REEDEREI
JÜNGERHANS

ship's mail

www.juengerhans.de

no. 7 - August 2010

FONDSMANAGEMENT
Betriebskosten unter Marktdurchschnitt 03

FUNDS MANAGEMENT
Operating costs below the market average ...03

STANDORT
15. Harener Seeschiff-fahrtstag sendet deutliche Signale 4

LOCATION
15th „Haren Seeschiff-fahrtstag" sends clear signals 4

FLOTTE
Neue Kräne für MS „DIANA J" 8

FLEET
New cranes for MV „DIANA J" 8

FLOTTE
Reederei Jüngerhans verkauft weiteres Schwergutschiff 9

FLEET
Jüngerhans shipping company sells another heavy lift vessel 9

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

„Krise“ hat alle Chancen zum Wort oder auch zum Unwort des Jahres 2010 gekürt zu werden. Fast alles, was in den vergangenen Wochen und Monaten beschrieben, erklärt oder begründet werden musste, war in irgendeiner Art und Weise „krisenbedingt“, „trotz Krise“ oder „durch die Krise“ veranlasst, ausgelöst oder beeinflusst. Nun ist es gut zu sehen, dass es auch wieder anders gehen kann; dass zum Beispiel die Raten auch im Segment der Containerschiffe nun zumindest langsam wieder ansteigen. Die Charterverträge werden eher wieder für einen längeren Zeitraum abgeschlossen und zumindest die Optionen, für eine zweite oder dritte Periode, bewegen sich langsam wieder auf ein Niveau, das als „nahezu auskömmlich“ bezeichnet werden kann. Und so ist die Floskel: „Crisis? Which crisis?“ – „Krise? Welche Krise?“ seit einigen Wochen eine oft gestellte Frage.

Für die Titelseite haben wir diesmal ein besonders gelungenes Motiv unseres jüngsten Containerschiff-Neubaus ausgewählt. MS „HERCULES J“ – erstes Schiff vom Typ SSW1000 für unsere Reederei – konnte direkt ab Werftablieferung eine Beschäftigung antreten. Für die beiden noch folgenden Schwesterschiffe befinden wir uns bereits in ersten Charterverhandlungen, die uns – vor allem im Verhältnis zum Gesamtmarkt – durchaus positiv nach vorne blicken lassen. Die Zahl der Auflieger hat den Wert der frühen statistischen Erhebungen wieder unterschritten. Die Verschrottung älterer Schiffe hat aufgrund zuletzt immer noch niedriger Charterraten bei gleichzeitig steigenden Stahlpreisen wieder erheblich zugenommen. Die Bestellung neuer Schiffe ist nahezu gänzlich zum Erliegen gekommen. All diese Faktoren deuten darauf hin, dass die schwierigste Phase der Krise eindeutig hinter uns liegt. Aber auch manch ein Wiederaufstieg kann noch Kraft und viel Mühe kosten.

Erfreulicherweise war es nur bei einigen wenigen Schiffen unserer Flotte leider notwendig, zur Überbrückung aktueller Liquiditätsengpässe einen Teil der bereits geleisteten Ausschüttungen zurückzufordern. Zu unserer großen Freude ist es mit einer offenen und ehrlichen Kommunikation und Dank des guten Verhältnisses zu den Anlegern gelungen, sie von der Richtigkeit und Notwendigkeit dieser Maßnahmen zu überzeugen. Und so haben die Anleger den vorgeschlagenen Konzepten nicht nur mit großer Mehrheit zugestimmt, sondern quasi auch 100% der zugesagten Mittel eingezahlt. Für das mit der Realisierung der Sicherungskonzepte zum Ausdruck gebrachte Vertrauen bedanken wir uns ausdrücklich bei allen Anlegern sowie den Beratern und Banken.

Es wird in den nächsten Wochen und Monaten darum gehen, die Konsolidierung weiter zu forcieren und bei strengster Kostenkontrolle und hoffentlich weiter steigenden Märkten, das schwierige Fahrwasser hinter uns zu lassen. Insbesondere wird das Verhalten der schiffsfinanzierenden Banken eine wesentliche Rolle bei der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung spielen. Hier vertraut die gesamte Branche auf eine kluge und weitsichtige Geschäftspolitik.

Wir wünschen Ihnen für die aktuelle Ausgabe unseres Newsletters wieder eine interessante Lektüre und freuen uns über Ihr Feedback.

Herzliche Grüße aus Haren (Ems)!

Dear Readers,

“Crisis” has every chance of being crowned the word or faux-pas word of 2010. Almost everything that had to be described, explained or reasoned in past weeks and months was in some way caused, initiated or influenced by “crisis-related” factors, occurred “despite the crisis” or “due to the crisis”. Now it has become quite apparent that this doesn’t have to be the case, for example, that rates in the container vessel are now at least slowly rising again. The charter contracts are once again being concluded for longer periods of time and at least the options for a second or third period are once again moving toward a level that could be described as “nearly adequate”. And the set phrase “Crisis? Which crisis?” - has been a question often posed in past weeks.

This time we have chosen an especially felicitous motif of our newest container vessel newbuilding. The MV “HERCULES

Stefan Jüngerhans

J", the first vessel of the type SSW1000 for our shipping company, was able to start employment directly upon delivery from the shipyard. We are already involved in initial charter negotiations for the two following sister vessels. These, especially in comparison with the overall market, give us good reason to look into the future positively. The number of lay-ups has once again fallen below the value of early statistical surveys. The scrapping of older vessels has once again increased considerably due to recently decreasing charter rates combined with simultaneously rising steel prices. The ordering of new vessels has come to an almost complete standstill. All of these factors seem to indicate that the most difficult phase of the crisis is clearly behind us. However, a comeback can also cost a great deal of energy and effort.

Luckily it was necessary to retract a part of the already paid dividends for only a few vessels of our fleet in order to bridge the current liquidity shortages. To our great pleasure, with open and honest communication and thanks to the good relationship with our investors, we were successful in convincing them of the correctness and necessity of these measures. The investors thus not only consented to the suggested concepts with a large majority, they in fact also paid 100% of the agreed upon funds. We would like to expressly thank all of our investors, consultants and banking partners for the confidence expressed through the realisation of the security concepts.

In coming weeks and months, the important thing will be to further push forward the consolidation and, with the strictest cost control measures and hopefully continually growing markets, leave the troubled waters behind us. Particularly the behaviour of the banks financing the vessels will play a significant role in further economic development. Here the entire branch is relying on a clever and far-sighted business policy.

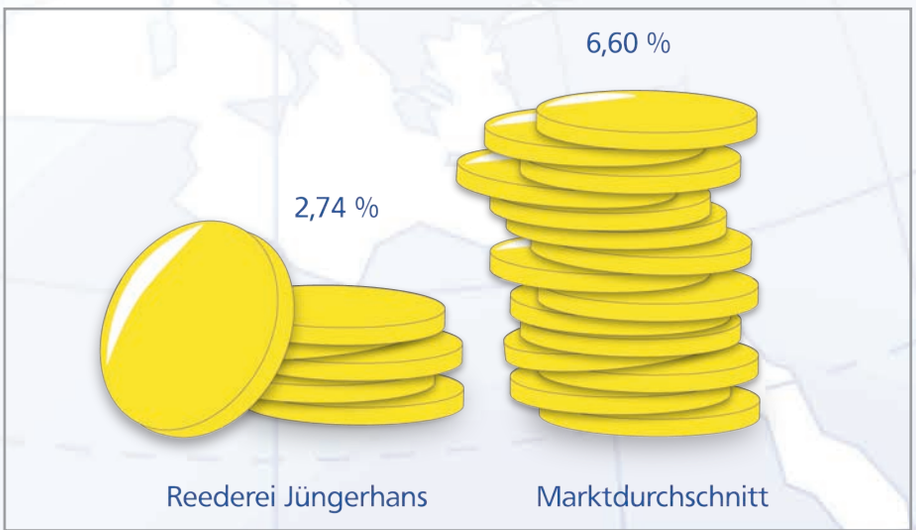
We once again wish you pleasant reading of the current issue of our newsletter and look forward to receiving your feedback.

Best wishes from Haren (Ems)!

Herm Jüngerhans

Betriebskosten weiter unter Marktdurchschnitt

Auch für das Jahr 2009 hat die HSH Nordbank wiederum ihre jährlich erscheinende Betriebskostenstudie für deutsche Containerschiffe erstellt und herausgebracht. Als Datengrundlage dienten insgesamt 259 Jahresabschlüsse. Wie in den Vorjahren wurde wieder ein statistisches Verfahren angewandt, bei dem als Mittelwert nicht das arithmetische Mittel, sondern der Median zugrunde gelegt wird. Dadurch werden so genannte „Ausreißer" eliminiert und zugleich potenzielle Fehlinterpretationen minimiert. Zusätzlich wurde eine Einteilung nach Schiffsgrößen (Cluster) vorgenommen, um eine bessere Vergleichbarkeit der Zahlen mit konkreten Flottendaten zu erreichen. Betrachtet man die im gleichen Verfahren ermittelten Werte der Jüngerhans-Flotte, so liegen diese erneut in allen Größenclustern unter dem Marktdurchschnitt. Im Mittel beträgt der Kostenvorteil ca. 16% ggü. dem Gesamtmarkt. Die Studie weist einen Anstieg der mittleren operativen Betriebskosten um 6,6% aus. Dagegen lag der Kostenanstieg für die Jüngerhans-Flotte bei nur 2,74%. Damit stellt die Reederei Jüngerhans erneut unter Beweis, dass Sie ihr Metier beherrscht und in der Lage ist, ihre Schiffe kostengünstig zu betreiben, ohne dabei jedoch den Standard und die Qualität der Wartung und Instandhaltung zu vernachlässigen. Im Gegenteil: Insider bescheinigen den Schiffen der Jüngerhans-Flotte einen besonders hohen technischen Standard.



Anstieg der mittleren operativen Betriebskosten / Increase in mean operating costs.

Operating costs remain below the market average

HSH Nordbank has once again created and published its annually appearing operating costs study for German container vessels for 2009. A total of 259 annual reports provided the data basis. As in previous years, a statistical procedure was applied in which the median and not the mathematical mean is used as a mean. This eliminates so-called "outliers" while at the same time minimizing potential false interpretations. A classification according to vessel size (clusters) was also carried out in order to achieve the improved comparability of the figures with concrete fleet data. If one looks at the values of the Jüngerhans fleet determined with the same procedure, these once again lie below the market average in all size clusters. On average, the cost advantage amounts to approx. 16% in comparison to the overall market. The study indicates an increase in mean operative operating costs of 6.6%. In contrast, the cost increase for the Jüngerhans fleet amounted to only 2.74%. The Jüngerhans shipping company thereby once again proves that it is a master of its profession and is capable of operating its vessels economically without, however, neglecting the standard and the quality of maintenance and upkeep. Quite the contrary: insiders credit the vessels of the Jüngerhans fleet with an especially high technical standard.

15. Harener Seeschifffahrtstag sendet deutliche Signale

Bereits zum 15. Mal haben sich in der Schifferstadt Haren (Ems) etwa 300 Vertreter der maritimen Wirtschaft sowie Bundes- und Landespolitiker zum traditionellen Seeschifffahrtstag getroffen. Die Veranstaltung stand in diesem Jahr unter dem Thema „Erhalt des maritimen Standortes Deutschland." Staatssekretär Hans-Joachim Otto, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft, machte deutlich, dass der Erhalt eines starken und zukunftsfähigen maritimen Clusters für das außenhandelsorientierte Deutschland „von strategischer Bedeutung und daher unverzichtbar" sei. Die Bundesregierung werde daher an den Rahmenbedingungen sowie an der Förderung in ihrer bisherigen Höhe festhalten. Es gelte, die im Maritimen Bündnis gemachten Zusagen seitens der Reederei „auf absehbare Zeit" wieder zu erreichen, allerdings erkenne man auch die derzeit äußerst schwierige wirtschaftliche Situation ausdrücklich an. Die Bundesregierung stehe ihrerseits unverrückbar zu den getroffenen Vereinbarungen und damit auch zum Erhalt der Tonnagesteuer. Mit Blick auf die fehlenden Schiffsfinanzierungen und die teilweise gravierenden Liquiditätsengpässe rief der Staatssekretär die schiffsfinanzierenden Banken auf, sich auf ihre volkswirtschaftliche Aufgabe und Verantwortung zu besinnen. Es gelte, irreparable Schäden und strukturelle Verwerfungen in der vor allem mittelständisch geprägten Reedereiwirtschaft zu vermeiden. Folker Hellmeyer, medienpräsenter Chefanalyst der Bremer Landesbank und Autor des Buches „Endlich Klartext – Ein Blick hinter die Kulissen unseres Finanzsystems", erwartet eine Beschleunigung des Welthandels und damit auch gute Vorzeichen für die Schifffahrt. Europa sei dafür gut aufgestellt und es gebe keinen Anlass zu übertriebenem Pessimismus. Auch der niedersächsische Wirtschaftsstaatssekretär Dr. Oliver Liersch sieht für die maritime Wirtschaft deutliche Signale einer konjunkturellen Erholung. Es handele sich bei der maritimen Wirtschaft um eine Schlüsselindustrie, der das Land Niedersachsen auch weiter vertretbare Bürgschaften zur Verfügung stellen werde. In der Podiumsdiskussion ging es vor allem um das Thema „Schiffsfinanzierungen". Ralf Nagel, Bremer Wirtschaftssenator a. D. und Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder, rief die Großbanken auf, sich an die Seite der mittelständischen Reeder zu stellen. Banken, denen die Steuerzahler aus der Krise geholfen haben, sollten nicht so tun, als sei nichts geschehen.

v.l. (from left) Bürgermeister Markus Honnigfort, Staatssekretär Dr. Oliver Liersch, Nautikklub-Vorsitzender Andreas Schepers, IHR-Vorsitzender Bernd Sibum, Staatssekretär und Maritimer Koordinator Hans-Joachim Otto, VDR-Hauptgeschäftsführer Ralf Nagel, BLB-Chefanalyst Folker Hellmeyer, Gitta Connemann, MdB und Bernd-Carsten Hiebing, MdL

15th "Harener Seeschifffahrtstag" sends clear signals

Already for the 15th time now, some 300 representatives of the maritime economy, as well as federal and state politicians have met in the shipping city of Haren (Ems) for the traditional Seeschifffahrtstag (shipping day). The event this year was dedicated to the theme of "Maintaining of the maritime location Germany." State Secretary Hans-Joachim Otto, coordinator of the Federal Government for the maritime economy, made clear that the maintaining of a strong and sustainable maritime cluster for a Germany oriented to foreign trade is "of strategic importance and therefore indispensible". The Federal Government will therefore orient itself to the basic conditions and to assistance in its existing scope. The important thing is to achieve the promises made by the shipping companies in the Maritime Bündnis (maritime alliance) "within a foreseeable period", whereby the current extremely difficult economic situation is expressly acknowledged. For its part, the Federal Government stands immovably by the agreements it has made, and thus to the maintaining of the tonnage tax. With a view to the absence of ship financing and the in some cases grave liquidity shortages, the State Secretary called upon the ship financing banks to bethink themselves of their economic task and responsibility. The important thing is to avoid irreparable damage and structural dislocations in the shipping economy, which has a primarily medium-sized character. Folker Hellmeyer, the head analyst of the Bremer Landesbank familiar from the media and author of the book "Endlich Klartext – Ein Blick hinter die Kulissen unseres Finanzsystems "(Finally some plain language – a look behind the scenes of our finance system)" anticipates an acceleration of world trade and thus also positive signals for shipping. Europe is well set up in this regard and there is no cause for exaggerated pessimism. The State Secretary for the Economy of Lower Saxony Dr. Oliver Liersch also sees clear signals indicating recovery for the maritime economy. The maritime economy is a key industry that the State of Lower Saxony will continue to provide justifiable guarantees to. The podium discussion mostly involved the subject of "ship financing". Ralf Nagel, retired Senator for the Economy of Bremen and general manager of the Association of German Shipowners (VDR), called upon the major banks to stand beside the medium-sized shipping companies. Banks that were helped out of the crisis by taxpayers should not act as if nothing has happened.

Die Teilnehmer des Pre-Events auf Gut Düneburg. / The participants of the pre-event on the Düneburg manor.

Pre-Event zum Schifffahrtstag bietet Smalltalk auf hohem Niveau

Am Vortag des Harener Seeschifffahrtstages hatten die Reederei Jüngerhans gemeinsam mit der Reederei Wessels und ARKON Shipping wiederum eine Reihe Geschäftspartner aus verschiedensten Bereichen der maritimen Wirtschaft nach Haren eingeladen. Am Nachmittag bestand für die Teilnehmer die Möglichkeit, an einem kleinen Golfturnier teilzunehmen, den Golfsport bei einem Schnupperkurs kennen zu lernen oder auf einem Wurftaubenplatz die eigenen Schießkünste zu testen. Seinen Ausklang fand der Tag, der bei herrlichem Sommerwetter genossen werden konnte, mit einem gemeinsamen Abendessen im Restaurant „Torfscheune“ auf Gut Düneburg. Von vielen Teilnehmern wurden vor allem wieder die lockere Atmosphäre und zugleich die Gelegenheit zum ungezwungenen Austausch und Kennenlernen geschätzt.

Pre-event of the “Schifffahrtstag“ provides small talk at a high level

On the day before the “Harener Seeschifffahrtstag”, the Jüngerhans shipping company, together with the Wessels shipping company and ARKON Shipping, invited a number of business partners from the most varied areas of the maritime economy to Haren. In the afternoon, the participants had a chance to take part in a small golf tournament, to become familiar with golf in a beginner’s course or to test their shooting skills on a clay pigeon range. The day, which was blessed with wonderful summer weather, ended with dinner in the “Torfscheune” restaurant on the Düneburg manor. Many participants once again mainly appreciated the casual atmosphere and the opportunity to freely exchange ideas and get to know one another.

Die siegreiche Mannschaft von ARKON Shipping mit v.l. Jürgen Gerdes (Wärtsilä), Bürgermeister Markus Honnigfort, den Spielführern von HS Schifffahrt (2. Platz) und der Spielvereinigung Rudolf Schepers/TS-Gruppe (3. Platz) und Moderator Holger Cosse.

The successfull team of ARKON Shipping with (from left) major Markus Honnigfort, the team captains of HS Schifffahrt (2nd place) and combined team of the shipping companies Rudolf Schepers and TS-Group and presenter Holger Cosse.

8. Harener Admiralscup

Erstmals im direkten Anschluss an den Seeschifffahrtstag fand zum insgesamt achten Mal der Harener Admiralscup statt. Das mittlerweile traditionsreiche Fußballturnier der Harener Reedereien und der maritimen Verbundwirtschaft lockte auch diesmal wieder mehrere hundert Teilnehmer, Besucher und Zuschauer ins Harener „Emspark-Stadion". Insgesamt 15 Mannschaften aus Harener Reedereien, Zulieferern, Banken und Dienstleistern nahmen an dem Turnier teil. Nachdem im letzten Jahr die Mannschaft der ANCHOR Steuerberatung den Cup bereits zum zweiten Mal holen konnte, war man dort für die Organisation und Durchführung der diesjährigen Veranstaltung verantwortlich. In einem spannenden Finale, das nach Ablauf der regulären Spielzeit unentschieden stand und daher im 9-Meter-Schießen entschieden werden musste, konnte schließlich die Mannschaft von ARKON Shipping die begehrte Trophäe für sich gewinnen. Die Pokale wurden vom Bürgermeister der Stadt Haren (Ems), Markus Honnigfort, überreicht.

8th "Harener Admiralscup"

The 8th "Harener Admiralscup" took place for the first time directly following the "Seeschifffahrtstag". The football tournament, which has in the meantime become a tradition, played between the Haren shipping companies and the maritime collective economy once again drew several hundred participants, visitors and spectators to the Haren "Emspark-Stadion". A total of 15 teams from Haren shipping companies, suppliers, banks and service providers took part in the tournament. After the team from ANCHOR Steuerberatung (tax accountancy) was able to win the Cup last year for the second time, they were this time responsible for the organisation and carrying out of this year's event. In an exciting final that was tied at the end of regular time and therefore had to be decided with 9-metre penalties, the team from ARKON Shipping was finally able to claim the coveted trophy. The trophies were presented by the Mayor of the City of Haren (Ems), Markus Honnigfort.

Die Mannschaft der Reederei Jüngerhans im neuen Trikot. / The Jüngerhans team with their new jerseys.

MS „PHOENIX J“ auf Jiangdong-Werft in der Endausrüstung

Die zweite Einheit einer Serie von acht „SSW1000“-Container-Feeder-Schiffen befindet sich auf der chinesischen Jiangdong-Werft derzeit in der Endausrüstung. Das Schiff wird unter der Klassifikation von Bureau Veritas gebaut und verfügt bei 1.036 Stellplätzen für 20-Fuß-Container (TEU) über die außerordentlich gute Ladungskapazität von 745 TEU á 14 to. homogener Beladung. Damit zählt der auf der deutschen SSW-Werft entwickelte Schiffstyp zu den Spitzenreitern seiner Klasse. „Der Schiffstyp überzeugt auch die Charterer“, freut sich Herm Jüngerhans über die Entscheidung für den Bauauftrag. So konnte schon jetzt, mehrere Wochen vor der geplanten Werftablieferung, ein Chartervertrag über eine Laufzeit von 12 Monaten abgeschlossen werden, dessen Rate deutlich über dem Marktniveau anderer 1.000-TEU-Schiffe liegt. Dies ist durch das moderne Schiffbaudesign, das eine hohe Reisegeschwindigkeit bei geringem Treibstoffverbrauch erlaubt, sowie über die hohe Zuladungsmöglichkeit zu erklären. Der Chartervertrag enthält außerdem eine Option zu einer Rate, die auf dem Niveau der Vor-Krisen-Jahre 2007/2008 liegt.

Das Schwesterschiff MS „HERCULES J“ ist bereits seit November 2009 in Fahrt.“ / Sistervessel MV „HERCULES J“ ist already in service since November 2009.

MV “PHOENIX J“ undergoing final outfitting at Jiangdong shipyard

The second unit of a series of eight “SSW1000” container feeder vessels is currently undergoing final outfitting at the Chinese Jiangdong shipyard. The vessel is being built under the classification of Bureau Veritas and, with 1,036 storing positions for 20-foot containers (TEU), has an extremely good load capacity of 745 TEU at 14 tons of homogeneous load. The ship type developed at the German SSW shipyard is thus a front-runner in its class. “The vessel type also convinces the charterers”, Herm Jüngerhans expressed his pleasure at the decision in favour of the construction order. Thus, even now, several weeks before the planned shipyard handover, a charter contract for a period of 12 months has been closed. Its rates are considerably higher than the market level for other 1,000 vessels. This is explained by the modern vessel design, which allows for a high cruising speed with low fuel consumption, and by the high load capacity. The charter contract also contains an option for a rate at the level of the pre-crisis years of 2007/2008.

MS „DIANA J“ vor der Krannachrüstung / MV „DIANA J“ before the crane retrofitting

Neue Kräne für MS „DIANA J“

Nachdem das Schwesterschiff MS „DENEB J“ bereits vor einigen Wochen mit neuen Containerkranen ausgestattet wurde, hat auch MS „DIANA J“ vor kurzem ihre Bauwerft wieder angelaufen. Auf der zur Hegemann-Gruppe gehörenden Rolandwerft in Berne an der Weser wurden insgesamt neun Schiffe vom Typ „RW850“ in der Zeit von März 2006 bis August 2007 für die Reederei Jüngerhans gebaut. Wie schon beim Schwesterschiff war auch MS „DIANA J“ bereits durch die Ausrüstung mit den erforderlichen Kranfundamenten und den Steuerungsleitungen sowie einem leistungsstärkeren Hilfsdiesel für die Krannachrüstung vorbereitet. „Schiffe mit eigenem Geschirr erzielen durchgängig bessere Charterraten im laufenden Betrieb sowie einen höheren Verkaufspreis. Außerdem war während der Krise unter der großen Aufliegerflotte kein einziges Feederschiff mit Kranen“, erläutert Herm Jüngerhans die geschäftspolitische Entscheidung. Die beiden Bordkrane des renommierten Herstellers Liebherr werden an der Backbordseite angebracht und verfügen jeweils über eine Hebeleistung von max. 45 Tonnen und eine Auslage von max. 32,5 Metern.

New cranes for MV “DIANA J“

After the sister vessel MV “DENEB J” was already equipped with new container cranes a few weeks ago, the MV “DIANA J” was recently equipped with hers. At the Roland shipyard in Berne on the Weser, which belongs to the Hegemann group, a total of nine vessels of the type “RW850” was built in the period from March 2006 to August 2007 for the Jüngerhans shipping company. As was already the case with the sister vessel, the MV “DIANA J” was already prepared for the crane retrofitting, having been equipped with the necessary crane foundations and control lines, as well as with a high performance auxiliary diesel motor. “Vessels with their own gear consistently obtain better charter rates in continuing operation and a higher sale price. In addition, no feeder vessel with cranes was found among the large lay-up fleet during the crisis”, Herm Jüngerhans explains the business policy decision. The two deck cranes from the renowned manufacturer Liebherr will be mounted on the port side and each have a max. lifting capacity of 45 tons and a max. crane boom of 32.5 metres.

Reederei Jüngerhans verkauft weiteres Schwergutschiff

Erfolgreiches Investment für die Anleger

Fast auf den Tag genau acht Jahre nach Indienststellung wurde mit MS „POLLUX J" ein weiteres Schwergutschiff aus der Flotte der Harener Reederei Jüngerhans erfolgreich verkauft. Es handelt sich um das vierte Schiff einer Serie, die ab Dezember 2000 von der portugiesischen Werft Estaleiros Navais de Viana do Castello (ENVC) abgeliefert wurde. Die Schiffe weisen bei einer Länge von 119,80 Metern, einer Breite von 20,60 Metern und einem Tiefgang von 7,40 Metern eine Tragfähigkeit von 8.000 Tonnen auf. Sie sind mit einem flexiblen Zwischendeck sowie mit zwei elektro-hydraulischen Bordkranen ausgestattet, die über eine kombinierte Hebeleistung von 400 Tonnen verfügen. Die Hauptmaschine vom Typ MAK 6M43 sorgt mit 5.400 kw Leistung für eine Geschwindigkeit von 16 Knoten. Auf Vermittlung von ARKON Shipping & Projects, Hamburg ist wiederum die US-amerikanische Intermarine-Gruppe Käufer des Schiffes, die damit bereits das vierte Schiff und damit alle der bisher verkauften Schwesterschiffe von Jüngerhans übernommen hat. Vom guten Erhaltungs- und Wartungszustand des Schiffes konnte sich der Käufer bereits vorab ausgiebig überzeugen, da es schon seit Indienststellung und ohne Unterbrechung unter dem Charternamen MS „INDUSTRIAL CRESCENT" an Industrial Maritime Carriers, einem Unternehmen der Intermarine-Gruppe verchartert war. Für die Anleger, die das Eigenkapital zur Verfügung gestellt haben, endet mit dem Verkauf ein sehr erfolgreiches Investment. Mit dem Rückfluss aus dem Schiffsverkauf und den bisherigen Ausschüttungen sowie den Steuerersparnissen der Investitionsphase ergibt sich ein Vermögenszuwachs von 79,23 %, bzw. eine IRR-Rendite von 10,48 % p.a.

Jüngerhans shipping company sells another heavy lift vessel

Successful investment for investors

Almost to the day eight years after its commissioning, with MV "POLLUX J" another heavy lift vessel from the fleet of the Haren-based Jüngerhans shipping company has been successfully sold. The vessel in question is the fourth in a series handed over since December 2000 by the Portuguese shipyard Estaleiros Navais de Viana do Castello (ENVC). With a length of 119.80 metres, a width of 20.60 metres and a draught of 7.40 metres, the vessels have a loading capacity of 8,000 tons. They are equipped with a flexible tween deck and two electro-hydraulic deck cranes with a combined lifting capacity of 400 tons. The main engine of the type MAK 6M43 with an output of 5,400 kw can reach a speed of 16 knots. Due to the mediation of ARKON Shipping & Projects, Hamburg, the US Intermarine Group has purchased the vessel. They have now already taken over the fourth vessel, and thus all sister vessels previously sold by Jüngerhans. The purchaser was already able to convince itself in detail of the good condition and maintenance of the vessel, as it has already been chartered uninteruptedly since its commissioning to Industrial Maritime Carriers, a company of the Intermarine Group, under the name MV "INDUSTRIAL CRESCENT". The sale concludes a very successful investment for the investors who provided the capital resources. With the return flow from the sale of the vessel and the previous payouts of dividends, as well as the tax savings from the investment phase, this results in a capital appreciation of 79.23 % or an IRR of 10.48 % per year.

D-Klasse vor der Skyline von Shanghai, D-CLASS in front of the skyline of Shanghai

MS „STEPHAN J“ in Hamburger Kiezkneipe

In “Zum Anker”, wohl einer der letzten authentischen Kiezkneipen im Hamburger Stadtteil St. Pauli, hängt an der Wand (oberhalb des Durchgangs zum Billardraum) ein Bild der MS „STEPHAN J“. Nach der zufälligen Entdeckung stellte sich natürlich die Frage, wie das Bild dort wohl hingekommen sein mag. In der Reederei zumindest weiß es niemand… Dabei könnte der Rahmen für dieses ungelöste Rätsel passender und stimmungsvoller kaum sein. Wenn man wissen will, wie Hamburg ist und vor allem, wenn man wissen will, wie Hamburger sind, dann ist der „Anker“ genau die richtige Adresse. Ein Besucher schreibt: „Nach einer Feier sind wir dort hängen geblieben. Die Tür steht immer offen und das Publikum ist ein repräsentativer Querschnitt durch alle sozialen Gruppen. Da gibt es wirklich keine Berührungsängste. Niemals verkrampft, als ob man zusammen wohnt.“

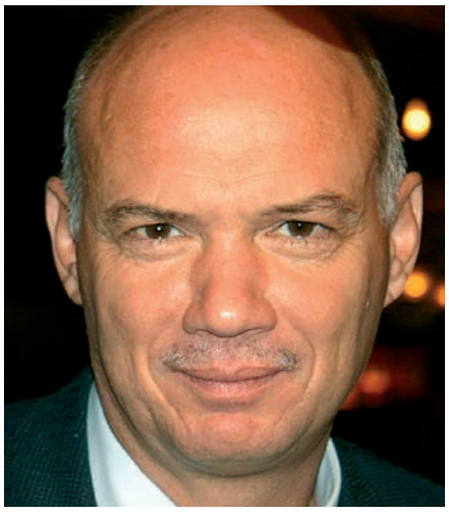
Der Mehrzweckfrachter mit RoRo-Klappe am Heck war übrigens auf der Cassens-Werft, Emden gebaut und im Januar 1982 an die Reederei Jüngerhans abgeliefert worden. Das Schiff (L: 98,09m, B: 18,22, T: 4,94m, 6.185 tdw) wurde 1994 an die Dalian Container Shipping Co. Ltd., China verkauft und in “LIAN SHA” umbenannt.

MV “STEPHAN J“ discovered in a Hamburg Kiez pub

A picture of the MV “STEPHAN J” is hanging on the wall (above the opening to the billiard room) in “Zum Anker”, probably one of the last authentic Kiez pubs in the Hamburg district of St. Pauli. Following the coincidental discovery, the question naturally arose as to how the picture came to hang there. At least nobody in the shipping company seems to know…The context for this unsolved mystery couldn’t be more fitting and full of atmosphere. If you want to find out what Hamburg is like, and especially what Hamburger are like, there is no better place to find out than the “Anker”. A guest writes: “We ended up hanging around after a party. The door is always open and the public is a representative cross section of all social groups. There is really no fear of making contact there. I think I actually had a chat with everybody in the pub. Nothing was inhibited, as if we all lived together.

By the way, the multi-purpose freighter with the RoRo hatch at the stern was built at the Cassens shipyard in Emden and handed over to the Jüngerhans shipping company in January 1982. The vessel (L: 98.09m, W: 18.22, D: 4.94m, 6,185 tdw) was sold to the Dalian Container Shipping Co. Ltd. of China in 1994 and rechristened the “LIAN SHA”.

50 JAHRE GERD STEFFENS



Der langjährige Mitarbeiter und heutige Leiter der Technischen Inspektion sowie Prokurist der Jüngerhans Maritime Services GmbH & Co. KG, Gerd Steffens, feierte am 26. Juni im Kreise seiner Freunde, Nachbarn und Verwandten sowie vieler Kollegen aus der Reederei seinen runden Geburtstag. Zum Kreis der Gratulanten zählten außerdem viele langjährige Kapitäne und Chief Engineers von Bord zahlreicher Schiffe der Jüngerhans-Flotte, die Gerd Steffens in den vergangenen 15 Jahren während ungezählter Inspektionsreisen, bei Klassearbeiten oder Werftaufenthalten als einen stets höchst engagierten sowie kreativen Fachmann erlebt haben. Kein technisches Problem an den Maschinen und Aggregaten der Schiffe vor dem der gelernte Dipl. Ing. (FH) für Schiffsbetriebstechnik jemals kapituliert hätte. Viele Neubauten wurden unter seiner technischen Regie gebaut und in Fahrt gebracht. Manch einer, der ihn persönlich kennt, mag seine Art mit einer gelegentlich etwas lauteren Stimme als „raubeinig" beschreiben. Doch niemand würde bestreiten, dass er zu den echten Experten seines Geschäftes zu zählen ist, für den Engagement und Kollegialität zu den Grundüberzeugungen zählen.

50 YEARS OF GERD STEFFENS

On June 26th, the employee of many years and currently head of Technical Inspection, as well as an authorised officer of the Jüngerhans Maritime Services GmbH & Co. KG, Gerd Steffens, celebrated his special birthday in the company of friends, neighbours and relatives, as well as many colleagues from the shipping company. The circle of well-wishers also included many Captains and Chief Engineers from numerous ships of the Jüngerhans fleet who came to know Gerd Steffens in the past 15 years during countless inspection journeys, class work or shipyard visits as an always highly dedicated and creative expert. There was no technical problem involving the machinery and assemblies of the vessels that the trained Dipl. Ing. (FH) (graduate of engineering from a university of applied sciences) in mechanical engineering could not master. Many newbuildings were built and brought into service under his technical direction. Some who know him personally may describe him, with his sometimes louder voice, as "rough-and-ready". However, nobody can deny that he is one of the true experts in his field, for whom dedication and collegiality are fundamental convictions.

+ + + + + + + + + + +

WIEDER DA!

27 Monate nachdem er die Reederei Jüngerhans in Richtung Bremen verlassen hatte, ist Olrik Wöhlert am 1. August zurückgekehrt und verstärkt wieder das Team der Technischen Inspektion. Der 43jährige wohnt mit seiner Frau und seinen beiden Töchtern im emsländischen Surwold. Nach Ausbildung und Wehrdienst hat er das Studium zum Dipl. Ing. Maschinenbau/Schiffsbetriebstechnik an der Seefahrtschule Warnemünde, bzw. Universität Rostock absolviert. Olrik Wöhlert wird den Bereich der 2-Takt-Maschinen verantworten und ist zugleich stellvertretender Leiter der Technischen Inspektion. Der passionierte Golfspieler, der schon mehrere seiner ehemaligen und zukünftigen Kollegen für diese Sportart begeistern konnte, freut sich darauf, wieder im Emsland zu arbeiten. „Die Zeit in Bremen war spannend, aber die Aufgabe und das Betriebsklima im Hause Jüngerhans haben mir die Entscheidung, wieder ins Emsland zurückzukehren, am Ende doch leicht gemacht", bekennt Wöhlert.

BACK AGAIN!

27 months after leaving the Jüngerhans shipping company for Bremen, Olrik Wöhlert returned on 1 August to once again strengthen the Technical Inspection team. The 43-year old lives with his wife and his two daughters in Surwold in the Emsland. Following his training and military service, he completed a course of study as a Dipl. Ing. (graduate of engineering) in mechanical engineering/ship's engineering at the Seefahrtschule Warnemünde (maritime school) and the University of Rostock. Olrik Wöhlert will be responsible for the 2-stroke motors and is at the same time the deputy head of Technical Inspection. The passionate golf player, who has been able to awaken an interest in this sport in several of his former and future colleagues, is looking forward to working in the Emsland again. „The time in Bremen was interesting, but the task and the working atmosphere at Jüngerhans made my decision to return to the Emsland easy in the end", Wöhlert confesses.

+ + + + + + + + + + +

10 JAHRE DABEI!

Am 24. August 2010 feierte Stephanie Robben ihr 10jähriges Betriebsjubiläum. Die gelernte Bürokauffrau war während ihrer Ausbildung in der Reederei Jüngerhans in allen Bereichen des Reedereibetriebes tätig. Nach erfolgreichem Lehrabschluss ist sie als Assistentin der nautischen Inspektion tätig und unterstützt die Inspektoren bei ihrer Tätigkeit. Die 26jährige wohnt auch in Haren (Ems). Zu ihren Hobbies zählen Lesen und Joggen.

10 YEARS WITH US!

On 24 August 2010, Stephanie Robben celebrated her 10th anniversary with the company. The trained office administrator was active in all areas of operations during her training with the Jüngerhans shipping company. Since the successful completion of her training she has been assistant to the Nautical Inspection and supports the inspectors in performing their tasks. The 26-year old lives in Haren (Ems). Her hobbies include reading and jogging.

REEDEREI
JÜNGERHANS

CREWING NEWS / CREWING NEWS

AUSBILDUNG ERFOLGREICH BEENDET

Im Juni 2010 haben insgesamt drei bisherige Auszubildende der Reederei Jüngerhans ihren Lehrabschluss erfolgreich absolviert. Sarah Kues und Desirée Pentzek, beide seit dem 01.08.2007 dabei, haben jeweils die Prüfungen zur Bürokauffrau erfolgreich bestanden. Ihre Ausbildung zur Schifffahrtskauffrau beendete Anja Mörker, die seit Mai 2008 bei der Reederei Jüngerhans tätig war. Sie bleibt, ebenso wie Desirée Pentzek, auch weiterhin in der Schifffahrt tätig. Beide haben in Hamburg einen Job gefunden und freuen sich auf die neuen Aufgaben. Über ihre Zeit im Hause Jüngerhans ist die 22jährige Harenerin Anja Mörker voll des Lobes: Es sei eine schöne Zeit gewesen, in der sie in einem tollen und hilfsbereiten Team viel gelernt habe. Und sie bekennt: „Ich gehe mit einem lachenden und einem weinenden Auge."

TRAINING SUCCESSFULLY COMPLETED

In June 2010, a total of three previous trainees of the Jüngerhans shipping company successfully completed their course of training. Sarah Kues and Desirée Pentzek, both with us since 1 August 2007, have successfully passed their tests as office administrators. Anja Mörker, who has been active with the Jüngerhans shipping company since May 2008, completed her course of training as shipping administration agent. Like Desirée Pentzek, she will remain active in shipping. Both have found jobs in Hamburg and look forward to their new duties. The 22-year old Anja Mörker from Haren is full of praise for her time with Jüngerhans: It was a wonderful time during which she learned a lot in a great and helpful team. And she confesses: "I have very mixed feelings about leaving."

NEUER AUSZUBILDENDER VERSTÄRKT DIE LANDCREW

Am 01. August 2010 hat Henning Fischer seine Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann in der Reederei Jüngerhans angetreten. Henning, der zuvor im Rahmen der Fachoberschule bereits ein einjähriges Praktikum hier absolviert hatte, wird während der Ausbildung alle Bereiche des Reedereibetriebes kennenlernen. Außerdem ist im Rahmen einer überbetrieblichen Ausbildung eine dreimonatige Station bei ARKON Shipping vorgesehen, um dort auch Einblicke in die Tätigkeiten eines Befrachtungsmaklers zu erlangen. In seiner Freizeit findet er den sportlichen Ausgleich beim Tennisspielen.

NEW TRAINEE REINFORCES THE LAND CREW

On 1 August 2010, Henning Fischer started his training as shipping administration agent in the Jüngerhans shipping company. Henning, who had already completed an internship of one year here while attending specialised secondary school, will get to know all areas of shipping company operations during his training. A vacational programme of three month at ARKON Shipping is also planned in order that he can gain insight into the working areas of a ship broker. In his leisure time he likes to play tennis.

Vorschau / Preview

In unserer nächsten Ausgabe berichten wir u. a. über:

- Generationswechsel - 10 Jahre Jüngerhans Maritime Services
- 10 Jahre Aktivität im Segment Schwergutschifffahrt
- Und wir freuen uns auf neue Bilder für den Fotowettbewerb.

In our next issue we will report about:

- Generation Chance - 10 years of Jüngerhans Maritime Services
- 10 years activity in the segment of heavy-lift-vessels
- And we look forward to new pictures of you for the photo competition.

Impressum

Jüngerhans Maritime Services
GmbH & Co. KG

Boschstraße 31
49733 Haren (Ems)

Phone +49 (0) 59 32 72 50-0
Fax +49 (0) 59 32 72 50-60

info@juengerhans.de
www.juengerhans.de

Bildnachweis:
www.fotolia.com

Es wird zur besseren Lesbarkeit im Text nur die männliche Sprachform verwandt. Der Text gilt unter Berücksichtigung des AGG für männliche und weibliche Personen.

059510165 www.menke.de