00	198,00	0,00	0,00	0,00
(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(0,00)
26.608,82	26.608,82	0,00	0,00	0,00
(42.197,67)	(42.197,67)	(0,00)	(0,00)	(0,00)
26.806,82	26.806,82	0,00	0,00	0,00
(42.197,67)	(42.197,67)	(0,00)	(0,00)	(0,00)

B. Verbindlichkeiten

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

178.352,45	178.352,45	0,00	0,00	0,00
(57.701,39)	(57.701,39)	(0,00)	(0,00)	(0,00)
1.983.066,97	84.895,86	0,00	1.898.171,11	0,00
(1.964.403,01)	(66.231,90)	(0,00)	(1.898.171,11)	(0,00)
43.067,22	43.067,22	0,00	0,00	0,00
(30.184,33)	(30.184,33)	(0,00)	(0,00)	(0,00)
2.204.486,64	306.315,53	0,00	1.898.171,11	0,00
(2.052.288,73)	(154.117,62)	(0,00)	(1.898.171,11)	(0,00)

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