

Eine Informationsschrift der
CONTI Unternehmensgruppe

Inhalt:

- 50 Jahre Container
- Der Containermarkt wächst weiter
- Doppeltaufe MS "CONTI CONQUEST" und MS "CONTI CRYSTAL"
- CONTI Unternehmensgruppe intern
Shaun Harbinson - Neuer Geschäftsführer der Unternehmensgruppe
- Zeit-Reise auf MS "MSC FLAMINIA"
- Klasse: der Germanische Lloyd
- Pressespiegel

50 Jahre Container - Herzlichen Glückwunsch Eine Kiste hat die Welt verändert

Vor 50 Jahren ging der erste Container auf Seereise. Malcom McLean (1913-2001) heißt sein Vater, der damit die Idee seines Lebens verwirklichte und die Dinge dieser Welt in rechteckige Boxen verpackte.

Der Bauernjunge aus North Carolina gründete 21-jährig mit dem Kauf eines gebrauchten LKWs sein erstes Unternehmen, das zu Amerikas zweitgrößtem Fuhrunternehmen heran-

wuchs. Bereits im Jahr 1937 kam ihm erstmals die Idee, Transportbehälter zu benutzen, als er selbst am LKW-Steuer saß und so lange warten musste, bis die Baumwollballen mit der Sackkarre vom LKW auf das Schiff verladen waren. Noch lag aber ein weiter Weg bis zum Container vor ihm. Dazu musste er selbst Reeder werden: 1955 verkaufte er deshalb sein Fuhr-

unternehmen und kaufte eine Tankerreederei in Mobile, Alabama. Denn Land- und Seetransporte durften damals in den USA nicht in einem Unternehmen vereint sein. Dass beides dennoch eng zusammen gehört, geht auch aus einem bekannten Ausspruch von ihm hervor: "I don't have ships, I have seagoing trucks." Passend dazu benannte er später seine Reederei in "Sea-Land" um, die heute Teil der weltgröß-

ten Reederei Maersk ist.

Am 26.4.1956 wurden erstmals 58 Container auf einen umgebauten Öltanker verladen und von Port Newark bei New York nach Houston in Texas transportiert. Dies war die Geburtsstunde der Containerisierung.

In den ersten Jahren musste McLean für seine Idee hart kämpfen, denn insbesondere die traditionellen Linienreedereien hielten das neue System für ungeeignet. Anfang der 60er Jahre bot McLean dem amerikanischen Verteidigungsministerium seine Hilfe bei der Versorgung der Armee in Vietnam an. Er ließ einen Containerhafen bauen und schickte Container auf seinen Schiffen dorthin. Damit war eine schnelle und kostengünstige Versorgung sichergestellt und ein weiteres Stück Erfolgsgeschichte des Containers geschrieben.

Am 5.5.1966 kam dann erstmals ein Containerschiff - MS "FAIRLAND" - in einem deutschen Hafen an, und zwar im Bremer Übersee-hafen. Bereits ein Jahr später wurden die ersten Vollcontainerschiffe in Deutschland gebaut.

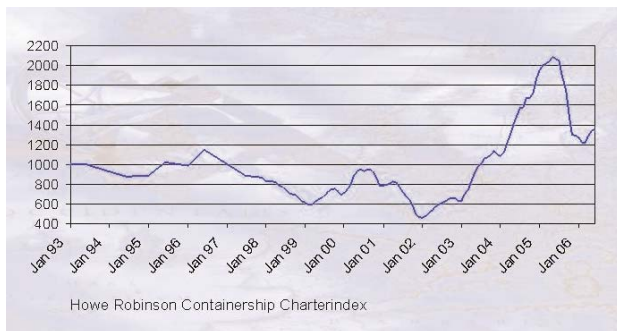
Die genormte Blechkiste ist eine der größten Revolutionen des 20. Jahrhunderts. Das Maß für die Globalisierung heißt heute: 6,1 m x 2,4 m x 2,6 m. Dies entspricht einem TEU (Twenty Foot Equivalent Unit). Rund 390 Mio. TEU wurden im vergangenen Jahr in den Häfen weltweit umgeschlagen. Die Containerisierung hat das weltweite Transportwesen leistungsstark und wirtschaftlich gemacht und der Globalisierung den Weg geebnet. Eine genormte Blechkiste hat die Welt verändert.



Malcom McLean

Der Containermarkt wächst weiter

Im Jahr 2005 hielt das überdurchschnittliche Wachstum des Containerverkehrs an. Weltweit wurden in den Häfen rund 390 Mio. TEU umgeschlagen. Damit wuchs der Containermarkt um über 10% im Vergleich zum Vorjahr. Auch



Howe Robinson Containership Charterindex

für 2006 wird ein Wachstum von 9-10% erwartet.

Der seit Anfang 2002 stattfindende Aufwärtstrend im Bereich der Charterraten setzte sich

im vergangenen Jahr zunächst weiter fort und führte im Sommer 2005 zu historischen Höchstständen. Auch Preise für Neubauten und

Second-Hand-Tonnage erreichten Rekordwerte. Saisonal ruhige Sommermonate, Zurückhaltung der Linienreedereien bei Neuabschlüssen und die Zusammenlegung von Diensten aufgrund von Reedereiübernahmen (Maersk - P&O Nedlloyd) führten im Anschluss zu einem Rückgang der Raten, der vom Markt als gesunde Konsolidierung angesehen wurde. Sie rutschten auf ein Niveau, das immer noch oberhalb des langjährigen Mittels lag. Seit April 2006 steigen die Charterraten wieder. Sie liegen aktuell bereits rund 10% höher als zu Jahresanfang.

Da die fundamentalen Daten des Marktes und die langfristigen Prognosen verschiedener Institute eine klare Sprache sprechen, kann der Containermarkt auch für die kommenden Jahre als stabiler Wachstumsmarkt bezeichnet werden.



Doppeltaufe MS "CONTI CONQUEST" und MS "CONTI CRYSTAL" Alle 11 Schiffe der CONTI BETEILIGUNGSFONDS (CBF) abgeliefert

Am 7.4. bzw. 12.5.2006, und damit früher als prospektiert, wurden die beiden 8.073 TEU tragenden Containerschiffe MS "CONTI CONQUEST" und MS "CONTI CRYSTAL" (Baunummern 1528 und 1529) von der südkoreanischen Samsung-Werft an die CONTI REEDEREI abgeliefert. Es sind die letzten beiden der insgesamt 11 Großcontainerschiffe, an denen rd. 4.500 Gesellschafter im Rahmen der CBF I-VIII mit einem Gesamteigenkapital von rd. € 330 Mio. beteiligt sind.

Unter dem Motto "Safer, Larger, Faster" wurden diese High-Tech-Giganten in jeweils nur neun Monaten Bauzeit fertiggestellt und in ihre langfristigen Anfangschartern bei der Evergreen-Gruppe bzw. Hanjin Shipping angeliefert.

Trotz aller Technologie auf höchstem Niveau

lebt eine wunderbare Tradition weiter - die Schiffstaufe. Für MS "CONTI CONQUEST" und MS "CONTI CRYSTAL" fand diese am 8.4.2006 auf dem Werftgelände der Samsung-Werft in Kojé, Südkorea, im Rahmen einer Doppeltaufe statt. Vertreter der Werft, der Charterer, der Bereederungsgesellschaft NSB und der CONTI Unternehmensgruppe waren bei schönstem Wetter dabei, als die beiden Taufpatinnen, Elke Ragaller, Tochter des CONTI-Mitgründers Gerhard Ragaller, und Carolin Müller-Wind, Nichte des CONTI-Mitgründers Dr. Fritz Müller, jeweils "ihr" Schiff taufte: Zunächst wünschten sie "may God bless this ship and all who sail on her". Dann durchtrennten sie nach koreanischer Tradition jeweils ein Seil, das mit den Schiffen verbunden war und eine Nabelschnur symbolisiert. Dabei öffneten sich große Ballons mit Girlanden und ein kleines Feuerwerk fand statt. Danach ließen die Taufpatinnen nach europäischer Tradition jeweils eine Flasche Champagner am Rumpf der Schiffe zerschellen. Anschließend wurden die Gäste zu einer Schiffsbesichtigung mit einem Kran auf MS "CONTI CONQUEST" gebracht. Auf dem Weg nach oben war ein eindrucksvoller Blick in den Schiffsrumpf des MS "CONTI CRYSTAL" möglich. An Bord angekommen, konnten Brücke, Eignerkabine, Schwimm- und Fitnessbereich sowie der Maschinenraum in Augenschein genommen werden. Die 93.360 PS-Hauptmaschine, die 300.000 Haushalte mit Strom versorgen könnte, faszinierte auch die Nicht-Techniker.

Das anschließende Mittagessen auf dem Werft-



gelände mit Festreden und Danksagungen, insbesondere an die Werft für die hervorragende Arbeit, rundeten die Tauffeierlichkeiten ab. MS "CONTI CONQUEST" verließ noch am selben Nachmittag die Werft in Richtung Shanghai und trat dort am nächsten Tag seine 8-jährige Evergreen-Charter an. Fünf Wochen

später verließ auch MS "CONTI CRYSTAL" die Werft in Richtung China, um ebenfalls seine 8-jährige Evergreen-Charter anzutreten. Seither sind sie, ebenso wie die anderen neun Schiffe der CBFs zur vollsten Zufriedenheit ihrer Charterer und damit auch ihrer Gesellschafter im Einsatz.



CONTI Unternehmensgruppe intern Shaun Harbinson - Neuer Geschäftsführer der Unternehmensgruppe

Im Mai 2006 kam Shaun Harbinson an Bord. Als Geschäftsführer der CONTI HOLDING ist er für den Bereich Schifffahrt zuständig und



wird zusammen mit Nikolaus Pröls die CONTI Unternehmensgruppe leiten. Shaun Harbinson wurde am 2.5.1971 in London geboren. Dank des irischen Vaters und der deutschen Mutter wuchs er in Großbritanniens Hauptstadt zweisprachig auf und ging dort zur Schule. Er studierte Rechtswissenschaften in London und New Castle und schloss mit dem Master of Laws (LL.M.) ab. Seinen beruflichen Wer-

degang begann er in Hannover bei einer großen Rückversicherungsgesellschaft und schnupperte dort bereits erste "berufliche Seeluft": Er war zuständig für Vertragsverhandlungen und Risikobeurteilungen in den Bereichen Schifffahrt und Meerestechnik.

Danach wechselte Shaun Harbinson nach Hamburg zur Reederei Bernhard Schulte, der zweitgrößten Bereederungsgesellschaft der Welt, die rd. 70 eigene und rd. 400 weitere Schiffe unter Bereederung hat. Hier zeichnete er zuletzt für das Neugeschäft und die Entwicklung der Schulte-Flotte verantwortlich.

Nun freut er sich auf die beruflichen Herausforderungen im Hause CONTI und auf ein Privatleben mit seiner Ehefrau sowie seinen beiden Kindern Carina (5) und Alec (10 Monate) im Süden Deutschlands.



Zeit-Reise auf MS "MSC FLAMINIA" Der Globalisierung auf der Spur

"In 80 Tagen um die Welt" lautete eine Serie zur Globalisierung der Zeitung "Zeit" im Februar/März dieses Jahres. In acht Etappen reisten die Zeit-Reporter um die Erde, immer der



Frage nach: Wie funktioniert das globale Dorf? Eine dieser Etappen war eine 14-tägige Seereise von Nhava Sheva in Indien bis Xingang in China auf dem 6.732 TEU tragen-

den CONTI-Containerschiff MS "MSC FLAMINIA", ein Ort, an dem man dies besonders gut studieren und erleben kann. Denn ohne solche Schiffe gäbe es die Globalisierung in der heutigen Form nicht. Die Welt wächst mit ihrer

Hilfe zusammen. Die Schiffsbüros sind kleine Welthandelsorganisationen. In Indien werden gebrauchte Hobelmaschinen, Tomatensamen und Aluminiumschrott aus Hamburg ausgeladen. An Bord kommt Basmatireis für Großbritannien, Plastikmehl aus PET-Flaschen für China sowie Viskosegarn und Baumwolle für Indonesien. Letztere werden als T-Shirt die Rückreise nach Europa antreten. Ein DVD-Player verteuert sich durch den Transport nur um rd. € 1,20, eine Flasche Bier um € 0,05. Ferner gelingt es beim Lesen der Reportage, in das Leben der 22 Seeleute an Bord - Nautiker, Mechaniker, Elektriker, Ingenieure, Matrosen, Maschinisten, ein Koch - einzutauchen, die fern von Heimat und Familie ihren Beitrag zur Globalisierung leisten. Und der Leser erfährt, dass Schiffe nicht nur Fracht an Bord haben, sondern auch zahllose Geschichten... Die gesamte Reportage kann über einen Link auf der CONTI-Internetseite www.conti-online.de unter dem Bereich Nachrichten/Pressestimmen nachgelesen werden.



Klasse: der Germanische Lloyd

Weltweit führende Klassifikationsgesellschaft für Containerschiffe

Der Germanische Lloyd (GL) setzt Standards in Technik, Qualität und Sicherheit für die maritime Branche und berät diese. Neben der Klassifizierung von Schiffen (Einteilung in Schiffstypen und Ausrüstungsstandards) ist der GL als technische Überwachungsgesellschaft weltweit aktiv und versteht sich als moderner Dienstleister, der flexibel Lösungen für die Herausforderungen des Marktes erarbeitet. Der GL wurde 1867 gegründet. Die ersten Bauvorschriften für hölzerne Schiffe wurden noch im Gründungsjahr publiziert. Zu seinen heutigen Aufgaben gehören die Erstellung und Publikation von Vorschriften und Richtlinien, die Prüfung und Genehmigung von Zeichnungen und Berechnungen, die Abnahmeprüfungen von Werkstoffen und Bauteilen, die Überwachung des Schiffbaus, die Ausstellung von Klassezertifikaten sowie die periodischen Besichtigungen. Der GL ist von mehr als 120 Regierungen für die Durchführung von hoheitlichen Aufgaben, insbesondere die Umsetzung von internationalen Übereinkommen und Sicherheitsvorschriften, autorisiert. Heute beschäftigt das Unternehmen über 2.850 Mitar-

beiter in 77 Ländern. Damit sorgt es für die technische Sicherheit von mehr als 5.800 Schiffen in Fahrt und betreut rd. 1.000 zu klassifizierende Schiffsneubauten.

Der GL ist zusammen mit neun weiteren Unternehmen Mitglied des internationalen Verbands der führenden Klassifikationsgesellschaften, der IACS (International Association of Classification Societies). Mehr als 90% der Welthandelstonnage ist bei den IACS-Mitgliedern klassifiziert.

Insbesondere im Containerschiffsbereich verfügt der GL über einen langjährigen Erfahrungsvorsprung, der technische Innovationen und qualitative Verbesserungen fördert. Als ein Meilenstein der Innovations-Historie gilt die erstmalige Berechnung der globalen Festigkeit und Vibration für Post-Panamax-Containerschiffe. Mehr als 30% der Weltcontainerflotte fährt mit GL und fast 50% der Containerschiffsneubauten werden mit ihm realisiert. Sein Leitspruch heißt "Operating 24/7": 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche, ein ganzes Schiffsleben lang. Ein wirtschaftlich erfolgreiches Schiff muss fahren, rund um die Uhr.



Pressespiegel

kapital-markt 'k-mi'-Leistungsbilanz-Analyse: CONTI Unternehmensgruppe

... 'k-mi'-Fazit:

Die CONTI Unternehmensgruppe empfiehlt sich in ihrer Leistungsbilanz als sehr zuverlässiges und prognostetrees Emissionshaus. Die Immobilien- und Schiffsfonds haben ihre Investitionsphasen sehr gut abgeschlossen. Die Schiffsflotte performt sehr erfolgreich, die Mehrheit der Fonds hat trotz volatiler Chartermärkte überplanmäßige Ergebnisse erzielt und konnte erhebliche Sondertilgungen leisten. Die bislang aufgelösten zwölf Schiffsfonds waren für deren Gesellschafter nach Steuern meist mit zweistelligen Renditen sehr profitabel. Auch die Fonds mit Ostimmobilien entwickeln sich überwiegend gut. Während drei Fonds mit mindestens planmäßigen Ergebnissen aufwarten, fällt lediglich ein Fonds aus der Reihe und zieht damit die Immobilien-Bilanz deutlich nach unten. Die Darstellung der Ergebnisse ist gut, könnte jedoch um einen Einzelausweis des jeweils letzten Geschäftsjahres, einen ausdrücklichen Rückabwicklungshinweis und noch vollständigere Angaben zur CONTI Unternehmensgruppe erweitert werden. Summa summarum performen die CONTI-Fonds sehr gut!

Cash. Conti-Unternehmensgruppe Leistungsbilanz 2004 Schiffe seit 35 Jahren

Der Ursprung der Conti-Gruppe aus Putzbrunn geht auf das Jahr 1970 zurück. Conti zählt damit zu den ältesten Initiatoren geschlossener Fonds. ... Von den 56 aufgeführten, noch laufenden Schiffsfonds erreichte bis Ende 2004 zwar knapp ein Drittel nicht die geplanten Überschüsse. Insgesamt erwirtschafteten sie aber kumulierte Überschüsse von 112,2 Prozent der Planwerte - ein ausgezeichneter Wert. Die bisherigen Ausschüttungen betragen hingegen insgesamt nur 88,5 Prozent der Planwerte. Grund: Ein Großteil der Überschüsse wurde für Sondertilgungen verwendet. 43 Fonds, also fast 75 Prozent, verfügen über einen Tilgungsvorsprung, nur sieben Fonds hinken dem Tilgungsplan hinterher. ...



Deutsche Handelsflotte erstmals über 50 Mio. BRZ Weiterhin führend bei den Containerschiffen

Zum ersten Mal hat die deutsche Handelsflotte ein Volumen von 50 Mio. BRZ überschritten. Anfang März wurde die historische Marke, die vor Deutschland erst Japan und Griechenland erreicht haben, durchbrochen. Die von deutschen Eigentümern kontrollierte Handelsflotte umfasst jetzt 2729 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 67,5 Mio. tdw. Damit hat sich die Tonnage der deutschen Handelsflotte alleine innerhalb der letzten fünf Jahre mehr als verdoppelt.

"Die deutschen Reeder haben sich rechtzeitig auf den stark wachsenden Welthandel und den noch stärker wachsenden Weltwarenverkehr, insbesondere mit Asien, eingestellt. Die deutsche Handelsflotte nimmt mit ihren hochmodernen und umweltfreundlichen Schiffen weltweit eine Spitzenstellung ein. Damit sind wir sehr gut für die Zukunft aufgestellt", erklärte Dr. Hans-Heinrich Nöll, Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder. Auch die Zahl der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe hat einen neuen Höchststand erreicht. Die 603 Handelsschiffe mit der Bundesflagge am Heck verfügen über die höchste jemals registrierte Tonnage von 11,5 Mio. BRZ. Weitere 1751 Schiffe mit 29,6 Mio. BRZ sind in deutschen Seeschiffsregistern eingetragen und führen befristet eine Auslandsflagge. Hinzu kommen 375 Schiffe mit 8,8 Mio. BRZ in ausländischen Registern, die wirtschaftlich deutschen Reedereien zuzuordnen sind. Insbesondere in der Containerschiffahrt nimmt die deutsche Flotte mit 1167 Vollcontainerschiffen und einer Containerkapazität von 2,8 Mio. TEU weltweit mit großem Abstand die führende Rolle ein...