



SONDERDRUCK

40 Jahre CONTI



CONTInuität und Leistung – seit 1970



Ihr Partner für Schiffsbeteiligungen
Erfolgreich – zu jeder Zeit

Aktuell
Beteiligung in den Wachstumsmarkt Bulkschifffahrt



40 Jahre Conti Reederei

»Das Prinzip aller Dinge ist das Wasser«

(Thales, 600 v.Chr.)

Der Firmen-Slogan der Reederei lautet: »CONTInuität und Leistung«. Dahinter steckt weitaus mehr als eine plakative Werbebotschaft; es ist ein Erfolgsrezept. Im November 1970 bot das Unternehmen – damals noch als Cosima Reederei mit Sitz in München Schwabing – als einer der ersten und somit ältesten Initiatoren für Schiffsbeteiligungen der Öffentlichkeit eine Schiffsbeteiligung in Form eines geschlossenen Fonds an. Bei diesen ersten Objekten handelte es sich um die beiden auf der Schlichtingwerft Travemünde gebauten Mehrzweckfrachter »Parzival« und »Lohengrin« von je 7.350 tdw. Gleichzeitig wurde in Hamburg eine Bereederungsgesellschaft etabliert.

Die Conti Reederei wurde dann 1979 gegründet und übernahm alle zuvor zur Beteiligung angebotenen Schiffe. In der Folgezeit wuchs eine stattliche Flotte von Containerschiffen, Tankern und Massengutfrachtern heran. Frühzeitig setzte die Gesellschaft erfolgreich auf ein ganzheitliches Management

der Kapitalanlagen. Seit ihrer Gründung wurden von der Unternehmensgruppe bis heute Investitionen in Höhe von ca. € 6,3 Mrd. realisiert. Rund 54.500 Beteiligungen wurden seitdem mit einem Kapital von etwa. € 2,6 Mrd. von Gesellschaftern gezeichnet.

CONTI gehört heute mit 89 Schiffen in Fahrt und rd. 2.700 Arbeitsplätzen an Land und auf See zu den größten und modernsten Reedereien weltweit.

Ein Netzwerk für den Erfolg

Als ein Erfolgsbaustein von CONTI ist das ganzheitliche Management zu nennen. Die Unternehmensgruppe besteht weitgehend aus selbstständigen Firmen, die sich in kompakte Teams gliedern. Dadurch wurde ein erfolgreiches Netzwerk rund um die Schiffsbeteiligungen der Anleger geschaffen. Hierbei haben die rd. 90 Mitarbeiter in München ein ordentliches Pensum zu bewältigen: Schifffahrtsmärkte werden analysiert, Schiffsbeteiligungen geplant und konzipiert, Gesellschaftermittel eingeworben sowie das Fondsmanagement während der Laufzeit bis hin zum Verkauf der Schiffe übernommen. Eine Rechts- und Steuerabteilung steht un-

terstützend zur Seite und die Finanz- und Treasury-Abteilung berät bei Zins- und Währungsabsicherungen. CONTI übernimmt ferner die Verwaltung der Beteiligungen und bietet mit dem CONTI-Zweitmarkt einen umfassenden Service, der den koordinierten und systematischen Handel von CONTI-Beteiligungen ermöglicht.

Seit 1990, dem Jahr des 20-jährigen Firmenjubiläums, erfolgte der schrittweise Ausbau zur CONTI Unternehmensgruppe. Neben der konsequenten Erweiterung des Containerschiffssektors erfolgten in den Jahren 1991–1996 auch Investitionen in sechs Gewerbeimmobilien. 1992 privatisierte und sanierte Conti die Sächsische Dampfschiffart, auch »Weiße Flotte« genannt, in Dresden und übernahm 1997 gemeinsam mit anderen Gesellschaftern das Hochseekreuzfahrtschiff »Columbus«, das sich seitdem für Hapag-Lloyd im Einsatz befindet. Der stete Ausbau des Unternehmens hatte zwischenzeitlich den Umzug von Unterföhring nach Putzbrunn bei München im Jahre 1994 erforderlich gemacht.

Die Flusskreuzfahrtschiffe »Johannes Brahms« und »Primadonna« ergänzten 1998 die Reedereiflotte und 1999 wurde mit der »Conti Canberra« das erste Containerschiff der Postpanamax-Klasse mit 5.618 TEU an Conti abgeliefert. Zwischen 1999 und 2002 erwarb dann eine der CONTI Holding nahestehende Gesellschaft Anteile an der »Bremer Bereederungsgesellschaft«, Bremen, sowie an der »NSB Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft«, Buxtehude. Darüber hinaus beteiligte sich dieselbe Gesellschaft mittelbar an der Hamburger Shipbroker-Firma »Continental Chartering GmbH & Co. KG«.

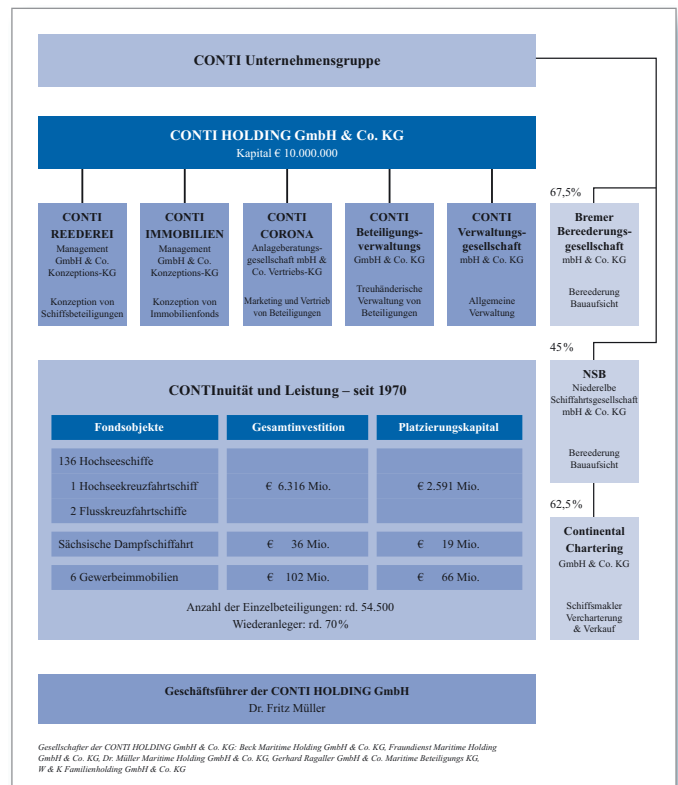
Durch die Einführung der sog. Tonnagesteuer 1999 war abzusehen, dass sich der Schiffsbetrieb über den prospektierten Verkaufszeitpunkt hinaus als wirtschaftlich attraktiv darstellen würde. Um den Gesellschaftern einen individuellen Ausstieg aus ihren Beteiligungen zu ermöglichen, wurde 2003 der CONTI-Zweitmarkt ins Leben gerufen. Seither übernimmt dieser auf der hauseigenen Plattform den Handel von CONTI-Beteiligungen. Bis zum heutigen Tage konnten mit rd. 2.500 Anteilsverkäufen ein Handelsvolumen von knapp € 90 Mio. abgewickelt werden.

2004 wurde mit »Conti Everest« (8.238 TEU) das zu diesem Zeitpunkt größte Containerschiff der Welt abgeliefert. 2005, im 35. Jubiläumsjahr, konnte mit dem bis dato kumulierten Investitionsvolumen die € 5 Mrd.-Grenze durchbrochen werden. Das Platzierungsvolumen stieg über € 2 Mrd. Mit dem Conti Beteiligungsfonds IX/X bot CONTI 2007 den ersten reinen Tonnagesteuerfonds an. Die Reederei erhielt in die-

sem Jahr mit der »Conti Salome« ihr erstes von fünf baugleichen Schiffen, den neuen Typ »Aker CS 2100«, von den Aker Werften in Wismar und Warnemünde. Der Antrieb erfolgt durch zwei 4-Takt-Motoren mit Getriebe und Verstellpropellern. Je nach Bedarf kann eine der Maschinen abgeschaltet werden, wodurch der Wirkungsgrad optimiert und folglich der Brennstoffverbrauch sowie die Abgasemissionen verringert werden können. Das Gesamtkonzept der 30.000 tdw großen Containerfrachter mit einer Kapazität von 2.127 TEU gilt als besonders umweltfreundlich.

Das stete Wachstum der Unternehmensgruppe erforderte nochmals eine Vergrößerung des Firmensitzes: CONTI zog von Putzbrunn in das neu errichtete »Eigenheim« in München-Riem, ein repräsentatives und modernes Bürogebäude in unmittelbarer Nähe der Neuen Messe – ganz nach bayerischer Tradition mit eigenem Maibaum.

Mit der »Conti Jupiter« (Chartername »CMA CGM Vela«) erhielt die CONTI Reederei im Oktober 2008 von der Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co.Ltd in Okpo, Südkorea, das größte Containerschiff unter deutscher Flagge (s. HANSA 11/2008, S. 26). Es wartete mit Superlativen wie einer Containerkapazität von 10.960 TEU, einer Gesamtlänge von fast 350 m und einer Schiffsbreite von über 45 m auf und trat seinen Dienst im FAL 1-Dienst der französischen Containerlinie CMA CGM zwischen Asien und Europa an. Als Besonderheit erhielt das Schiff einen neuen langsam laufenden Zweitaktmotor von B&W vom Typ 12K98ME-C7 Motor, der bereits die für Neubauten ab 2011 geforderten IMO Regeln für NOx und SOx Ausstoß (Tier II) erfüllt. Die »Conti Jupiter« wurde vom Germanischen Lloyd mit 100 A 5 E IW NAV-O ERS SOLAS-II Reg-2, Reg.19C2P67 Container Ship and



MC E AUT klassifiziert. Sie ist mit 700 Anschlüssen für Kühlcontainer ausgerüstet, 130 von ihnen befinden sich unter und 570 an Deck. Die Containerkapazität auf Basis 14 t homogenem Gewicht beträgt 7.890 TEU.



Bulker »Hans Sachs« (50.000 tdw), abgeliefert 1975



Kreuzfahrtschiff »Columbus«

Gutes Recht
erfahren

Herzlichen Glückwunsch
CONTI!

Das Schifffahrts- und Transportrecht ist bei Ahlers & Vogel seit jeher zu Hause. An unserem Standort in Hamburg sind die hier tätigen Rechtsanwältinnen Spezialisten auf diesem Gebiet.

Telefon +49 (40) 37 85 88-0
Telefax +49 (40) 37 85 88-88
hamburg@ahlers-vogel.de
www.ahlers-vogel.de

Ahlers & Vogel
Bremen _ Hamburg _ Rostock
Schaarsteinwegsbrücke 2
20459 Hamburg



Ahlers & Vogel
Rechtsanwälte seit 1858



»Conti Opal«

Der Deutschen Flagge ist CONTI stets verbunden gewesen. Auf gut 70% der Containerschiffe wird diese gehisst. Wollte so mancher Wettbewerber hier Kosten sparen, setzte CONTI mehr auf erfahrenes und qualifiziertes Personal. Gerne würde man die Quote weiter anheben, doch inzwischen herrscht akuter Mangel an Deutschen Offizieren.

Im Jahr 2008 stieg CONTI in den Markt für Produktentanker ein. Insgesamt wurde die Flotte um 6 Tanker der so genannten Handysize-Klasse (37.000 tdw) und zwei Aframax-Tanker (105.000 tdw) erweitert.

Ein Jahr später hieß es »back to the roots«. Erstmals wurde nach über 35 Jahren, mit der Beteiligung »Conti Saphir« (75.200 tdw) wieder in den Markt für Massengutfrachter investiert. Auch in den kommenden Jahren ist der weitere Ausbau der Bulker-Flotte beschlossen. Mit den Tankern und Bulkcarriern wollte sich das Unternehmen breiter und damit unabhängiger vom Containerschiffmarkt aufstellen. Diese Entscheidung erwies sich als richtig. Denn entgegen der allgemeinen Krisenstimmung gelang es Conti, innerhalb von nur 12 Monaten das

Eigenkapital für 6 Massengutfrachter einzuwerben.

Ende April 2010 übernahm die CONTI Unternehmensgruppe den 57.000 tdw Bulker »Conti Opal« von der chinesischen Bauwerft Blue Sky (Ningbo Hengfu Shipping Group). Das Schiff war mit 189,99 m Länge und 32,26 m Breite das Typschiff einer Bauserie von insgesamt 20 gleichen Einheiten von verschiedenen Schiffswerften in China. Das Management der Schiffe liegt bei der BBG (Bremer Bereederungsgesellschaft) in Bremen, die bereits in den 1970er Jahren eine Flotte von 17 Containerfrachtern bereederte. In 2010 arbeitet die Bauaufsicht der Gesellschaft an über 30 verschiedenen Neubau-Projekten in Asien.

Das Design, d.h. die Konstruktion dieser so genannten »Dolphin-Klasse« stammt vom Shanghai Merchant Ship Design and Research Institute. Der Schiffstyp dieser Supramax-Klasse (das erste Typschiff, die »Mandarin Eagle«, 57.000 tdw, wurde Anfang 2008 abgeliefert), entwickelte sich mit über 230 Bestellungen zu einem absoluten Verkaufserfolg.

Die »Conti Opal« wird von einem 9.480 kW starken MAN-B&W Motor vom Typ 6S50MC-C mit Festpropeller angetrie-

**WIR GRATULIEREN
CONTI
ZUM 40. JUBILÄUM**

CONTINENTAL CHARTERING GMBH & CO. KG
BALLINDAMM 14-15 · D-20095 HAMBURG
TEL + 49 (40) 32 33 70 70 · FAX + 49 (40) 32 33 70 79
OFFICE@CONTINENTAL-CHARTERING.DE
WWW.CONTINENTAL-CHARTERING.DE

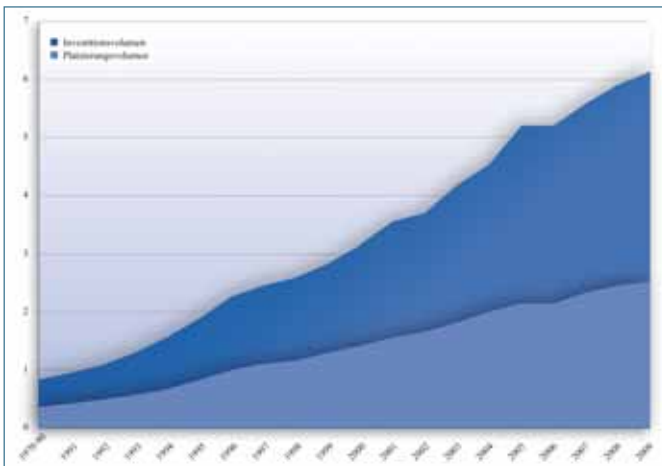
CONTINENTAL-CHARTERING



»Conti Selenit« kurz nach dem Aufschwimmen am 5.2.2010



»CMA CGM Vela« (»Conti Jupiter«), 11.038 TEU, Baujahr 2008



Kapitalentwicklung in Mrd. €



Charter-/Pooleinnahmen in Mio. €

CONTI Reederei

ben. Der Massengutfrachter wurde für die weltweite Trockenfahrt konzipiert.

Zusammen stark – CONTI-Pools sichern Einnahmenkontinuität

Die Basis des Reedereigeschäfts von CONTI ist das Fondsgeschäft. Dabei gehört zur Anlagephilosophie des Unternehmens u.a. der Grundsatz der gesicherten Anfangsbeschäftigung. Denn sie sichert die Einnahmensituation und sorgt dafür, dass Zinsen und Tilgungen sowie Ausschüttungen geleistet werden können. Erst wenn bei einem

Neuprojekt neben einer soliden Finanzierung auch die Anfangsbeschäftigung geschlossen ist, erlangt es »Platzierungsreife«, d.h. den Gesellschaftern kann es als Schiffsbeteiligung angeboten und je nach Schiffgröße können mittel- bis langfristige Charterverträge geschlossen werden. Wenn nach Ablauf des ersten Chartervertrages eine Anschlussbeschäftigung gefunden werden muss, kann es von großem Vorteil sein, wenn dies innerhalb eines Einnahmepools geschieht. Das heißt, dass das Schiff Mitglied in einem Pool wird, in dem die Einnahmen

geteilt werden. Die Kosten des Schiffsbetriebes trägt jedes Schiff weiterhin für sich selbst. Das Management der CONTI hat aus den Erfahrungen von 1999 bzw. 2001 gelernt, was es für Einschiffsgesellschaften bedeutet, in schwachen Märkten eine Beschäftigung zu finden. Bereits 2002 hat man den ersten Einnahmepool gegründet, inzwischen ist ein Großteil der Flotte in einem von 6 Einnahmepools eingebettet.

Die Entscheidung über die Mitgliedschaft und die vertraglichen Vereinbarungen werden dabei immer zu einem Zeitpunkt ge-

**EHLERMANN
RINDFLEISCH
GADOW**

RECHTSANWÄLTE
PARTNERSCHAFT

40 JAHRE SEELUFT IN BAYERN!

WIR GRATULIEREN!

BALLINDAMM 26, 20095 HAMBURG | TEL +49 40 37 48 14 - 0, FAX +49 40 37 48 14 - 30 | E-MAIL INFO@ERG-LEGAL.COM | WWW.ERG-LEGAL.COM

troffen, zu dem für kein Mitglied die Einnahmensituation zu Beginn der Poolung feststeht. Somit muss kein Poolteilnehmer die Einnahmen aus einem Chartervertrag teilen, der bei Abschluss des Poolvertrages besteht. Die Vorteile liegen auf der Hand:

- Erhöhte Flexibilität bei der Vercharterung, denn der eine Teil der Schiffe kann beispielsweise mit kürzeren Laufzeiten und gleichzeitig der andere Teil mit längeren Laufzeiten verchartert werden. So lassen sich Marktchancen kurzfristig nutzen ohne langfristig die Einnahmensicherheit zu gefährden.
- Reduzierung kostspieliger Positionierungskosten, weil dem Charterer i.d.R.

dasjenige Schiff angeboten werden kann, welches seiner gewünschten Position am nächsten ist.

- Stärkung der Verhandlungsposition gegenüber den Charterern durch größere Pools.

Die Pools sorgten auch in der jüngsten Krise dafür, dass kein CONTI-Schiff ohne Einnahmen fuhr. Natürlich kann jedes einzelne Schiff in Abhängigkeit der eigenen Einnahmen und der Einnahmen der anderen Pool-schiffe als Nettoempfänger vom Pool profitieren oder als Nettozahler agieren. Ein Pool kann sich gewiss nicht völlig von Marktschwankungen abkoppeln, langfristig gesehen gilt jedoch immer »Zusammen sind wir

stark!«, denn die Einnahmepools führen auf Dauer zu einer Optimierung, Verstetigung und besseren Planbarkeit der Einnahmen für all ihre Mitglieder.w

Dass auch ein Münchner Unternehmen das Reedereigeschäft beherrscht, hat CONTI in den letzten 40 Jahren eindrucksvoll bewiesen. Selbstbewusst bezeichnet man sich als Qualitätsführer. Die Gesellschafter dürften dem wohl beipflichten, nicht zuletzt deswegen, weil sie auch in der jüngsten Krise von Kapitalerhöhungen, Nachschüssen oder Rückzahlungen von Ausschüttungen verschont blieben. Ihre langjährig positive Leistungsbilanz nimmt CONTI als Ansporn für die kommenden 40 Jahren. GF

Der Chef der Münchner Conti Reederei, Dr. Fritz Müller, beantwortet der HANSA anlässlich des 40. Firmen-Jubiläums einige – auch persönliche – Fragen.

1937 in Friedrichshafen am Bodensee geboren, führte ihn der Weg über München schließlich nach Hamburg. Nach seinem Ausscheiden aus dem operativen Geschäft der Conti-Gruppe begründet er seinen Umzug nach Hamburg auch damit, dass er von hier aus sein Netzwerk für die CONTI und deren Anleger noch nutzen kann. 1972 kam Müller als Sanierer zur Cosima-Reederei, die durch die Turbulenzen jener Zeit in schwieriges Fahrwasser geraten war. Als 1979 das Größte überstanden war, übernahmen Fritz Müller und sein Kollege Dr. Franz Wagner Unternehmensanteile und gründeten mit den Altgesellschaftern Karl Beck, Franz

Fraudienst und Gerhard Ragaller die Conti Reederei.

HANSA: Herr Dr. Müller, Sie führen die Unternehmen der CONTI Unternehmensgruppe, zu der auch die Conti Reederei gehört und das sein 40-jähriges Jubiläum begeht. Wir gratulieren dazu und würden gern erfahren, wie Sie auf die Idee kamen, als Sohn des Betreibers einer Friedrichshafener Groß-Metzgerei in das Beteiligungsgeschäft für Seeschiffe einzusteigen?

Dr. Fritz Müller: Danke für die Glückwünsche! Nach dem Willen meiner Eltern hätte ich den Familienbetrieb auch übernehmen sollen. Jedoch zog es mich nach dem Abitur mehr zu kaufmännischen Auf-



gaben und so entschied ich mich für ein betriebswirtschaftliches Studium in München. Dort lernte ich Ernst Willner kennen, der 1970 mit drei bayerischen Unternehmern die Cosima-Reederei gründete. 1972 kontaktierte mich Willner, um bei den wirtschaftlichen Herausforderungen der Cosima-Reederei zu helfen. Seitdem bin ich der Schifffahrt treu geblieben.

Ein Erfolgsbaustein der CONTI lautet: »Ein Netzwerk für den Erfolg«. Was verstehen Sie darunter?



INTERNATIONAL
SHIPMANAGEMENT



BBG · Bremer Bereederungsgesellschaft mbH & Co. KG
Bahnhofstraße 28-31 · D-28195 Bremen
Phone: +49 421 33883-0 · Fax: +49 421 33883-92
info@bbg-shipmanagement.com
www.bbg-shipmanagement.com

Professionals in operating Bulker and Container Vessels

Wir gratulieren CONTI zum 40. Jubiläum!

Technical Management · Crew Management · Newbuilding Supervision
Marine and Safety Consultancy · Repair / Modification Supervision

Wir verstehen darunter ein ganzheitliches Management rund um das Thema Schiffsbeteiligung. Angefangen von der Analyse der Schifffahrtmärkte, der Planung und Konzeption von Beteiligungen, der Einwerbung der Gesellschaftermittel sowie das Fondsmanagement inklusive Bereederung und Befrachtung während der gesamten Laufzeit liegt somit alles in unseren Händen. Dadurch ist es uns möglich, den Gesellschaftern bei allen Belangen höchstmöglichen Qualitätsstandard zu bieten. Die Quote der Wiederanleger von 70% belegt die hohe Zufriedenheit unserer Anleger.

Wie haben sich

a) die Schifffahrt im Allgemeinen und b) das Emissionsgeschäft im Besonderen nach Ihrer Auffassung in den vergangenen vier Jahrzehnten verändert?

a) Die Schifffahrt bzw. das Reedereigeschäft hat schon immer Weitblick verlangt, um kurzfristige Wellenbewegungen erfolgreich zu überstehen. Dabei hat die Containerschifffahrt sicherlich eine Ausnahmestellung eingenommen. Kaum ein anderer Markt kann solch ein stetes Wachstum über so lange Zeit vorweisen. Das Jahr 2009 brachte hier erstmals einen Rückgang im Containerumschlag. Rasant war aber nicht nur das Marktwachstum der Handelsschifffahrt insgesamt, sondern auch das Größtenwachstum der Schiffe selbst. Schiffe, die vor 20 Jahren als riesig galten, werden heute für Feederdienste eingesetzt. Die heutigen Dimensionen sind schon beeindruckend.

b) Den Einstieg in den Bereich der Kapitalanlage haben Schiffsbeteiligungen durch die Möglichkeit hoher anfänglicher Verlustzuweisungen für Investoren geschafft. Für einen Großteil der Anleger lag das Hauptinteresse leider beim »Steuern sparen« und weniger in der Erwartung einer wirklich erwirtschafteten Rendite. Die Höhe der Verlustzuweisungen wurde dann von staatlicher Seite über die Jahre immer weiter einge-

schränkt und letztlich ganz abgeschafft. Viele Experten sagten sogar das Ende von Schiffsbeteiligungen voraus. Tatsächlich aber konnte die Schiffsbeteiligung beweisen, dass sie kein Steuersparmodell, sondern ein hochrentables Investment darstellt. Ich persönlich begrüße diese Veränderung, da nun die Qualitätskriterien der Schiffsbeteiligung selbst über deren Erfolg entscheiden und keine Steuerersparnis.

Wie kommt man als gebürtiger Schwabe »im Ausland« – zuerst in München und jetzt in Hamburg – mit »Nichtschwaben« zurecht?

Uns Schwaben sagt man ja einen gewissen Schaffensdrang nach. Das ist im Geschäftsleben sicherlich von Vorteil. Allerdings haben die Schwaben dieses Privileg nicht gepachtet, sodass ich auch bei den Bayern und Hamburgern viele Gleichgesinnte gefunden habe. Dies trägt natürlich auch dazu bei, sich dort wohl zu fühlen.

Unseren Recherchen zu Folge agierten Sie acht Jahre nebenamtlich als Vizepräsident beim Fußballverein »1860 München«. Was bewog Sie dazu, dies neben Ihrer verantwortlichen Berufstätigkeit auch noch zu betreiben, und welche positiven Auswirkungen hatte diese Aufgabe für Sie persönlich?

Ich selbst habe in der Studentenauswahl Münchens gespielt und hatte bereits während des Studiums große Sympathien für die »Löwen«. Das mit den positiven Auswirkungen meiner Vereinstätigkeit ist relativ. Zum Leidwesen meiner Frau bedeutete dies nämlich, dass die Wochenenden fast vollständig verplant waren, denn ich war viel unterwegs.

Zurückkommend auf Ihre hauptamtliche Tätigkeit: Wie würden Sie das »Geheimnis Ihres Erfolges« und den der CONTI Reederei sehen, die Sie zu einer der führenden Schifffahrtsgesellschaften Deutschlands geführt haben?

Im Grunde genommen ist es kein Geheimnis. Wir drücken das gerne in einem

Wortspiel aus: »CONTInuität«. Das bedeutet, dass wir unseren Grundsätzen über die letzten 40 Jahre treu geblieben sind. So haben wir nie spekulativ Schiffe bestellt, sondern unseren Gesellschaftern Beteiligungsmöglichkeiten angeboten, die stets nach bewährten Qualitätskriterien konzipiert wurden. Es bringt nichts, Renditeversprechungen mit spitzem Bleistift schön zu rechnen. Anleger schätzen die hohe Verlässlichkeit und Transparenz unserer Geschäftspolitik. Dieses Vertrauen spiegelt sich in unserer Leistungsbilanz wider. So etwas setzt man nicht leichtfertig aufs Spiel.

Seit 1970 wurden rund 140 Conti-Schiffe von Ihnen auf den Weg gebracht, von denen heute noch knapp 100 unter weiß-blauer Flagge fahren. Dabei haben Sie nach einer langen Phase mit dem Fokus auf das Containergeschäft, der Passagierschifffahrt (u.a. »C. Columbus« sowie der Weißen Flotte in Dresden) jetzt auch Massengutfrachter im Portfolio. Wie haben Ihre Anleger diesen Schritt mitgemacht?

Die strategischen Überlegungen, auch in den Bereichen Tankschifffahrt und Bulkschifffahrt interessante Projekte zu realisieren, haben wir schon vor vielen Jahren angestellt. Es wurde immer schwieriger, Beteiligungen an Containerschiffen nach unseren Qualitätskriterien zu konzipieren. In den anderen Schifffahrtmärkten war dies jedoch möglich. Das hat sich als richtige Entscheidung erwiesen. Inzwischen haben wir das Eigenkapital für unseren fünften Bulker eingeworben. Die Platzierungsgeschwindigkeit hat uns dabei selbst überrascht, denn der Markt für Schiffsbeteiligungen war in 2009 quasi am Boden. Wir konnten aber dennoch zeigen, dass mit einer guten Leistungsbilanz und guten Produkten das Vertrauen der Anleger gewonnen werden kann.

Herr Dr. Müller, wir danken Ihnen für das Gespräch und wünschen Ihnen und Ihrer Unternehmensgruppe weiterhin viel Erfolg.

Die GEBAB Unternehmensgruppe gratuliert CONTI zum 40-jährigen Jubiläum: HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH!



GEBAB Unternehmensgruppe
Rudolf-Diesel-Straße 11 | 40670 Meerbusch | Tel.: +49 (0) 2159 9153 0 | Fax: +49 (0) 2159 9153 53 | www.gebab.de



CONTI Unternehmensgruppe
Paul-Wassermann-Str. 5 · 81829 München
Tel. +49 89 456550-0 · Fax +49 89 456550-56
Internet: www.conti-online.de · E-Mail: corona@conti-online.de