



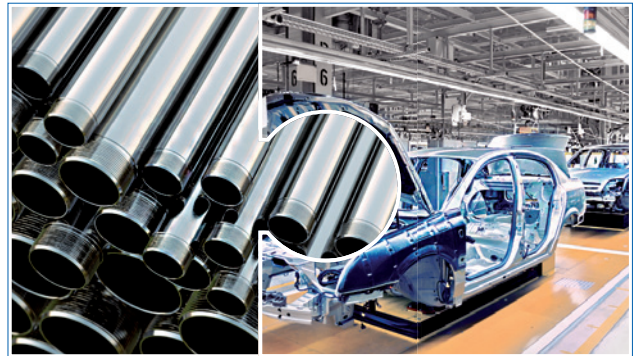
Der Transport von trockenen Massengütern wie Eisenerz, Kohle oder Getreide nimmt mengenmäßig schon heute den größten Anteil des Weltseetransportes ein. Aufgrund der ständig zunehmenden Weltbevölkerung und der steigenden Industrieproduktion wird die Nachfrage nach Rohstofftransporten kontinuierlich weiter steigen. Bestes Beispiel ist der Handelsweg zwischen Asien und den USA:

Asiens Getreidebedarf



Einige Staaten Südasiens müssen 75 % ihres Getreidebedarfes importieren, um die ständig wachsende Bevölkerung zu versorgen. Hauptlieferant ist die sogenannte Kornkammer Nordamerikas, aus der jedes Jahr viele Millionen Tonnen Getreide exportiert werden.

Amerika wächst – mit Asiens Stahl



Nicht nur das fortwährende Streben nach Wohlstand, sondern auch die Investitionen in den Haus- und Straßenbau sowie die Automobilproduktion erfordern enorme Mengen an Stahl, den die USA – wie viele Industrienationen – aus Asien importieren müssen.

Jeder profitiert vom anderen

Massengutfrachter – sogenannte Bulker – bilden das Bindeglied zwischen den beiden Kontinenten. Hierzu ist u.a. die Durchfahrt über den Sankt-Lorenz-Strom zwischen Kanada und den USA notwendig, um in die großen amerikanischen Seen (Great Lakes) zu gelangen. Das MS „Seven Islands“ ist aufgrund seiner Spezialbauweise als eines von nur 10 % aller Handelsschiffe dazu in der Lage.



ASIEN

NORDAMERIKA

Der Handelsweg zwischen Asien und Amerika ist hoch frequentiert: Beide Kontinente sind auf Rohstoffe des anderen angewiesen.

GT1503.5



DIE SCHIFFS- UND BETEILIGUNGSDATEN

| | |
|--|---|
| Schiffsname | MS „Seven Islands“ |
| Bauwert | Yangzhou Guoyo Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai, China |
| Ablieferung | seit Mai 2010 erfolgreich in Fahrt |
| Schiffskräne | 3 bordeigene |
| Festcharterlaufzeit | bis Mai 2017 |
| Fondslaufzeit | bis 2019 prognostiziert |
| Auszahlungen | 7,5 % p. a. für 2010 bereits gezahlt 8,0 % p. a. für 2011 bereits gezahlt 8,0 % p. a. ab 2012 |
| Gesamtmittelrückfluss | 173 % (bezogen auf die Beteiligungssumme) |
| Prognostizierte Netto-Chartererlöse | USD 19.355 bis 2017 (Festchartervereinbarung) USD 14.800 ab 2017 bis 2019 |
| Vertragsreeder | Freese Shipping GmbH & Co. KG, Stade |

DER CHARTERER

Hyundai Merchant Marine ist eine Tochtergesellschaft der weltweit größten Werft Hyundai Heavy Industries, betreibt derzeit mehr als 130 Schiffe und verfügt über ein Rating der Wirtschaftsauskunftsdynamar von 3 (1 = geringes Risiko, 10 = hohes Risiko).

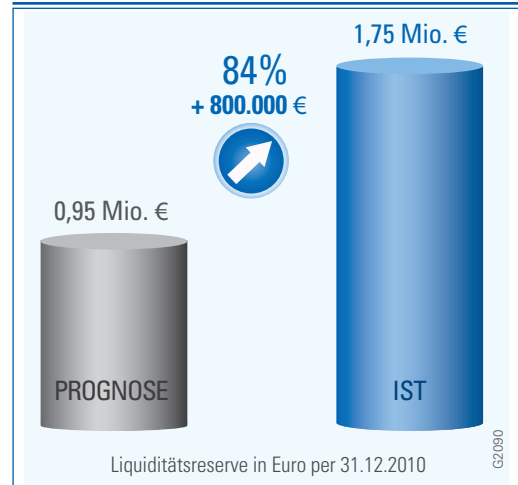
Ownership Emissionshaus GmbH

Cremon 36
D - 20457 Hamburg
www.ownership.de

Telefon [040] 32 52 44 - 29
Fax [040] 32 52 44 - 20
info@ownership.de

Dies ist eine unverbindliche Information. Allein maßgeblich ist der gültige Emissionsprospekt inklusive Nachträge.

LIQUIDITÄTSENTWICKLUNG



Eine günstige Refinanzierung sowie die einwandfrei technische Performance begründen die deutlich über Plan liegende Liquiditätsreserve.

GUTE GRÜNDE FÜR IHRE INVESTITIONSENTSCHEIDUNG

Ertrag: überdurchschnittliches Ertragspotential im dynamisch wachsenden Massengutmarkt

Sicherheit: 7-jährige Festcharter mit einem bonitätsstarken Charterer und ungewöhnlich hohen Tilgungen

Inflation: hoher Inflationsschutz sowie Unabhängigkeit von Börsen und Kapitalmärkten

Steuern: nahezu steuerfreie Auszahlungen durch Tonnagesteuer

Laufzeit: kurze prognostizierte Laufzeit bis 2019

Flotte: Attraktive Flottenentwicklung, da 44 % der derzeitigen Handysize-Flotte über 25 Jahre alt sind und in absehbarer Zeit aus dem Markt ausscheiden werden.

Währungssicherung: Dollarkurs von 1,28 USD/€ für die Auszahlung 2012 bereits gesichert (prospektiert: 1,30 USD/€)