www.juengerhans.de

no. 35 - Dezember 2020

ship's mail

REEDEREI JÜNGERHANS

S. 5 Geburtstag Heinrich Jüngerhans
Birthday Heinrich Jüngerhans

S. 11 Das Jahr in Zahlen
The Year in numbers

S. 14 Jubiläen & Geburtstage
Anniversaries & Birthdays

Stefan und Herm Jüngerhans

Liebe Leserinnen und Leser,

der traditionelle Jahresrückblick ist üblicherweise mit einem Moment der Ruhe und des Innehaltens verbunden. Wie wohl die gesamte maritime Wirtschaft waren auch wir mit den Erfahrungen aus den Jahren der Schifffahrtskrise schon an zahlreiche Herausforderungen und Schwierigkeiten gewöhnt. Dennoch hat das Jahr 2020 mit dem Ausbruch der Corona-Pandemie und zahlreichen weiteren Ereignissen einen ganz eigenen Akzent hinterlassen.

Glaubten wir zu Jahresbeginn noch, es handele sich bei dem neuartigen Virus um ein auf China oder Fernost begrenztes Problem, wurden wir spätestens nach der Skisaison und den Bildern aus Norditalien eines Besseren belehrt. Vor allem wurde in der Phase zahlreicher nationaler Beschränkungen schnell deutlich, dass die internationale Handelsschifffahrt zwar einerseits zur Aufrechterhaltung von Warenströmen und damit von Versorgungssicherheit in hohem Maße „systemrelevant" ist, zugleich aber dabei auf die Bedürfnisse der Besatzungen an Bord der Schiffe überhaupt keine Rücksicht genommen wurde. Unabgestimmte und unverständliche Restriktionen für den Crewwechsel führten zu bisher nicht gekannte Härten durch die teilweise mehrere Monate währende Verlängerung der Bordzeiten. Die Grenzen des Zumutbaren wurden dabei leider in nicht wenigen Fällen weit überschritten. Insgesamt können wir heute feststellen, dass Schiffsleitungen und Besatzungen an Bord unserer Schiffe überaus besonnen und den äußerst schwierigen Umständen nach sehr verständnisvoll und kooperativ gehandelt haben. Wir danken daher heute in ganz besonderem Maße nochmals allen Seeleuten für ihr Engagement und für ein großes Maß an Leistungsbereitschaft in den langen Zeiten an Bord. Wir haben auf allen Ebenen daran gearbeitet, dass die Bedingungen für den Besatzungswechsel wieder normalisiert und die Verlängerung der Bordzeit auf ein erträgliches Maß beschränkt werden konnte. Leider haben viele nationale Regierungen und Verwaltungen in diesem Punkt das notwendige Verständnis und die Einsicht in die Bedeutung dieses Themas vermissen lassen.

Der erste nationale Lockdown in Deutschland führte zu einer weiteren Herausforderung, die über die Organisation des Büroalltags und die örtlichen Maßnahme zur Eindämmung der Pandemie hinausgingen. Eine seit Ende 2019 geplante und dem Grunde nach zur Umsetzung reife Transaktion zur Refinanzierung eines Großteils unserer Schwergutflotte konnte kurzfristig und unerwartet nicht umgesetzt werden, weil seitens der Bank die in Aussicht gestellte Finanzierungszusage vom zuständigen Gremium in den ersten Tagen des Lockdown nicht beschlossen wurde. Damit geriet die gesamte Transaktion ins Wanken und ist bedurfte größter Anstrengungen und zahlreicher Verhandlungen, um nicht in einer Welle von Insolvenzen und ungewollten Schiffsverkäufen zu enden.

Über die Sommermonate entschied sich ein weiterer Finanzier, der zuvor ein Darlehnspaket einer vormaligen deutschen Geschäftsbank erworben hatte, die Finanzierung für mehrere Container-Feederschiffe nicht zu verlängern und deren geregelten Verkauf zu erwirken. Gemeinsam mit unseren Finanzierungspartnern und der Bereitschaft aus dem Kreis der bisherigen Gesellschafter konnten schließlich einige dieser Schiffe abgelöst und neu finanziert und damit der Flotte erhalten werden.

Trotz der intensiven Beschäftigung mit diesem Thema ließ es sich nicht vermeiden, dass der langjährige Finanzier des Großteils unserer Schwergutflotte, mit dem die Reederei eine über 20jährige erfolgreiche Geschäftsbeziehung unterhält, aufgrund von Vorgaben den vollständigen Ausstieg aus der Schiffsfinanzierung weiter forcieren würde. Die vorsichtigen Lockerungen der zuvor verhängten Beschränkungen und die sehr schnelle Erholung der Schifffahrtsmärkte von den Einbrüchen im Frühjahr konnten die sich zuspitzende Lage ebenfalls nicht kompensieren.

Zu unserer großen Freude und Erleichterung ist es schlussendlich gelungen, die Ablösung der bisherigen Schiffshypothekendarlehen mit einer neuen Finanzierung erfolgreich umzusetzen.

Titelbild/Cover:
Das Titelbild zeigt das Schifffahrtsmuseum in Haren / The cover picture shows the marine museum in Haren

Dabei konnten wir auch einen Großteil der Gesellschafter von den Vorzügen einer Ablösung unter Inkaufnahme eines großen Schuldenschnitts überzeugen. Die gesamte Schwergutflotte unserer Reederei ist damit wieder wirtschaftlich solide und für die Zukunft tragfähig aufgestellt.

Besonders erfreulich ist, dass dazu ganz wesentlich vor allem regional tätige Banken beigetragen haben. Dies hat uns die Vorzüge und am Ende auch die Überlegenheit regionaler maritimer Cluster einmal mehr vor Augen geführt.

Wir wollen allerdings, der Geschäftspolitik unserer Reederei folgend, nicht über Vergangenes klagen, sondern mit dem Blick nach vorne unverzagt und optimistisch neue Chancen und Projekte angehen.

Zwar konnten im laufenden zahlreiche Service- und Wartungseinsätze an Bord oftmals nicht wie geplant stattfinden, trotzdem wurden den Terminvorgaben und Notwendigkeiten folgende mehrere größere Werftzeiten für die Klasseverlängerung absolviert. Dies erfolgte im Lichte der andauernden Corona-Pandemie häufig unter großen Schwierigkeiten und erforderte besonderen Einsatz. Auch dafür danken wir allen beteiligen Kollegen und Besatzungen ebenso, wie den Partnern und Dienstleistern.

Nicht unerwähnt bleiben darf und soll, dass unser Vater, der gemeinsam mit seinem Bruder die Reederei maßgeblich aufgebaut und zu ihrer heutigen Größe entwickelt hat, im November seinen 80. Geburtstag begehen konnte. Er erfreut sich einer guten Gesundheit und steht uns mit seiner langjährigen Erfahrung vor allem in schwierigen Situationen beratend zur Seite. Bedingt durch die wieder verschärften Auflagen konnte eine Feier allerdings ebenso wenig stattfinden, wie die eigentlich traditionelle Weihnachtsfeier der Reederei. Dabei dürfen wir dort stets einen musikalischen oder künstlerischen Vortrag der neuen Kollegen/-innen genießen. Diese Tradition wird aber, ebenso wie die Feier im Kollegenkreis, nur aufgeschoben und nicht aufgehoben.

Wir blicken jetzt mit Spannung auf den weiteren Verlauf der Pandemie sowie insbesondere auf die Verfügbarkeit der Impfstoffe und deren massenhafte Verteilung.

Auch hierbei werden wiederum die Besatzungen an Bord, die weiterhin für die Aufrechterhaltung von Warenströmen und Transportketten von systemischer Relevanz sind, in den Blick genommen werden müssen. Damit bleibt zu hoffen, dass wir im Frühjahr des nächsten Jahres schrittweise zu einer größeren Normalität zurückkehren werden.

Für heute bleibt uns, allen Mitarbeitern und Besatzungen, allen Geschäftspartnern und Dienstleistern, den Gesellschaftern und den Freunden unseres Hauses für die Kooperation, das Vertrauen und die Zusammenarbeit zu danken. Wir wünschen Ihnen allen ein frohes und besinnliches Weihnachtsfest – ganz besonders natürlich den Besatzungen, die das Weihnachtsfest und den Jahreswechsel an Bord verbringen – sowie alles Gute für das neue Jahr 2021, vor allem Gesundheit, Glück und Wohlergehen.

Herzliche Grüße,

Herm Jüngerhans & Stefan Jüngerhans

Dear Readers,

The traditional review of the year is usually associated with a moment of calm and reflection. Like probably the entire maritime economy, we as well were already used to facing numerous challenges and difficulties with our experience from the years of the shipping crisis. Nevertheless, with the outbreak of the corona pandemic and numerous other events, the year 2020 left behind its very own impression.

If we still believed at the beginning of the year that the new virus was a problem confined to China or the Far East, we were taught otherwise after the ski season and the images from northern Italy at the latest. Above all, it quickly became clear in the phase of numerous national restrictions that international merchant shipping is indeed highly "system relevant" for maintaining the flow of goods and therefore ensuring supply, on the one hand, but at the same time the needs of the crews on board the ships have been given no consideration. Uncoordinated and incomprehensible restrictions for crew change led to previously unknown hardships due to the extension of the times on board which sometimes lasted several months. Unfortunately, the limits of what was reasonable were exceeded in quite a few cases. Overall, we can say today that the ship's management and crews on board our vessels were extremely prudent and, in view of the extremely difficult circumstances,

acted in a very understanding and cooperative manner. We would therefore like to extend our greatest gratitude to all seamen for their dedication and for a high degree of commitment during the long periods on board. We were busy at all levels to ensure that the conditions for crew change were normalized again and that the extension of time on board could be limited to a tolerable level. Unfortunately, many national governments and administrations have in this regard lacked the necessary understanding and insight into the importance of this issue.

The first national lockdown in Germany led to a further challenge that reached beyond the organization of everyday office life and local measures to contain the pandemic. A transaction to refinance a large part of our heavy-lift fleet, which have been planned since the end of 2019 and which is basically ready for implementation, could not be implemented at short notice and unexpectedly because the bank did not decide on the promised financing commitment by the responsible committee in the first days of the lockdown. This jeopardized the entire transaction and required great efforts and numerous negotiations in order to not end up in a wave of bankruptcies and unwanted ship sales.

Over the summer months, another financier who had previously acquired a loan package from a former German commercial bank decided not to extend financing for several container feeder vessels and to arrange for their regular sale. Together with our financing partners and the willingness of the group of previous shareholders, some of these vessels were finally cleared and refinanced, thus preserving the fleet.

Despite the intensive dealings with this issue, it could not be avoided that the long-standing financier of the majority of our heavy-lift fleet, with which the shipping company has had a successful business relationship of over 20 years, would continue to push for the complete withdrawal from ship financing due to requirements. The cautious easing of the previously imposed restrictions and the very rapid recovery of the shipping markets from the slumps in spring were also unable to compensate for the worsening situation.

To our great joy and relief, we finally succeeded in replacing the previous ship mortgage loans with new financing. We were also able to convince a large number of shareholders of the advantages of a redemption while accepting a large debt cut. The entire heavy-lift fleet of our shipping company is now again financially sound and well positioned for the future.

It is particularly gratifying that regional banks in particular made a significant contribution to this. This has once again demonstrated to us the advantages and, ultimately, the superiority of regional maritime clusters. However, following corporate policy of our shipping company, we do not want to complain about the past, but instead looking into the future want to tackle new opportunities and projects with confidence and optimism.

Although numerous service and maintenance assignments on board could often not take place as planned, several larger dry dock overhauls for class extension were performed following the deadlines and requirements. In the light of the ongoing corona pandemic, this often took place with great difficulty and demanded special effort. We would like to thank all the colleagues and crews and the partners and service providers involved here as well.

It should not and shall not go unmentioned that our father, who together with his brother played a key role in establishing the shipping company and developing it to its present size, celebrated his 80th birthday in November. He is in good health and, with his many years of experience, is there to advise us, especially in difficult situations. However, due to the tightened regulations, a celebration could not take place, just like no typical traditional Christmas celebration by the shipping company could take place. Where we are always able enjoy a musical or artistic presentation by the new colleagues. However, like the celebration among colleagues, this tradition is only postponed and not canceled.

We are now eagerly looking to the further course of the pandemic and, in particular, to the availability of vaccines and their mass distribution. Here as well, the crews on board, who continue to be of system relevance for maintaining the flow of goods and transport chains, will need to be given attention. It is then to be hoped that we will gradually return to greater normality in the spring of next year.

For today, we have to thank all employees and crews, all business partners and service providers, the shareholders and friends of our company for the cooperation, trust and collaboration. We wish you all a merry and reflective Christmas – in particular of course the crews who spend Christmas and the New Year on board - as well as all the best for the new year of 2021, especially health, happiness and well-being.

Geburtstag Heinrich Jüngerhans

Mitte November konnte Kapitän Heinrich Jüngerhans seinen 80. Geburtstag begehen. Aufgrund der Kontaktbeschränkungen musste eine Feier leider entfallen. Daher wollen wir auf diesem Wege herzliche Glückwünsche übermitteln und an sein Lebenswerk erinnern.

Heinrich Jüngerhans wurde als ältestes von drei Kindern im November 1940 in Haren (Ems) geboren. Sein Vater, Stephan Jüngerhans (Jahrgang 1908), hatte fünf Jahre zuvor die ebenfalls aus einer Harener Reederfamilie stammende Adelheid Kiepe geheiratet. Ihr Vater war der Eigner der in Haren legendär gewordenen Spitzpünte „HELENE“, deren Nachbau heute noch im örtlichen Schifffahrtsmuseum besichtigt werden kann. Stephan Jüngerhans setzte die Famlientradition fort und hatte 1931 mit nur 23 Jahren auf der Seefahrtschule in Leer sein Kapitänspatent erworben und war seither auf dem Motorsegler „MARIA“ unterwegs. Das Schiff wurde während des Zweiten Weltkriegs zwar mehrmals von der Kriegsmarine beschlagnahmt um Kriegstransporte durchzuführen, blieb dabei aber weitgehend unbeschädigt.

Von den Kriegsgeschehnissen blieb der kleine Ort Haren zunächst weitgehend verschont. Erst in den letzten Kriegstagen lag der Ort kurzzeitig unter Beschuss heranrückender alliierter Truppen. Die Lage änderte sich für die örtliche Bevölkerung jedoch dramatisch, als der Ort auf Befehl der britischen Militärverwaltung Pfingsten 1946 geräumt werden musste, um Wohnraum für die vormaligen aus Polen stammenden Insassen der Kriegsgefangenenlager aus der Umgebung. In dieser Zeit wohnten viele Harener Familien entweder bei Verwandten in den umliegenden Dörfern oder an Bord ihrer Schiffe.

Nach Gründung der Bundesrepublik Deutschland im Mai 1949 konnte der Schiffsbetrieb erst langsam wieder in Fahrt kommen, zumal viele Schifffahrtswege noch durch Kriegseinwirkung beschädigt waren. Das Jahr 1961 markiert einen wichtiges Ereignis im Leben von Heinrich Jüngerhans und seinem zwei Jahre jüngeren Bruder Hermann. Nachdem die Alliierten den Schiffbau von zunächst kleinen Einheiten auf deutschen Werften wieder erlaubten, konnten sie gemeinsam mit ihrem Vater den Neubau des Küstenmotorschiffes „A. JÜNGERHANS“ – benannt nach ihrer Mutter Adele – bei der Lühring-Werft in Brake an der Weser in Auftrag geben. Das Schiff war mit 399 Bruttoregistertonnen vermessen und stand im Eigentum der neu gegründeten Gesellschaft „Stephan Jüngerhans und Söhne oHG“. Der Verkaufserlös dieses Schiffes bildete zugleich den wirtschaftlichen Grundstock der zwei Schiffsneubauten, die von Heinrich und Hermann Jüngerhans nach einigen Jahren in Auftrag gegeben wurden. So wurde 1965 erneut bei der Lühring-Werft das Kümo „STEFAN J“ für Heinrich und ein Jahr später die MS „ADELE J“ für Hermann Jüngerhans gebaut und abgeliefert. Beide Brüder waren auf diese Weise mit Mitte 20 Kapitänsreeder geworden. Waren diese beiden Schiffe noch mit jeweils 499 BRT vermessen, folgte Anfang der 1970er Jahre der nächsten Größenschritt. Bei der Jansen-Werft in Leer konnte für stolze 1,2 Mio. D-Mark ein immerhin 60 Meter langes Kümo als sog. „Shelterdecker“ gebaut werden, der wiederum auf den Namen „STEPHAN J“ getauft wurde. Dieses Schiff war der erste, das neben einem Bankkredit mit eingeworbenem Kommanditkapital finanziert wurde. Unter diesen ersten Gesellschaftern war ein damals ebenfalls noch junger Fabrikant, der bis zu seinem Tode im Jahr 2018 fast fünf Jahrzehnte lang an über einem Dutzend Schiffen der Reederei beteiligt blieb.

Nach der Hochzeit mit seiner Frau Maria, die aus einer Harener Schifferfamilie stammte, wurden in den Jahren 1973 und 1975 die beiden Söhne Stefan und Herm geboren. Dann folgten 1979/1980 zwei weitere Schiffsneubauten mit der MS „ADELE J“ (2.650 tdw) von HDW in Kiel und der MS „HERM J“, einem Rhein-See-Schiff mit 3.020 tdw, das 1980 bei der Cassens-Werft in Emden gebaut wurde.

Während bisher mit deren Indienststellung eines Neubaus jeweils ein Schiff der Flotte verkauft wurde, änderte sich die Flottengröße ab Anfang der 1980er Jahre mit dem Bau der drei Hochseeschiffe MS „STEPHAN J“ (III) und MS „MARIA J“ mit jeweils 6.100 tdw und 400 TEU sowie der größeren MS „HEINRICH J“ mit 7.100 tdw und 570 TEU. Diese Schiffe waren jeweils mit einer Heckklappe für rollende Ladung und eigenem Ladegeschirr ausgestattet, dabei aber neben klassischem Stückgut erstmals auch für den Transport von Containern ausgelegt.

Damit war der Schritt gemacht von der Ein-Schiffs-Reederei hin zur Reedereigruppen, die zusätzlich einen Geschäftsbetrieb an Land erforderte. Während sich somit Heinrich Jüngerhans gemeinsam mit seiner Frau, seiner Schwester und seiner Schwägerin, die alle drei auf den Namen Maria getauft waren, kümmerte, blieb Hermann Jüngerhans zunächst noch als Kapitän an Bord. Anfang der 1990er Jahre folgte die weitere Vergrößerung der Reederei mit dem erstmaligen Auftrag für eine Serie von insgesamt sechs Containerschiffen mit einer Stellplatzkapazität von 200 TEU (3.200 tdw) bei der portugiesischen Werft Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A (ENVC), die in den kommenden Jahren insgesamt über 25 Schiffe für die Reederei Jüngerhans bauen und abliefern sollte. In dieser Zeit wurde die Einwerbung von Kommanditkapital nicht mehr ausschließlich selbst, sondern auch durch Emissionshäuser übernommen, wobei die enge Zusammenarbeit mit der von Jan Luiken Oltmann gegründeten und nach ihm benannten „Oltmann-Gruppe“ seit 1992 bis heute Bestand hat. Es folgten weitere Schiffsneubauten, darunter 1997 die beiden 1.900 TEU Schiffe MS „KLAUS J“ und MS „HELENE J“, die von der MTW Werft in Wismar gebaut wurden.

Das Jahr 2000 markiert den Einstieg in ein weiteres Schiffssegment mit dem Bau von drei 8.000-tdw-Schwergutschiffen bei ENVC. Im gleichen Jahr wurde als Bereederungsgesellschaft die „Jüngerhans Maritime Services“ gegründet. Der älteste Sohn Stefan steigt nach Bankausbildung und Studium zum Diplom-Wirtschaftsingenieur der Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft in den elterlichen Betrieb ein. Im Folgejahr kann ein neues Reedereigebäude bezogen werden, das dem stetigen Flottenwachstum folgend, schon fünf Jahre später erweitert werden musste. Zwei Jahre später folgt ihm sein Bruder Herm, der nach Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann ein Studium an der Deutschen Verkehrs- und Außenhandelsakademie absolviert hatte. In diese Zeit fällt der Bau einer Serie von insgesamt 16 Container-Feederschiffen, die die Hegemann-Werftengruppe für die Reederei Jüngerhans gebaut hat. Zuvor war allerdings im Jahr 2005 Hermann Jüngerhans im Alter von 63 Jahren verstorben. Er hatte zuletzt die nautische Inspektion und die Betreuung sämtlicher Schiffsneubauten verantwortet. Es folgen in den Jahren 2006 bis 2010 weitere insgesamt zehn Schwergutschiffe von ENVC mit einer Tragfähigkeit von zunächst 8.000 tdw und später 10.000 tdw.

Nachdem die Reederei Jüngerhans bereits Anfang der 2000er Jahre drei Containerschiffe auf chinesischen Werften hatte bauen lassen, folgen ab 2009 weitere vier Schwergutschiffe sowie eine maßgeblich von der Reederei Jüngerhans initiierte Serie von insgesamt 15 Containerschiffen für mehrere Reedereien. Im Jahr 2013 verstirbt die Ehefrau von Kapitän und Reeder Heinrich Jüngerhans nach schwerer Krankheit. Beide hatten in ihre Söhne auf die Übernahme der Geschäfte vorbereitet und sie dabei begleitet. Die in Folge der schweren Wirtschaftskrise der Jahre 2009 und 2010 ausgelöste Schifffahrtskrise hinterlässt auch am traditionsreichen Schifffahrtsstandort Haren (Ems) tiefe Spuren. Die Reederei konnte die Flottengröße mit rund 40 Schiffen nahezu stabil halten, auch wenn es ungewollte Schiffsverkäufe gab und leider auch die Insolvenz einiger weniger Schiffsgesellschaften unvermeidbar war. Das Credo von Heinrich Jüngerhans: „Auf starke Partner setzen!“ wird auch von seinen beiden Söhnen weiter beherzigt. Der passionierte Jäger Heinrich Jüngerhans erfreut sich bei guter Gesundheit an seinen Enkelkindern und kommt nach wie vor täglich ins Büro. Wir wünschen ihm zum runden Geburtstag alles Gute, vor allem weiterhin Gesundheit und Zufriedenheit.

MS „STEPHAN J“ (1971) war das zweite eigene Schiff von Heinrich Jüngerhans. / MV „STEPHAN J“ (1971) was the second vessel of Heinrich Jüngerhans.

MS „HERM J" (1980) gebaut in der Cassens Werft in Emden / MV „HERM J" (1980) built in the Cassens shipyard in Emden

Birthday of Heinrich Jüngerhans

In mid-November, Captain Heinrich Jüngerhans celebrated his 80th birthday. Unfortunately, a celebration had to be omitted due to the contact restrictions. Therefore, we would like to extend our warm congratulations and remember his life's work.

Heinrich Jüngerhans was born as the eldest of three children in November 1940 in Haren (Ems). His father, Stephan Jüngerhans (born 1908), had married Adelheid Kiepe five years earlier who also came from a shipowner family in Haren. Her father was the owner of the Punt Boat "HELENE" which has become legendary in Haren and the replica of which can still be seen in the local maritime museum. Stephan Jüngerhans continued the family tradition and in 1931, at the age of only 23, acquired his Captain's License at the seafaring school (Seefahrtschule) in Leer and sailed on the motorsailer "MARIA" thereafter. Though the ship was confiscated several times by the navy during the Second World War in order to carry out war transports, it remained largely undamaged.

The small town of Haren was initially largely spared from the war. Only in the last days of the war was the town briefly under fire from approaching Allied troops. The situation changed dramatically for the local population, however, when the town had to be evacuated by order of the British military administration at Pentecost 1946 to provide living space for the former inmates of the POW camps in the region who were formerly from Poland. During this time, many Haren families lived either with relatives in villages close by or on board their ships.

After the Federal Republic of Germany was founded in May 1949, shipping operations were only able to get back underway slowly, especially since many shipping routes were still damaged by the effects of the war. 1961 marked an important event in the lives of Heinrich Jüngerhans and his brother Hermann, who was two years his junior. They and their father were able to contract the newbuilding of the coastal motor vessel "A. JÜNGERHANS"- named after their mother Adele - with the Lühring shipyard in Brake on the Weser river once the Allies again permitted the ship building of initially small units in German shipyards. The vessel was measured to 399 gross register tons and was owned by the newly founded company "Stephan Jüngerhans und Söhne oHG". The proceeds from the sale of this vessel also formed the economic basis of the two ship newbuildings that Heinrich and Hermann Jüngerhans commissioned after a few years. In 1965, the coaster "STEFAN J" was built for Heinrich and a year later the MV "ADELE J" for Hermann Jüngerhans, again by the Lühring shipyard and delivered by them. Both brothers had thus become captain shipowners in their mid-twenties. While these two vessels were measured to 499 GRT each, the next step up in size followed in the early 1970s. At the Jansen shipyard in Leer, it was possible to build a 60-meter-long coaster as a so-called "shelter decker" for an impressive 1.2 million D-Marks, which in turn was christened "STEPHAN J". This vessel was the first to be financed with limited liability partnership capital raised in addition to a bank loan. Among these first shareholders was a manufacturer who was likewise still young at the time and who held a stake in over a dozen of the vessels of the shipping company for almost five decades until he passed away in 2018.

After marrying his wife Maria, who originated from a shipping family in Haren, the two sons Stefan and Herm were born in 1973 and 1975. Then in 1979/1980, two more vessel newbuildings followed as the MV "ADELE J" (2.650 tdw) from HDW in Kiel and the MV "HERM J", a Rhine-seagoing vessel with 3.020 tdw which was built in 1980 at the Cassens shipyard in Emden.

While previously one vessel of the fleet was sold once a newbuilding was commissioned, the size of the fleet changed from the beginning of the 1980s with the construction of the three ocean-going vessels MV "STEPHAN J" (III) and MV "MARIA J" with 6.100 dwt and 400 TEU each and the larger MV "HEINRICH J" with 7.100 tdw and 570 TEU. These vessels were each equipped with a stern door for rolling cargo and their own loading gear, but for the first time also designed for transporting containers in addition to conventional general cargo.

This was the step from a one-vessel shipping company to a shipping group that also required business operations ashore. While Heinrich Jüngerhans took care of matters together with his wife, sister and sister-in-law, all three of whom were named Maria, Hermann Jüngerhans initially stayed on board as Captain.

At the beginning of the 1990s, the shipping company expanded further with the first order for a series of a total of six container vessels having a slot capacity of 200 TEU (3.200 tdw) from the Portuguese shipyard Estaleiros Navais de Viana do Castelo SA (ENVC) which was to build and deliver a total of over 25 vessels for the Jüngerhans shipping company over the years. During this time, raising limited liability partnership capital was no longer exclusively assumed by them, but also by issuing houses, where the close cooperation with the "Oltmann Group" founded by Jan Luiken Oltmann and named after him has continued from 1992 until today. More newbuildings followed, including in 1997 the two 1.900 TEU vessels MV "KLAUS J" and MV "HELENE J", which were built by the MTW shipyard in Wismar.

The year 2000 marks the entry into a further vessel segment with the construction of three 8.000 tdw heavy-lift vessels at ENVC. In the same year, "Jüngerhans Maritime Services" was founded as a ship management company. The eldest son, Stefan, joined his parents' business after training in a bank and studying to become a Qualified Industrial Engineer in Shipping and Port Management. The subsequent year saw the relocation to a new shipping company building which, following the steady growth of the fleet, had to be expanded just five years later. Two years later he is followed by his brother Herm who, after training as a Qualified Shipping Merchant, completed his studies at the German Transport and Foreign Trade Academy (Außenhandelsakademie). During this time, the construction of a series of 16 container feeder vessels that the Hegemann shipyard group built for the Jüngerhans shipping company took place. Prior to that, however, Hermann Jüngerhans had passed away in 2005 at the age of 63. Most recently, he had been responsible for the nautical inspection and supervision of all vessel newbuildings. A total of further ten heavy-lift vessels from ENVC followed between 2006 and 2010 having a carrying capacity of initially 8.000 tdw and later 10.000 tdw.

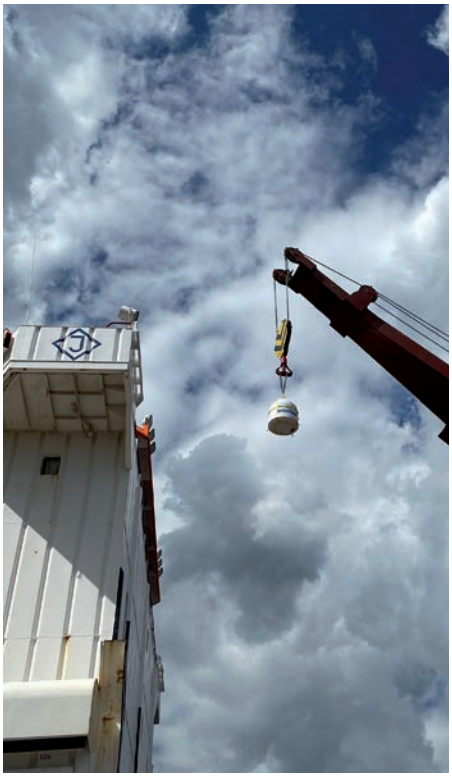
After the Jüngerhans shipping company had three container vessels built at Chinese shipyards in the early 2000s, another four heavy-lift vessels followed from 2009 as well as a series of 15 container vessels for several shipping companies, largely initiated by the Jüngerhans shipping company. In 2013, the wife of the Captain and shipowner Heinrich Jüngerhans passed away after a serious illness. Both had prepared their sons for taking over the business and had accompanied them doing so. The shipping crisis triggered by the severe economic crisis in 2009 and 2010 left deep marks also on the traditional shipping location of Haren (Ems). The shipping company was able to keep the fleet size almost the same with around 40 vessels, even while there were unwanted ship sales, and the insolvency of a few shipping companies was unfortunately inevitable. Heinrich Jüngerhans' credo: "Rely on strong partners!" was also taken to heart by his two sons. The passionate hunter Heinrich Jüngerhans being in good health enjoys his grandchildren and still comes to the office every day. We wish him all the best for his milestone birthday, and above all, continued good health and contentment.

Internet an Board

Seit der Erfindung der drahtlosen Übertragung von Nachrichten in der Mitte des vorletzten Jahrhunderts hat es schon sehr bald auch eine Anwendung und eine zunehmende Bedeutung für die Seeschifffahrt gegeben.

Was mit dem Senden und Empfangen von Morsezeichen begann, entwickelte sich über Radio- und Sprechfunkverbindungen hin zu moderner Satellitenkommunikation für die Sprach- und auch Datenübertragung. Während für die Datenübertragung bei solchen Systems anfangs noch horrende Kosten angefallen sind, ermöglicht der kommerzielle Ausbau der Infrastruktur mittlerweile auch breiter nutzbare Anwendungen. Derzeit werden an Bord der Jüngerhans-Flotte sukzessive moderne V-Sat-Systeme der Firma Marlink installiert. Sie ersetzen die bisherige weniger leistungsstarke Kommunikationslösung.

Die auf dem Peildeck über der Brücke installierte Antenne ist rund 130 kg schwer. Damit wird eine Internetanbindung von 1 Megabit pro Sekunde ermöglicht. Die Installation der Technik nimmt rund 3 Tage in Anspruch und wird während einer Werft- oder Hafenliegezeit absolviert. In den Aufbauten der Schiffe werden Wifi-Hotspots installiert, um damit auch der Crew einen Zugriff aufs Internet zu ermöglichen. Das schafft, ganz besonders bei Zeiten langer Abwesenheiten von zuhause, die Möglichkeit mit Familie und Freunden zumindest virtuell in Kontakt zu bleiben. Perspektivisch können über entsprechende Sensoren und Schnittstellen auch die Leistungsdaten der Maschine von der Reederei an Land überwacht werden.



Internet on board

Since the invention of the wireless transmission of messages in the middle of the century before last, there was very soon an application and an increasing importance for maritime shipping.

What began with sending and receiving Morse code developed over radio and voice radio connections to modern satellite communication for voice and data transmission. While such systems initially incurred horrific costs for data transmission, the commercial expansion of the infrastructure now enables more widely usable applications.

Modern V-Sat systems from the Marlink company are currently being successively installed on board the Jüngerhans fleet. They replace the previous, less high-performance communication solution.

The antenna installed on the observation deck above the bridge weighs around 130 kg. It enables an Internet connection of 1 megabit per second. The installation of the technology takes around 3 days and is completed during a shipyard or port layover. Wifi hotspots are installed in the superstructures of the vessels so that the crew can also access the Internet. This creates the possibility of staying in touch with family and friends at least virtually, especially when being away from home for long periods of time. In the future, the performance data of the engine can also be monitored by the shipping company ashore using appropriate sensors and interfaces.

An Bord des Schwergutschiffes MS "JOHANN J" freuen sich die Besatzungsmitglieder über die neuen Kommunikationsmöglichkeiten: Wiper Maquilang Bryan Maxino, OS Kaparulin Ihor (neben Bryan) und Deck Cadet Andriichuk Yevhenii (gegenüber von Bryan). / On board the heavy-lift vessel MV "JOHANN J", the crew members are happy about the new communication options: Wiper Maquilang Bryan Maxino, OS Kaparulin Ihor (next to Bryan) and Deck Cadet Andriichuk Yevhenii (in front of Bryan). All photos were taken with above gents consent.

Vorteile:

- höhere Internetgeschwindigkeit (von bisher 384 Kbit pro Sekunde auf 1 Megabit pro Sekunde)
- Internetzugang per WLAN für die Crew (z.B. für Facebook, Whatsapp, TikTok, u.a.)
- Remote-Reefer-Container-Temperaturüberwachung
- Update von aktuellen Navigations- und Wetterdaten via Internet
- Update von Computern und Systemen via Internet
- Remote-Zugriff auf das Computer-Netzwerk an Bord für Wartung und Analyse
- dauerhafte Preisstabilität für diese genutzten Internetdienste
- bessere und stabilere Datenqualität, da jetzt 80 Satelliten statt bisher nur 5 genutzt werden

Quelle: Verein Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. – www.vhbs.de

Das Jahr in Zahlen

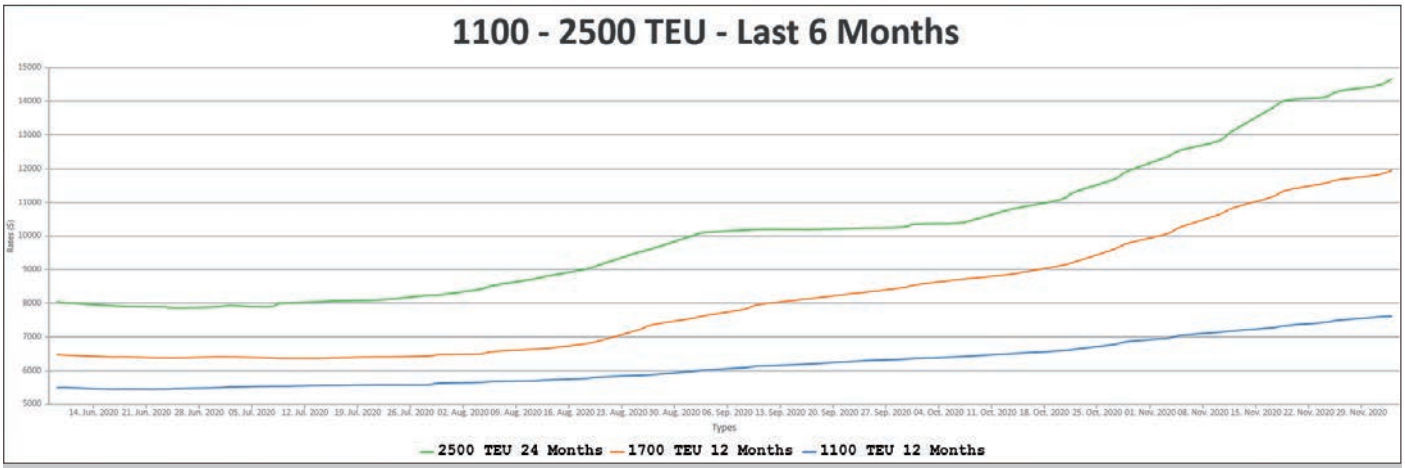
Seit nunmehr fast einem Jahr bestimmt das Thema „Corona" ganz maßgeblich die Berichtserstattung und das öffentliche Leben. Nach ersten lokalen Ausbrüchen in und um die chinesische Stadt Wuhan hat sich das hochinfektiöse Virus in kurzer Zeit nahezu über die ganze Welt verbreitet. Die in der Folge veranlassten Maßnahmen waren international leider oftmals nicht abgestimmt und zudem auch höchst unterschiedlich, was den Grad ihrer Konsequenz und Dauer betrifft.

Natürlich blieb von den Einschränkungen des Handels und auch der Industrieproduktion auch die internationale Handelsschifffahrt nicht verschont. Abgesehen von dramatischen Auswirkungen auf die Besatzungen an Bord und deren Wechsel, der in einigen Regionen der Welt noch immer nicht wieder regulär möglich ist, waren auch die Warenströme und Landungsmengen betroffen.

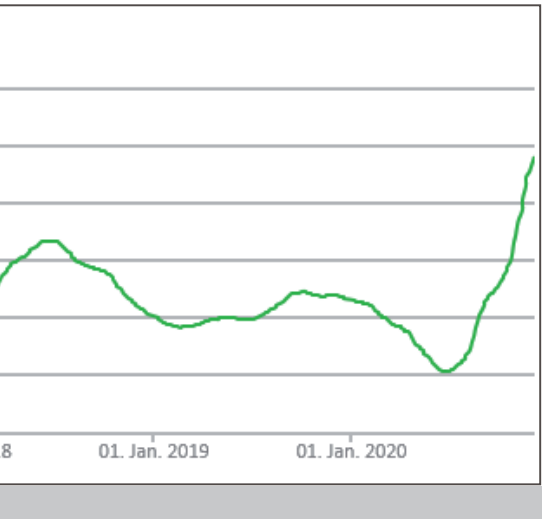
Während vor allem im Container- und im Massengutumschlag die reduzierten Mengen im ersten Quartal vor auch im Zusammenhang mit dem seit vielen Jahren bekannten Effekt des chinesischen Neujahrsfestes erwartet und somit „eingepreist" sind, verlängerte sich diese Phase in diesem Jahr um mehrere Wochen.

Die Folge daraus war ein zwar kurzzeitiger aber deutlicher Einbruch der Fracht- und in kurzer Folge auch der Charterraten im Frühjahr und Frühsommer des Jahres. Die guten Erfolge der Pandemiebekämpfung in Fernost und das Wiederanlaufen der dortigen Industrie sowie auch der geschäftlichen Aktivitäten ließen jedoch über den Sommer eine baldige und sogar deutliche Erholung eintreten, die am „New ConTex"-Index auch in der mehrjährigen Übersicht deutlich erkennbar sind (siehe Grafik oben.)

Nachdem allerdings die größeren und somit in transkontinentalen Verkehren eingesetzten Einheiten die drastischsten Einbrüche zu verzeichnen hatten, fiel deren Erholung auch umso deutlich aus. In den kleineren Schiffsgrößen waren sowohl der Rückgang als in der Folge auch die Erholung entsprechend geringer. Konkret ist dies im Zeitraum



Quelle: Verein Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. – www.vhbs.de



der zweiten Jahreshälfte 2020 in der Feederklasse gut erkennbar (siehe Grafik links unten).

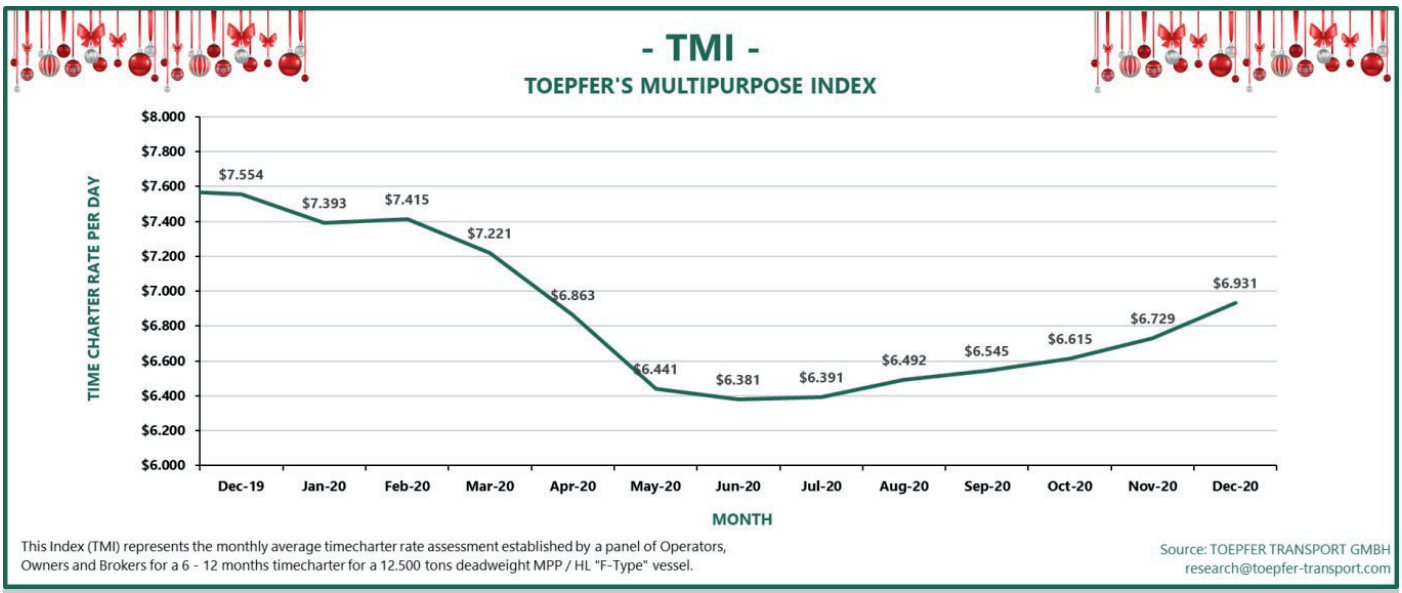
Am Schwergutmarkt, der zwar nicht vom Konsumgüterumsatz abhängig ist, sich aber in diesem Fall der konjunkturellen Entwicklung nicht entziehen konnte, zeichnet der relevante Marktindex ein durchaus ähnliches Bild. Nach einem Rückgang um rund 15% bis zur Jahresmitte ist seither eine zwar langsam, aber durchaus stetige Verbesserung des Marktes erkennbar. Da für 2021 zahlreiche Nachholeffekte und ein gegenüber dem Vorjahr relativ starker wirtschaftlicher Anstieg erwartet wird, dürfte sich dies weiter positiv auf die Markt- und Ratenentwicklung auswirken (siehe Grafik unten).

Während zahlreiche Industrienationen offenbar noch weit davon entfernt sind, die Coronavirus-Pandemie in den Griff zu bekommen, steht China wesentlich besser da: die Produktion läuft und die chinesischen Exporte sind zuletzt im November geradezu sprunghaft angestiegen.

Unerwartet stark legte der Export um satte 21,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat zu. Die Importe blieben hingegen hinter den Erwartungen zurück und kletterten nur um 4,5 Prozent - etwas weniger noch als im Vormonat mit 4,7 Prozent. Der Handelsüberschuss stieg damit kräftig um über 100 Prozent auf 75 Milliarden US-Dollar. Mit einem Zuwachs um insgesamt 13,6 Prozent trägt der Außenhandel noch stärker als erwartet zur Erholung der zweitgrößten Volkswirtschaft der Welt bei.

Da China die Ausbreitung des Corona-Virus schon seit Sommer weitestgehend im Griff zu haben scheint und nur noch vereinzelt Infektionen vermeldet werden, haben sich die wirtschaftlichen Aktivitäten auch wieder normalisieren können. Während der Rest der Welt eine Rezession erlebt, wird China als einzige große Volkswirtschaft in diesem Jahr auch wieder ein Wachstum verzeichnen. Es wird mit einem Plus von 2,0 bis 2,2 Prozent gerechnet. Wichtige Frühindikatoren deuten darauf hin, dass das Wachstum im vierten Quartal 5,5 Prozent überschreiten könnte. Einige chinesische Experten sprechen sogar von mehr als sechs Prozent Wachstum. Im dritten Quartal waren es schon 4,9 Prozent. Die Stimmung im herstellenden Gewerbe ist auch so gut wie seit zehn Jahren nicht mehr. Die Beschäftigung legte im November ebenfalls so stark wie seit Mai 2011 nicht mehr zu.

Chinas Exporteure profitieren offenbar auch von coronabedingten Produktionsunterbrechungen in den Fabriken anderer Länder. Trotz des seit Monaten anhaltenden Ausfuhrbooms mehren sich vereinzelt Sorgen, da die chinesische Währung in den vergangenen sechs Monaten stetig an Wert zugelegt hat und somit Profite und Exportaufträge unter Druck geraten könnten. Der Yuan wird gegenwärtig auf dem höchsten Stand seit zweieinhalb Jahren gehandelt. Trotzdem scheinen die Aussichten für die chinesische Wirtschaft insgesamt sehr gut zu sein. Der Internationale Währungsfonds (IWF) prognostiziert ein Wachstum der chinesischen Wirtschaft von 8,2 Prozent für das kommende Jahr voraus. Damit würde auch für die Weltwirtschaft wieder ein starker Impuls aus Fernost ausgehen.



Quelle: Toepfer Transport GmbH

The year in numbers

For almost a year now, the "Corona" issue has been a major determinant of news coverage and public life. After the first local outbreaks in and around the Chinese city of Wuhan, the highly infectious virus has spread almost all over the world in a short time. Unfortunately, the measures that were subsequently initiated were often not coordinated internationally and also very different in terms of their ramifications and duration.

Of course, international merchant shipping was not spared from the restrictions on trade and industrial production. Apart from the dramatic effects on the crews on board and their change, which is still not possible in a regular manner in some regions of the world, the flow of goods and the cargo volume were also affected. While the reduced volumes had been expected in the first quarter of the year, also in connection with the effect of the Chinese New Year which has been known for many years, and thus "priced in" in container and bulk cargo handling in particular, this phase was extended by several weeks this year.

The consequence of this was a brief but significant slump in freight and shortly thereafter also in charter rates in spring and early summer of this year. The good success of fighting the pandemic in the Far East and the restart of the industry there as well as the business activities, however, led to an early and even significant recovery over the summer, which can be clearly seen in the „New ConTex" index in the multi-year overview (see chart on page 10).

However, after the larger units used in transcontinental traffic suffered the most drastic slumps, their recovery was all the more pronounced in the smaller vessel sizes, both the decline and, subsequently, the recovery were correspondingly less. This can specifically be clearly seen in the second half of 2020 in the feeder class (see chart on page 10).

The relevant market index paints a very similar picture of the heavy-lift market which though not being dependent on sales of consumer goods in this case could not escape economic development. After a decline of around 15% by the middle of the year, there has since indeed been a slow but steady improvement visible in the market. Since numerous catch-up effects and a relatively strong economic increase over the previous year are expected for 2021, this should likely continue to have a positive effect on market and rate development (see chart on page 11).

While numerous industrialized nations are apparently still a long way from getting the coronavirus pandemic under control, China is in a much better position: production is running and Chinese exports last skyrocketed in November.

Unexpectedly strong exports increased by a full 21.1 percent over the same month last year. Imports, on the other hand, fell short of expectations and climbed only 4.5 by percent - a little less than in the previous month at 4.7 percent. The trade surplus rose sharply by over 100 percent to 75 billion US dollars. With a total increase of 13.6 percent, foreign trade is making an even stronger contribution to the recovery of the world's second largest economy than expected.

Since China seems to have had the spread of the Corona virus largely under control already since the summer and only a few infections are reported, economic activities have returned to normal. While the

remainder of the world is in recession, China will be the only major economy to see growth again this year. An increase of 2.0 to 2.2 percent is expected. Key leading indicators suggest that fourth quarter growth could exceed 5.5 percent. Some Chinese experts even speak of more than six percent growth. It was already 4.9 percent in the third quarter. The mood in the manufacturing industry is also better than it has been for ten years. Employment also increased more strongly in November than it has since May of 2011.

China's exporters apparently also benefit from Corona-related production interruptions in factories of other countries. Despite the export boom that has been going on for months, there have been increasing concerns as the Chinese currency has steadily appreciated in value over the past six months and profits and export orders could therefore come under pressure. The yuan is currently trading at its highest level in two and a half years. Nevertheless, the overall outlook for the Chinese economy appears to be very good. The International Monetary Fund (IMF) is forecasting growth in the Chinese economy of 8.2 percent for the coming year. This would again generate a strong impetus from the Far East for the global economy.

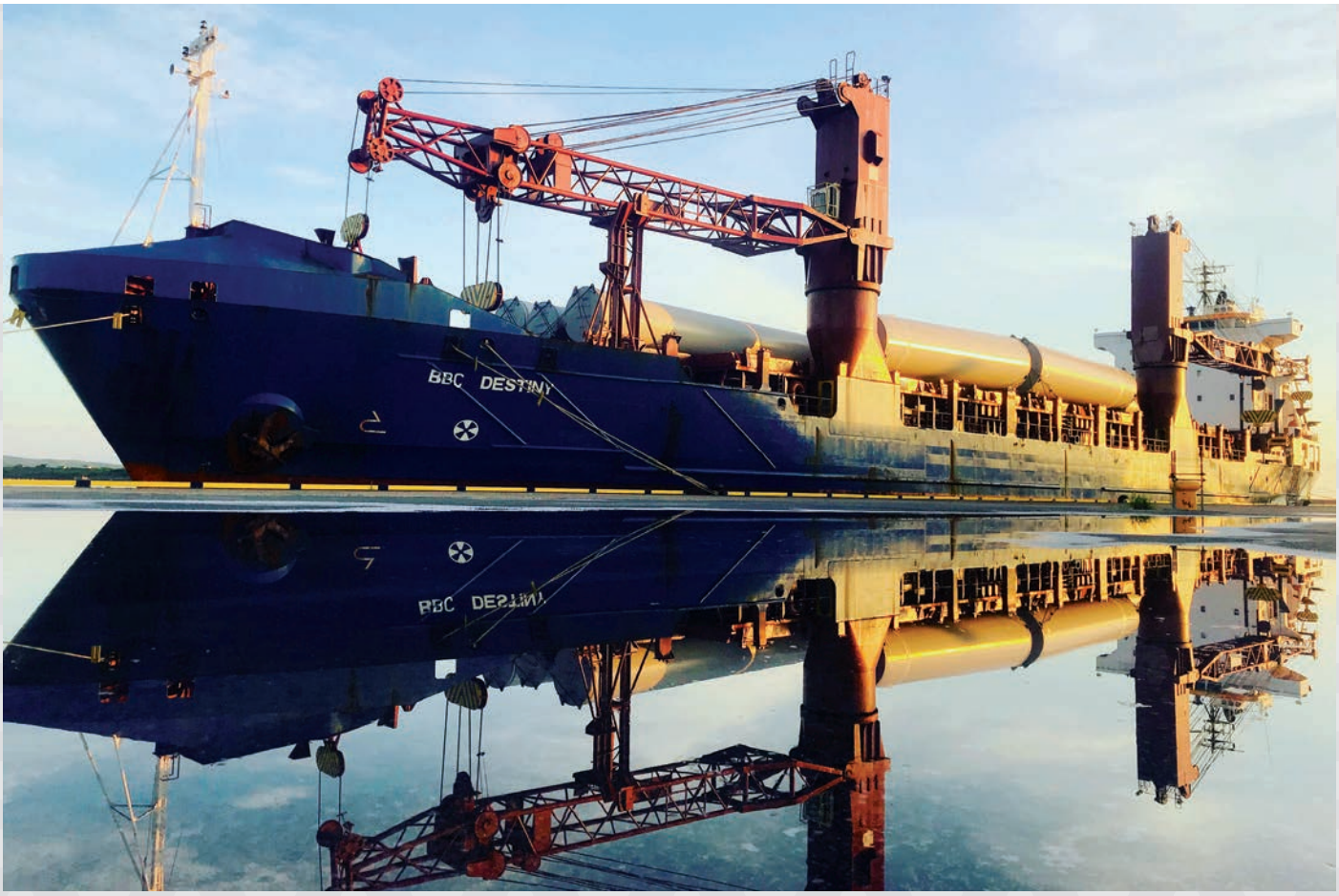


Photo Competition / Photo Competition

Von Bord des Schwergutschiffes "DRAGO J", unterwegs unter ihrem Charternamen „BBC DESTINY", erreichte uns dieses „Spiegelei". Vielen Dank an den Fotografen, Erster Offizier K. Lupenko, geschossen im Hafen von Sakata, Japan am 10.08.2020.

The photo with this reflection in the water of our Heavy-Lift-Vessel "DRAGO J", sailing under her charter name "BBC DESTINY" have been taken by Chief officer K. Lupenko in the port of Sakata (Japan) on 10.08.2020. Many thanks to the photographer.

In the future, we would again like to report more in the ship's mail about occurrences and experiences on board the vessels. Therefore, all crew members and officers are called upon to send reports and pictures of life aboard, special events, promotions or just photos of beautiful motifs by e-mail to the editor at **shipsmail@juengerhans.de**

Jubiläum an Land / Anniversary ashore

RENÉ GRONHAGEN 20-JÄHRIGES

Am 01. November konnte René Gronhagen sein 20-jähriges Betriebsjubiläum begehen. Der gebürtige Niederländer war nach seiner kaufmännischen Ausbildung zunächst in der Buchhaltung einer großen niederländischen Reederei tätig. Von dort wechselte er im Jahr 2000 zur Reederei Jüngerhans. Seit Frühjahr 2003 verantwortet er den Bereich „Chartering" und ist damit für die Schnittstelle zum Befrachtungsmakler und den Charterern zuständig. René wohnt mit seiner Frau in der emsländischen Gemeinde Sögel. In seiner Freizeit fährt er Motorrad oder verbringt Zeit mit seiner Familie und dem Familienhund.

René Gronhagen celebrated his 20th company anniversary on November 1st. After his commercial training, the native Dutchman first worked in the accounting department of a major Dutch shipping company. From there he came to the Jüngerhans shipping company in the year 2000. Since spring of 2003, he is responsible for the "Charter" section and is therefore responsible for freight agents and charter companies. René lives with his wife in the Emsland community of Sögel. In his free time, he rides a motorcycle or spends time with his family and the family dog.

Linus Damhuis

Nachwuchs
Addition to the family

Über Ihr zweites Kind konnten sich Christian Damhuis, Leiter der Versicherungsabteilung, und seine Partnerin Gesine Hartmann freuen.

Am 27. September wurde Linus geboren. Er kam um 22:45 Uhr mit einem Gewicht von 3.230 Gramm und einer Größe von 50 cm zur Welt.

Christian Damhuis, Head of the Insurance Department, and his partner Gesine Hartmann were delighted with their second child.

Linus was born on September 27th. He was born at 10.45 p.m. weighing 3.230 grams and was 50 cm tall.

Geburtstage / Milestone birthdays

SARAH NÜSSE 30. GEBURTSTAG

Im Oktober konnte Sarah ihren 30. Geburtstag feiern. Sie hat bei der Reederei eine Ausbildung zur Bürokauffrau absolviert und ist seither in der Bürozentrale unter anderem für den Postversand und die interne Administration zuständig. In Ihrer Freizeit engagiert sich Sarah in der Freiwilligen Feuerwehr und verbringt ihre Zeit mit ihrem Ehemann und Ihrer Tochter.

Sarah celebrated her 30th birthday in October. She has completed an apprenticeship as an Office Clerk at the shipping company and has since been responsible for mailing and internal administration at the head office. In her free time, Sarah is involved in the volunteer fire department and spends her time with her husband and daughter.

LARS HILLING 30. GEBURTSTAG

Lars Hilling, der im Bereich des Fondsmanagements für die Reederei tätigt ist, feierte im Oktober seinen 30. Geburtstag. Nach einer Ausbildung zum Kaufmann für Versicherungen und Finanzen (IHK) in Oldenburg/Haselünne und der Fortbildung zum Fachwirt für Versicherungen und Finanzen in Hamburg/Osnabrück war er mehrere Jahre als Kundenbetreuer in Hamburg und Osnabrück tätig. In seiner Freizeit treibt er Sport und verreist gern mit seiner Frau.

Lars Hilling, who works in the fund management sector for the shipping company, celebrated his 30th birthday in October. After training as a Qualified Merchant for Insurance and Finance in Oldenburg/ Haselünne and further training as a Business Management Specialist for Insurance and Finance in Hamburg/ Osnabrück, he first worked for several years as an account manager in Hamburg and Osnabrück. In his free time, he pursues sports and likes to travel together with his wife.

BASTIAN HOHAUS 40. GEBURTSTAG

IIm September konnte Bastian, der als nautischer Inspektor für die Reederei arbeitet, seinen 40. Geburtstag feiern. Nach der Schullaufbahn hat er sich für ein Nautik-Studium an der Hochschule Emden/Leer, Fachbereich Seefahrt entschieden. Seine Fahrzeiten hat er auf Containerschiffen verschiedener Größen absolviert, zuletzt ein Jahr lang auf Schiffen der Jüngerhans-Flotte. Nach bestandener Prüfung und erfolgreicher Abschlussarbeit hat er an der Hochschule den akademischen Grad eines Bachelor of Science erworben sowie das gemeinhin als „Patent" bezeichnete „Befähigungszeugnis zum Schiffsoffizier/ Kapitän in der weltweiten Fahrt ohne Beschränkungen". Bastian Hohaus kommt gebürtig aus der Stadt Lingen (Ems), und wohnt dort noch immer. Seine Freizeit verbringt er am liebsten mit dem Familienhund oder beim Segeln.

Bastian, who works as a Nautical Inspector for the shipping company, celebrated his 40th birthday in September. After school education he chose to take up nautical studies at the University of Emden/Leer, Department of Maritime Studies. He passed his sea time on container vessels of various sizes, most recently one year on ships of the Jüngerhans fleet. After passing the exam and successfully completing the final thesis, he graduated from the university receiving the academic degree of Bachelor of Science as well as the "License as Ship's Officer / Master's Certificate for Deep-Sea Navigation without Restrictions" commonly known as "Patent". Bastian Hohaus originates from the city of Lingen (Ems) and he still lives there. He best likes to spend his spare time with the family dog or sailing.

REEDEREI
JÜNGERHANS

Weihnachtsgruß / Christmas greetings

Psalm, 107:23-30

Die in Schiffen sich aufs Meer begaben
und Handel trieben auf großen Wassern,
die sahen die Werke des Herrn
und seine Wunder auf hoher See.

Er sprach und erregte einen Sturmwind,
der die Wellen in die Höhe warf;
sie fuhren empor zum Himmel
und hinab zur Tiefe,
und ihre Seele verging vor Angst;
sie taumelten und schwankten wie ein Trunkener,
und alle ihre Weisheit war dahin.

Da schrieen sie zum HERRN in ihrer Not,
und er führte sie heraus aus ihren Ängsten.
Er stillte den Sturm, dass er schwieg
und die Wellen sich beruhigten;
und jene freuten sich, dass sie sich legten;
und er führte sie in den ersehnten Hafen.

Psalm, 107:23-30

They that go down to the sea in ships,
that do business in great waters;
These see the works of the LORD,
and his wonders in the deep.

For he commandeth, and raiseth the stormy wind,
which lifteth up the waves thereof.
They mount up to the heaven,
they go down again to the depths:
their soul is melted because of trouble.
They reel to and fro, and stagger like a drunken man,
and are at their wit's end.

Then they cry unto the Lord in their trouble,
and he bringeth them out of their distresses.
He maketh the storm a calm,
so that the waves thereof are still.
Then are they glad because they be quiet;
so he bringeth them unto their desired haven.

Impressum: **Jüngerhans Maritime Services** GmbH & Co. KG · Boschstraße 31 · 49733 Haren (Ems)
Phone +49 (0) 59 32 72 50-0 · shipsmail@juengerhans.de· www.juengerhans.de

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

klimaneutral
gedruckt
www.klima-druck.de
ID-Nr. 2093674
bvdm.