

# Shipping Opportunity

PORTFOLIO-UPDATE  
2. QUARTAL 2010

**HESSE NEWMAN**  
CAPITAL

PLANUNG  
WEITERHIN ÜBERTROFFEN

## Günstig in steigende Märkte investieren

Die Wogen am Schiffsmarkt glätten sich. Höheres Frachtvolumen, mehr beschäftigte Schiffe, steigende Charterraten.

Während die Schiffspreise am Erstmarkt anziehen, sind die Kurse aus zweiter Hand weiterhin günstig. Profis steigen jetzt ein.

Der Hesse Newman Shipping Opportunity hat diese Marktchance ergriffen und dabei strenge Investitionskriterien für einen optimalen Mix aus Sicherheit und Chance angelegt: Gekauft wurden ausschließlich stabile Schiffsgesellschaften mit vercharterten Schiffen, weitgehender Entschuldung und guter Einnah-

mesituation. Auf rund 150 Beteiligungen an 68 Fonds ist das Zweitmarktportfolio inzwischen angewachsen. Angekauft wurden Fondsanteile aus allen relevanten Schiffssegmenten – Containerschiffe, Tanker, Bulker und Spezialschiffe – zu einem Nominalwert von rund 7,9 Mio. Euro.

### Stabile Schiffsfonds günstig erworben

Portfolio-Durchschnitt gewichtet



#### Gesamtportfolio

Kaufpreisvorteil*:	45,8 %
Infahrtsetzung:	3/2001
Charter bis:	9/2012
Entschuldung:	2013



#### Bulker

Kaufpreisvorteil*:	33,1 %
Infahrtsetzung:	2/2003
Charter bis:	5/2012
Entschuldung:	2017



#### Tanker

Kaufpreisvorteil*:	45,9 %
Infahrtsetzung:	5/2001
Charter bis:	2/2012
Entschuldung:	2015



#### Containerschiffe

Kaufpreisvorteil*:	47,9 %
Infahrtsetzung:	3/2001
Charter bis:	12/2012
Entschuldung:	2011



#### Spezialschiffe

Kaufpreisvorteil*:	38,9 %
Infahrtsetzung:	7/1998
Charter bis:	12/2011
Entschuldung:	2009

### Zur richtigen Zeit einsteigen

wer zu spät kommt, den bestraft das Leben. Wer in Schifffahrt investiert, muss die Zyklen im Blick behalten. Wissen, wann es sich lohnt einzusteigen, und wann man wieder rausgeht.

Genau das macht der Hesse Newman Shipping Opportunity. Über den Zweitmarkt wurden mit Beginn der Schifffahrtskrise Anteile an Schiffsfonds zu äußerst guten Bedingungen gekauft.

**Das aktuelle Schiffsportfolio hat damit im Vergleich zum heutigen Markt derzeit einen Wertvorteil von knapp 10 Prozent erwirtschaftet.**

Der Shipping Opportunity bietet Ihnen darüber hinaus einen optimalen Mix aus Sicherheit und Chance. Gekauft wird ausschließlich, was Gewinn verspricht. Denn günstig allein reicht nicht.

**Bis dato konnten alle Aufkäufe die geforderte Mindestrendite im Ankauf von 10 Prozent deutlich übertreffen.**

Investieren Sie mit den Profis. Steigen Sie jetzt in ein gemanagtes Portfolio ein.

Ihre  
Hesse Newman Capital AG

\* Abschlag gegenüber Höchstkursen 2008 in Prozentpunkten

# Starkes Portfolio: Günstig erworben, breit gestreut, früh entschuldet

Mit durchschnittlich 20 Prozent unter ihrem Nennwert und einem Preisvorteil von durchschnittlich rund 50 Prozentpunkten gegenüber den Höchstpreisen am Zweitmarkt

2008 wurden die Schiffsfondsanteile sehr günstig erworben. Zusätzlich punktet das Portfolio mit einer vollbeschäftigten Flotte, die darüber hinaus weitgehend entschuldet ist.

## Unter Charter durch die Krise steuern

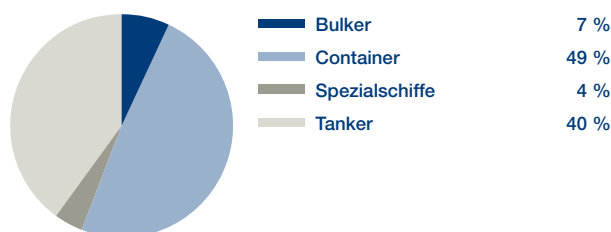
Alle Schiffe verfügen über eine Beschäftigung. Alle Beteiligungen fahren derzeit gute Erträge ein. Sicherheit bietet die Festcharter der Schiffe bis durchschnittlich 2013. Nach Einschätzung von Schifffahrtsexperten wird die Erholung der Chartermärkte ab 2011/2012 beginnen, um sich dann in den Folgejahren wieder auf ein ausgeglichenes Niveau von Angebot und Nachfrage einzupendeln. Erste Signale für eine Trendwende sind bereits erkennbar. Der Shipping Opportunity hat somit beste Aussichten, bis dahin stabile Einnahmen zu erwirtschaften und danach an der erwarteten Markterholung zu partizipieren.

## Frühe Entschuldung ermöglicht hohe Einnahmen

Eine wichtige Handlungsmaxime der Hesse Newman Zweitmarkt-Experten ist: „Kaufe nicht nur preiswerte, sondern vor allem stabile Schiffsfonds“. Das erhöht die Sicherheit signifikant. Stabil sind Schiffsgesellschaften mit einer hohen Liquiditätsreserve und einem niedrigen Schuldenstand. Auch hier überzeugt der Shipping Opportunity: Rund jedes fünfte Schiff ist bereits heute entschuldet. Im Durchschnitt sind die Portfolioschiffe prognosegemäß im Jahr 2013 entschuldet.

## Breite Streuung

Portfolioaufteilung nach Segmenten

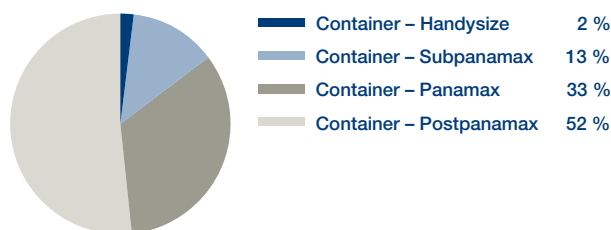


### Breit diversifiziertes Portfolio

Das Portfolio ist über alle relevanten Schiffssegmente breit gestreut.

## Vercharterte Schiffe vorn

Portfoliostruktur im Containersegment

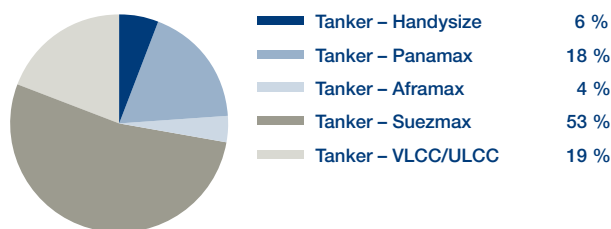


### Containerschiffe

Investiert wurde in kleinere und mittlere Klassen, für die eine rasche Markterholung erwartet wird, sowie in langfristig vercharterte Panamax und Postpanamax mit entsprechender Einnahmesicherheit.

## Gepoolte Stärke

Portfoliostruktur im Tankersegment



### Tankschiffe

Jeder zweite Tanker fährt im Pool, sodass Einnahmeschwankungen ausgeglichen werden können. Zudem sind sämtliche Schiffe moderne Zweihüllentanker, die von der steigenden Marktnachfrage durch das Phase-out der Einhüllentanker profitieren werden.

## Portfolio mit Sicherheitsvorteil

- **Breite Diversifikation**  
Aktuell 147 Anteile an 68 Fonds
- **Günstiger Erwerb**  
Rund 50 Prozentpunkte unter Höchstkursen von 2008
- **Stabil auch in schwacher Marktphase**  
Flotte ist durchschnittlich bis 2012 verchartert
- **Starke Einnahmen**  
Weitgehend entschuldete Schiffe, Entschuldung durchschnittlich 2013 erwartet
- **Renditeplanung übertraffen**  
Mindestrendite im Ankauf von 10 Prozent p.a. (IRR)\* bei allen Beteiligungen deutlich übererfüllt

\*Der IRR gibt die Verzinsung auf das jeweils noch gebundene Kapital einer Investition an. Das Ergebnis der IRR-Methode ist mit den Aussagen von Ergebnissen anderer Kapitalanlagen, wie z.B. festverzinslichen Wertpapieren, nicht vergleichbar. Ein umfassendes Verständnis über die Aussagen von Ergebnissen, die auf der IRR-Methode beruhen, ist nur mit detaillierten finanzmathematischen Kenntnissen möglich.

# Hesse Newman Shipping Opportunity

Portfolio: 147 Beteiligungen an 68 Fondsgesellschaften, Stand 30. Juni 2010

Fondsname	Schiffsgröße	Infahrtsetzung	Charterer
<b>Bulker</b>			
1 HCI Shipping Select XII	160.000 tdw	07/1996	Cargill
2 MS Brunhilde Salamon	75.940 tdw	08/2001	Salvataggi
3 MS Paguera	53.609 tdw	01/2003	Eitzen Bulk A/S
4 MS Voge Master	174.093 tdw	03/2006	Cargill
		<b>02/2003</b>	
<b>Containerschiffe</b>			
5 Elbe Schifffahrt (MS Cremon, MS Steintor)	1.679 TEU	09/2000	TS-Lines
6 MS Alpha*	4.545 TEU	12/1997	Hanjin
7 MS Antje Wulff	2.732 TEU	05/2002	UASC
8 MS Arnold Schulte	3.455 TEU	03/2002	APL
9 MS Atlas	4.545 TEU	06/1997	Hanjin
10 MS Brüssel	5.618 TEU	05/2000	Hanjin
11 MS Buxcliff	6.450 TEU	06/2001	CMA CGM
12 MS Buxcoast	6.446 TEU	12/2001	CMA CGM
13 MS Chicago	5.752 TEU	07/2003	Hanjin
14 MS Commodore	2.732 TEU	08/2001	PIL
15 MS E.R. Amsterdam*	5.762 TEU	09/2000	MSC
16 MS E.R. Canada	5.762 TEU	12/2001	NOL
17 MS E.R. India	5.762 TEU	05/2002	NOL
18 MS E.R. Kobe	5.762 TEU	06/2001	CACL
19 MS E.R. London	5.762 TEU	08/2000	MSC
20 MS E.R. Long Beach*	7.500 TEU	01/2005	COSCO
21 MS E.R. Los Angeles	5.762 TEU	06/2001	CACL
22 MS E.R. Melbourne	3.400 TEU	10/1998	CMA CGM
23 MS E.R. New York	4.250 TEU	07/2003	CMA CGM
24 MS E.R. Pusan	5.762 TEU	04/2000	CSAV
25 MS E.R. Seattle*	7.500 TEU	10/2004	COSCO
26 MS E.R. Seoul	5.762 TEU	06/2000	CMA CGM
27 MS Elbwolf	2.732 TEU	05/1999	UASC
28 MS Euro-Max	2.732 TEU	08/2002	CMA CGM
29 MS Lisbon	5.752 TEU	05/2003	Hanjin
30 MS Northern Decency	3.963 TEU	04/2003	MSC
31 MS Northern Delicacy	3.963 TEU	05/2003	MSC
32 MS Northern Glance*	4.890 TEU	11/2000	APL
33 MS Northern Glory	4.890 TEU	11/2000	APL
34 MS Northern Grace	4.890 TEU	08/2000	APL
35 MS Northern Magnum	6.750 TEU	10/2003	Hapag Lloyd
36 MS Philadelphia	4.379 TEU	03/2002	Hanjin
37 MS Phoenix	4.379 TEU	01/2002	Hanjin
38 MS Pohang	4.545 TEU	01/1998	CSAV
39 MS Pudong	4.545 TEU	06/1997	MSC
40 MS Ville de Taurus	3.940 TEU	07/1997	CMA CGM
		<b>03/2001</b>	
<b>Spezialschiffe</b>			
41 MS Anna Rickmers	1.816 TEU	02/1998	Meridian
42 MS Caroline Russ	7.280 tdw	03/1999	Transfennica
43 MS Lara Rickmers	1.816 TEU	12/1997	Meridian
44 MS Pauline Russ	7.280 tdw	09/1999	Transfennica
45 MS Valdivia	1.816 TEU	04/1998	CCNI
		<b>07/1998</b>	
<b>Tanker</b>			
46 MS Kaspar Schulte	73.000 tdw	02/2004	ST Shipping & Transport
47 MT American Sun	72.365 tdw	01/2004	Startankers Pool
48 MT Astra	149.991 tdw	02/2002	Dynacom
49 MT Elise Schulte*	106.122 tdw	09/1999	Sanko Steamship
50 MT Four Sun	160.000 tdw	06/2003	Gemini Suezmax Pool
51 MT Hellespont Pride	73.400 tdw	09/2006	Seatram Tankers Inc.
52 MT Hellespont Tatina	105.535 tdw	11/1999	Hellenic Tanker Inv. Corp.
53 MT Johann Jacob	73.083 tdw	09/2000	Jacob Panamax Pool
54 MT Kim Jacob	157.327 tdw	05/1998	Gemini Suezmax Pool
55 MT Liguria	35.841 tdw	06/1999	Navig8-Pool
56 MT Sophie	37.000 tdw	01/2004	Maersk Tanker Pool
57 Navalia 3 MT Port Russel	37.808 tdw	09/2002	ST Shipping & Transport
58 Navalia 4 MT Port Stanley	45.999 tdw	02/2003	ST Shipping & Transport
59 Navalia 5 MT Port Union	45.999 tdw	01/2003	ST Shipping & Transport
60 Suezmax-Tanker Flottenfonds I	149.995 tdw	04/2003	Gemini Suezmax Pool
61 Suezmax-Tanker Flottenfonds II	159.062 tdw	10/2005	Roanoke Shipping
62 VLCC Front Chief	311.224 tdw	01/1999	Saffron Rose Shipping
63 VLCC Front Commander	311.168 tdw	07/1999	Saffron Rose Shipping
64 VLCC Front Crown*	311.176 tdw	07/1999	Saffron Rose Shipping
65 VLCC Mercury Glory	298.890 tdw	02/1998	Glasford Shipping
66 VLCC Neptune Glory	299.127 tdw	04/1998	Pacific Star
67 VLCC Saturn Glory	298.982 tdw	07/2000	Pacific Star
68 VLCC Titan Glory	308.491 tdw	09/2000	Pacific Star
		<b>05/2001</b>	
<b>Gesamtportfolio</b>		<b>03/2001</b>	

Laufzeit der Charter	Jahr der Entschuldung Prognose	Nominalkapital in EUR	Kaufpreis Ø in Prozent	Preisabschlag ggü. Höchstkurs 2008 in %-Punkten
01/2011	2012	65.000		
01/2011	2017	100.000		
11/2014	2013	90.000		
04/2012	2022	187.500		
<b>05/2012</b>	<b>2017</b>	<b>442.500</b>	<b>93, 53 %</b>	<b>- 33,14 %</b>
10/2010	2014	100.000		
08/2014	entschuldet	25.565		
09/2010	2011	210.000		
06/2015	2015	100.000		
02/2014	entschuldet	130.000		
11/2015	2010	250.000		
05/2012	2011	100.000		
08/2012	2010	180.000		
07/2014	2016	70.000		
10/2010	2010	37.000		
03/2013	entschuldet	255.646		
11/2011	2013	40.000		
04/2012	2014	20.000		
04/2011	2013	225.000 **		
04/2013	2013	76.694 **		
07/2014	2021	45.000		
07/2011	2013	140.000		
06/2011	2010	127.823		
07/2011	2019	30.000		
02/2011	entschuldet	143.161		
11/2014	2020	85.000		
11/2010	entschuldet	153.388 **		
10/2010	entschuldet	153.388		
10/2011	2012	25.000		
05/2014	2017	30.000		
07/2016	2014	50.000		
07/2016	2014	160.000		
01/2016	2010	60.000		
01/2016	2010	125.000		
10/2015	2010	45.000		
11/2011	2016	150.000		
08/2013	2016	75.000		
12/2013	2012	200.000		
02/2013	entschuldet	65.000 **		
05/2011	entschuldet	50.000		
05/2010	entschuldet	115.000		
<b>12/2012</b>	<b>2011</b>	<b>3.847.663</b>	<b>80,07 %</b>	<b>- 47,99 %</b>
Einnahmenpool	entschuldet	204.517		
12/2011	2012	30.678		
Einnahmenpool	entschuldet	178.952		
12/2011	2011	20.452		
Einnahmenpool	entschuldet	10.226		
<b>12/2011</b>	<b>2009</b>	<b>444.824</b>	<b>58,85 %</b>	<b>-38,86 %</b>
02/2011	2015	120.000		
Einnahmenpool	entschuldet	55.000		
12/2011	2017	25.000		
10/2012	2018	50.000		
Einnahmenpool	2015	750.000		
09/2013	2020	150.000		
04/2012	2016	100.000		
Einnahmenpool	2012	215.000		
Einnahmenpool	2013	341.880		
03/2011	2014	100.000		
Einnahmenpool	2013	15.000		
Einnahmenpool	2017	25.000		
Einnahmenpool	2016	80.000		
Spotmarkt	2017	40.000		
Einnahmenpool	2011	40.000		
08/2012	2019	100.000		
12/2010	2016	160.000		
12/2010	2016	25.000 **		
12/2010	2016	230.000		
12/2015	2018	100.000 **		
Spotmarkt	2015	250.000		
Spotmarkt	2015	60.000		
Spotmarkt	2017	140.000		
<b>02/2012</b>	<b>2015</b>	<b>3.171.880</b>	<b>79,88 %</b>	<b>- 45,90 %</b>
<b>09/2012</b>	<b>2013</b>	<b>7.906.867</b>	<b>79,55 %</b>	<b>- 45,81 %</b>

\* in finaler Vertragsabwicklung  
\*\* anteilig in finaler Vertragsabwicklung

## Doppelter Preisvorteil

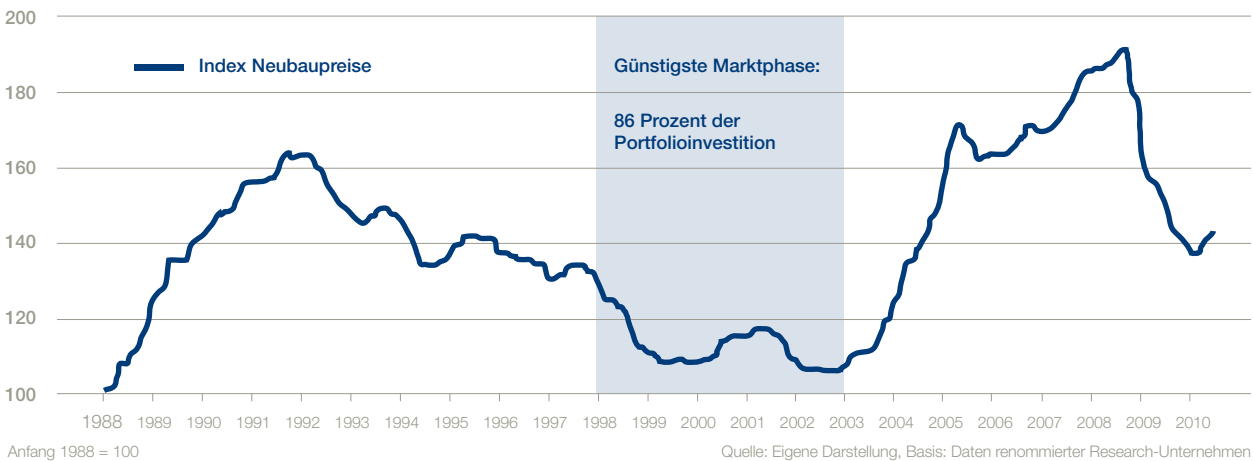
Historisch günstige Schiffe, niedrige Zweitmarktkurse

Das antizyklische Investitionskonzept des Hesse Newman Shipping Opportunity ist aufgegangen: Einerseits konnten die Zweitmarktanteile zu einem sehr günstigen Kursniveau erworben werden. Im gewichteten Mittel liegen die Aufkaufpreise des Portfolios rund 50 Prozentpunkte unter den Höchstkursen von 2008.

Darüber hinaus hat sich der Zweitmarktfonds an Schiffen beteiligt, die einst sehr günstig erworben wurden. Das Durchschnittsalter der Portfolioschiffe liegt bei rund neun Jahren. Das Baujahr 2001 fiel in eine Phase historisch günstiger Wertpreise. 86 Prozent der Portfolioinvestition flossen in Schiffe aus dieser günstigen Phase (1998–2003, siehe Grafik).

## Historisch günstige Schiffe

Schiffspreisindex und Alter der Portfolioschiffe



## Anleger und Anbieterin in einem Boot

Vorteil Vorzugsauszahlung

Anleger erwarten von einem Fondsanbieter mehr als Rendite: Glaubwürdigkeit und Transparenz sind die zusätzlichen Anforderungen von heute. Der Hesse Newman Shipping Opportunity überzeugt hier mit einer transparenten und fairen Vergütungsstruktur. Seine Investitionsquote ist überdurchschnittlich hoch, hingegen ist das vom Anleger zu zahlende Agio mit 3 Prozent niedrig. Gemäß der Prospektprognose summiert sich der Gesamtrückfluss auf rd. 175 Prozent\*, Anleger erhalten Auszahlungen von 7,5 Prozent p.a. bevorrechtigt. Die Vergütung des Initiators erfolgt zum großen Teil erfolgsorientiert, d.h. erst nachdem die Anleger diese Auszahlung erhalten haben. Dadurch sitzen alle Beteiligten in einem Boot – mit gleichem Interesse: Maximale Rendite für den Anleger.

\*Annahme: Beitritt und Einzahlung der Pflichteinlage sowie des Agios zum 1. Januar 2010

## Schiffsfonds mit guten Ergebnissen

Studie: Performance liegt bei 6,7 Prozent Rendite pro Jahr

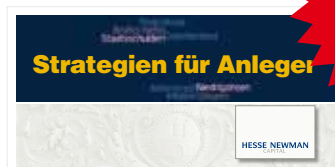
Mit Schiffsfonds haben Anleger laut einer Anfang 2010 veröffentlichten Studie des Hamburger Analysehauses FondsMedia durchschnittlich 6,7 Prozent im Jahr nach Steuern verdient. Der Untersuchung liegen 534 Beteiligungsmodelle von 24 Initiatoren zugrunde, die zwischen 1969 und 2007 aufgelegt wurden und deren Schiffe inzwischen verkauft sind.

Von den 534 untersuchten Fonds brachten stolze 494 ihren Anlegern einen Gewinn, gemessen am Investitionsvolumen waren damit 92,5 Prozent aller Schiffsfonds erfolgreich. Die besten 25 Prozent der Fonds erzielten sogar einen Vermögenszuwachs von durchschnittlich 16,6 Prozent im Jahr.

### Fondseckdaten

<b>Geplantes Fondsvolumen</b>	EUR 15,0 Mio. (reiner Eigenkapitalfonds)
<b>Mindestbeteiligung</b>	EUR 20.000 zzgl. 3 % Agio
<b>Laufzeit</b>	bis 31.12.2019, geplant
<b>Auszahlungen</b>	7,5 % p.a. durchschnittlich (Prognose)
<b>Sonderkündigungsmöglichkeit</b>	In wirtschaftlichen Notlagen Kündigung möglich

Bestellen  
Sie unser  
Booklet



[www.Strategien-fuer-Anleger.de](http://www.Strategien-fuer-Anleger.de)

Telefon (040) 3 39 62-444

Am Zweitmarkt herrscht Kaufzeit. Profis steigen jetzt ein.

## Wir kaufen nur, was Gewinn verspricht

Anleger mit gemanagten Zweitmarktfonds grundsätzlich auf der sicheren Seite



*Herr Dr. Komatsu, in der Schifffahrt zeigen sich erste Signale für eine Markterholung. Preise und Charterraten steigen wieder. Welche Einkaufschancen bietet denn der Zweitmarkt aktuell? Klettern hier die Kurse nicht auch längst aufwärts?*

Am Zweitmarkt herrscht unverändert Kaufzeit. Im Vergleich zum Erstmarkt ziehen die Preise nicht so stark an. Das Kursniveau für Beteiligungen aus zweiter Hand ist weiterhin günstig. Wir haben einige äußerst interessante Deals für unseren Shipping Opportunity umsetzen können. Auf's Gesamtportfolio bezogen – also auf derzeit rund 150 Beteiligungen an 68 Schiffsfonds – haben wir für unsere Anleger Beteiligungen zu Kaufpreisen erworben, die durchschnittlich 50 Prozentpunkte unter den Höchstpreisen von 2008 liegen. In jedem einzelnen Erwerb lagen wir deutlich über unserer geforderten Mindestrendite\* von 10 Prozent p.a. im Ankauf.

*Was genau sind Ihre Investitionskriterien?*

Einfach gesagt: Wir kaufen nur, was Gewinn verspricht. In unserem Portfolio sind die meisten Schiffe weitgehend oder vollständig entschuldet. Ein besonderes Augenmerk legen wir auf die jeweilige Finanzierungsstruktur. Diese ist ausschlaggebend für die Ergebnisverteilung und damit ein wichtiger Faktor für die Bewertung einer Beteiligung.

*Können Sie das einmal konkretisieren?*

Bei zwei Schwesterschiffen beispielsweise, die ein identisches Ertragspotenzial haben und zu gleichen Bau- bzw. Kaufpreisen erworben wurden, erzielt diejenige Schifffahrtsgesellschaft nach Entschuldung auf dem Zweitmarkt den höheren Preis, die

ursprünglich einen höheren Anteil an Fremdkapital aufzuweisen hatte. Dies liegt daran, dass die zukünftigen Erträge auf weniger Eigenkapital verteilt werden müssen.

*Wie überzeugen Sie denn heutzutage Privatanleger von diesem Schiffsfonds?*

Vor allem mit seinem Chancenpotenzial: Der Fonds profitiert aktuell auf doppelte Weise. Denn wir nutzen einerseits das günstige Preisumfeld und kaufen andererseits vor allem Anteile an Schiffen, die bereits historisch günstig waren. Also Schiffe, die während der letzten Krise 1999–2001 bestellt oder abgeliefert wurden. Diese historisch günstigen Schiffe haben in der letzten Boomphase sehr gut verdient und haben entsprechend einen optimalen Entschuldungsstand, häufig gar hohe Tilgungsvorsprünge und Liquiditätsreserven. Damit besitzen diese Beteiligungen das Potenzial, überproportionale Überschüsse in den sich erholenden Märkten zu verdienen. Gleichzeitig sind sie robust genug, erneute Einbrüche zu überstehen, das hat ja die aktuelle Krise gezeigt.

*Und in Sachen Anlagesicherheit?*

Mit gemanagten Zweitmarktfonds ist man ja grundsätzlich auf der vergleichsweise sicheren Seite. Nur so lässt sich auch mit überschaubarem Eigenkapital breit streuen. Unser Shipping Opportunity öffnet die Investition in bis zu 100 Schiffsfonds bereits ab 20.000 Euro Anlagesumme. Alle relevanten Teilmärkte der Schifffahrt sind vertreten sowie eine gute Mischung an Charterern und Pools. Diese Diversifikation erhöht die Investitionssicherheit signifikant.

*Greifen Zweitmarktfonds nicht zu viele Gebühren ab?*

Tatsächlich sollte hier genau hingeschaut werden. Unser Shipping Opportunity muss einen Vergleich jedoch nicht scheuen. Die Investitionsquote liegt bei über 91 Prozent, das Agio bei nur 3 Prozent. Anleger erhalten ihre Auszahlung bevorrechtigt. Hesse Newman wird nachrangig an den Ergebnissen beteiligt, d.h. erst nachdem der Anleger durchschnittlich 7,5 Prozent p.a. verdient hat. Dadurch sitzen alle Beteiligten in einem Boot – mit gleichem Interesse: Maximale Rendite für den Anleger.

Quelle: THB Täglicher Hafenbericht, 8.7.2010

\*IRR, Erläuterung s. Seite 2

## FAX-ANTWORT

**Ja, ich interessiere mich für den Hesse Newman Shipping Opportunity.**

Bitte senden Sie mir die Fondsunterlagen zu.

Firma: \_\_\_\_\_

Name, Vorname: \_\_\_\_\_

E-Mail-Adresse: \_\_\_\_\_

Ich bitte um Rückruf in der Zeit von \_\_\_\_\_ bis \_\_\_\_\_ Uhr

Telefon: \_\_\_\_\_

Straße, Haus-Nr.: \_\_\_\_\_

PLZ, Ort: \_\_\_\_\_

Mit freundlicher Empfehlung

**Bitte senden Sie diese Seite per Fax oder per Post an Ihren Berater.  
Natürlich steht er Ihnen auch gern telefonisch zur Verfügung.**

### HESSE NEWMAN CAPITAL AG

Gorch-Fock-Wall 3, 20354 Hamburg  
Telefon (040) 3 39 62 - 444, Telefax (040) 3 39 62 - 448  
capital@hesse-newman.de, www.hesse-newman.de

HINWEIS: Dies ist eine unvollständige und unverbindliche Kurzinformation zum Hesse Newman Shipping Opportunity, Stand Juli 2010. Eine Anlageentscheidung kann ausschließlich auf Grundlage des Verkaufsprospektes in seiner jeweils gültigen Fassung getroffen werden. Dieser enthält ausführliche Informationen zu den wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Einzelheiten sowie insbesondere auch zu den Risiken der Vermögensanlage. Der Verkaufsprospekt kann bei Hesse Newman Capital AG, Gorch-Fock-Wall 3, 20354 Hamburg, angefordert werden und wird auch im Internet unter [www.hesse-newman.de](http://www.hesse-newman.de) bereitgehalten.