www.juengerhans.de

no. 24 - Mai 2016

# ship's mail

REEDEREI JÜNGERHANS

S. 3 REEDEREI
Foto-Wettbewerb
*SHIPPING COMPANY*
*Photo competition*

S. 5 FLOTTE
Hafenstaatkontrollen
*FLEET*
*Port State Controls*

S. 7 CREWING NEWS
Geburtstage & Jubiläen
*CREWING NEWS*
*Birthdays & Anniversaries*

# Editorial

*Stefan und Herm Jüngerhans*

Liebe Leserinnen und Leser,

nunmehr befinden wir uns schon im achten Jahr der Schifffahrtskrise und noch immer ist kein Ende in Sicht. Die Gesamtsituation bleibt also weiterhin angespannt.

Eine zunächst positive Schnellschätzung des Containerumschlag-Index des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) für Januar wurde auf 117,9 revidiert (zuvor 120,7), was auf den Effekt des chinesischen Neujahrsfestes zurückzuführen ist. Zwar wurde der Januar-Wert zunächst zu optimistisch prognostiziert, so zeigt der Februar-Wert jedoch wieder einen leichten Anstieg. Die Prognosen für den Welthandel fallen jedoch eher verhalten aus.

In der vorliegenden Ausgabe wollen wir Sie näher über Hafenstaatkontrollen und die Performance der Jüngerhans-Schiffe informieren. Sowohl für die Containerschiffe als auch für die Schwergutschiffe konnte ein äußerst positives Ergebnis erzielt werden.

Ab dieser Ausgabe erscheint unsere ship's mail in einem neuen Design. Gleichzeitig haben wir auch einen Relaunch unserer Webseite vorgenommen. Das neue Design ist moderner und für mobile Endgeräte optimiert worden – unser bewährtes Reedereilogo und die Schornsteinmarke mit dem „J" in der blauen Raute bleiben natürlich unverändert.

Auch mit der neuen Ausgabe unserer ship's mail möchten wir die Mitarbeiter und Besatzungen sowie Partner und Freunde des Hauses wieder über Interessantes und Wissenswertes informieren und wünschen dabei eine unterhaltsame Lektüre.

*Dear Readers,*

*we are now already in the eighth year of the shipping crisis and there is still no end in sight. The overall situation therefore remains tense. An initially positive quick estimate of the Container Troughput Index of the "Rheinisch-Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung" (RWI) and the "Institute of Shipping Economics and Logistics" (ISL) for January was revised to 117.9 (before 120.7) which is due to the effect of the Chinese New Year Festival. Although the value of January was initially too optimistic, the February value shows again a light increase. Nevertheless, the forecasts for world trade are rather restrained.*

*In this edition, we want to inform you in more detail about Port State Controls and the performance of the Jüngerhans vessels. It was possible to achieve an extremely positive result both for container vessels as well as for heavy lift vessels. Starting with this issue, our ship's mail appears in a new design. At the same time we relaunched our website. The new design is more modern and has been optimized for mobile terminals – our proven shipping company logo and the funnel marking with " J " in a blue diamond of course remain unchanged.*

*With the new edition of our ship's mail, we would again like to inform staff and crews as well as partners and friends of the company about interesting and informative matters and hope you have fun reading.*

Herzlichst / Sincerely

*Stefan Jüngerhans & Herm Jüngerhans*

*Titelbild/Cover:*
*Das Titelbild zeigt die MS „INDUSTRIAL CHARGER" im Trockendock der Emder Werft und Dockbetriebe GmbH.*
*The cover picture shows the MV "INDUSTRIAL CHARGER" in dry dock the Emden shipyard and dock plants GmbH .*

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.

# Foto-Wettbewerb "Klein und groß"

Das Foto zeigt die beiden Schiffe MS „INDUSTRIAL CHALLENGER" und die fast dreimal so große MS „COSPEARL LAKE" im Trockendock von Zhoushan. Das Foto wurde von Gerd Steffens im November 2015 aufgenommen. Das Schwergutschiff „INDUSTRIAL CHALLENGER" wurde im Juni 2000 in Fahrt gesetzt. Es ist 119,8 Meter lang, 20,6 Meter breit und hat einen Tiefgang von 7,4 Metern. Die Tragfähigkeit beträgt 8.000 dwt. Die „COSPEARL LAKE" stammt von der Dalian Ocean Shipping Company (DOSCO) und wurde im Januar 2008 gebaut. Sie zählt zu den „Very Large Crude Carriern" und ist eines von insgesamt 25 VLCCs von DOSCO. Die „COSPEARL LAKE" ist 330 Meter lang, 60 Meter breit, hat einen Tiefgang von 20 Metern und verfügt über eine Tragfähigkeit von 298.195 dwt.

# Photo competition "small and large"

*The photo shows the two vessels MV "INDUSTRIAL CHALLENGER" and the nearly three times as large MV "COSPEARL LAKE" in the dry dock of Zhoushan. The photo was taken by Gerd Steffens in November of 2015. The heavy lift vessel "INDUSTRIAL CHALLENGER" was put into service in June of 2000. It is 119.8 meters in length, has a beam of 20.6 meters and a draft of 7.4 meters. The loading capacity is at 8,000 DWT. The "COSPEARL LAKE" originates from the Dalian Ocean Shipping Company (DOSCO) and was built in January of 2008. It is one of the "Very Large Crude Carriers" and one of 25 VLCCs of DOSCO. The "COSPEARL LAKE" has a length of 330 meters, a beam of 60 meters, a draft of 20 meters and disposes of a loading capacity of 298,195 DWT.*

# Ergebnis Jüngerhans-Schiffe in Hafenstaatkontrollen

## Exkurs: Hafenstaatkontrolle

Jedem Hafenstaat steht das Recht zu, Schiffe fremder Flagge zu kontrollieren, die in seine Häfen einfahren. So wird gewährleistet, dass international festgeschriebene Anforderungen in Bezug auf Sicherheit und Verhütung von Meeresverschmutzung eingehalten werden. Die Hafenstaatkontrolle (Port State Control – kurz PSC) ist ein Instrument, um auf der einen Seite die Einhaltung von Sicherheitsstandards zu kontrollieren, und auf der anderen Seite die Sicherheit und Umwelt des eigenen Landes zu schützen.

Grundsätzlich ist die Überprüfung der Gefahrenabwehr an Bord beschränkt auf die Überprüfung eines gültigen Internationalen Zeugnisses über die Gefahrenabwehr an Bord des Schiffes (ISSC). Nur in den Fällen, in denen der Bedienstete kein gültiges Zeugnis vorfindet oder triftige Gründe für die Annahme vorliegen, dass sich das Schiff nicht in Übereinstimmung mit den Vorschriften befindet, kann er Kontrollmaßnahmen verhängen, z.B. Überprüfung, Festhalten des Schiffes, Ausweisung des Schiffes aus dem Hafen usw.

## Exkurs: Absichtserklärung (Memorandum of Understanding)

Die meisten Hafenstaaten haben regionale Absichtserklärungen, so genannte „Memorandum of Understanding“ (kurz-MoU) vereinbart. Durch ein MoU soll es möglich sein, einheitlich bei der Hafenstaatkontrolle von Schiffen vorzugehen und Informationen über kontrollierte Schiffe auszutauschen. Weiterhin soll ein Schiff nur einmal je sechs Monate kontrolliert werden, es sei denn es liegen Auffälligkeiten vor, die eine zusätzliche Überprüfung rechtfertigen. Fällt ein Schiff also bei einer Kontrolle auf, so wird dies auch den anderen Mitgliedstaaten mitgeteilt. Wird einem Schiff auf Grund schwerer Verstöße ein Anlaufverbot erteilt, so wirkt dies übergreifend auch auf alle anderen Häfen innerhalb des MoU. Um zu erkennen wie viele Schiffe der einzelnen Flaggenstaaten derzeit wie viele Beanstandungen aufweisen, werden die Flaggenstaaten jährlich in eine Rangfolge gebracht.

## Ergebnis Jüngerhans Schiffe in Hafenstaatkontrollen

Auch die Schiffe der Jüngerhans-Flotte unterliegen einer regelmäßigen Kontrolle. Im Untersuchungszeitraum wurden die letzten 36 Monate betrachtet. In den letzten 36 Monaten wurden bei unseren Schiffen 306 Hafenstaatkontrollen durchgeführt. Es wurden insgesamt 304 Abweichungen erkannt, durchschnittlich also 0,99 Abweichungen pro Hafenstaatkontrolle. Laut dem MoU Performance Calculator gilt ein Wert kleiner als 1,06 als sehr gut, ein Wert zwischen 1,06 und 5,06 als mittel und ein Wert von über 5,06 als hoch. Somit befindet sich Jüngerhans im sehr guten Bereich.

Betrachtet man nun einzelne Containerschiffe genauer, so sind MS „ARIES J“ und MS „ALDEBARAN J“ ganz klar hervorzuheben. In den letzten 36 Monaten fanden bei MS „ARIES J“ zwei Hafenstaatkontrollen statt, bei denen keine Abweichungen festgestellt wurden. Bei MS „ALDEBARAN J“ fanden vier Hafenstaatkontrollen statt, bei denen ebenfalls keine Abweichungen festgestellt werden konnten. MS „PEGASUS J“ hatte bei 16 Hafenstaatkontrollen nur 2 Abweichungen, somit durchschnittlich nur 0,13 Abweichungen pro Inspektion, und MS „PAVO J“ bei acht Hafenstaatkontrollen nur eine Abweichungen, und somit ebenfalls durchschnittlich nur 0,13 Abweichungen pro Inspektion, aufzuweisen.

Betrachtet man nun einzelne Schwergutschiffe genauer, so sind MS „APUS J“ und MS „DRAGO J“ ganz klar hervorzuheben. In den letzten 36 Monaten fanden bei MS „APUS J“ zwölf Hafenstaatkontrollen statt, bei denen zwei Abweichungen, somit durchschnittlich 0,17 Abweichungen pro Inspektion, festgestellt wurden. Bei MS „DRAGO J“ fanden ebenfalls zwölf Hafenstaatkontrollen statt, bei denen vier Abweichungen, und somit durchschnittlich 0,33 Abweichungen pro Inspektion, festgestellt wurden. MS „DELPHINUS J“ hatte bei sechs Hafenstaatkontrollen drei Abweichungen, somit durchschnittlich nur 0,5 Abweichungen pro Inspektion, und MS „LUNA J“ bei neun Hafenstaatkontrollen fünf Abweichungen, und somit ebenfalls durchschnittlich nur 0,56 Abweichungen pro Inspektion, aufzuweisen.
Grundsätzlich ist jedoch zu erwähnen, dass die Ergebnisse der Containerschiffe nicht direkt mit den Ergebnissen der Schwergutschiffe verglichen werden können. Während Containerschiffe mehr oder weniger stets die gleichen Häfen anfahren, stehen die Schwergutschiffe unter etwas erschwerten Bedingungen und fahren aufgrund der freien Fahrt und den damit verbundenen Reisen immer unterschiedliche Häfen an und unterliegen somit auch häufiger Hafenstaatkontrollen.

**Abschließend kann man also feststellen, dass sich die Jüngerhans-Flotte auf einem sicheren Level befindet und die Schiffe einen guten bis sehr guten Qualitäts- und Sicherheitsstandard aufweisen.**

**Es gibt drei Beanstandungslisten:**

**Weiße Liste:**
keine oder wenige Beanstandungen

**Graue Liste:**
mehrere Beanstandungen,
aber noch im mittleren Bereich

**Schwarze Liste:**
überdurchschnittlich häufige
Beanstandungen

**Three lists are there distinguished:**

**white list:** no or few complaints

**grey list:** several complaints, but still in the medium range

**black list:** more than average number of complaints

# Result Jüngerhans vessels in Port State Controls

## Excursus: Port State Control

*Each port state is entitled to inspect vessels of a foreign flag that enter into its ports. This ensures that internationally stipulated requirements in terms of safety and prevention of sea pollution are complied with. Port State Control (in short PSC) is an instrument to control, firstly, compliance with safety standards and, secondly, to protect the safety and environment of one's own country.*

*Basically, inspection of danger defense on board is limited to the verification of a valid International Ship Security Certificate on board the vessel (ISSC). Only in cases in which the official encounters no valid certificate or there are serious grounds for assuming that the vessel is not in compliance with the regulations can he impose control measures, for example, inspection, detention, expulsion of the ship from the port, etc.*

## Excursus: Memorandum of Understanding

*Most port states have agreed on regional declarations of intent, so-called "Memorandum of Understanding" (in short MoU). It should with a MoU be possible to proceed uniformly in the port state control of vessels and to exchange information on vessels that were inspected. Furthermore, a vessel should be inspected only once every six months, unless anomalies are given that justify an additional inspection. Should a vessel attract attention during an inspection, then this is also notified to the other Member States. If a vessel has due to serious contraventions been issued a ban of entry, then this has an overall effect also for all other ports within the MoU. In order to recognize how many vessels of the individual flag states currently have how many complaints, the flag states are each year given a ranking.*

## Result Jüngerhans vessels in Port State Controls

*The vessels of the Jüngerhans fleet are subject to regular inspection. The investigation period covered the last 36 months. In the last 36 months, 306 port state controls were carried out on our vessels. A total of 304 deficiencies were identified, hence an average of 0.99 deficiencies for every Port State Control.*

*According to the MoU Performance Calculator, any value less than 1.06 is considered to be good, a value between 1.06 and 5.06 as average and any value above 5.06 as high. Jüngerhans is therefore in a very good range. If one now examines the individual container vessels more closely, then MV "ARIES J" and MV "ALDEBARAN J" are clearly to be highlighted. Over the past 36 months, two port state controls took place on MV "ARIES J" in which no deficiencies were detected. On MV "ALDEBARAN J", four port state controls took place in which likewise no deficiencies were found. MV "PEGASUS J" in 16 port state controls experienced only 2 deficiencies, therefore an average of only 0.13 deficiencies per inspection, and MV "PAVO J" in eight port state controls experienced only one deficiency, and therefore also an average of only 0.13 deficiencies for every inspection.*

*Turning now to individual heavy lift vessels, MV "APUS J" and MV "DRAGO J" are clearly to be distinguished. Over the past 36 months, MV "APUS J" experienced twelve port state controls, in which two deficiencies, therefore an average of 0.17 deficiencies for every inspection, were found. MV "DRAGO J" also underwent twelve port state controls in which four deficiencies, and therefore an average of 0.33 deficiencies for every inspection, were detected. MV "DELPHINUS J" in 6 port state controls experienced 3 deficiencies, therefore an average of only 0.5 deficiencies for every inspection and MV "LUNA J" in nine port state controls experienced five deficiencies, and therefore likewise an average of only 0.56 deficiencies for every inspection.*
*It is basically to be mentioned, however, that the results of container vessels can not be compared directly to the results of the heavy lift vessels. While container vessels always more or less enter the same ports, the heavy lift vessels are subject to somewhat more difficult conditions and due to free travel and the associate journeys always call at different ports and are therefore more likely to be subjected to more frequent port state controls.*

It can in summary therefore be stated that the Jüngerhans fleet is at a safe level and that the vessels exhibit a good to very good quality and safety standard.

# MS „CORONA J“

In jüngster Zeit erreichte uns Post von MS „CORONA J“. Kapitän Axel Norden, der sonst bekannt ist für die Verleihung seiner Zertifikate „Employee of the month“, berichtete über das Crewmitglied Albert Cadorna.

Der Leichtmatrose ist seit dem 4. November 2014 auf MS „CORONA J“ beschäftigt. Zunächst war er als Hilfskraft im Decksbereich beschäftigt und ist dann am 23. Juli 2015 zum Leichtmatrosen aufgestiegen. In dieser Zeit konnte er genügend Geld sparen, um am 28. November 2015 seine Frau Jonalyn zu heiraten. Die Crew der MS CORONA J und Kapitän Norden überreichten Albert Cadorna als Geschenk ein hochwertiges Besteckset, dazu schrieb Kapitän Norden dem Ehepaar ein Gedicht.

„Es ist immer wieder schön zu sehen, was für eine familiäre Atmosphäre zwischen den Besatzungsmitgliedern an Bord herrscht“, so Stefan Jüngerhans. „Wir gratulieren dem jungen Ehepaar von ganzem Herzen und wünschen ihm alles Glück der Welt.“

***“HAPPY CHURCH MARRIAGE + MAY GOD BLESS YOU”***
**“AS WELL ALL THE BEST FOR THE FUTURE”**
**THREE CHEERS TO THE LUCKY COUPLE**
**ALBERT & JONALYN CADORNA**
***GIVEN BY CREW MV CORONA J***

THE CELEBRATION WILL BE HELD AT **28TH NOV.2015** IN THEIR FAMOUS **SAINT GABRIEL CHURCH**-SANTANDER/PHILIPINES. THANKS TO HIS PROMOTION AT 23 JULY 2015 FROM DECK BOY TO OS HE WAS ABLE COLLECTING MONEY REQUIRED FOR THIS GREAT DREAM EVENT. THE CREW OF **MV CORONA J** JOINED TOGETHER AND PRESENTED A FULL SET SPLENDID FRENCH **LAGUIOLE FLATWARE & A POEM TO THE WEDDING COUPLE.**

**ALBERTS DREAM**
**HE TOOK THE BEST OF ALL THE STARS,**
**WHICH GLISTEN CLOSE TO PLANET MARS.**
**SHE IS HIS HONEY AND HIS ROSE,**
**DEEP DOWN AT HEART SO VERY CLOSE.**
**MAKING HIS WORLD SO GOOD AND RICH,**
**LIKE FAIRY MAGIC OF A WITCH.**
**TO LIVE WITH HER MEANS WISDOMS WELLS,**
**THE VOICE RESEMBLES SILVER BELLS.**
**HER EYES ARE LOVELY, WHEN SHE TWINKLES,**
**THE SUN IS ADDING GOLDEN SPRINKLES.**
**MARRIAGE IS GOOD AND BRIGHT,**
**BECAUSE YOU KNOW, FOR WHOM YOU FIGHT.**
**THE BOND GROWS LIFETIME ALL THE WAY,**
**BECOMING BETTER DAY FOR DAY.**
**IT MEANS THAT YEARS ARE GOING BY,**
**BUT LOVE FROM HEART WILL NEVER DIE.**

**MADE FOR JONALYN & ALBERT CADORNA**
BY CAPT. NORDEN
MV CORONA J

# MV “CORONA J”

*We recently received mail from MV “CORONA J”. Captain Axel Norden, otherwise being known for awarding certificates of “Employee of the month”, reported on the crew member Albert Cadorna. The ordinary seaman has been working on MV “CORONA J” since November 4, 2014. He was initially employed as an assistant in the deck area and was then on July 23, 2015 promoted to ordinary seaman. He was during this time able to save enough money to marry his wife Jonalyn on November 28, 2015. The crew of MV “CORONA J” and Captain Norden gave Albert Cadorna a high quality cutlery gift and Captain Norden wrote a poem for the married couple. “It’s always nice to see what a great family atmosphere prevails among the crew members on board”, said Stefan Jüngerhans. “We would like to congratulate the young couple with all our hearts and wish them all the luck in the world.“*

# Geburtstage / Milestone birthdays

## RALF WESTEDT

**Am 24. Januar feierte Ralf Westedt seinen 50. Geburtstag.** Nach einer Ausbildung zum Stahlbauschlosser hat er acht Jahre lang bei der Bundesmarine an Bord von Zerstörern und Flottendienstbooten gearbeitet. Dort hat er das CMA-Patent abgelegt und beendete erfolgreich die Ausbildung des Schiffsbetriebstechnikers. Daran anschließend absolvierte er die Fachhochschulreife, erlangte das CT-Patent und den Abschluss als „staatlich geprüfter Techniker". Nach dem Freifahren des Patents war er zunächst als 2. Technischer Offizier und später als Leiter der Maschinenanlage tätig (Chief Engineer). Bereits im Juni 2000 war er für die Reederei Jüngerhans bei der Werftablieferung der MS „AMISIA J" tätig. Danach war er unter anderem an Bord der MS „HYDRA J" und MS „VIRGO J". Im Februar 2002 trat Ralf Westedt dann in der technischen Inspektion seinen Dienst an. Er ist verheiratet und hat eine Tochter. In seiner Freizeit interessiert er sich für Formel 1 und Fußball. Die Geschäftsleitung und alle Kollegen gratulieren herzlich zum runden Geburtstag!

***On January 24th, Ralf Westedt celebrated his 50th birthday.*** *After training as a steel construction fitter, he worked for the German Navy for eight years aboard destroyers and fleet service ships. There he obtained the ship's mechanic license, grade C (CMA-Patent) and successfully completed training as a chief engineer. He subsequently completed the entrance qualification for a university of applied sciences, obtained the chief engineer license, grade C (CT-Patent) and graduated as a "Certified Technician". After gathering the necessary sea time experience for the license, he worked as second engineer and later as chief engineer.*

*Ralf Westedt*

*He worked for the Jüngerhans shipping company already in June of 2000 during the shipyard delivery of MV "AMISIA J". Thereafter, he was among others on board MV "HYDRA J" and MV "VIRGO J". In February of 2002, Ralf Westedt then continued his work in Technical Inspection. He is married and has one daughter. In his spare time he is interested in Formula 1 and soccer. The management and all the colleagues would like to extend their warmest congratulations for the milestone birthday!*

*Marianne und Klaus-Peter Barth*

## KLAUS-PETER BARTH

Klaus-Peter Barth konnte am 12. Februar seinen 60. Geburtstag feiern. Es gibt aber noch einen weiteren Grund zum Feiern, denn er und seine Frau Marianne heirateten bereits am 18. Dezember 2015. Klaus-Peter Barth sorgt sich seit April 2009 als „Facility Manager" um die Instandhaltung des Bürogebäudes und um die Außenanlagen. Seine Freizeit verbringt er am liebsten in der freien Natur, z.B. in seinem Garten oder beim Spazierengehen mit seinem Hund. Auch zuhause kümmert er sich gern um Haus und Garten. Kollegen und Geschäftsleitung gratulieren sehr herzlich und wünschen alles Gute!

*Klaus-Peter Barth celebrated his 60th birthday on February 12th. But there is another reason to celebrate, because he and his wife Marianne were married already on December 18th 2015. Klaus-Peter Barth has as a facility manager since April of 2009 been taking care of maintenance of the office building and the outdoor facilities. He prefers to spend his spare time out in nature, e.g. in his garden or walking his dog. Also at home, he likes to tend to his house and garden. Colleagues and management extend their warmest congratulations and wish you all the best!*

# Jubiläum an Land / Anniversary ashore

*Laurentia Steinkamp*

Am 01. Januar konnte Laurentia Steinkamp ihr 20-jähriges Firmen-Jubiläum begehen. Die gelernte Steuerfachangestellte absolvierte eine Zusatzausbildung zur Bilanzbuchhalterin. Zu ihren Aufgaben zählt die Buchführung der Schiffsgesellschaften mit allen dazugehörigen Tätigkeiten, einschließlich der Vorbereitung der Jahresabschlüsse. Weiter ist sie für das Crewing und die Abrechnung der Heuern für die deutschen Kapitäne zuständig. Laurentia Steinkamp ist Mutter von einer Tochter und einem Sohn. In ihrer Freizeit verbringt sie gerne Zeit mit ihren Kindern und dem Familienhund. Die Geschäftsleitung sowie alle Kollegen gratulieren ihr und danken für die langjährige Mitarbeit!

*Laurentia Steinkamp celebrated her 20th company anniversary on January 1st. The assistant tax consultant completed additional training as a chief accountant. Her duties include accounting for the shipping companies with all the associated activities, including the preparation of financial statements. She is also responsible for crewing and payroll accounting for the german captains. Laurentia Steinkamp is the mother of a daughter and a son. In her spare time she enjoys spending time with her children and the family dog. The management and all colleagues would like to extend their congratulations and thank her for many years of service.*

# Jubiläen an Board / Anniversaries on board

Auch in diesem Jahr gab es wieder zahlreiche Jubiläen in der Flotte der Reederei Jüngerhans. Seit der letzten Sommerausgabe der ship's mail konnten 13 Offiziere und Besatzungsmitglieder ihr 15-jähriges Reedereijubiläum begehen und 8 weitere Kollegen traten vor 10 Jahren ihren Dienst an Bord eines Schiffes der Jüngerhans-Flotte an. Die Geschäftsleitung spricht allen Jubilaren zum 10- oder 15-jährigen Reedereijubiläum Dank und Anerkennung für die langjährige Treue und geleistete Arbeit aus.
*Sollte jemand versehentlich nicht aufgeführt sein, bitten wir dies zu entschuldigen und um kurze Nachricht an die Redaktion (shipsmail@juengerhans.de).*

*This year as well, there were again numerous anniversaries in the fleet of the Jüngerhans shipping company. Since the last summer edition of the ship's mail, 13 officers and crew members were able to celebrate their 15-year shipping company anniversary and 8 other colleagues entered service 10 years ago on board a vessel of the Jüngerhans fleet. The management wishes to extend their gratitude and appreciation for the many years of loyalty and the work done to all who celebrate their 10- or 15-year shipping company anniversary.*
*Should anyone by mistake not be mentioned, then we apologize for this and request a short message to the editor (shipsmail@juengerhans.de).*

| Name/ Name | Vorname/ First Name | Position/ Rank | Datum/ Date | Schiff/ Vessel |
|---|---|---|---|---|
| **15-JÄHRIGES REEDEREI-JUBILÄUM / 15TH SHIPPING COMPANY ANNIVERSARY** | | | | |
| **Alonzo** | **Nilo** | **Captain** | **07.12.2000** | **-** |
| - ist am 08. Juli 1958 geboren, kommt von den Philippinen / was born on July 08th 1958, originates from the Philippines<br>- hat 2000 auf der MS „LEO J" als 1. Nautischer Offizier begonnen / began in 2000 on MV „LEO J" as Chief Officer<br>- ist 2003 zum Kapitän ernannt / was in 2003 promoted to Captain | | | | |
| **Brania** | **Jerry P.** | **Captain** | **03.08.2000** | **Industrial Challenger** |
| - ist am 28. Juli 1972 geboren, kommt von den Philippinen / was born on July 28th 1972, originates from the Philippines<br>- hat 2000 auf der MS „HARUN J" als Leichtmatrose begonnen / began in 2000 on MV „HARUN J" as Ordinary Seaman<br>- ist 2001 zum Vollmatrosen, 2005 zum 3. Nautischen Offizier, 2006 zum 2. Nautischen Offizier, 2009 zum 1. Nautischen Offizier und 2014 zum Kapitän aufgestiegen / was in 2001 promoted to Able Seaman, in 2005 to 3rd Officer, in 2006 to 2nd Officer,in 2009 to Chief Officer and in 2014 to Captain | | | | |
| **Greil** | **Max** | **Captain** | **12.11.2000** | **MICHAEL J** |
| - ist am 28. März 1948 geboren, kommt aus Deutschland / was born on March 28th 1948, originates from Germany<br>- hat 2000 auf der MS „CANIS J" als Kapitän begonnen / began in 2000 on MV „CANIS J" as Captain | | | | |

| Name/ Name | Vorname/ First Name | Position/ Rank | Datum/ Date | Schiff/ Vessel |
|---|---|---|---|---|
| **15-JÄHRIGES REEDEREI-JUBILÄUM / 15TH SHIPPING COMPANY ANNIVERSARY** | | | | |
| **Shaydyuk** | **Andriy** | **Captain** | **15.12.2000** | **ERIS J** |

- ist am 13. November 1971 geboren, kommt aus der Ukraine / was born on November 13th 1971, originates from the Ukraine
- hat 2000 auf der MS „DIANA J" als 2. Nautischer Offizier begonnen / began in 2000 on MV „DIANA J" as 2nd Officer
- ist 2002 zum 1. Nautischen Offizier und 2007 zum Kapitän aufgestiegen / was in 2002 promoted to Chief Officer and in 2007 to Captain

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Usenko** | **Vasyl** | **Captain** | **15.12.2000** | **-** |

- ist am 21. Juli 1965 geboren, kommt aus der Ukraine / was born on July 21st 1965, originates from the Ukraine
- hat 2000 auf der MS „DIANA J" als 1. Nautischer Offizier begonnen / began in 2000 on MV „DIANA J" as Chief Officer
- ist 2001 zum Kapitän aufgestiegen / was in 2001 promoted to Captain

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Daydayan** | **Eric** | **C. T. Engineer** | **19.12.2000** | **JOHANN J** |

- ist am 01. Oktober 1973 geboren, kommt von den Philippinen / was born on October 1st 1973, originates from the Philippines
- hat 2000 auf der MS „STELLA J" als Öler begonnen / began in 2000 on MV „STELLA J" as an Oiler
- ist 2005 zum 4. Technischen Ingenieur, 2007 zum 3. Technischen Ingenieur, 2009 zum 2. Technischen Ingenieur und 2014 zum 1. Technischen Ingenieur aufgestiegen / was in 2005 promoted to an 4th Technical Engineer, in 2007 to an 3rd Technical Engineer, in 2009 to an 2nd Technical Engineer and in 2014 to an Chief Technical Engineer

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Shevchenko** | **Yuriy** | **C. T. Engineer** | **02.01.2001** | **DELPHINUS J** |

- ist am 22. Oktober 1963 geboren, kommt aus der Ukraine / was born on October 22nd 1963, originates from the Ukraine
- hat 2001 auf der MS „URSA J" als 2. Technischer Ingenieur begonnen / began in 2001 on MV „URSA J" as a 2nd Technical Engineer
- ist 2003 zum 1. Technischen Ingenieur aufgestiegen / was in 2003 promoted to a Chief Technical Engineer

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Tiel** | **Rex G.** | **Wiper** | **19.09.2000** | **-** |

- ist am 4. November 1959 geboren, kommt von den Philippinen / was born on November 4th 1959, originates from the Philippines
- hat 2000 auf der MS „CANIS J" als Reinigungskraft begonnen / began in 2000 on MV „CANIS J" as a Wiper

| Name/ Name | Vorname/ First Name | Position/ Rank | Datum/ Date | Schiff/ Vessel |
|---|---|---|---|---|
| **15-JÄHRIGES REEDEREI-JUBILÄUM / 15TH SHIPPING COMPANY ANNIVERSARY** | | | | |
| **Cajayon** | **Orly** | **Captain** | **20.09.2000** | **DENEB J** |

- ist am 3. November 1976 geboren, kommt von den Philippinen / was born on November 3rd 1976, originates from the Philippines
- hat 2000 auf der MS „KLAUS J" als Hilfskraft im Decksbereich begonnen / began in 2000 on MV „KLAUS J" as a D-Boy
- ist 2013 zum Bootsmann aufgestiegen / was in 2013 promoted to a Bosun

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Garcia** | **Nestor** | **Bosun** | **13.03.2001** | **LUNA J** |

- ist am 02. Oktober 1958 geboren, kommt von den Philippinen / was born on October 2nd 1958, originates from the Philippines
- hat 2001 auf der MS „DIANA J" als Vollmatrose begonnen / began in 2001 on MV „DIANA J" as an Able Seaman
- ist 2009 zum Bootsmann aufgestiegen / was in 2009 promoted to a Bosun

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Toledo** | **Renante P.** | **Bosun** | **13.03.2001** | **BELLATRIX J** |

- ist am 01. November 1974 geboren, kommt von den Philippinen / was born on November 1st 1974, originates from the Philippines
- hat 2001 auf der MS „DIANA J" als Hilfskraft im Decksbereich begonnen / began in 2001 on MV „DIANA J" as a D-Boy.
- ist 2003 zum Leichtmatrosen, 2006 zum Vollmatrosen und 2013 zum Bootsmann aufgestiegen / was in 2003 promoted to an Ordinary Seaman, 2006 to an Able Seaman and 2013 to a Bosun

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Torribiano** | **Mharven** | **A. Seaman** | **28.03.2001** | **PAVO J** |

- ist am 10. August 1977 geboren, kommt von den Philippinen / was born on August 10th 1977, originates from the Philippines
- hat 2001 auf der MS „SAGITTA J" als Hilfskraft im Decksbereich begonnen / began in 2001 on MV „SAGITTA J" as a D-Boy
- ist 2002 zum Leichtmatrosen und 2007 zum Vollmatrosen aufgestiegen / was in 2002 promoted to an Ordinary Seaman and in 2007 to an Able Seaman

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Jalbuena** | **Prudencio** | **Cook** | **02.01.2001** | **JOHANN J** |

- ist am 19. Januar 1966 geboren, kommt von den Philippinen / was born on January 19th 1966, originates from the Philippines
- hat 2001 auf der MS „URSA J" als Koch begonnen / began in 2001 on MV „URSA J" as a Cook

| Vorname/ First Name | Name/ Name | Position/ Rank | Eintrittsdatum/ Date of Entry | Schiff/vessel last/present |
|---|---|---|---|---|
| **10-JÄHRIGES REEDEREI-JUBILÄUM / 10TH SHIPPING COMPANY ANNIVERSARY** | | | | |
| **Volodymyr** | **Lemonos** | **Chief Deck Officer** | **01.10.2005** | **HERCULES J** |
| **Joderic** | **Campaner** | **2nd Officer** | **05.08.2005** | **PEGASUS J** |
| **Joben** | **Tonding** | **2nd Officer** | **05.08.2005** | **Industrial Challenger** |
| **Oleksandr** | **Ponedilchenko** | **Chief Technical Engineer** | **01.10.2005** | **CASTOR J** |
| **Vitaliy** | **Zelenyuk** | **Electrician** | **12.10.2005** | **BBC URSA** |
| **Marcelino** | **Lirasan** | **Bosun** | **09.11.2005** | **TUCANA J** |
| **Mark Cris** | **Bahil** | **Able Seaman** | **18.12.2005** | **SPICA J** |
| **Victor** | **Cabrera** | **Able Seaman** | **27.11.2005** | **ALDEBARAN J** |

# Besuch an Bord der MS „INDUSTRIAL CHARGER“

***Ein Bericht von Sophie Kusin.***

Vor kurzer Zeit besuchte ich gemeinsam mit vier weiteren Mitarbeiterinnen und dem inzwischen ehemaligen Leiter der technischen Inspektion, Gerd Steffens, das Schwergutschiff MS „INDUSTRIAL CHARGER“ in Emden. Das Schiff wurde auf der Werft Estaleiros Navais de Viana do Castelo in Portugal für die Reederei Jüngerhans gebaut und gehört seit dem Verkauf im Jahr 2001 zur Flotte der US-amerikanischen Reederei Intermarine. Seit 2015 befindet es sich nun wieder im technischen Management der Reederei Jüngerhans. Bei einer Länge von 119,8 Meter und einer Breite von 20 Metern verfügt das Schiff auf einem Tiefgang von 6,70 Metern über eine Tragfähigkeit von 8.000 Tonnen. Zum Zeitpunkt der Besichtigung befand sich das Schiff im Trockendock der Emder Werft und Dockbetriebe GmbH, um die 15-Jahres-Klasse zu absolvieren.

Nach einer kurzen Pause und einem Kaffee in der Messe – um uns von den kalten Wetterverhältnissen aufzuwärmen – begleitete uns Kapitän Conlu hinauf zur Brücke. Dort erklärte uns Gerd die verschiedenen Steuerelemente und Navigationsgeräte, wie z.B. Kompass oder Radarbildschirm. Zur Brücke gehört ebenfalls der Kartenraum und Kartentisch, auf dem die Seekarten bearbeitet werden. Kapitän Conlu zeigte uns hier den jetzigen Standort. Auf dem Außenfahrstand der Kommandobrücke hatten wir eine gute Sicht auf einen der Hauptkrane und waren erstaunt wie groß dieser ist und konnten es kaum glauben, dass er an nur drei Stahlseilen befestigt ist. Insgesamt befinden sich zwei elektrohydraulische Schwergutkräne auf dem Schiff, mit jeweils einer Hebeleistung von 200 Tonnen, im Traversenbetrieb sogar bis zu 400 Tonnen.

Danach ging es die vielen Treppen wieder hinunter und zwar in den Hauptmaschinenraum. Dieser erstreckt sich über mehrere Decks und wird von einigen Räumen umgeben: Maschinenkontrollraum, Generatorraum, Separatorenraum, Raum für die Hilfsmaschine und Kesselraum u.a. mit der Schiffsheizung. Im Hauptmaschinenraum trafen wir auf die gigantische Hauptmaschine und zwar einen 6-Zylinder-Motor, der mit einer Leistung von 5.400 kw für eine Geschwindigkeit von 16 Knoten sorgt. Wir waren schwer beeindruckt, denn das ist eine fast hundertmal so hohe Leistung wie die unserer Autos. Direkt angeschlossen an die Hauptmaschine ist die Propellerwelle. „Durch diese wird die Kraft des Motors in einer drehenden Bewegung zum Propeller übertragen“, erklärte uns Gerd. Während der Klassearbeiten wurde die Antriebswelle komplett ausgebaut, nur auf diese Weise kann sie richtig überprüft werden und eine genaue Ausrichtung gewährleistet werden.

Ein Deck höher ging es auf das Zwischendeck im Laderaum. Das Deck besteht aus verschiedenen flexiblen Platten, die einzeln herausgenommen werden können. So kann das Volumen des Laderaums fast verdoppelt werden. Auf dem Hauptdeck zeigte uns Gerd u.a. das Notfallboot, mit dem die komplette Besatzung von Bord gehen kann und den $CO^2$ Raum, der zur Feuerlöschung dient. Nach einer kurzen Stärkung zur Mittagspause war die Besichtigung auf dem Schiff beendet.

Es folgte die Besichtigung im Trockendock, wo Gerd am Schiffskörper die Funktion der zahlreichen Zinkanoden oder sogenannte Opferanoden erklärte. Diese bestehen aus unedlem Metall und erfüllen den Zweck, dass sie den Schiffskörper vor Korrosion schützen indem sie sich selbst „opfern“ und korrodieren. Hier waren wir alle sehr beeindruckt wie riesig das Schiff aus dieser Perspektive ist. Am Heck des Schiffes konnten wir, während uns Gerd die Funktionsweise erklärte, die ausgebaute Ruderanlage besichtigen.

In der Werft konnten wir dann die ausgebaute Propellerwelle und die dazugehörige Propellernabe näher anschauen. „Es war ein interessanter Ausflug, in dem ich vieles lernen konnte und mit den Fachbegriffen nun auch ein Bild vor Augen habe“, war das Resümee von Sandra Klene, die in der technischen Inspektion arbeitet und dort unter anderem für den Versand der Ersatzteile zu den Schiffen zuständig ist.

# Visit aboard the MV "INDUSTRIAL CHARGER"

***A report by Sophie Kusin.***

*Not long ago, four other employees, meanwhile former head of Technical Inspection, Gerd Steffens, and I visited the heavy lift vessel MV „INDUSTRIAL CHARGER" in Emden. The vessel was built at the shipyard Estaleiros Navais de Viana do Castelo in Portugal for the Jüngerhans shipping company and with its sale in 2001 became part of the fleet of the US shipping company Intermarine. It has since 2015 now been under the technical management of the Jüngerhans shipping company. At a length of 119.8 meters and a beam of 20 meters, the vessel at a draft of 6.70 meters has a loading capacity of 8.000 tons. At the time of the visit, the vessel was in the dry dock at the Emder Werft und Dockbetriebe GmbH to complete the 15-year class inspection.*

*After a short rest and a coffee in the messroom – to warm up from the cold weather conditions – Captain Conlu accompanied us up to the bridge. Gerd there explained the various control and navigation equipment, such as compass or radar screen. Part of the bridge is also the chart room and the chart table on which the nautical charts are handled. Captain Conlu there showed us the current location. At the outer helm of the bridge, we had a good view of one of the main cranes and were amazed how big it is and could hardly believe that it was attached by only three steel cables. There are a total of two electro-hydraulic heavy lift cranes on the vessel, each with a lifting capacity of 200 tons, in spreader operation even up to 400 tons.*

*>>*

*Visit aboard the MV "Industrial Charger"*

*Then we went the many stairs back down and got to the main engine room. It extends over several decks and is surrounded by many rooms: the engine control room, the generator room, the separator room, the room for the auxiliary engine and the boiler room with, among others, the ship's heating. In the main engine room, we encountered the gigantic main engine, namely a 6-cylinder engine, which with an output of 5,400 kW provides for a speed of 16 knots. We were very much impressed because this is nearly one hundred times as much as the performance of our cars. Directly connected to the main engine is the propeller shaft. "The force of the engine is therewith transmitted in a rotating motion to the propeller", as Gerd explained. The drive shaft was completely removed for the class inspection work, the only way that it can be properly inspected and that accurate alignment can be ensured.*

*One deck above we went onto the tween deck in the cargo hold. The deck is composed of various flexible plates which can be removed individually. The volume of the cargo hold can thereby almost be doubled. On the main deck, Gerd showed us – among other things – the emergency craft with which the entire crew can leave the ship and the $CO^2$ room which is used to extinguish fire. After a short refreshment at lunchtime, the visit onboard was completed. This was followed by a tour in the dry dock where Gerd explained the function of numerous zinc anodes on the hull, so-called sacrificial anodes. They are made of base metal and fulfill the purpose of protecting the hull against corrosion by „sacrificing" themselves and corroding. We were all very impressed of how huge the vessel is from this perspective. At the stern of the ship we could inspect the removed steering gear while Gerd explained its mode of operation to us.*

*In the yard, we were then able to take a closer look at the removed propeller shaft and the associated propeller hub. "It was an interesting excursion in which I was able to learn a lot and with the technical terms now also have an image in my mind", as Sandra Klene summarizes, who works in Technical Inspection and is there responsible – among other things - for the delivery of spare parts to the vessels.*

620216165 www.menke.de www.fotolia.de

# Nachwuchs
# Newborn

### SVEN HEINRICH JÜNGERHANS

Am 05. April konnten sich Stephanie und Stefan Jüngerhans über die Geburt ihres zweiten Kindes freuen. Sven kam um 20:40 Uhr mit einem Gewicht von 3.520 g und einer Größe von 52 cm zur Welt. Sven ist nicht das erste Kind für Stephanie und Stefan, denn bereits am 18. Juni 2012 erblickte seine große Schwester Meike das Licht der Welt.

*Sven Heinrich Jüngerhans*

*Stefan Jüngerhans and his wife Stephanie are happy about the addition to the family: Sven was born on April 5th. He was given birth at 8:40 p.m. weighing 3520 grams and was 52 cm tall. Sven is not the first child of Stefan and his wife Stephanie, because on June 18th 2012 Sven´s big sister Meike entered the world.*

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 $CO_2$ compensated
Id-No. 1655349
www.bvdm-online.de