

Lange GmbH · Tsingtauer Str. 105 · 81827 München

Interesse ? Bitte Rückfax an 089-439846-10

○ ML Schiffsinvest 3

Unverbindliche Reservierung:

E-mail:

Tel. Nr. (tagsüber):

München im Dezember 2011

Erneute Ratenkrise bringt viele Schiffsfonds in schwere See (*Kapitalnot*).

Sondersituation Kapital-Erhöhungen: Die 10-Jahres-Chance.

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Wichtigste zuerst (*negative Überraschung*): Nach erfreulichem Anstieg der Charraten für Containerschiffe kam es beginnend im Sommer und verstärkt im Herbst 2011 - auch aufgrund der internationalen Finanzquerelen - zu einer scharfen Korrektur mit Druck auf Raten und unfreiwilligen Wartezeiten bei anstehenden Neuabschlüssen. Die Linienreedereien leiden unter der Schere von hohen Kosten (*insbesondere Treibstoff*) und wettbewerbsbedingt knappen Frachtraten. Dieser Druck wurde auf uns Schiffseigner weiter gereicht. Die erneute Ratenkrise hat mich und wahrscheinlich auch Sie überrascht. Die daraus resultierenden Erlöseinbußen bringen viele Schiffsfonds in schwere See und erfordern oft neue Kapitaleinschüsse. Für eine Reihe von Schiffen kann der fehlende Ertrag das endgültige Aus bedeuten.

Aber: Aufgeschoben ist nicht aufgehoben. Grundsätzlich - das bleibt meine Markterwartung für die Jahre 2012 und 2013 - wird sich der Trend zur Normalisierung der Charraten fortsetzen. Letztlich müssen sich Schiffsraten an durch Wiederbeschaffungspreise vorgegebenen Rentabilitätsanforderungen ausrichten. Neue Bestellungen kann und wird es erst geben, nachdem die erzielbaren Raten Normal-Niveau erreicht haben.

Konsequenz: Der Nachholbedarf bei Charter-Raten besteht weiter. Bei erwartetem Bedarfsanstieg von 5-8% p.a. in 2012 + 2013 wird sich der Trend zur Ratennormalisierung generell fortsetzen.

Anlage-Entscheidung: Ohne aktives Handeln kein Gesamterfolg.

Hier noch einmal die harte Wirklichkeit für aktive Anleger mit Bestand an bestehenden Schiffsfonds:

Ausgangslage 1: Anleger mit einem großen Bestand an alten Schiffsfonds unterschiedlicher Qualität:

Die hohen Ist-Verluste im Portfolio lassen sich nur (*teil-*) ausgleichen, wenn in der erneuten Ratenbaisse die Sonderchancen der Krise (*Erwerb von Vorzugskapital bei Kapital-Erhöhungen*) genutzt werden.

Ausgangslage 2: Anleger mit einem Bestand an alten Schiffsfonds besserer bzw. guter Qualität:

Die Sonderchancen der Krise (*Erwerb von Vorzugskapital bei Kapital-Erhöhungen fremder Schiffsfonds*) erhöhen die Gesamt-Rentabilität des Schiffs-Portfolios.

Extreme Ratenbaisse ist Basis für risikoarme Neuanlagen mit hoher Rentabilität.

Um die hohen Sonder-Chancen zu nutzen, haben wir die Opportunity Fonds ML Schiffsinvest 1-3 aufgelegt. MLS-01 und MLS-02 wurden mit jeweils 50 Mio.€ Fondsvolumen geschlossen, sind voll investiert und entwickeln sich plangemäß. Der Zeichnungstand beim MLS-03 beträgt 14,0 Mio.€. Die ersten Top-Anlagen sind im Fonds. Die Rentabilität der erworbenen Anteile liegt Steuer neutral zweistellig bei jährlich 11 - 20% trotz hoher Sicherheit (*Vorzugsstellung und Sonderrechte betreffend Rückzahlung und Ausschüttungen*).

Der Fonds ist im Hinblick auf Sicherheit und Rendite das Beste, was die Lange Vermögensberatung GmbH in ihrer Historie hat anbieten können. Die Kombination aus Schifffahrtskrise und einem nicht funktionierenden Banken-System in der Schifffahrt ermöglicht es, via Beteiligung an Kapital-Erhöhungen (= *Neu-Kapital in sicherer Rangstelle*) Grundrenditen zwischen 10 % und 15 % jährlich bei hoher Sicherheit (*"Risiko arm"*) zu erzielen. Solche Chancen gibt es selten.

Unsere Wertung: Eine 10-Jahres-Chance.

Vermögensberatung seit 1965

Warum gibt es Neu-Kapital überhaupt? Welche Rangstelle zum Alt-Kapital hat es?

Die Schiffsbanken sind (*wegen eigener Probleme*) nicht in der Lage, Überbrückungskredite zu gewähren - auch nicht bei Schulden freien Schiffen. Die Gesellschafter bestehender Schiffsfonds müssen entweder das Schiff in der Krise zu Tiefstpreisen verkaufen oder sie beschließen eine Kapital-Erhöhung (*Neu-Kapital*). Dieses Neu-Kapital wird i. d. R. sehr vorteilhaft ausgestattet (*10-15 % jährlicher Gewinnanspruch und zusätzlich 120-140 % Rückzahlung*). Und: Diese Ansprüche stehen komplett vor dem Alt-Kapital. Alle Überschüsse gehen an das Neu-Kapital, bis die Sonderansprüche voll befriedigt sind.

Natürlich kann jeder der bisherigen Gesellschafter an dieser Kapital-Erhöhung teilnehmen.

Aber: Ca. 1/3 der (*Alt-*) Anleger kann nicht („kein Geld“) oder will nicht („mit Schifffahrt will ich nie wieder etwas zu tun haben“) an der Kapital-Erhöhung teilnehmen.

Unsere Sonderchance: Wir zeichnen das verbleibende Neu-Kapital für unseren Fonds.

Die Schiffsfonds MLS-01 bis 03 sind risikoarm + überdurchschnittlich rentabel (*konkurrenzlos*).

Wie können Sie und ich von der Marktwende nach Auslauf der Ratenbaisse finanziellen Nutzen ziehen? Durch Beteiligung am ML Schiffsinvest 3. Das Konzept „*Sonderchance + Sicherheit*“ - insbesondere die Kombination „*besondere Sicherheit*“ und „*hohe Rendite*“ hat bislang 2.500 Anleger überzeugt. Die Ausgangslage (z.B. *12% Gewinnvorab p.a. und 120% Rückzahlung in sicherer Rangstelle*) ist unnormal und allein krisenbedingt. Unsere Stammmandanten sind bei diesen Erfolgen bereits dabei. Sie können noch an Bord kommen.

Erfolgsbelege: MLS-01 + MLS-02 wurden mit geplantem Emissionsvolumen von zusammen 100 Mio.€ geschlossen. Beim MLS-03 sind bislang 14 Mio.€ gezeichnet. MLS 1+2 sind voll investiert. Wir haben bewiesen, dass wir Zugang zu guten Kapitalerhöhungen haben, um das Vermögen optimal anzulegen. Die Konkurrenz staunt und ärgert sich.

Eine der ersten Investitionen des MLS-01 waren die Containerschiffe Buxfavourite und Buxhansa. Das Konzept sieht einen jährlichen Vorabgewinn von 10% und eine Rückzahlung von 140% vor. Aufgrund der guten Liquiditätssituation fließen dieses Jahr bereits 30% Vorabgewinn. Zweites Beispiel: Mitte 2010 zeichnete der MLS-01 das verbliebene Neu-Kapital (*Vorzugsstellung mit 150% vorab*) des Hansa Treuhand Flottenfonds I. Bereits Ende dieses Jahres fließen 55% Auszahlung zurück. Auch der MLS-02 wird in diesem Jahr die erste prognostizierte Auszahlung leisten. Vorschau: Bereits 2012 werden MLS-01 und MLS-02 $\geq 10\%$ ausschütten. MLS-03 wird 2013 folgen.

Investitionsquote 99,5% - Auszahlungen in gleicher Rangstelle - Verwaltung nahezu Kosten frei.

Die Kostenstruktur des Fonds mit 0,5% Vorkosten, 99,5% Investitionsquote und 0,15% laufenden Kosten p.a. ist im Markt einzigartig. Wir „*verdienen*“ erst, wenn an alle Partner ausgezahlt wird. Von der Auszahlung erhalten wir knapp 20% (*bei 2,4% Eigeneinlage*) - gut 80% gehen an die Neu-Zeichner. Diese ertragsabhängige Vergütung (*praktisch keine sofort verlorenen Vorkosten*) ist ungewöhnlich und hat für viel Aufregung im Markt gesorgt.

Unsere Meinung: Die Vergütungsstruktur von „*ML Schiffsinvest 1 + 2 + 3*“ ist einfach, fair und transparent.

Investitions-Ausblick: Bis Mitte 2012 wird es noch viele gute Beteiligungsmöglichkeiten geben. Grund: Das (*immer noch*) nicht funktionierende Bankensystem in der Schifffahrt. Aktuelles Beispiel: ML Schiffsinvest 3 kann sich mit an vier Produktentankern (*Baujahr 1999*) mit jeweils 2,5 Mio.€ am Neu-Kapital beteiligt. Das Neu-Kapital bekommt 170% Gewinn vorab und anschließend die gleichen Auszahlungen wie das Alt-Kapital (= *höchste Rentabilität*). Die Kapitalerhöhung wurde notwendig, weil die Schiffsbank die sofortige Kreditrückzahlung (*jeweils ca. 5 Mio.\$*) gefordert hatte. Jedes der vier Schiffe hat einen Wert von ca. 10-12 Mio.\$\$. Das wäre ein optimaler Kreditkunde für die Bank. Aber die Bank wollte das Geld zurück. Die Anleger haben jetzt nicht verkauft, sondern werden den Kredit durch Eigenkapital ablösen, um in einem besseren Markt ab 2013 zu einem höheren Preis zu verkaufen. Weitere Kapitalerhöhungen mit Vorzugsrechten nach gleichem Muster (*Kredit-Tilgung mit Neu-Kapital*) sind für den ML Schiffsinvest 3 verfügbar.

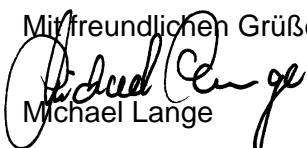
Investitionsgremium: Fachlich kompetent + personell unabhängig.

Die zu treffenden Anlageentscheidungen erfolgen nach Vorlage durch die Geschäftsführung und fachgerechter unabhängiger Prüfung. Das Investitionsgremium (*muss jeden Anlagevorschlag prüfen und freigeben*) von ML Schiffsinvest 1-3 ist fachlich optimal besetzt. Im Ausschuss sind Nikolaus H. Schües, geschäftsführender Gesellschafter der Traditionsreederei F. Laeisz, Hamburg / Rostock, und Torsten Wagner, bis Mitte 2008 in der Führungsetage der Schifffahrtsabteilung der Deutschen Bank. Wir sind im Gremium zu viert. Aus unserem Hause sind dabei Partner Philipp Freisem und Senior-Chef Michael Lange. Unser Haus hat nicht die Entscheidungsmehrheit. Wir müssen mit einer Anlage-Idee immer erst die beiden unabhängigen Anleger-Vertreter überzeugen.

Genau diese Kontrolle wollen wir zur eigenen und Ihrer Sicherheit haben.

Wir laden Sie zur (*Mit-*) Beteiligung ein. Sofern Sie „*mit an Bord*“ gehen möchten, schicken Sie uns bitte dieses Schreiben zurück. Sie erhalten dann zur Prüfung und Entscheidung für Ihren möglichen Beitritt ausführliche Emissionsunterlagen. Für Fragen betreffend *ML Schiffsinvest 3* und sonstige Vermögensfragen, stehen Ihnen in unserem Hause Michael Lange (*sen.*) und Philipp Freisem (*Partner*) zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen


Michael Lange