REEDEREI
JÜNGERHANS

ship's mail

www.juengerhans.de

no. 20 - Dezember 2014

FLOTTE
MS „LYRA J" für neuen „Baltic Cargo Shuttle" in Fahrt 4

FLEET
MS „LYRA J" für neuen „Baltic Cargo Shuttle" in Fahrt 5

REEDEREI
Jüngerhans als „TOP Ausbildungsbetrieb" ausgezeichnet 5

SHIPPING COMPANY
Jüngerhans awarded „TOP Training Company" 5

NETZWERK
Maritimes Hauptstadtforum gegründet 8

NETWORK
Maritimes Hauptstadtforum gegründet 9

STANDORT
17. Harener Schifffahrtstag 10

LOCATION
17. Harener Schifffahrtstag 11

Stefan und Herm Jüngerhans

Liebe Leserinnen und Leser,

zumindest gefühlt in rasender Geschwindigkeit ist das nunmehr zurückliegende Jahr vergangen. Viele Erwartungen, die vor allem die Schifffahrtsbranche an das Jahr gestellt hatten, sind leider nicht erfüllt worden. Die von uns allen erhoffte Trendwende blieb aus. Wir konnten in allen für uns relevanten Segmenten lediglich sehr zaghafte Verbesserungen, im Grunde aber eigentlich nur eine Seitwärtsbewegung feststellen. Auch die Teilnehmer des diesjährigen Harener Schifffahrtstages zeigten sich mehrheitlich frustriert von der aktuellen Lage. Dennoch konnten auch dort die mittel- bis langfristig positiven Aussichten von fachkundiger Stelle untermauert werden. Doch auch wenn sich aus den Prognosen für den Seeverkehr einerseits und die in den Container-Feeder-Märkten schrumpfende Flotte andererseits Hoffnungen auf eine Markterholung begründen lassen, so lässt sich leider auch weiterhin nicht verlässlich vorhersagen, wann sich das Marktgleichgewicht von Angebot und Nachfrage wieder einstellen wird.

Und auch wenn es für die Schwergutmärkte zuversichtliche Prognosen für die Zukunft gibt, so kann die in Teilen bereits begonnene oder sogar vollzogene Marktkonsolidierung bei den Verladern, zumal in einem sehr kleinen und für Außenstehende wenig transparenten Nischenmarkt, noch durchaus dazu führen, dass der Druck vor allem auf die Zeitcharterraten noch eine gewisse Zeit anhält. Wir sehen die aktuelle Marktlage jedoch als Herausforderung an, uns der Lage zu stellen und nach neuen Wegen und intelligenten Lösungen zu suchen. Erste Schritte, die sich aber durchaus schon als wegweisend herausstellen könnten, sind bereits unternommen; über weitere Maßnahmen sind wir in Gesprächen oder in Vorbereitungen.

Wie schon in den Vorjahren, wurde uns auch aktuell wieder bestätigt, dass wir mit unseren Schiffsbetriebskosten keinen Vergleich scheuen müssen. Auf die künftig noch steigenden Anforderungen im Projekt- und Schwergutmarkt bereiten wir uns frühzeitig und bestmöglich vor. Dazu haben wir das Team unserer nautischen Inspektion erweitert und beginnen mit den Vorbereitungen auf die Einführung eines „OCIMF"-Systems. In einem internen Projekt haben wir die Dokumentation unserer hausinternen IT überprüft und ergänzt. EDV-Anwendungen und moderne Kommunikationseinrichtungen sind in vielen Bereichen längst unverzichtbar geworden. Eine darauf eingestellte Bereitstellung sowie Steuerung von Zuständigkeiten und Prozessen muss daher unbedingt mit den gestiegenen Anforderungen einhergehen. Wir fühlen uns mit den im zurückliegenden Jahr getroffenen Maßnahmen bzw. Entscheidungen gut aufgestellt und vorbereitet für das kommende Jahr und die anstehenden Herausforderungen.

Im kommenden Jahr können wir auf zwei kleine Jubiläen zurückblicken: vor bald 50 Jahren hat unser Vater sein erstes Schiff bauen lassen: das Küstenmotorschiff MS „STEFAN J" wurde auf der Lühring Werft in Brake in offenbar herausragender Qualität gebaut, denn es ist auch nach mehrmaligen Umbauten noch heute an der Küste Afrikas in Fahrt. Und vor nunmehr 25 Jahren haben wir mit einer Serie von damals zunächst sechs kleinen Container-Feeder-Schiffen bei der Werft Estaleiros Navais de Viana do Castello den Einstieg in den Serienschiffbau gewagt. Beide Entscheidungen waren damals nicht leicht zu treffen; beide stellten sich aber als richtig und kaufmännisch sehr erfolgreich heraus. Wir sind davon überzeugt, diesen Weg auch in den nächsten Jahren weiter beschreiten zu können. Dafür setzen wir auch weiterhin auf unsere engagierten und motivierten Mitarbeiter – sowohl über alle Ränge bei den Besatzungen an Bord als auch in allen Abteilungen im Landbetrieb der Reederei. Wir bauen weiterhin auf starke und verlässliche Geschäftspartner, denen unser aufrichtiger und herzlicher Dank für das uns entgegengebrachte Vertrauen und die stets gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit gilt.

Ihnen allen, Ihren Familien und Angehörigen, ganz besonders aber den Besatzungen an Bord wünschen wir ein frohes und besinnliches Weihnachtsfest und für das neue Jahr alles Gute, vor allem Gesundheit, Glück und Gottes Segen.

Herzlichst,

Herm Jüngerhans

Titelbild/Cover:
MS „ANDROMEDA J" (Typ RW850 mit hoher Eisklasse E3) am Athabaskakai an der Norderelbe in Hamburg, der zum Container-Terminal Burchardkai (CTB) der HHLA gehört.

MV „ANDROMEDA J" (type RW850 with high ice class E3) at „Athabaskakai" at the Norderelbe in Hamburg, which belongs to the Container Terminal Burchardkai (CTB) of HHLA.

Foto/Picture: C. Beisch

Dear Readers,

This last year raced by at an incredible speed, at least it felt like that. The year unfortunately did not live up to many expectations of the shipping industry. The turnaround we all hoped for did not set in. In all segments relevant for us, we experience only very tentative improvements, but we basically only really notice a sideways movement. The majority of participants of this year's "Harener Schifffahrtstag" was frustrated by the current situation. Nevertheless, the medium to long-term positive outlook was there confirmed also by competent authorities. But even if hope for market recovery can be derived from the forecasts for maritime transport on the one hand, and the shrinking fleet in the container feeder markets on the other hand, it can unfortunately still not be reliably predicted when the adjustment of the market balance of supply and demand will manifest itself.

And even if there are confident predictions for the future of the heavy-lift markets, any market consolidation among shippers, in part already begun or even fully executed, especially in a very small niche market that is little transparent to outsiders, can still certainly cause the pressure to continue for some time, in particular for time charter rates. However, we see the current market situation as a challenge to face the situation and to seek new paths and intelligent solutions. First steps have already been taken which certainly could indeed turn out to be ground-breaking; further measures are being negotiated or prepared.

It was currently again confirmed to us like in previous years, that we need with our vessel operating costs not fear any comparison. We are preparing early and in the best possible manner for the increasing future requirements in the project and heavy-lift market. We have expanded the team of our Nautical Inspection and started preparations for the introduction of an "OCIMF" system. In an internal project, we have reviewed and updated the documentation of our in-house IT. Computer applications and modern communication devices have already become indispensable in many areas. Provision and control of responsibilities and processes aligned thereto must therefore necessarily go hand in hand with the increased demands. We feel that we are due to the measures and decisions taken in the past year well positioned and prepared for the coming year and the challenges ahead.

In the coming year we can look back to two small anniversaries: almost 50 years ago, our father had his first vessel built: the coaster MV "STEFAN J" was built on the Lühring shipyard in Brake in apparently excellent quality, because it is even after repeated conversions still underway along the coast of Africa. And now almost 25 years ago, we ventured entering series shipbuilding with a series of initially six small container feeder vessels from the shipyard Estaleiros Navais de Viana do Castello. Both decisions were at that time not easily taken; but both turned out to be correct and commercially very successful. We are confident to be able to continue following this path in the coming years. We there continue to rely on our dedicated and motivated employees - both across all ranks in all the crews on board as well as in all departments in shore operations of the shipping company. We continue to rely on strong and reliable business partners, where our sincere and heartfelt gratitude is extended for the confidence placed in us and the good and trusting cooperation.on this office that is important for our industry and are already now offering him our trustful cooperation.

We wish you all, your families and loved ones, but especially the crews on board, a Merry Christmas and all the best for the New Year, in particular health, happiness and God's blessings.

Sincerely

Stefan Jüngerhans

Die Jüngerhans-Reedereizentrale in Haren (Ems). The Jüngerhans head quarter in Haren (Ems).

Das Schwergutschiff MS „LYRA J“ wird befrachtet von ARKON Shipping & Projects. / The heavy-lift-vessel MV „LYRA J“ is operated by ARKON Shipping & Projects.

MS „LYRA J“ für neuen „Baltic Cargo Shuttle“ in Fahrt

ARKON Shipping, exklusiver Befrachtungsmakler der Jüngerhans-Schwergutschiffe, hat zusammen mit der Firma BEST Logistics den gemeinsam etablierten „Baltic Cargo Shuttle“ eingeweiht. BCS wird als Feederdienst für Schwergut- und Stückgutladungen zwischen der sog. „Nordrange“ und der Ostsee operieren. Zum Einsatz kommt zunächst mit der MS „LYRA J“ ein modernes Schwergutschiff mit flexiblem Zwischendeck und einer Tragfähigkeit von 8.000 Tonnen (tdw). Die beiden elektro-hydraulischen Bordkrane verfügen über eine Hebeleistung von je 200 Tonnen und können kombiniert Lasten von bis zu 400 Tonnen selbständig laden und löschen. Der neue Dienst wird somit besonders interessant für Häfen, in denen keine Schwerlastkräne mit adäquaten Kapazitäten verfügbar sind. Dank des Einsatzes moderner Schiffe können überdies die ab dem 1. Januar 2015 in der Nord- und Ostsee geltenden europäischen Emissionsvorschriften erfüllt werden.

Die Firma BEST Logistics ist ein Tochterunternehmen der Haeger & Schmidt-Gruppe aus Duisburg. Das 1887 gegründete Unternehmen zählt nicht nur zu den führenden Logistik-Dienstleistern auf Europas Wasserstraßen, sondern verfügt auch über langjährige Expertise für Großraum- und Schwertransporte innerhalb Deutschlands und Europas, sowie für Planung, Durchführung und Überwachung von multimodalen Transporten und Großprojekten. Der „Baltic Cargo Shuttle“ stellt nunmehr eine sinnvolle Ergänzung des bisherigen Angebotes dar, bei dem erhebliche Synergiepotenziale gehoben werden können.

Die erste Reise des neuen Dienstes stand dabei ganz im Zeichen der „Energiewende“. Von Hamburg aus wurden zwei jeweils über 260 Tonnen schwere Transformatoren für einen großen europäischen Stromnetzbetreiber nach Aabenraa in Dänemark verschifft. Dort angekommen werden sie das Herzstück eines neuen Umspannwerkes darstellen. Die Trafos dienen zur Spannungsübersetzung von der 110-Kilovolt (kV)-Ebene auf die 380-kV-Ebene und somit zur Verknüpfung der regionalen Netze mit dem Übertragungsnetz. Mit einer Leistung von 300 Megavoltampere (MVA) pro Transformator, kann theoretisch die Stromerzeugung von rund 120 Windenergieanlagen mit einer Leistung von 5 Megawatt abtransportiert werden. Die erste Rundreise führte weiter über Gdynia und Vlissingen nach Antwerpen.

Krankapazität für Schwergutladung bis zu 400 Tonnen. / Crane capacity for heavy lift cargo up to 400 tons.

MV "LYRA J" underway for new "Baltic Cargo Shuttle"

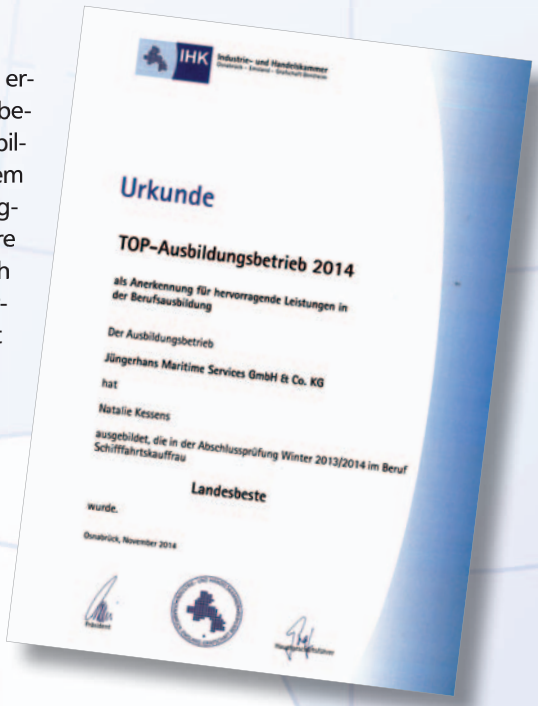
ARKON Shipping, exclusive chartering broker of Jüngerhans heavy-lift vessels, together with BEST Logistics inaugurated the jointly established "Baltic Cargo Shuttle". BCS is as feeder service for heavy-lift and general cargo operating between the so-called "North Range" and the Baltic Sea. MV "LYRA J", a modern heavy-lift vessel with a flexible tween deck and a loading capacity of 8,000 tons (dwt), is initially employed for this. The two electro-hydraulic deck cranes have a lifting capacity of 200 tons each and can in combination independently load and unload loads up to 400 tons. The new service is therefore particularly interesting for ports where no heavy-lift cranes with adequate capacity are available. Due to the use of modern vessels, the European emission standards ((S) ECA areas) can additionally be complied with.

BEST Logistics is a subsidiary of the Haeger & Schmidt Group in Duisburg. The company founded in 1887 is not only one of the leading logistics service providers on Europe's waterways, but also disposes of many years of expertise for bulk and heavy shipments within Germany and Europe, as well as for planning, implementation and monitoring multimodal transport and large-scale projects. The "Baltic Cargo Shuttle" now provides a useful addition to the existing services, where significant synergies can be attained.

The first journey of the new service was all about the "turnaround in energy policy". From Hamburg, two transformers, each of over 260 tons, were shipped for a major European electricity network operator to Aabenraa in Denmark. Once arrived there, they will constitute the core of a new electric power transformation substation. The transformers are used for voltage transformation from the 110-kilovolt (kV) level to the 380 kV level and therefore for connecting the regional grids to the transmission grid. With a capacity of 300 megavolt ampere (MVA) per transformer, the power output of around 120 wind turbines with a capacity of 5 megawatts can theoretically be handled. The first round journey continued via Gdynia and Vlissingen to Antwerp.

Technische Details/technical details	
Länge/length:	119,18 m
Breite/width:	20,00 m
Tiefgang/draught:	7,40 m
Tragfähigkeit/deadweight:	rd. 8,000 tdw
Geschwindigkeit/speed:	rd. 16,0 kn

Reederei als „TOP Ausbildungsbetrieb" ausgezeichnet


IHK Industrie- und Handelskammer

Urkunde

TOP-Ausbildungsbetrieb 2014

als Anerkennung für hervorragende Leistungen in der Berufsausbildung

Der Ausbildungsbetrieb

Jüngerhans Maritime Services GmbH & Co. KG

hat

Natalie Kessens

ausgebildet, die in der Abschlussprüfung Winter 2013/2014 im Beruf Schifffahrtskauffrau

Landesbeste

wurde.

Osnabrück, November 2014

Bereits im Frühjahr konnten wir sehr erfreut und auch etwas stolz darüber berichten, dass Natalie Kessens ihre Ausbildung zur Schifffahrtskauffrau mit einem ganz hervorragenden Ergebnis erfolgreich beendet hat. Dabei hatte sie ihre Ausbildungszeit auf eigenen Wunsch von drei auf zweieinhalb Jahre verkürzt. Ihre Prüfung hatte sie dann mit einer Gesamtnote von 1,4 bestanden und war damit die beste Auszubildende ihres Jahrgangs. Doch hiermit nicht genug: mit dieser Traumnote ist sie jetzt sogar als Landesbeste in Niedersachsen ausgezeichnet worden. Davon wiederum profitiert nun auch die Reederei als Ausbildungsbetrieb. Die IHK Osnabrück – Emsland – Grafschaft Bentheim zeichnete die Reederei als „TOP Ausbildungsbetrieb 2014" aus und würdigt damit hervorragende Leistungen in der Berufsausbildung. Nachdem aufgrund mangelnder Bewerbungen in diesem Jahr keine neuen Auszubildenden eingestellt werden konnten, sind für den Ausbildungsbeginn 1. August 2015 erfreulicherweise wieder eine stattliche Anzahl Bewerbungen eingegangen, aus den möglichst wieder ein oder zwei talentierte und motivierte junge Leute herausgefunden und als Auszubildende eingestellt werden sollen.

Shipping company awarded "TOP Training Company"

Already in spring we were very pleased and somewhat proud to report that Natalie Kessens has successfully completed her apprenticeship as a shipping clerk with a very superb result. She had reduced her training time at her own request from three to two and a half years. She then passed her exam with an overall score of 1.4 and is thereby the best trainee in her year. But that's still not all: because with this fantastic score, she has now even been honored as the Country's Best in Lower Saxony. This now also benefits the shipping company as a training company. The IHK (Chamber of Commerce) Osnabrück - Emsland - Bentheim honored the shipping company as "TOP Training Company 2014", thereby recognizing excellent performance in vocational training. After no new trainees could this year be employed due to lack of applications, we have for the training beginning on August 1st 2015 fortunately again received a good number of applications from which again possibly one or two talented and motivated young people can be found and employed as apprentices.

Schiffsbetriebskosten: Alles im Griff

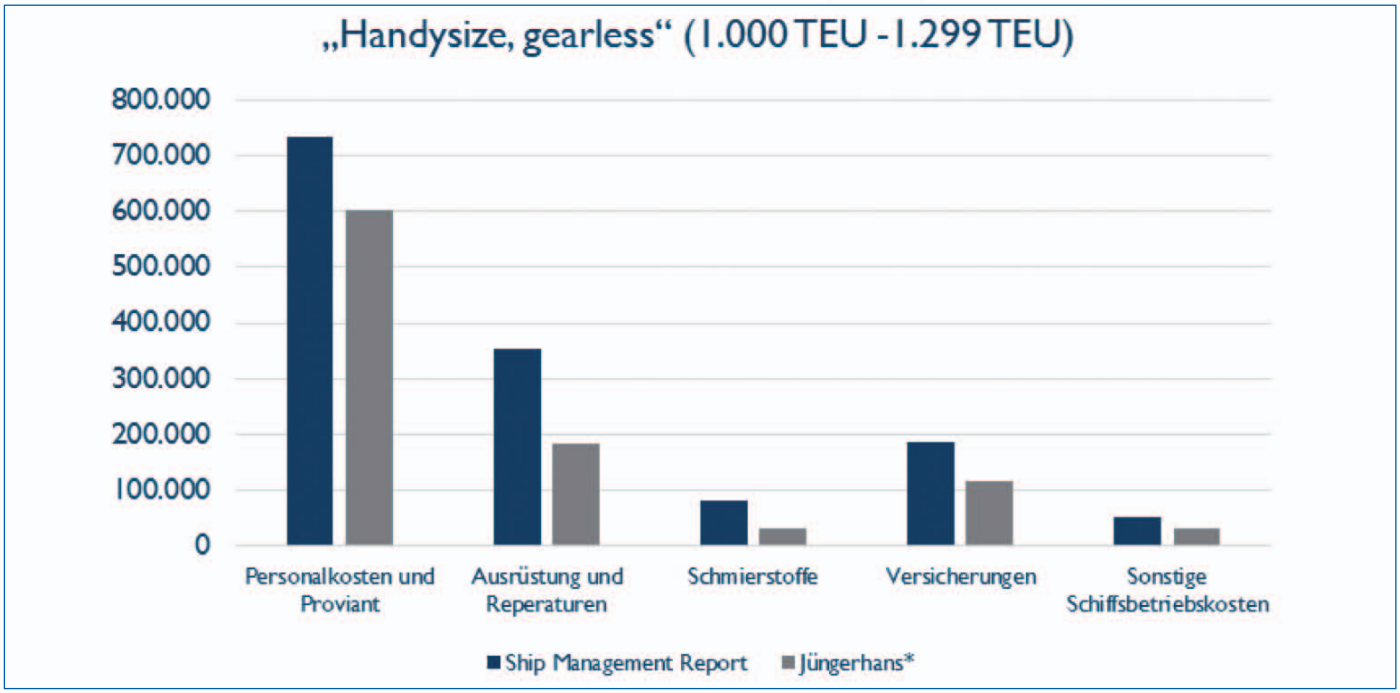
Die Firma NAVES Corporate Finance und die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft TPW - Todt und Partner aus Hamburg veröffentlichen seit 2013 gemeinsam den sog. „Ship Management Report", der einen detaillierten Vergleich der Schiffsbetriebskosten für Containerschiffe vornimmt und damit ein Benchmarking der Branche ermöglicht. Zuvor hatte die HSH-Nordbank eine inhaltlich nahezu identische Studie mehrere Jahre lang herausgegeben, deren Veröffentlichung jedoch vor zwei Jahren eingestellt wurde. Daraufhin haben sich die beiden auf die maritime Wirtschaft spezialisierten Unternehmen erstmals 2013 zusammengetan, um eine für die Branche weiterhin interessante Benchmark-Studie zu erstellen.

Die Analyse der Zahlen erbringt für die Jüngerhans-Flotte erneut sehr zufriedenstellende Ergebnisse. Denn wiederum liegen die Schiffsbetriebskosten der Jüngerhans-Flotte in allen Größenklassen unter den Durchschnittswerten des Marktvergleiches – in der Spitze bis zu 31 Prozent. „Es ist schön zu sehen, dass sich die täglichen Bemühungen und Herausforderungen unseres aktiven Kostenmanagements in diesen Zahlen auch für Externe greifbar machen lassen", kommentiert Herm Jüngerhans das Ergebnis. Dieses gelte umso mehr, als das auf den allgemeinen technischen Zustand der Schiffe weiterhin höchstes Augenmerk gelegt werde. Für das besondere Engagement spreche er den Besatzungen der Schiffe und den zuständigen Mitarbeitern an Land besonderen Dank aus. Es sei gerade in ökonomisch schwierigen Zeiten wichtig, auch weiterhin einen guten Wartungs- und Unterhaltungszustand der Schiffe zu gewährleisten, da geringe Mängel und Ausfallzeiten ein wesentliches Merkmal für die Qualität der gesamten Flotte seien. Insbesondere in Zeiten, in denen die Charterer aufgrund der Marktlage mehrere Schiffe zur Auswahl haben, sei deren Zustand und die zu erwartende Zuverlässigkeit ein nicht zu unterschätzendes Entscheidungskriterium.

Vessel Operating Costs: Everything under Control

The company NAVES Corporate Finance and the auditing firm TPW - Todt and Partners from Hamburg have since 2013 jointly published the so-called "Ship Management Report" which performs a detailed comparison of vessel operating costs for container vessels and thereby allows benchmarking the industry. Previously, the HSH-Nordbank had for many years published a study nearly identical in content, the publication of which, however, was ceased two years ago. The two companies specialized to the maritime industry have then joined forces for the first time in 2013 to create a benchmark study that continues to be interesting for the industry.

Analysis of the figures again delivers very satisfactory results for the Jüngerhans fleet. Because the vessel operating costs of the Jüngerhans fleet are again in all size classes below the average values of market comparison – at the peak of up to 31 percent. "It's nice to see that the daily efforts and challenges of our active cost management can be made tangible in these numbers," said Herm Jüngerhans regarding these results. This was even more so as the general technical condition of the vessels continues to be awarded the utmost attention. For their special commitment, he extended special thanks to the crews of the vessels and the competent personnel ashore. It would be important, especially in economically difficult times, to continue to ensure good servicing and maintenance condition of the vessels, since small defects and downtimes are an essential feature for the quality of the entire fleet. Especially in times when the charterer due to the market situation have multiple vessels to choose from, their condition and the expected reliability are a decision criterion not to be underestimated.



MS „LENA J“ wurde auf der Werft J.J. Sietas in Hamburg-Neuenfelde gebaut. / MV „LENA J“ was build on the J.J. Sietas shipyard in Hamburg-Neuenfelde.

MS „LENA J“ übernommen

Mit der MS „LENA J“ ergänzt seit wenigen Tagen ein weiteres Schwergutschiff die bereederte Flotte. Das Schiff war zuvor von einem Fonds der Oltmann-Gruppe erworben worden. Die Reederei Jüngerhans, die in der Bereederung von Schwergutschiffen auf eine 15-jährige Erfahrung verweisen kann, wurde mit dem technischen Management betraut. Es handelt sich dabei um ein Schwergutschiff mit einer Tragfähigkeit von 9.500 tdw. Das Schiff wurde im Juli 1998 von der J.J. Sietas-Werft in Hamburg-Neuenfelde abgeliefert. Die beiden an der Backbordseite montierten Hauptkrane verfügen über eine Hebeleistung von je 275 Tonnen SWL. Ein zusätzlicher Kran am Heck leistet 150 Tonnen SWL. Das Schiff vom Typ „Sietas161“ ist 151,65 Meter lang, 20,40 Meter breit und hat einen Tiefgang von 7,85 Metern. Die Hauptmaschine vom Typ MAN B&W 9L48/60 sorgt mit einer Leistung von 9.450 kW für eine Geschwindigkeit von 19,5 Knoten. Die erste Reise nach der Übernahme ging von Masan nach Shanghai. Dabei befand sich an Bord unter anderem eine komplette Schiffhauptmaschine mit einem Gesamtgewicht von ca. 2.000 Tonnen. Deren schwerstes Teil, die sog. “Bottom Plate”, wurde inkl. einem Teil der Schiffskurbelwelle geladen und wog inkl. Traverse und Anschlagmaterial ca. 420 Tonnen, die mit den schiffeigenen Kranen 1 und 2 im Tandembetrieb geladen wurden.

MV “LENA J” taken over

With MV “LENA J”, another heavy-lift vessel was a few days ago added to the operated fleet. The vessel had previously been acquired by a fund of the Oltmann Group. The Jüngerhans shipping company, having 15 year of experience in ship management of heavy-lift vessels, was entrusted with the technical management. It is a heavy-lift vessel with a loading capacity of 9,500 dwt. The vessel was delivered in July of 1998 by the JJ Sietas shipyard in Neuenfelde. The two main cranes mounted on the port side have a combined lifting capacity of 275 tons SWL. An additional crane at the stern manages 150 tons SWL. The vessel of the type “Sietas161” is 151.65 meters in length, has a 20.40 meter beam and a draft of 7.85 meters. The type MAN B&W 9L48/60 main engine, having a power output of 9,450 kw, generates a speed of 19.5 knots. The first voyage after the takeover went from Masan to Shanghai. An entire ship main engine with a total weight of 2,000 tons was on board among other things. It’s heaviest part, the so-called “bottom plate”, was loaded together with part of the vessel crankshaft and incl. traverse and accessory material weighed about 420 tons that were loaded with the ship’s own cranes 1 and 2 in tandem operations.

Krankapazität für Schwergutladung bis 550 Tonnen. / Crane capacity for heavy lift cargo up to 550 tons.

Getriebewelle mit eigener Crew gewechselt

Einen – glücklicherweise – nicht ganz alltäglichen Einsatz absolvierte die Crew der MS „ARIES J“ vor einiger Zeit. Aufgrund eines Schadens war der Austausch der Getriebewelle an der Hauptmaschine notwendig geworden. Die komplizierte und zugleich sehr aufwände Aufgabe bewältigte die Bordbesatzung des Schiffes unter der fachkundigen Anleitung der beiden technischen Reederei-Inspektoren Thomas Kiepe und Guido Heet in „Eigenleistung“. Dabei war die Crew um Kapitän Kolisnyk sehr motiviert und konzentriert bei der Sache. Jeder packte mit an und sorgte dafür, dass die weiterführenden Reparaturen zügig vorangetrieben wurden. Hintergrund für diesen Einsatz war, dass der Hersteller nicht in der Lage war zeitnah einen Techniker zum Ausbau der Welle bereitzustellen. Nach kurzer Vorberatung und Planung wurde in der Reederei entschieden, diese Arbeiten kurzerhand selbst durchzuführen, um somit Verzögerungen der Reparatur zu vermeiden. Nicht selten bedeutet ein gravierender Getriebeschaden einen Ausfall des Schiffes für viele Wochen oder sogar Monate. Durch den Einsatz konnte der Reparaturtermin gehalten und ein weiterer Ausfall durch Wartezeiten verhindert werden.

Bordbesatzung der MS „ARIES J“ mit techn. Inspektor Guido Heet (links) / Crew of MV „ARIES J“ with Superintendent Guido Heet (left).

Gear shaft changed with own crew

A - fortunately - not quite everyday job was performed by the crew of MV „ARIES J“ some while ago. Due to damage, exchange of the gear shaft in the main engine was necessary. The complicated and also very elaborate task was mastered ”do-it-yourself” by the crew onboard the vessel under the expert guidance of two Technical Inspectors of the shipping company, Thomas Kiepe and Guido Heet. Doing this, the crew of Captain Kolisnyk was very motivated and focused on the task. Everybody gave a hand and made sure that the further repairs were progressing swiftly. The cause for this job was that the manufacturer was not able to promptly provide a technician for dismantling the shaft. After brief coordination and planning, it was decided at the shipping company to unceremoniously ourselves perform this work, so as to avoid delays in repair. Quite often serious transmission damage means downing the vessel for many weeks or even months. Due to this mission, repair dates could be complied with and an additional downtime due to waiting times could be prevented.

Maritimes Hauptstadtforum gegründet

Das Deutsche Maritime Institut (DMI) veranstaltete im Juni erstmals das „Maritime Hauptstadtforum“. In der Botschaft der Republik Südafrika in Berlin kamen Vertreter aus Politik und Verwaltung zusammen, um ihnen maritime Zusammenhänge und Informationen näherzubringen. Zukünftig soll damit insbesondere für die Arbeitsebene und die Entscheidungsvorbereiter ein regelmäßiges Forum für einen offenen Austausch mit der maritimen Wirtschaft geboten werden. Zum Auftakt des Forums sprach der renommierte Klimaforscher Prof. Mojib Latif zum Thema: „Warum ist unsere Zukunft maritim?“

Darin beleuchtete er die Einflüsse von Klimaveränderungen auf alle maritimen Bereiche. Mit dem Startschuss des neuen Forums wurde mit www.dmi-mhf.de auch eine neue Internet-Plattform für die Kommunikation zwischen Politik und Experten der maritimen Wirtschaft vorgestellt. Andreas Bernaczek, Geschäftsführer Jüngerhans Investment Service, durfte als Experte für Schiffsfinanzierungen dort den ersten Fachartikel über die aktuellen Herausforderungen der Branche veröffentlichen und wird auch weiterhin als Experte zur Verfügung stehen.

Erste Tagung in der Botschaft der Republik Südafrika.

ClassNK neuer strategischer Partner

Seit dem Sommer dieses Jahres haben bis dato sieben Schiffe der Jüngerhans-Flotte ihr neues Klassifikationszertifikat von der Gesellschaft ClassNK erhalten. „Wir haben uns strategisch dafür entschieden, dass wir künftig für unsere über 40 Einheiten umfassende Flotte mit einem weiteren starken Partner als Klassifikationsgesellschaft zusammenarbeiten wollen", erklärt Fleet-Operation-Manager Kapitän Jens Köster den Hintergrund des Wechsels. Zuvor waren sämtliche Schiffe der Jüngerhans-Flotte beim Germanischen Lloyd (heute DNV-GL) klassifiziert. Nach dem Ablauf der bisherigen Zertifikate wurden nunmehr die auf der portugiesischen Werft ENVC gebauten 600-TEU-Container-Feederschiffe MS „HEINRICH J" und MS „MICHAEL J" sowie fünf Schwergutschiffe erstmals bei ClassNK klassifiziert.

Die Gesellschaft „ClassNK" geht auf die 1899 gegründete Teikoku Kaiji Ky kai (etwa: „Kaiserliche Marinegesellschaft") zurück, die zunächst mit der Entwicklung und Regulierung von Schiffbau und Schifffahrt in Japan befasst war. Im Jahr 1920 wurde das erste Schiff klassifiziert. Sechs Jahre später wurde das Klassenzeichen „NS*" beim Institute of London Underwriters eingetragen. Seit 1946 firmiert die Gesellschaft als „Nippon Kaiji Ky kai" (NK). 1968 gehörte die japanische Klassifikationsgesellschaft zu den Gründungsmitgliedern der „International Association of Classification Societies" (IACS). ClassNK ist in der Rechtsform einer selbständigen Non-Profit-Stiftung nach japanischem Recht organisiert und versteht sich selbst als „ein unparteiischer Dritter", der sich nicht der Gewinnmaximierung, sondern der Förderung der Sicherheit von Leben und Eigentum auf See und der Verhütung der Meeresverschmutzung verpflichtet hat.

ClassNK new strategic partner

Seven vessels of the Jüngerhans fleet have since the summer of this year until today received their new classification certificate from the society ClassNK. "We have strategically decided that we in future want to work together with another strong partner as a classification society regarding our 40-unit fleet," as Fleet Operations Manager Captain Jens Köster explains the background of the change. Previously, all vessels of the Jüngerhans fleet had had been classified with Germanischer Lloyd (now DNV GL). After the expiry of the previous certificates, the 600 TEU container feeder vessels MV "HEINRICH J" and MV "MICHAEL J" built on the Portuguese shipyard ENVC and five heavy-lift vessels were for the first time classified with ClassNK.

The society "ClassNK" traces back to the Teikoku Kaiji Ky kai (like: "Imperial Naval Society") founded in 1899 Teikoku which was initially involved in the development and regulation of shipbuilding and shipping in Japan. The first ship was classified in 1920. Six years later, the class characters "NS*" were registered with the Institute of London Underwriters. The society has since 1946 been known as "Nippon Kaiji Ky kai" (NK). In 1968, the Japanese classification society was part of the founding members of the "International Association of Classification Societies' (IACS). ClassNK is organized in the legal form of an independent non-profit foundation under Japanese law and defines itself as "an impartial third party" that is [sic] committed to maximizing profit, but to promote safety of life and property at sea and to prevent marine pollution.

First meeting at the Embassy of the Republic of South Africa.

Maritime Capital Forum founded

The German Maritime Institute (DMI) in June for the first time held the "Maritime Capital Forum". In the Embassy of South Africa in Berlin, representatives from politics and administration met to make themselves more familiar with maritime matters and information. For the future, a regular forum for an open exchange with the maritime industry shall be provided especially for the working level and the decision planers. At the opening of the forum, the renowned climate scientist Prof. Mojib Latif spoke on the topic: "Why is our future maritime?" Therein, he highlighted the impact of climate change on all maritime areas. With the launch of the new forum, also a new Internet platform was introduced www.dmi-mhf.de for communication between policy makers and experts in the maritime industry. Andreas Bernaczek, Managing Director of Jüngerhans Investment Service was allowed to there as an expert in vessel financing publish the first specialist article on the current challenges facing the industry and will continue to be available as an expert.

17. Harener Schifffahrtstag

Die wirtschaftliche Lage der deutschen Seeschifffahrt war das zentrale Thema des 17. Harener Seeschifffahrtstages. Bürgermeister Markus Honnigfort begrüßte zu der Veranstaltung, die im zweijährigen Turnus in der Schifferstadt stattfindet, Vertreter von Reedereien, maritimen Verbänden und der Politik. Mit dem parlamentarischen Staatssekretär im BMWi und maritimen Koordinator der Bundesregierung, Uwe Beckmeyer, war ein hochkarätiger Regierungsvertreter und profunder Kenner der Branche vor Ort. Neben ihm waren das Mitglied des europäischen Parlamentes Jens Gieseke sowie mit Markus Paschke und Gitta Connemann gleich zwei Bundestagsabgeordneten der Einladung gefolgt.

Parlamentarischer Staatssekretär Uwe Beckmeyer (mitte) beim Eintrag in das Gästebuch der Stadt Haren (Ems). / Parliamentary Secretary Uwe Beckmeyer (middle) writes in the visitors' book of the city of Haren (Ems).

In seiner Begrüßung wies Honnigfort darauf hin, dass die deutschen Reeder in den zurückliegenden sechs Jahren jede Chance zur Selbsthilfe ergriffen hätten. „Die Reserven sind aufgebraucht. Viele kleine und mittlere Reedereien im Nordwesten stehen ohne staatliche Hilfen vor dem Aus", so Honnigforts Resümee. Bernd Sibum, Vertreter der Interessengemeinschaft Harener Reeder, wies auf die Bedeutung der maritimen Wirtschaft für den Standort Deutschland hin und warnte davor, sich als drittstärkste Exportnation in Abhängigkeit von fremden Transportflotten zu begeben. „Mit dem Verschwinden deutscher Reedereien geht auch das seemännische Know How für Deutschland unwiederbringlich verloren", gab er zu bedenken. Uwe Beckmeyer stellte der krisengeschüttelten deutschen Branche keine schnellen Hilfen in Aussicht. „Eine Marktkonsolidierung dürfte unausweichlich sein", fasst er die Lage zusammen, um das seit 2009 bestehende Ungleichgewicht zwischen Transportüberkapazitäten und entsprechend niedrigen Fracht- und Charterraten zu überwinden. Er forderte einen Effizienztest für bestehende staatliche Instrumente der Schifffahrtsförderung und hat hierzu die Bildung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe der Bundesministerien für Verkehr und Wirtschaft angeregt. Die Ergebnisse der Überprüfung sollten im Oktober 2015 auf der 9. Maritimen Konferenz in Bremerhaven präsentiert werden.

Dr. Dirk Max Johns, Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder, hatte die Moderation der Tagung übernommen. Er unterstrich die Wichtigkeit der maritimen Wirtschaft für Gesamtdeutschland. Noch immer sehe man diesen Wirtschaftszweig im Nordwesten abgekoppelt von der bundes deutschen Wirtschaftsentwicklung. Weltweit belege aber allein das Bundesland Niedersachsen Platz 12 aller Schifffahrtsnationen. Allein in Niedersachsen werden mehr Schiffe bereedert als in traditionsreichen Seefahrernationen wie Großbritannien oder Dänemark.

Schifffahrt persönlich: Jährliches Come-together wird zur festen Tradition

von links/from left: Gerd Wessels, Paul Brüwer, Torsten Westphal und Stefan Jüngerhans

Einmal im Jahr treffen sich die Mitarbeiter der befreundeten und geschäftlich verbundenen Reedereien Jüngerhans und Wessels sowie des Befrachtungsmaklers ARKON, um sich neben dem täglichen geschäftlichen Austausch auch einmal in privater Atmosphäre zu treffen. In diesem Jahr organisierte die Reederei Wessels das Event. Im Ferienzentrum Schloss Dankern, vor den Toren der Stadt Haren (Ems) gelegen, konnten sich die Teilnehmer zwischen zwei Events entscheiden: einer Kletterpartie im Hochseilgarten oder einem Minigolf-Parcours mit 18-Loch zu spielen. Nach der sportlichen Aktivität wartete eine Stärkung in Form eines im Backofen zubereiteten Spanferkels sowie das ein oder andere Getränk in geselliger Runde auf die Teilnehmer. Und auch wenn der gesellige Teil ausdrücklich im Vordergrund stand, wurden die Turniersieger mit Pokalen geehrt.

17th "Harener Schifffahrtstag"

The economic situation of the German shipping industry was the main topic of the 17th "Harener Seeschifffahrtstag". Mayor Markus Honnigfort welcomed representatives of shipping companies, maritime associations and politics to the event which takes place in the shipping town every two years. The Parliamentary State Secretary in the Federal Ministry of Economics and Energy and maritime coordinator of the Federal Government, Uwe Beckmeyer, was a high-profile government official and profound expert of the local industry. In addition to him, even the member of the European Parliament Jens Gieseke and two members of the Federal Parliament, Markus Paschke and Gitta Connemann, followed the invitation.

Die Tagung fand im Ratssaal der Stadt Haren (Ems) statt. / The meeting took place in the Council Chamber of the city of Haren (Ems).

In his welcoming speech, Mr. Honnigfort pointed out that the German shipowners have taken every opportunity to self-help in the past six years. "The reserves are depleted. Many small and medium-sized shipping companies in the North-West are without government assistance close to being gone", summarized Honnigfort. Bernd Sibum, representative of the Haren shipping company syndicate, pointed out the significance of the maritime industry for Germany and, being the third largest exporting nation, warned to become dependent on foreign transport fleets. "With the disappearance of German shipping companies, the maritime know-how is irretrievably lost for Germany," he pointed out.

Uwe Beckmeyer offered the crisis-ridden German industry no prospects of quick assistance. "A market consolidation is likely inevitable," he summarizes the situation in order to overcome the imbalance between excess transport capacities and correspondingly low freight and charter rates prevailing since 2009. He called for an efficiency test for existing state instruments for supporting the shipping industry and for this has encouraged establishing a joint work group of the Federal Ministries of Transport and Economy. The results of the review should be presented in October of 2015 during the 9th Maritime Conference in Bremerhaven.

Dr. Dirk Max Johns, Managing Director of the German Shipowners' Association, took over the Chair of the meeting. He underlined the importance of the maritime industry for the whole of Germany. This sector in the North-West was still viewed as being detached from the West German economic development. But on a worldwide scale, the state of Lower Saxony alone holds rank 12 of all maritime nations. In Lower Saxony alone, more vessels are being managed than in traditional seafaring nations such as the UK or Denmark.

Shipping industry face-to-face: Annual get-together is becoming a strong tradition

Glückliche Gewinner / lucky winners (von links/from left): Heinz-Hermann Menke, Ronald Wessels, Angelos Kalogeras & Gerd Wessels

Once a year, the staffs of the befriended and business-related shipping companies Jüngerhans and Wessels and the freight broker ARKON get together to meet in a casual setting, besides the daily business exchange. This year, the Wessels shipping company organized the event. In the holiday centre "Schloss Dankern", just outside the city of Haren, the participants could choose between two events: climbing the high ropes course or to swing the club in an 18-hole mini-golf course. After the sports event, a refreshment in the form of a suckling pig cooked in the oven as well as the odd drink and a chat with the participants was offered. And even if the social element was expressly in the foreground, the tournament winners were honored with trophies.

„AMVER“-Auszeichnung erhalten

Für die Teilnahme am „AMVER“-System hat die Reederei Jüngerhans für das bereederte Schwergutschiff MS „INDUSTRIAL CHIEF“ eine entsprechende Kennzeichnung der US-Küstenwache in den Räumen des Konsulats der USA in Hamburg in Empfang genommen. „AMVER“ steht für „Automated Mutual Assistance Vessel Rescue“-System und ist ein computerbasiertes freiwilliges Schiffsmeldesystem, das weltweit von Such- und Rettungsbehörden verwendet wird, um die Unterstützung von Personen in Seenot zu koordinieren. Dazu werden zunächst die relevanten Daten der am System teilnehmenden Handelsschiffe in die AMVER-Datenbank eingetragen. Zusätzlich werden vor dem Auslaufen die geplante Reiseroute und während der Seereise die Position übertragen. In einem Seenotfall können alle Rettungsleitstellen auf die AMVER-Daten zugreifen und darüber koordinieren, welches in der Nähe befindliche Schiff am besten geeignet ist, die Rettungsmaßnahmen vorzunehmen oder zu unterstützen. Weltweit können über 7000 Schiffe bei einem Notfall zielgerichtet zur Hilfe gerufen und präzise angefordert werden. Damit gehen die Schiffe keine Verpflichtungen ein, die nicht ohnehin schon nach dem Völkerrecht auf hoher See existieren würden. Allerdings können aufgrund der genaueren verfügbaren Daten die nächstgelegenen Schiffe zielgerichtet zur Hilfe aufgefordert werden. In einem solchen Fall können andere, weiter entferntere Schiffe, ihren Kurs fortsetzen.

Die Auszeichnung wurde im Konsulat der USA in Hamburg verliehen. / The award was presented at the United States Consulate in Hamburg.

(von links/from left): Benjamin M. Strong, Director Amver Maritime Relations, US-Coast Gourd & Capt. Jens Köster, Fleet Operations Manager, Jüngerhans Heavy-Lift-Fleet Services

Obtained “AMVER” award

To participate in the “AMVER” system, the Jüngerhans shipping company has for the operated heavy-lift vessel MS “INDUSTRIAL CHIEF” received a respective label from the US Coast Guard in the rooms of the US consulate in Hamburg. “AMVER” stands for “Automated Mutual Assistance Vessel Rescue” system and is a computer-based voluntary ship reporting system used worldwide by search and rescue authorities to coordinate the assistance of persons in distress. For this, the relevant data of merchant vessels participating in the system is first registered in the AMVER database. In addition, the planned itinerary is transmitted prior to departure and the position during the voyage. In a distress situation, all Rescue Control Centers can access the AMVER data and coordinate which ship located nearby is best suited to carry out or support the rescue operations. Worldwide, more than 700 vessels can selectively be called upon and specifically requested in an emergency. The vessels thereby make no commitments that would not exist anyway under international law on the high seas. However, the nearest vessels can be specifically requested to help due to the more accurate data available. In such an event, other more distant vessels can continue their course.

Jochen Specken

JOCHEN SPECKEN NEU IM TEAM

Neu im Team der nautischen Inspektion ist Jochen Specken. Der 32-jährige ist im Emsland geboren und auch aufgewachsen. Nach dem Erlangen der allgemeinen Fachhochschulreife an der Fachhochschule Wirtschaft in Lingen hat er zunächst seinen Zivildienst im St. Franziskus Krankenhaus in Münster abgeleistet. Daran anschließend hat er an der Seefahrtschule in Leer das Nautik-Studium als Dipl.-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr erfolgreich abgeschlossen und anschließend seine Fahrzeit zunächst auf der MS „CORVUS J" sowie danach auf einem Kühlschiff und einem weiteren Containerschiff einer Harener Reederei absolviert. Zuletzt war er als nautisch/technischer Mitarbeiter für die Schwergutflotte einer Reederei in Bremen tätig. Jochen Specken ist verheiratet und hat einen 18 Monate alten Sohn. In seiner Freizeit spielt er Fußball und Tennis und zählt außerdem noch Kochen und Reisen zu seinen Hobbies.

Bei der Reederei Jüngerhans wird er in nächster Zeit vor allem die Einführung des sog. „OCIMF"-Systems für die Schwergutflotte vorbereiten.

JOCHEN SPECKEN NEW TO THE TEAM

Jochen Specken is new to the team of Nautical Inspection. The 32-year-old was born and grew up in the Emsland. After obtaining the general advanced technical college entrance qualification at the University of Applied Sciences in Business in Lingen, he first completed his community service at the St. Franziskus Hospital in Munster. Thereafter, he successfully completed nautical studies as a Graduate Industrial Engineer for Nautical Transport at the Nautical School in Leer and then completed his first steaming time on MV "CORVUS J" and thereafter on a reefer vessel and another container vessel of a shipping company from Haren. Most recently, he worked as a nautical/technical employee for the heavy-lift fleet of a shipping company in Bremen. Jochen Specken is married and has a son of 18 months. During his free time he plays soccer and tennis and also names cooking and traveling as his hobbies.

At the Jüngerhans shipping company, he will in the near future prepare especially the implementation of the so-called "OCIMF" system for the heavy-lift fleet.

OCIMF?

Diese Abkürzung steht für „Oil Companies International Marine Forum". Dabei handelt es sich ursprünglich um einen freiwilligen Zusammenschluss von Ölgesellschaften, um hohe Standards für den Transport und den Umschlag von Erdöl und Erdölprodukten zu entwickeln. Das vorrangige Ziel war zunächst ein sicherer und umweltfreundlicher Betrieb von Öltankern und Terminals. Dazu wurde ein System etabliert, das kontinuierliche Verbesserungen für die Planung und den Betrieb von Schiffen und landseitigen Einrichtungen beinhaltet. Diese hohen Qualitätsstandards, die zunächst eben nur für den Tankermarkt Anwendung fanden, werden seit einiger Zeit zunehmend auch für andere Segmente nachgefragt. Der Schwerpunkt ist dabei die Implementierung und Pflege sowie später die Aktualisierung und Aufrechterhaltung eines „Safety Management Systems". Ausgehend vor allem von den spezifischen Anforderungen der Offshore-Branche fordern zunehmend auch Kunden von Schwergut- und Projektladungen die Einhaltung umfangreicher Vorschriften und somit die Einhaltung hoher Standards.

This abbreviation stands for "Oil Companies International Marine Forum". This is originally a voluntary association of oil companies to develop high standards for transporting and handling petroleum and petroleum products. The primary objective was initially the safe and environmentally friendly operation of oil tankers and terminals. For this purpose, a system was established which includes continuous improvements for the planning and operation of vessels and shore-based facilities. These high-quality standards, which initially were employed only for the tanker market, have increasingly been in demand for some time also for other segments. The focus there is implementing and administrating as well as later updating and maintaining a "safety management system". Based primarily on the specific requirements of the offshore industry, customers of heavy-lift and project cargoes are increasingly demanding compliance with extensive regulations and thus maintenance of high standards.

NACHTRÄGLICH ZUM 50. GEBURTSTAG VON BERND THUROW

Ein großer Fauxpas ist uns mit der letzten Ausgabe der „ship's mail" unterlaufen. Denn dort hätte eigentlich schon der runde Geburtstag des Kollegen Bernd Thurow genannt sein sollen. Nicht weniger herzlich gratulieren wir ihm daher nachträglich zum 50. Geburtstag! Bernd Thurow ist seit dem 01. August 2007 als technischer Inspektor in der Reederei tätig. Nach seiner Ausbildung zum Maschinen- und Anlagenbauer hatte er zunächst mehrere Jahre bei einer Werft in Wolgast gearbeitet. Bernd Thurow ist verheiratet und wohnt in Haren (Ems). Er ist seit einigen Jahren begeisterter Golfer und verbringt seine Freizeit gern auf der Jagd.

BELATED FOR 50TH BIRTHDAY OF BERND THUROW

We committed a large faux pas in the last issue of the "Ship's Mail." Because the milestone birthday our colleague Bernd Thurow should have there been mentioned. Not less warmly, we are therefore extending our belated congratulations for his 50th birthday! Bernd Thurow has been working as a Technical Inspector in the shipping company since August 1st 2007. After training as a plant and machinery installer, he had first for several years worked for a shipyard in Wolgast. Bernd Thurow is married and lives in Haren (Ems). He has been an avid golfer for several years and likes to spend his free time hunting.

Bernd Thurow

Jens Köster 1984

50. GEBURTSTAG VON KAPITÄN JENS KÖSTER

Seinen 50. Geburtstag konnte in den letzten Tagen der Leiter der nautischen Inspektion und Fleet Operation Manager, Kapitän Jens Köster, begehen. Zu einer großen Feier waren auch viele Kolleginnen und Kollegen der Reederei eingeladen. Nachdem er bereits im Sommer 1982 noch als Schüler ein Praktikum auf der damaligen MS „ADELE J" absolvierte, blieb der Wunsch zur See fahren zu wollen, bestehen. Im September 1984 startete er eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker an Bord der MS „MARIA J". Nach weiterer Fahrzeit, u.a. auf der MS „HERM J" und der MS „MARIA J", wechselte er zur damaligen „Seefahrtschule Leer" um sein nautisches Patent zu erwerben. Nach weiterer Fahrzeit als Offizier und Kapitän - zumeist auf Schiffen Harener Reedereien - kehrte er im August 2001 als nautischer Inspektor zur Reederei Jüngerhans zurück. Im Jahr 2008 wurde er zum Leiter der nautischen Inspektion bestellt und ihm Prokura für die Reedereigesellschaft erteilt. Jens Köster ist verheiratet und hat eine Tochter und zwei Söhne, die beide sein großes Hobby, das Golf-Spielen, mit ihm teilen.

50TH BIRTHDAY CAPTAIN JENS KÖSTER

The Head of Nautical Inspection and Fleet Operation Manager Captain Jens Köster celebrated his 50th birthday just recently. Many colleagues from the shipping company were also invited to a great celebration. After having - still a student – completed an internship on the then MV "ADELE J" already in the summer of 1982, the desire to go to sea prevailed. In September of 1984, he began an apprenticeship as a ship mechanic on board the MV "MARIA J". After further journeys, among others on MV "HERM J" and MV "MARIA J", he moved to the then "Nautical School in Leer" to obtain his nautical patent. After further steaming time for officer and captain - mostly on vessels of shipping companies from Haren - he in August of 2001 returned as a Nautical Inspector to the Jüngerhans shipping company. In 2008 he was appointed Head of the Nautical Department and granted power of attorney (Prokura) for the shipping company. Jens Köster is married and has a daughter and two sons who both share his great hobby of playing golf.

Jens Köster 2014

NACHRUF / OBITUARY

KAPITÄN JOP HERBERS VERSTORBEN

Mit großer Betroffenheit haben wir die Nachricht vom Tod unseres sehr geschätzten Kollegen Kapitän Jop Herbers erhalten, der im Alter von 64 Jahren plötzlich und unerwartet verstorben ist. Nach seiner aktiven Fahrenszeit als Kapitän war er seit August 2011 für die Reederei Jüngerhans tätig, indem er auf ungezählten Fahrten ins In- und Ausland Ersatzteile und Material zu den Schiffen in die Häfen in nahezu ganz Europa transportierte. Somit war Jop Herbers auch vielen Besatzungen und Offizieren an Bord der Schiffe bekannt. Wir haben ihn als einen stets fröhlichen und gut gelaunten Menschen kennenlernen dürfen, der immer ein gutes Wort übrig hatte und für einen Spaß zu haben war. Nach einer klassischen Ausbildung hatte Jop Herbers seine gesamte Berufszeit auf See verbracht und dabei nach der Kümo- auch die Containerfahrt kennengelernt. Wir verlieren mit Jop Herbers einen allseits geschätzten und beliebten Kollegen, dem wir stets ein ehrendes Andenken bewahren werden. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau und seiner ganzen Familie.

CAPTAIN JOP HERBERS DECEASED

We have with great sadness received notice of the passing of our highly esteemed colleague Captain Jop Herbers who passed away suddenly and unexpectedly at the age of 64. After his active steaming time as Captain, he has been working for the Jüngerhans shipping company since August of 2011 in that he on countless domestic and foreign missions transported spare parts and material to the vessels in the ports in almost all of Europe. Jop Herbers was therefore known to many officers and crews on board the vessels. We are privileged to have known him as an always cheerful and good-humored person who was always good for a pleasant word and a laugh. After a classical education, Jop Herbers had spent his entire professional time at sea and, following motor coaster shipping, also got to know container shipping. We are in Jop Herbers losing a revered and popular colleague whom we shall always honor in memory. Our sympathy goes to his wife and his entire family.

Kapitän Jop Herbers

Sarah und Maik Nüsse

HOCHZEIT VON SARAH UND MAIK NÜSSE

Auf dem Standesamt der Stadt Haren (Ems) haben sich jetzt Sarah Kues und Maik Nüsse das Ja-Wort gegeben. Sarah hat bei der Reederei eine Ausbildung zur Bürokauffrau absolviert. Seither ist die 23-jährige in der Bürozentrale unter anderem für den Postversand und die interne Administration zuständig. Ihren 24-jährigen Ehemann hat sie 2003 bei der Jugendfeuerwehr kennengelernt. Beide sind noch heute bei der Freiwilligen Feuerwehr aktiv. Maik Nüsse ist im Nebenjob ebenfalls bei der Reederei tätig und kümmert sich um die Pflege der Firmenwagen. Beide haben vor einiger Zeit ihre erste gemeinsame Wohnung in Haren (Ems) bezogen und freuen sich auf die gemeinsame Zukunft.

Kollegen und Geschäftsleitung gratulieren sehr herzlich und wünschen alles Gute!

WEDDING OF SARAH AND MAIK NÜSSE

At the civil registry office of Haren (Ems), Sarah Kues and Maik Nüsse have tied the knot. Sarah has completed an apprenticeship as an office clerk at the shipping company. Since then, the 23-year old has among other in the office headquarters also been responsible for mailing and internal administration. She met her 24-year-old husband at the youth fire brigade in 2003. Both are still today active in the volunteer fire brigade. Maik Nüsse is in part-time also employed with the shipping company and takes care of maintaining the company vehicles. Both have recently moved into their first apartment together in Haren (Ems) and are looking forward to the future together.

Colleagues and management all extend their warmest congratulations and wish you all the best!

MERMAID BRIDE OF CHRISTMAS BIGHT

WORLDS GREAT OCEANS WILD AND TALL,
WITH NICE ISLANDS BIG & SMALL

ONE IS KEEPING SMILING TREASURES
AS WELL MY HOME & PUREST PLEASURES

THERE ARE MY FRIENDS - MY LOVELY WIFE –
IT IS THE CENTER OF MY LIFE

A PART OF RUGGED SOUTHERN SHORE
AT CHRISTMAS ISLAND I ADORE

CALM BLUE OCEANS, SLEEPING BEAUTY,
SMILING DEVIL, HELLISH CUTIE

SAILING A LONG AND LONELY WAY,
GOING BACK HOME TO CHRISTMAS BAY

THE JOURNEY ROUGH, SOMETIMES HARD.
THINKING OF HOME IS SAILORS REWARD

FIGHTING THROUGH HOWLING, ICY STORM,
PRECIOUS PICTURES KEEPING ME WARM

STORED WELL SHELTERED, SAFE & DRY,
INSIDE MY HEART UNTIL I DIE

THERE IS A STAR & LEADING LIGHT
FOR HEADING COURSE „CHRISTMAS BIGHT“

IF GOD AGREE, JUST SOME MONTH MORE
DROPPING ANCHOR AT HOME TOWN SHORE

CLOSING SHIPS LOGBOOK, END OF DUTY
SEEING YOU SOON, TIMELESS BEAUTY

CAPT. NORDEN
2014

Weihnachtsgrüße von der MS „CORONA J“

Festtag des hl. Nikolaus, 6. Dezember an Bord der MS “CORONA J”

An diesem Tag lag die MS „CORONA J“ im Hafen von Casablanca. Jeder Besucher, Hafenarbeiter und Wachmann wurde am von zwei kleinen Weihnachtsbäumen dekorierten Gangway-Checkpoint begrüßt, wo ihm einige Süßigkeiten, Kuchen und eine Cola angeboten wurde. Dabei kamen Muslime und Christen über ihre Glaubensvorstellungen ins Gespräch, was von vielen als sehr positiv kommentiert und geschätzt wurde.

Um 19:00 Uhr Ortszeit versammelte sich die gesamte Crew in einer schön dekorierten Messe. Dezente Weihnachtsmusik spielte im Hintergrund und es lag ein unverwechselbarer Duft nach Weihnachtsgebäck in der Luft. Jedes Besatzungsmitglied hatte Bilder von seiner Ehefrau, den Kindern, Eltern oder geliebten Angehöriger an der Wand angebracht. Zum großen Vergnügen der Besatzung erschien Kapitän Norden als Nikolaus verkleidet – wofür er dank seines weißen Vollbarts bestens prädestiniert ist - begleitet von seinem Helfer Albert, der einen großen Sack mit 17 befüllten Socken trug.

In einer kurzen Ansprache erinnerte er daran, dass der Sankt Nikolaus schon seit der Zeit der „Hanse“ im 15. Jahrhundert der Schutzpatron aller Seeleute ist. Ein kleines Gebet, gefolgt von einer Schweigeminute, schaffte eine ganz besondere Stimmung an Bord.

Dann kam der große Moment des Nikolaus! Sein Helfer Albert platzierte seine Schätze auf dem Tisch und „Kapitän Santa“ überreichte jedem Besatzungsmitglied mit den besten Wünschen der Reederei eine prall gefüllte Nikolaus-Socke, die er immer mit ein paar persönliche Worte für jeden ergänzt, was für viel Lächeln und auch lautes Lachen sorgte.

Diese Feier zeigte, dass Christlichkeit an Bord der Jüngerhans-Schiffe gelebte Kultur ist - dank der Familie Jüngerhans und allen Mitarbeitern.

GOTT SEGNE UND BESCHÜTZE EUCH!

CREW & KAPITÄN DER MS „CORONA J“

Season’s greetings from MV „CORONA J“

St Nicholas Day 6th december on board of MV “CORONA J”

This day MV “CORONA J” stayed in Casablanca and two small x-max trees greeted everybody at the decorated gangway check point, offering every visitor, stevedore or watchman some sweets, cakes and a coke. By that muslims & christians shared their believes which was very positive commented in return and greatly appreciated.

All crew gathered at LMT 1900 celebrating St Nicholas day in a nicely decorated mess hall with decent christmas music playing in the rear. And the distinctive smell of St Nicholas bakeries.

At the main wall every crew member had pinned pictures of their wife, children, parents and loved relatives. Capt. Norden to the amusement of his crew showed up in the role of Santa Claus best suited therefore by his white beard, accompanied by his helper Albert carrying a sack with seventeen filled socks.

He remembered in a short speech that St Nicholas is the protecting patron of the sailors since the time of the “hanse” in the 15th century. A small prayer followed by one minute silence enhanced the feelings.

Now the great moment of Nicholas was there. Helper Albert placed the treasures at the table and Captain Santa handed each crew with best wishes from Jüngerhans Maritime Services a proper stuffed Nicholas sock having for each some personal remarks creating thereby lots of smiles and laughters.

The celebration showed that christianity on board of JMS ships is a lived culture thanks to the Jüngerhans family and all their shore employees.

GOD BLESS AND PROTECT YOU ALL!

CREW & CAPTAIN MV „CORONA J“

Capitän Axel Norden & Crew MS „CORONA J“

456114165 www.menke.de www.photodune.net

Impressum:
Jüngerhans Maritime Services GmbH & Co. KG, Boschstr. 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 kompensiert
Id-Nr. 1437426
www.bvdm-online.de