

**Ende 2002 nahm der Frachter „Cetus J“ der Reederei Jüngerhans den Liniendienst der Norfolk Line zwischen Rotterdam und Irland auf.**



Vor 40 Jahren gründeten die Brüder Hermann und Heinrich Jüngerhans die gleichnamige Reederei zusammen mit ihrem Vater Stephan. In Zusammenarbeit mit der Oltmann-Gruppe haben sie aus bescheidenen Anfängen die größte Flotte in Haren aufgebaut. Inzwischen ist die nächste Generation in den Familienbetrieb eingestiegen.

**A**n die ruhmreiche Vergangenheit der Schifferfamilie Jüngerhans in Haren (Ems) erinnert heute noch ein originalgetreuer Nachbau der 30 Meter langen und sechs Meter breiten Spitzpünke „Helene“ im Schiffahrtsmuseum von Haren an der Ems. 1892 überquerte Kapitän Heinrich Kiepe, der Großvater von Heinrich und Hermann Jüngerhans, erstmals mit dem flachgehenden Charakterschiff der Ems den Atlantik. Als er nach einem heftigen Sturm mit Gewittergüssen glücklich in Rio Grande in Südbrasilien angekommen war, ließ er seine Braut in Begleitung seines Bruders nachkommen. In Porto Allegre heiratete das Paar.

Bereits diese kleine Geschichte zeugt vom Wagemut, dem unternehmerischen Weitblick und dem Familiensinn der Harener Kapitäne, der ihre Nachkommen heute noch auszeichnet. Heinrich Kiepe sowie Heinrich Jüngerhans, dessen Vater Johann Rudolph Jüngerhans ebenfalls zu den legendären Seefahrern Harens gehört, sind die Großväter

der Kapitäne Heinrich und Hermann Jüngerhans. Die beiden Brüder gründeten 1964 zusammen mit ihrem Vater Stephan die Reederei „Stephan Jüngerhans & Söhne“.

Alle drei haben die Schifffahrt von der Pike auf kennengelernt: Stephan Jüngerhans, der 1931 auf der Seefahrtschule in Leer sein Kapitänspatent erwarb, fuhr auf dem väterlichen Motorsegler „Maria“ vom Ruhrgebiet nach Berlin, Pillau, Königsberg und Tilsit, wobei er vornehmlich Getreide transportierte. 1961 ließ er die „A. Jüngerhans“, die er nach seiner Frau Adelheid (Adele) benannt hatte, für die Skandinavienfahrt bauen. Das Küstenmotorschiff beförderte vornehmlich Schnittholz zu den niederländischen Kanalorten und brachte als Rückladung unter anderem Silbersand von Maastricht für eine Porzellan- und Steingutfabrik nach Helsinki.

Als Kapitän setzte Stephan Jüngerhans zunächst seinen ältesten Sohn Heinrich ein, der 1940 das Licht der Welt erblickt hatte, und ab 1963 dessen zwei Jahre jüngeren

Bruder Hermann. Beide hatten Anfang der 1960er Jahre in der Leerer Seefahrtschule das Kapitänspatent erworben. Das erste Schiff der Reederei, das Stephan Jüngerhans noch in Auftrag gegeben hatte, war die „Stefan J“. Auf ihr fuhr Heinrich Jüngerhans. Sein Bruder übernahm die „Adele J“, die ein Jahr später vom Stapel lief. Sie war das letzte Jüngerhans-Schiff, das traditionell finanziert wurde.

## Position der Stärke

Heute verfügt das Familienunternehmen über eine Flotte von 44 Containerschiffen, Mehrzweckfrachtern und Schwerguttransportern, die weltweit eingesetzt werden; vier weitere Schiffe sind im Bau. Das Eigenkapital für über 35 Neubauten hat der Leerer Kaufmann Jan Luiken Oltmann als Gründer der Oltmann-Gruppe platziert. Von der Tonnage her hat sich die Reederei Jüngerhans zur größten in Haren (Ems) entwickelt, wo es über 250 Betriebe in der See-, Küsten- und Binnenschifffahrt gibt.



# Der Griff nach o



# n den Sternen

Als Reederei-Standort rangiert der Küstenschiffahrtort im Binnenland bundesweit an dritter Stelle hinter Hamburg und Leer. Doch die Familie Jüngerhans hält nichts vom trennenden Kirchturmdenken. Sie fühlt sich seit jeher mit der ostfriesischen Hafenstadt verbunden, was zu einer Position der Stärke führt. „Die Reeder an der Ems sind zusammen viel größer als Hamburg“, sagt Maria Jüngerhans, Ehefrau von Heinrich und Mutter von Stefan und Herm, der nächsten Reeder-Generation. „Wir haben ein gutes Verhältnis zu den Leeraner Reedern“, betont sie. Deshalb beteiligten sich die Harener Reeder auch an der Aktion zum Erhalt der Seefahrtsschule in Leer.

Auch die Reederei Wessels in Haren (Ems) wird nicht als Konkurrenz empfunden: 1995 gründeten die Reedereien Jüngerhans und Wessels gemeinsam die Befrachtungsfirma ARKON Shipping, an der auch der Bremer Schiffsmakler Torsten Westphal beteiligt ist. Das neue Unternehmen, das im alten Gebäude der Reederei Jüngerhans an der Pa-

penwiese untergebracht ist, fungiert seitdem als Befrachtungsmakler der beiden Harener Familienreedereien. Außerdem rief die Reederei Jüngerhans vor zwei Jahren zusammen mit einer anderen Reederei ei-

ne Einkaufsgesellschaft ins Leben, um gemeinsam von den Vorteilen bei Einkauf und Logistik einer rund 80 Schiffe umfassenden Gemeinschaftsflotte zu profitieren. Zur Unternehmensgruppe Jüngerhans gehört ebenso die SHJ Shipping GmbH als hundertprozentige Tochter der Reederei. Als Chartergesellschaft garantiert die SHJ Shipping für einige Schiffe der Reederei eine marktunabhängige Mindestcharter und sichert diese so vor eventuellen Schwankungen des Marktes.

## Zur See gefahren

Wie schon bei dem legendären Vorfahren Heinrich Kiepe ist die Ehe von Heinrich und Maria Jüngerhans ohne Schiffsplanken nicht vorstellbar: Maria Jüngerhans fuhr ganz selbstverständlich an der Seite ihres Mannes zur See. „Als Heinrich und ich 1970 geheiratet haben, bauten wir das erste Schiff.“ Die 60 Meter lange und zehn Meter breite „Stephan J“, die auf der Werft Martin Jansen in Leer vom Stapel lief, war der erste Neubau der Reederei, der mit 40 Prozent Fremdkapital finanziert wurde.

Den Finanzplan hatte die Steuerfachfrau entworfen, die vor der Ehe bei einem Steuerberater gearbeitet und dabei viele Schifffahrtsbetriebe in Haren (Ems) betreut hatte. Inzwischen wirkt die Expertin in einem Fachausschuss des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) mit, bei dem es natürlich um Finanzen geht.



**Die Führungsmannschaft der Reederei Jüngerhans ist eine Familie (v. l.): Herm, Heinrich, Maria, Hermann und Stefan Jüngerhans.**



Bei den ersten sechs Schiffsneubauten warb die Familie das Kapital noch ohne Prospekt und im Wesentlichen per Handschlag ein. Die Leitungsfunktionen im Familienbetrieb sind klar verteilt: Hermann Jüngerhans ist als technischer Direktor für die nautisch-technische Inspektion und die technische Überwachung nebst Bauaufsicht verantwortlich, Heinrich Jüngerhans ist als kaufmännischer Direktor zuständig für Investitionen und Reedereientwicklung, und seine Frau Maria assistiert ihm bei allen finanziellen Angelegenheiten des Reedereigeschäfts. Kein Wunder, dass sich die Gespräche am Mittagstisch stets auch um Frachtraten und Dollarentwicklung drehen, so dass der 1973 geborene Sohn Stefan und sein zwei Jahre jüngerer Bruder Herm mit der komplizierten Materie aufwuchsen.

Im Jahr 1980 setzte die Reederei mit der Gründung der Sirius-Schiffahrtsgesellschaft einen weiteren Meilenstein. Bereits im Oktober desselben Jahres taufte die Ehefrau von Hermann Jüngerhans, die auch Maria heißt, auf der Cassens-Werft in Emden den Rhein-See-Frachter „Herm J“. Auch alle folgenden Schiffe kamen über Kommanditgesellschaften (KG) in Fahrt, die Namen wie Wega, Sirius, Mare oder Astor trugen. So greift die ansonsten sehr bodenständige Familie zumindest in der Namensgebung nach den Sternen. Auch die Schiffe der Reederei werden traditionell

### **Attraktiv und funktional zugleich: der Stammsitz der Reederei Jüngerhans an der Boschstraße in Haren (Ems).**

nicht nur nach Familienmitgliedern benannt, sondern tragen seit einigen Jahren zudem die Namen von Sternen und Sternbildern. So werden in diesem Jahr „Aquarius J“ und „Atair J“ abgeliefert.

### **Ein fairer Partner**

„Die Abstände zwischen den nun folgenden Neubauten werden immer kürzer, die Schiffe selbst immer größer“, stellt Gert Uwe Detlefsen in Band 18 der Reihe „Deutsche Reedereien“ fest. Das ist nicht zuletzt auf die fruchtbare Kooperation mit Jan Luiken Oltmann zurückzuführen, die 1992 begann. Dabei wickelt Maria Jüngerhans den finanziellen Teil in Bezug auf die KG-Schiffe ab. „Mein Mann und Herr Oltmann verstanden sich von Anfang an sehr gut. Herr Oltmann ist ein sehr fairer, reeller Partner“, lobt sie.

Anfang der 1990er Jahre entwickelte sich zudem eine enge Zusammenarbeit mit der kleinen portugiesischen Schiffswerft Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC). Sie lieferte Ende Juni 1990 das 202-TEU-Frachtmotorschiff „Herm J“ ab, mit dem die Reederei den zehn Jahre älteren Namensvorgänger er-

setzte. In Portugal entstanden unter anderem die dritte „Adele J“ (Dezember 1991) sowie „Bernd“ (Februar 1994), „Regina J“ (April 1994), „Angela J“ (Mai 1995) und „Stephan J“ Nummer drei (Juli 1995), mit dem eine neue Fünferserie begann. Das 390-TEU-Frachtmotorschiff wurde von Anfang an mit zwei 50-Tonnen-Kränen ausgestattet.

Zu den herausragenden Neubauten gehört die „Helene J“ – nicht nur, weil sie vom Namen her an die sagenhafte Spitzpunte erinnert. Das 20. Schiff der Reederei lief am 17. Dezember 1996 nach nur 33 Tagen Hellingzeit auf der MTW-Schiffswerft in Wismar vom Stapel. Es stellt mit 168,45 Meter Länge, 27,50 Meter Breite und 1906 TEU seine Vorgänger in den Schatten. Schon einen Tag später wurde das Schwesterschiff „Klaus J“ auf Kiel gelegt; die Taufe der Geschwister fand am 19. April 1997 statt.

Derlei Ereignisse, die zugleich immer auch Familienfeste sind, fallen häufig in die Weihnachtszeit. So übergab die Hegemann-Gruppe fünf Tage vor dem Weihnachtsfest 1997 die „Mira J“ an die Reederei Jüngerhans. Es ist der erste Neubau, der auf der Detlef Hegemann Rolandwerft in Berne (bei Brake) für die Reederei in Haren (Ems) gebaut wurde. Im Dezember 2001 lieferte die ebenfalls zur Hegemann-Gruppe gehörende Peene-Werft in Wolgast den 1157-TEU-Frachter „Auriga J“; auf ihn folgte bereits im Februar 2002 die „Antares J“. Beide wurden von der dänischen Reederei-Gruppe Maersk gechartert. Als „Maersk Waterford“ nahm der 630-TEU-Frachter „Cetus J“ im November 2002 den Liniendienst der Norfolk Line zwischen Rotterdam und Irland auf, gefolgt im März 2003 von der „Corvus J“, die wiederum von der Rolandwerft abgeliefert wurde.

Die Emsländer ließen auch Containerschiffe in China bauen – zum Beispiel den 1088-TEU-Frachter „Libra J“ im Jahr 1998 sowie die „Leo J“ und die „Hydra J“ (beide 1999 abgeliefert). Insgesamt gab die Reederei sechs Schiffe in China in Auftrag. „Der durchaus gerechtfertigte Preisunterschied einer deutschen Werft im Vergleich zu asiatischen Werften liegt zurzeit bei einem 700-TEU-Schiffstyp bei rund 20 Prozent und kann bei dieser Schiffsgröße noch als relativ gering



## Zur Jüngerhans-Flotte gehört auch die „Ursa J“, ein Schwergutschiff.

bau-Aufträge aber erhielt wieder die deutsche Hegemann-Gruppe. Ihre Werften lieferten im vergangenen Jahr die beiden 700-TEU-Schiffe „Columba J“ und „Cepheus J“, und augenblicklich sind bei der Rolandwerft „Aquarius J“ und „Atair J“ im Bau. „Aquarius J“ wird seinen Geburtsort bereits im März verlassen, und „Atair J“ soll im dritten Quartal folgen.

## Sanfter Wechsel

Der Generationswechsel im Hause Jüngerhans wurde im Jahr 2000 mit der Gründung der Jüngerhans Maritime Services & Co. KG durch Stefan und Herm Jüngerhans rechtlich eingeleitet. Diese Gesellschaft soll künftig die Reederei-Tätigkeit übernehmen; bislang ist sie bereits für ein Viertel der Schiffsgesellschaften als Vertragsreeder tätig.

Stefan Jüngerhans trat 2000 in das elterliche Unternehmen ein, nachdem er eine Banklehre absolviert und in der Seefahrtsschule Elsfleth Seeverkehrs- und Hafengewirtschaft studiert hatte. Sein Bruder Herm, der bei der Reederei Hamburg-Süd als Schifffahrtskaufmann ausgebildet wurde und darüber hinaus bei der Deutschen Außenhandels- und Verkehrsakademie in Bremen studierte, ist seit anderthalb Jahren im Reederei-Team, zu dem insgesamt 37 Mitarbeiter gehören. Außerdem fahren rund 500 Seeleute auf den derzeit 44 Schiffen der Jüngerhans-Flotte. „Die Kapitäne und leitenden Ingenieure werden bei uns eingestellt“, informiert Maria Jüngerhans. „Bei den Mannschaftsdienstgraden arbeiten wir mit einer Agentur auf Zypern zusammen.“

Obwohl es noch keinen festen Termin gibt, wollen sich Vater, Mutter und Onkel allmählich aus dem Familienunternehmen zurückziehen und das Ruder bald vollständig an die nächste Generation übergeben. „Wir bereiten den Übergang sehr langsam vor“, sagt Maria Jüngerhans. „Wir genießen es aber jetzt schon, wenn wir mal für ein paar Tage wegfahren können.“



angesehen werden“, informiert Stefan Jüngerhans.

Im März 2000 leitete das emsländische Familienunternehmen mit der Ausdockung des 8000-Tonnen-Schwergutfrachters „Diana J“ bei der portugiesischen Werft Estaleiros Navais de Viana do Castelo eine neue Siebener-Serie ein, mit der zugleich ein neues Segment begründet wurde. In kürzester Zeit entstanden in Portugal die Frachtmotorschiffe „Diana J“, „Harun J“, „Virgo J“, „Ursa J“, „Lyra J“, „Luna J“ und „Pollux J“, die jeweils mit zwei 200-Tonnen-Kranen ausgestattet sind. Zur Jüngerhans-Flotte

gehören derzeit sechs Schwergutschiffe. „Wir haben gute Erfahrungen mit diesem Segment gemacht, und der Charterer der Schwergutschiffe ist mit diesem Schiffstyp sehr zufrieden“, betont Stefan Jüngerhans. „Es ist für eine Reederei von entscheidender Bedeutung, dass sie durch langjährige Erfahrung und ein hohes Maß an Kompetenz den Anforderungen eines Charterers entspricht. Nur so konnte die Reederei Jüngerhans über Jahre ihren guten Ruf aufbauen.“

Insgesamt ließ Jüngerhans bislang 21 von über 50 Schiffen in Portugal bauen. Die vier letzten Neu-