www.juengerhans.de

no. 26 - Dezember 2016

ship's mail

REEDEREI JÜNGERHANS

S. 4 FLOTTE
Containerschiffsneubauten
FLEET
Container feeder newbuilds

S. 6 NEWS
Neue Schleuse Antwerpen
NEWS
New Lock in Antwerp

S. 8 MS „SENDA J“
auf Nord-Ost-Passage
MV "SENDA J" on the northern sea route

Stefan und Herm Jüngerhans

Liebe Leserinnen und Leser,

zum Ende eines Jahres wird traditionell Bilanz gezogen. Nicht nur die Kaufleute haben ihre Jahresabschlüsse aufzustellen, auch in vielen anderen Bereichen ist der Jahreswechsel traditionell ein Moment für Resümee und Ausblick aus der Sicht unseres Hauses. Das ist weder das Ergebnis empirischer Untersuchungen, noch der Bericht einer Researchdivision und somit kein Marktbericht, sondern eine subjektive und auf unserer Sicht der Dinge basierende Meinung.

Die Schifffahrt hat das achte Jahr der Krise absolviert. Längst ist davon die Rede, dass wir uns im „New Normal" befinden. Fast scheint es, als sei ein Zurück zur „alten Normalität" für viele gar nicht mehr denkbar. Die Weltwirtschaft scheint sich an den Zustand nicht auskömmlicher Raten gewöhnt zu haben. Erst wenn die Nachricht von der Insolvenz einer der größten Containerreedereien der Welt für Aufmerksamkeit sorgt, wird wieder deutlich, in welch gravierender Schlagseite sich die Schifffahrt noch immer befindet.

Beschreibungen und Kommentierungen zu den Verläufen einzelner Raten finden sich in vielen Berichten und Reports. Wir können erfreut feststellen, dass die Containerschiffe deren Finanzierung restrukturiert und neu beordnet ist, ihren Kapitaldienst erbringen konnten. Jüngste Berichte geben aber durchaus Anlass für vorsichtigen Optimismus, den man sich ohnehin bewahren sollte.

Während der Bereich der Projekt- und Schwergutschifffahrt bisher zwar auch, aber zumindest weniger stark betroffen war, hat gerade die zweite Jahreshälfte leider erhebliche Rateneinbrüche beschert. Glaubt man den Experten von Drewry, so wird sich an diesem Zustand bis Ende 2017 auch nichts verändern.

Auch der Internationale Währungsfonds (IWF) und die Welthandelsorganisation (WTO) sind sich in ihrer Prognose nahezu einig, dass eine sprunghafte Verbesserung nicht zu erwarten ist. Nach einem Wachstum der Weltwirtschat um 3,2% im Jahr 2015 erwartet der IWF für 2016 ein insgesamt etwas schwächeres Wachstum von 3,1%. Für 2017 wird ein Zuwachs von 3,4% vorausgesagt.

Es ist und bleibt somit leider auch weiterhin ein höchst anspruchsvolles und schwieriges Marktumfeld. Darauf die richtigen Antworten zu finden und die strategischen Entscheidungen zu treffen ist zwar wahrlich nicht immer einfach, sich aber von Resignation und Pessimismus anleiten zu lassen, ist definitiv keine Alternative. Daher sind unsere Entscheidungen auf Stabilität und Zukunft ausgerichtet. Und so können wir auch in dieser Ausgabe wieder über Aktuelles aus der Schifffahrt und der Reederei berichten.

Eine sehr erfreuliche Nachricht ist, dass wir nach sieben Jahren erstmals wieder über Neubauten berichten können: gemeinsam mit Partnern haben wir im letzten Jahr bei einer chinesischen Werft die Order über den Neubau von vier 1.000-TEU-Containerschiffen platzieren können. Mit der MS „SENDA J" konnte kürzlich erstmals ein Schiff unserer Reederei eine Reise über die sog. „nördliche Seeroute" also die legendäre Nord-Ost-Passage von Shanghai nach Sankt Petersburg absolvieren.

Außerdem wollen wir einmal einen Einblick in das Leben an Bord geben: Kapitän Norden und seine Crew der MS „CORONA J" berichten über ihre Landausflüge in Ägypten und auf Malta.

Abschließend wünschen wir Ihnen eine unterhaltsame Lektüre und freuen uns über Anregungen und Kommentare. Ihnen und Ihren Familien, ganz besonders den Besatzungen an Bord wünschen wir ein frohes und besinnliches Weihnachtsfest und alles Gute für das neue Jahr 2017!

Titelbild/Cover:
Das Titelbild zeigt die MS "SENDA J" im Pazifik
The cover picture shows the MV "SENDA J" in the Pacific

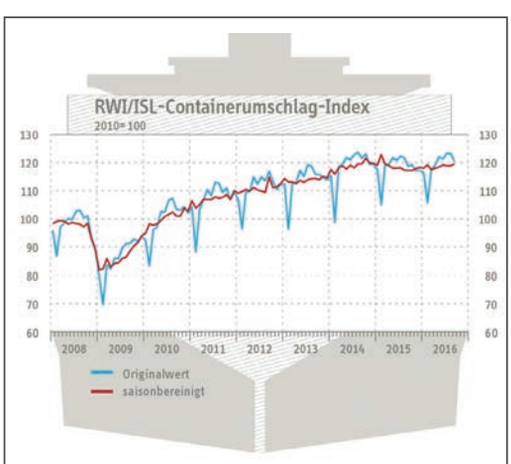
Dear Readers,

It is common to take stock at the end of a year. Not only the merchants have to draw up their annual accounts, but the turn of the year is also in many other areas traditionally a moment for reflection and outlook from the perspective of our company. This is neither the result of empirical investigations nor the report of a research division and therefore no market report, but a subjective opinion based on our view of things.
The shipping industry has completed the eighth year of the crisis. It has long been said that this is the "new normal". It almost seems as though returning to the "old normal" is no longer conceivable for many. The global economy appears to have become accustomed to the state of inadequate rates. Only when the news of the insolvency of one of the largest container shipping companies in the world attracts attention, then it again becomes clear in which serious direction the shipping industry is still listing. Descriptions and comments on the development of individual rates can be found in many records and reports. We are pleased to note that those container vessels, for which financing has been restructured and redeployed, were able to provide their capital services. Recent reports, however, give reason for cautious optimism, which one should uphold anyway.
While the sector of project and heavy-lift shipping had previously also been affected, albeit less severely, in particular the second half of the year has unfortunately delivered considerable rate reductions. If one believes the experts of Drewry, then this situation will also not change by the end of 2017.
Also the International Monetary Fund (IMF) and the World Trade Organization (WTO) almost agree in their forecast that sudden improvement is not to be expected. After the world economy has expanded by 3.2% in 2015, the IMF expects a somewhat weaker growth of 3.1% for 2016. An increase of 3.4% is predicted for 2017.

It therefore is and will continue to be a highly challenging and difficult market environment. Though finding the right answers and making strategic decisions is indeed not always easy, to be guided by resignation and pessimism is definitely no alternative. Our decisions are therefore oriented towards stability and future.
And we can therefore also in this issue report about news from the shipping industry and the shipping company.
Very good news is that we can for the first time after 7 years report newbuildings: together with our partners, we were last year able to place orders for the new building of four 1,000-TEU container vessels at a Chinese shipyard.
MV "SENDA J", a vessel from our shipping company, recently went on a journey via the so-called "northern ocean route", i.e. the legendary Northeast Passage from Shanghai to Saint Petersburg.
In addition, we would like to give an insight into life aboard. Captain Norden and his crew of MV "CORONA J" are reporting about their land excursions in Egypt and Malta.
Finally, we would like to wish you enjoyable reading and are looking forward to your suggestions and comments. We wish you and your families and especially the crews aboard a Merry Christmas and all the best for the New Year 2017.

Stefan Jüngerhans & Herm Jüngerhans

RWI/ISL-Containerumschlag-Index gibt Hoffnung



Eigene Schätzungen nach Angaben für 81 Häfen; September 2016: Schnellschätzung.

Der Containerumschlag-Index des RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) gibt Hoffnung auf eine Erholung des Welthandels. Im September hat sich der Wert auf 119,5 verbessert und ist somit im Vergleich zu dem revidierten Wert 118,8 (zuvor 118,2) von August um 0,7 angestiegen. Gleich zwei erfreuliche Punkte spielen eine große Rolle: Seit langem wurde erstmals wieder ein Vormonats-Wert nach oben und nicht nach unten revidiert und zweitens liegt eine Steigerung zum Wert des Vormonats vor.

RWI/ISL-Container--Index gives hope

The Container Throughput Index of the RWI - Halle Institute for Economic Research and the Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) gives hope for recovery in world trade. The figure for September has improved to 119.5 points, which is an increase by 0.7 over the corrected figure of 118.8 (previously 118.2) of August. Two pleasing aspects play a major role: A previous month's figure has since long for the first time been corrected upwards rather than downwards, and secondly, an increase over the figure of the previous month has been recorded.

Neubauten für Jüngerhans Flotte

Vier 1000-TEU-Containerschiffe aus China

Auf der chinesischen Werft Zhoushan Changhong International Shipyard Co., Ltd. entstehen zurzeit vier Containerschiffe, deren Bereederung nach ihrer Ablieferung durch unsere Reederei erfolgt. Die Schiffe verfügen über eine Kapazität von jeweils 1.004 Stellplätzen für 20-Fuß-Standardcontainer. Durch eine besonders energieeffiziente Hauptmaschine und die bordeigene Abgasentschwefelungsanlage werden höchste Umweltstandards erfüllt. Das Schiffbaudesign wurde in Punkto Abmessungen, Ladekapazität und Antriebskonzept genau auf die Anforderungen ihres künftigen Fahrtgebietes zugeschnitten.

Betrieben werden die Containerschiffe künftig in europäischen Linienverkehren durch die zur englischen Peel-Group gehörenden B.G. Freight Line. Neben intra-europäischen Verkehren werden auch sogenannte „Feederdienste“ angeboten. Deren Bezeichnung stammt vom englischen Wort „to feed“ = füttern. Die großen Containerlinien mit wenigen Anlaufhäfen in Europa werden gewissermaßen „gefüttert“ durch den Weitertransport von und zu kleineren Häfen vor allem entlang der Küsten von Nord- und Ostsee sowie der britischen Inseln.

Ebenfalls am traditionsreichen Schifffahrtsstandort Haren (Ems) ansässig ist der Befrachtungsmakler Arkon Shipping. Auf dessen Vermittlung kam der Vertrag über die Beschäftigung der Schiffe zu Stande. Auf die Frage, wie es zur Bestellung neuer Schiffe angesichts häufiger Meldungen über Überkapazitäten in der Schifffahrt gekommen sei, erklärt Arkon-Geschäftsführer Torsten Westphal: „Diese Schiffe wurden nicht spekulativ bestellt, sondern entsprechend der konkreten Anforderung eines Kunden entwickelt, projektiert und gebaut.“ Es sei gelungen, leistungsstarke und renommierte Partner für das anspruchsvolle Projekt zusammenzubringen um moderne und umweltfreundliche Schiffe zu bauen.

Vor wenigen Tagen erfolgte auf der Werft der erste Stahlschnitt für die ersten beiden Schiffe. Deren Ablieferung ist für Oktober und Dezember nächsten Jahres geplant. Die beiden Schwesterschiffe sollen ein Jahr später folgen. Bei der Reederei Jüngerhans freut man sich darauf, nach rund sieben Jahren erstmals wieder Schiffsneubauten in Fahrt setzen zu können. „Die vergangenen Jahre waren wohl die schwierigsten in unserer Firmengeschichte“, resümiert Stefan Jüngerhans. Zur Flotte der von Jüngerhans bereederten Schiffe gehören derzeit 35 moderne Container- und Schwergutschiffe. Die Vorfahren der beiden Brüder sind nachweislich seit zwölf Generationen immer in der Schifffahrt tätig gewesen. Der Familienname Jüngerhans taucht erstmals schon in einer Urkunde über Harener Schiffseigentümer aus dem Jahr 1615 auf. In den vergangenen 40 Jahren wurden über 100 Schiffe bei Werften weltweit in Auftrag gegeben und in Dienst gestellt; davon wurden 65 Schiffe zwischenzeitlich wieder verkauft.

Newbuilds for the Jüngerhans fleet

Four 1,000-TEU container vessels

Four container vessels are currently being built at the Chinese shipyard Zhoushan Changhong International Shipyard Co., Ltd., the chartering of which shall after delivery be done by our shipping company. The vessels each have a capacity of 1,004 slots for 20-foot standard containers. The highest environmental standards are fulfilled by a particularly energy-efficient main engine and the exhaust gas desulphurization plant on board. The vessel design was in terms of dimensions, loading capacity and propulsion concept tailored precisely to the requirements of its future travel region.

The container ships will in future be operated in European line operation by B.G. Freight Line who are part of the English Peel Group. So-called "feeder services" are also offered in addition to intra-European operation. The term originates from the English word "to feed". The large container lines with few ports of call in Europe are quasi "fed" by transportation from and to smaller ports, mainly along the coasts of the North Sea and the Baltic Sea as well as the British Isles.

The chartering agent Arkon Shipping is also domiciled in the traditional shipping location Haren (Ems). The employment contract for the vessels came about due to their agency. Answering the question of how the order for new vessels came about considering the frequent reports about over-capacities in the shipping industry, Arkon's Managing Director, Torsten Westphal, explains: "These ships were not ordered in a speculative manner, but developed, projected and built according to the specific requirements of a customer."It had been possible to bring together potent and renowned partners for the challenging project in order to build modern and environmentally friendly vessels.

A few days ago, the first steel was cut at the shipyard for the first two vessels. Their delivery is planned for October and December of next year. The two sister ships are to follow a year later. The Jüngerhans shipping company is looking forward to being able to commission newbuildings for the first time after seven years. "The past years were probably the most difficult in our company history," concludes Stefan Jüngerhans. The fleet of vessels operated by Jüngerhans currently consists of 35 modern container and heavy-lift vessels. The ancestors of the two brothers have demonstrably been active in the shipping industry for twelve generations. The family name Jüngerhans first appeared on a document relating to Haren ship owners from the year 1615. Over the past 40 years, more than 100 vessels have been ordered at shipyards around the world and commissioned; 65 of which have in the meantime again been sold.

Erfolgreicher Stahlschnitt für die ersten beiden Containerschiffe. / Successful steel cut for the first two container vessels.

MS „ANDROMEDA J" / MV "ANDROMEDA J"

Größte Schleuse der Welt eröffnet

Im Juni wurde in Antwerpen die neue „Kieldrecht-Schleuse" als größte Schleuse der Welt eingeweiht. Das Schleusenbecken hat eine Länge von 500 Metern, eine Breite von 68 Metern und eine Tiefe von 17,8 Metern. Offiziell wurde die Schleuse am 1. Juli in Betrieb genommen. Durch die neue „Kieldrecht-Schleuse" können jetzt auch die größten Containerschiffe der Welt die Terminals im Hafen von Waasland über die Schelde erreichen. Bei der vorherigen kleineren „Kallo-Schleuse" kam es immer wieder zu längeren Wartezeiten und bei einem kompletten Ausfall stand der gesamte Hafenbetrieb im Waasland still. Der Bau der Schleuse hat fünf Jahre gedauert und rund 382 Millionen Euro gekostet. Als erstes kommerzielles Schiff wurde unsere MS „ANDROMEDA J" geschleust. Dabei füllte das 974-TEU-Containerschiff mit ihrer Länge von 139,60 Metern und ihrer Breite von 22,20 Metern das Schleusenbecken „nicht ganz" aus. Das Schiff ist an die Linienreederei B.G. Freight verchartert und vorwiegend zwischen Antwerpen und Rotterdam sowie Großbritannien und Irland unterwegs.

World's biggest lock officially opened

The new „Kieldrecht lock" in Antwerp was inaugurated in June as the largest lock in the world. The lock basin has a length of 500 meters, a width of 68 meters and a depth of 17.8 meters. Operation of the lock was officially commenced on July 1st. With the new „Kieldrecht lock", the world's largest container vessels can now reach the terminals in the port of Waasland via the Scheldt. There were always longer waiting times at the previous smaller „Kallo lock" and upon total failure, the entire port operations in the Waasland shut down.

The construction of the lock took five years and cost around 382 million euros.

The first commercial vessel through the lock was our MV „ANDROMEDA J". The 974-TEU container vessel, with its length of 139.60 meters and its beam of 22.20 meters, did „not totally" fill the lock basin. The vessel is chartered to the liner company B.G. Freight and travels mainly between Antwerp and Rotterdam as well as the UK and Ireland.

© Antwerp Port Authority

Die neue „Kieldrecht-Schleuse" in Antwerpen / The new "Kieldrecht lock" in Antwerp

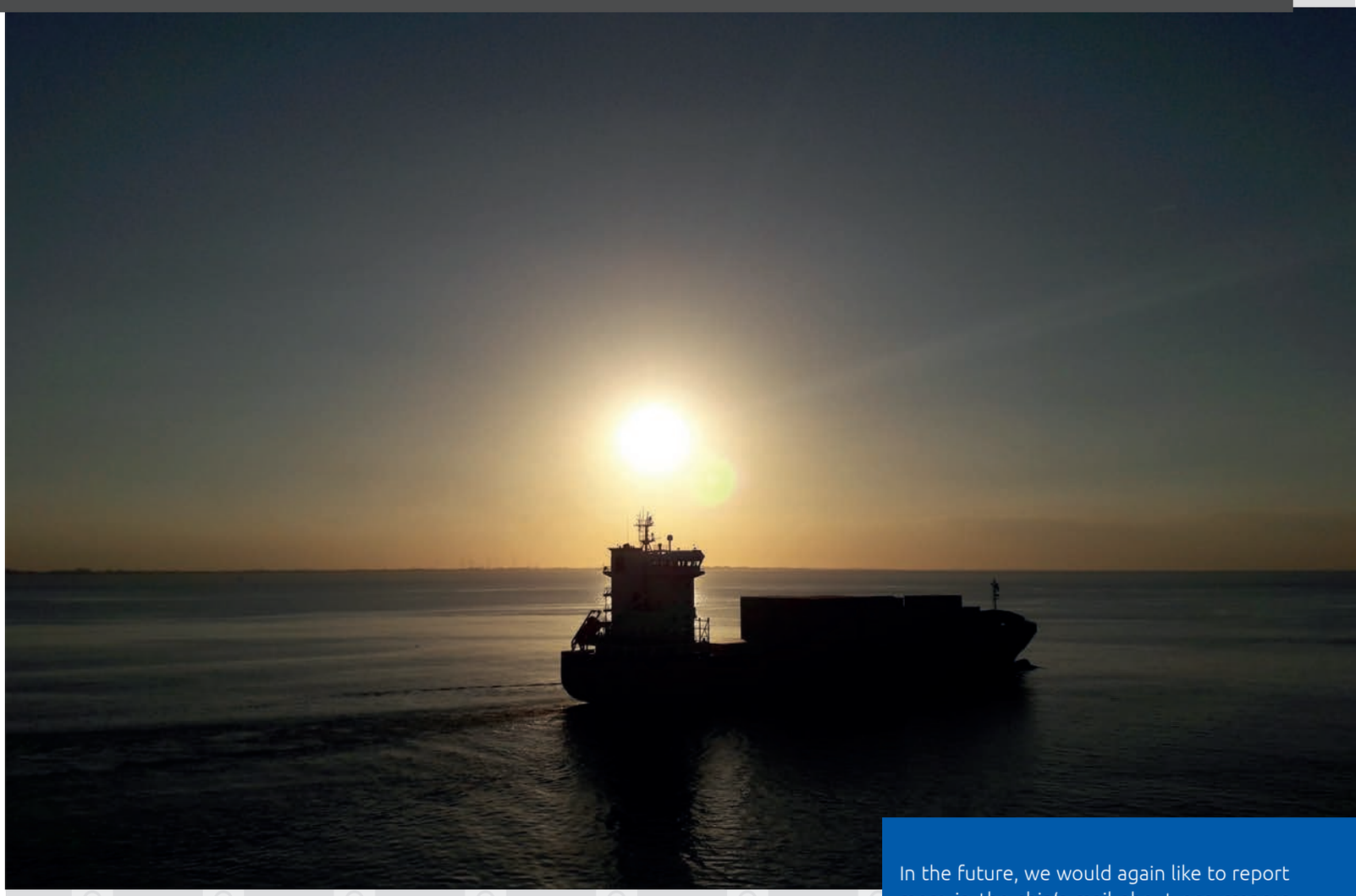


Foto-Wettbewerb: MS "PICTOR J" im Sonnenuntergang

Uns erreichte ein Foto des Zweiten Nautischen Offiziers auf der MS „PERSEUS J", Simon Poppe. Die Schwesterschiffe MS „PERSEUS J" und MS „PICTOR J" sind sich in Bremerhaven begegnet. Dort hat er das Auslaufen der MS „PICTOR J" vor Sonnenuntergang im Bild festgehalten. Die Containerschiffe MS „PERSEUS J" und MS „PICTOR J" wurden 2008 und 2009 in Spanien gebaut. Sie haben eine Länge von 139,3 Metern, eine Breite von 22,8 Metern und verfügen über einen Tiefgang von 8,7 Metern. Die Ladungskapazität beträgt 12.110 TDW und es sind Stellplätze für bis zu 925 TEU vorhanden. Die Hauptmaschine vom Typ MAN B&W 8L 48/60 B sorgt für eine maximale Geschwindigkeit von 19 Knoten.

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**

In order for the photo to be printed, please take them at a high resolution, but they should first be sent only at a low resolution via e-mail attachment. Photos can then upon prior consultation be burned to a CD and then sent by ship mail or as an individual image via e-mail. The authors of the reports and/or pictures that are published shall then receive a gift.

Photo Competition: MV "PICTOR J" in sunset

We received a photo by the Second Nautical Officer on MV "PERSEUS J", Simon Poppe. The sister ships MV "PERSEUS J" and MV "PICTOR J" met in Bremerhaven. There he captured the image of MV "PICTOR J" bearing out to sea before sunset. The container vessels MV "PERSEUS J" and MV "PICTOR J" were built in 2008 and 2009 in Spain. They have a length of 139.3 meters, a beam of 22.8 meters and a draft of 8.7 meters. The loading capacity is 12,110 tdw and there are slots available for up to 925 TEU. The main engine model MAN B&W 8L 48/60 B generates a speed of 19 knots.

MS „SENDA J“ auf Nord-Ost-Passage Von Shanghai nach Sankt Petersburg

Vor kurzem durchquerte MS „SENDA J“ die sog. „nördliche Seeroute“. Start der Reise war der Hafen von Shanghai. Nach einem Zwischenstopp im Hafen von Sabetta in Russland, wo sich das Schiff vom 25. August bis zum 16. September aufhielt, erreichte das Schiff dann am 25. September das Reiseziel Sankt Petersburg. MS „SENDA J“ verfügt über die hohe Eisklasse E3 und kann eine Eisstärke von bis zu 0,8 Metern durchfahren. Die nördliche Seeroute wurde erstmals 1878/1879 von Adolf Erik Nordenskiöld durchquert. Die Route von **Fernost nach Europa** ist 2.671 Seemeilen und damit **rund 23 % kürzer** als die ansonsten übliche Route durch den Suezkanal. Im arktischen Sommer schmelzen für einige Monate große Teile des Eises. Die Passage für Schiffe ist dann zwischen Juli und November möglich. Ohnehin können nur vergleichsweise kleine Schiffe die Route passieren, da die Wassertiefe in bestimmten Abschnitten nur 11 bis maximal 13 Meter beträgt. Derzeit gibt es entlang der nördlichen Seeroute nur wenige Häfen. Aufgrund einiger enger und flacher Passagen ist die Havariegefahr hier sehr hoch. MS „SENDA J“ hätte auf dem normalen Weg via Suezkanal für eine Strecke von 11.849 Seemeilen (entspricht 21.944 km) bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 14 Knoten **35 Tage** und **6 Stunden** gebraucht. Via nördlicher Seeroute beträgt die Strecke nur noch 9.178 Seemeilen (entspricht 16.997 km). Bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 14 Knoten beträgt die Reisedauer hier nur **27 Tage** und **8 Stunden.** Damit sinken auch der Brennstoffverbrauch und zugleich der CO2 Ausstoß um 23 Prozent.

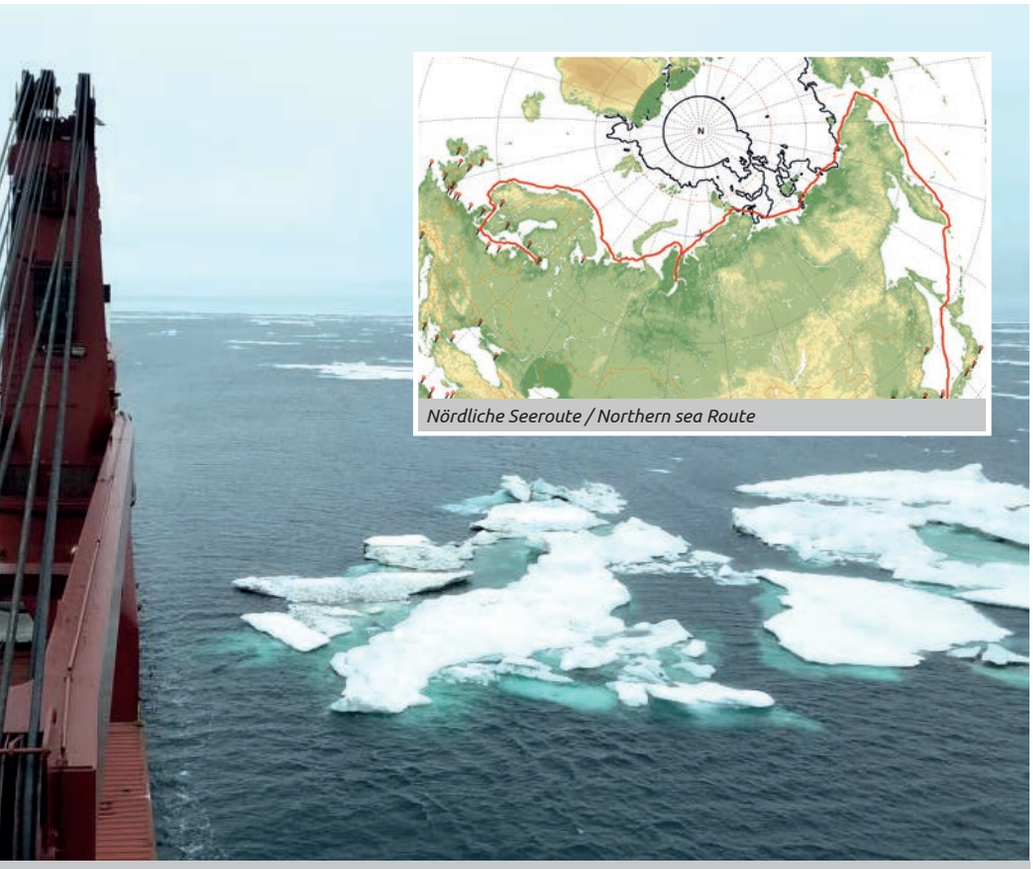
Während der Reise wurde MS „SENDA J“ von einigen größeren Eisflächen überrascht und war auf die Hilfe des Eisbrechers „Yamal“ angewiesen. Dort hatte das Eis laut Bericht von Kapitän Shestov eine Stärke zwischen 2 und 5 Metern.

Das im Jahr 2011 gebaute Schwergutschiff ist 153,8 Meter lang, 23,2 Meter breit und hat einen Tiefgang von 9,1 Metern. Es verfügt über eine Tragfähigkeit von bis zu 14.300 TDW. Die Hauptmaschine des Typs WÄRTSILÄ 6RT-Flex50-B sorgt mit einer Leistung von 9.960kw für eine Geschwindigkeit von bis zu 16,5 Knoten. Die zwei Schwergutkrane können jeweils 400 Tonnen heben; im Kombibetrieb sogar bis zu 800 Tonnen. Weiterhin verfügt das Schwergutschiff über einen Hilfskran, der eine Hebekraft von weiteren 80 Tonnen aufweist.

Die MS „SENDA J“ auf ihrem Weg durchs Eis

Unter www.juengerhans.de sind weitere Fotos und Videos von der Reise zu finden.

Unterstützung bei der Fahrt durchs Eis vom Eisbrecher „Yamal“ / Support from the icebreaker “Yamal”.



Nördliche Seeroute / Northern sea Route

The MV "SENDA J" on her way through ice

SENDA J" on the northern sea route - From Shanghai to Saint Petersburg

*MV "SENDA J" recently crossed the so-called "northern sea route". The journey started in Shanghai. After an intermediate stop in the port of Sabetta in Russia, where the ship was from August 25th to September 16th, the vessel reached the destination of Saint Petersburg on September 25th. MV "SENDA J" has the high ice class of E3 and can pass through ice having a thickness of up to 0.8 meters. The northern sea route was first crossed by Adolf Erik Nordenskiöld in 1878/1879. The journey from the **Far East to Europe** is 2,671 nautical miles long, which is about **23 % shorter** than the regular route through the Suez Canal. In the Arctic summer, large parts of the ice melt for a few months. The passage for ships is then possible between July and November. In any case, only comparatively small vessels can pass the route, since the water depth in certain regions is only 11 to a maximum of 13 meters. At the present time, there are only a few ports along the northern sea route.*

*Due to some narrow and flat passages, the risk of average is very high. MV "SENDA J" would at an average speed of 14 knots have needed **35 days** and **6 hours** on the regular route via the Suez Canal for a distance of 11.849 nautical miles (equivalent to 21.944 km). Via the northern sea route, the journey is only 9.178 nautical miles long (equivalent to 16.997 km). At an average speed of 14 knots, the duration of the journey is there only **27 days** and **8 hours**. This also reduces fuel consumption and CO2 emissions by 23 percent.*

During the journey, MV "SENDA J" was surprised by some larger sheets of ice and needed the help of the icebreaker "Yamal". According to the report of Captain Shestov, the ice there had a thickness between 2 and 5 meters.

The heavy-lift vessel built in 2011 is 153.8 meters in length, has a 23.2 meter beam and a draft of 9.1 meters. It has a loading capacity of up to 14,300 tdw. The main engine model WÄRTSILÄ 6RT-Flex50-B with an output of 9.960kw delivers a speed of up to 16.5 knots. The two heavy-lift cranes can each lift 400 tons; in combined operation even up to 800 tons. Furthermore, the heavy-lift vessel has an auxiliary crane which has a lifting capacity of another 80 tons.

Photos and videos of the journey are available on www.juengerhans.de.

Die Crew der MS „SENDA J" mit dem Routenplan / Crew MV "SENDA J" with the route map

Crew-Ausflug CORONA J

Dass man an Bord der MS „CORONA J“ offenbar sehr gut miteinander auskommt, beweist immer wieder Kapitän Axel Norden. Kapitän Norden ist bereits bekannt für die Verleihung einer Urkunde an den „Mitarbeiter des Monats“. Jetzt hat Kapitän Norden seine Crew zu Landgängen in Ägypten und auf Malta eingeladen. Dort wurden unter anderem die Pyramiden von Gizeh und ein 5D-Kino besucht.

Crewausflug zu den Pyramiden von Gizeh / Crew excursion to the pyramids of Giza

So beschreibt Kapitän Norden die besondere Wichtigkeit solcher Ausflüge:

„Ein Ausflug zu den Pyramiden von Gizeh oder Valetta/Malta fördert den Umgang miteinander sowie die generelle Kommunikation bei gleichzeitiger Erweiterung des persönlichen Wissenstands und erhöhtem Verständnis für unsere örtlichen Kunden-Partner. Es erhöht sich dabei der gegenseitige Respekt, die Akzeptanz und dadurch bedingt zwangsläufig die höhere Effizienz. Gerade in einem so hart umkämpften globalisierten Transport & Service Markt kann der Einfluss eines positiv motivierten Teams den Ausschlag für die langfristige Weiterbeschäftigung durch einen zufriedenen Charterer bedeuten. Für die entsprechenden Teamleader bedeutet es auch, im Rahmen der Corporate Identity Exkursion, dem gesamten Team die Wertschätzung von JMS zu zeigen. Top Benchmarking, Kostenoptimierung sind wie unsere erfolgreiche Firma zeigt, ein Ergebnis basierend auf der Loyalität, Transparenz, Qualität und ständigen Bereitschaft unkonventionell die Welt unserer Arbeit konstruktiv zu verbessern. In diesem Sinne ihr MV „CORONA J“ Teamleader, Kapt. Axel Norden“

Excursion of MV “CORONA J”-Crew

The fact that they apparently get along very well aboard MV “CORONA J” is again proven by Captain Axel Norden. Captain Norden is already known for awarding a certificate to the “employee of the month”. Captain Norden now invited his crew to shore excursions in Egypt and Malta. Among other things, they visited the pyramids of Giza and a 5D cinema.

Captain Norden describes the particular importance of such excursions like this: “An excursion to the pyramids of Giza or Valetta/Malta promotes interaction among each other as well as general communication while at the same time expanding personal knowledge and increasing understanding of our local customer partners. It increases mutual respect, acceptance and thereby consequently higher efficiency. Especially in such a highly competitive globalized transport & service market, the influence of a positively motivated team can be decisive for long-term further employment by a content charterer. This also entails for the respective team leaders to demonstrate the appreciation of JMS also as part of the Corporate Identity Excursion.

As shown by our successful company, top benchmarking, cost optimization are a result based on loyalty, transparency, quality and constant willingness to constructively improve the world of our work in an unconventional manner.

In this spirit, your MV “CORONA J” team leader, Capt. Axel Norden”

Crewausflug nach Valetta, Malta / Crew excursion to Valetta, Malta

Geburtstage / Milestone birthdays

DORIS HABEN

Am 4. Dezember konnte Doris Haben ihren 50. Geburtstag feiern. Seit Mai 2013 verstärkt sie das Team der Buchhaltung. Doris Haben wohnt in Leer und pendelt die Strecke zum Büro. Sie ist seit ihrer Ausbildung zur Fachgehilfin in steuer- und wirtschaftsberatenden Berufen vor 29 Jahren, in der Buchhaltung bei Reedereien und Befrachtern tätig. In ihrer Freizeit arbeitet sie gerne im Garten und verbringt Zeit mit ihrer Familie.

Doris Haben celebrated her 50th birthday on December 4th. She has been supporting the accounting team since May of 2013 Doris Haben lives in Leer and commutes to the office. Since her training as an assistant in tax and corporate consulting 29 years ago, she has been working in the accounting department for shipping companies and charterers. In here spare time she enjoys working in the garden and spending time with her family.

Doris Haben

Jubiläum an Land / Anniversary ashore

HERMANN WERMES

In diesem Jahr können wir ein weiteres Jubiläum feiern: Hermann Wermes konnte am 1. November sein 20jähriges Jubiläum begehen. Damit gehört er zu den langjährigsten Mitarbeitern. Hermann Wermes ist in der Reederei und an Bord für alle EDV Einrichtungen und jegliche Kommunikationstechnologien zuständig. Er ist verheiratet und Vater von Zwillingen im Alter von 2 Jahren. In seiner Freizeit engagiert er sich bei der Freiwilligen Feuerwehr Haren und ist stellvertretender Stadtbrandmeister.

We can celebrate another anniversary this year: Hermann Wermes celebrated his 20th anniversary on November 1st. He is therefore one of the long-term employees. Hermann Wermes is responsible for all IT equipment and all information technology in the shipping company and aboard. He is married and father of twins at the age of 2 years. In his spare time, he is engaged in the voluntary fire brigade of Haren and Deputy City Fire Chief.

Hermann Wermes

Neu im Team / New to the team

KARSTEN HELD

Seit Mitte Oktober ist Karsten Held als neuer Mitarbeiter bei uns beschäftigt. Er stammt aus Sandkrug bei Oldenburg, ist 56 Jahre alt, verheiratet und hat drei erwachsene Kinder. Nach dem Studium an der Seefahrtschule Leer fuhr er fünf Jahre als Nautiker zur See. In den letzten 14 Jahren war er als Commercial Manager bei einer Reederei tätig. Da die Anforderungen an ein effizientes Controlling und umfassendes Reporting stetig steigen, wird Karsten Held diesen Bereich bei uns ab sofort verstärken. In seiner Freizeit treibt er regelmäßig Sport und verreist gerne gemeinsam mit seiner Frau.

Karsten Held has been working for us as a new employee since mid-October. He originates from Sandkrug near Oldenburg, is 56 years old, married and has three grownup children. After studying at "Nautical College" Leer, he sailed for five years as a navigator. In the last 14 years, he has worked as the Commercial Manager for a shipping company. As the requirements for efficient controlling and comprehensive reporting are steadily rising, Karsten Held shall as of now provide support for us in this field. In his spare time, he regularly pursues sports and likes to travel together with his wife.

Karsten Held

REEDEREI
JÜNGERHANS

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.

Print CO2 compensated
Id-No. 1655349
www.bvdm-online.de