REEDEREI
JÜNGERHANS

ship's mail

www.juengerhans.de

no. 12 - Mai 2012

REEDEREI
Externes Audit erneut ohne Beanstandungen ..3

SHIPPING COMPANY
External audit again without any objections..3

FLOTTE
MS „POLARIS J" neues Flaggschiff der Flotte 4

FLEET
MV „POLARIS J" new flagship of the fleet 4

REEDEREI
Weiterbildung auf höchstem Niveau 5

SHIPPING COMPANY
Training on the highest level 5

CREWING NEWS
Andreas Bernaczek neuer Vertriebsleiter 12

CREWING NEWS
Andreas Bernaczek, new Sales Manager 12

Liebe Leserinnen und Leser,

liest man in diesen Tagen die Berichte der Volkswirtschaftler und Analysten über die Verfassung der Weltwirtschaft, könnte man gelegentlich den Eindruck gewinnen, man befasse sich mit völlig unterschiedlichen Märkten. Dabei wird wieder einmal deutlich, dass oftmals eben nicht allein die Daten und Fakten, sondern in hohem Maße deren Interpretation eine große Rolle dafür spielen, ob Kommentatoren und vermeintliche Experten positive oder doch eher negative Tendenzen analysieren und prognostizieren. In diesem Kontext war zuletzt dann auch von einer „asymmetrischen Wahrnehmung" die Rede, womit offenbar beschrieben wird, dass sogar eine ganze Reihe von positiven Kennzahlen und Daten am Ende dennoch negative Prognosen zum Ergebnis haben können. Wohl dem, der sich da noch einen eigenen Überblick und den Mut einer eigenen Meinung und Einschätzung bewahrt.

Der Jahresauftakt war für die Schifffahrtsmärkte leider deutlich weniger freundlich als noch vor einem Jahr erhofft. Während die ersten Monate des Vorjahres auf ein Ende der Krise hindeuteten, verschärften sich zum Ende der zweiten Jahreshälfte die negativen Meldungen und Entwicklungen. Die leichten Ratenerholungen im Containersegment waren leider schnell wieder abgeschmolzen und hatten sogar einen nicht unerheblichen Anstieg der Aufliegerzahlen zur Folge. Die Spitzenwerte der Jahre 2009/2010 mit damals nahezu 1,5 Mio. TEU, bzw. über 600 aufgelegten Schiffen sind allerdings bei weitem nicht wieder erreicht worden. Der Branchendienst Alphaliner vermeldete Ende März erstmals seit August 2011 wieder einen Rückgang der Aufliegerflotte. Von zuvor 5,8% ist der Wert Mitte Mai auf 3,7% gefallen, was einer Stellplatzkapazität von rund 579.000 TEU entspricht und womit die Zahl von 240 Schiffen wieder unterschritten ist. Sofern sich dieser Trend weiter verstetigt, dürfte sich die Erwartung einer vorsichtigen Marktbelebung in der zweiten Jahreshälfte bewahrheiten. Mittlerweile im Jahr „5" der Krise angekommen, wird sich nunmehr in Kürze auch die de facto Einstellung der Ordertätigkeit zumindest in den kleineren Schiffsgrößen, zu denen man mittlerweile wohl alle Klassen bis 3.000 TEU zählen muss, bemerkbar machen.

Im Projekt- und Schwergutmarkt mehren sich bereits die Anzeichen auf eine deutlich positive Entwicklung im Jahresverlauf. Die Aktivitäten der Charterer auf Verlängerung bestehender Verträge zum derzeitig noch niedrigeren Marktniveau ist ein deutliches Indiz, dass auch auf der Nachfrageseite mit einem Marktanstieg gerechnet wird und man sich möglichst jetzt noch günstige Charterraten sichern will. Hier wird es daher kurzfristig Strategie sein müssen, möglichst kurze Charterperioden zu vereinbaren, um dann alsbald von einem Anstieg der Charterraten profitieren zu können. Dieses Segment bleibt weiterhin davon geprägt, dass einerseits die fahrende Flotte zu den ältesten Teilflotten gehört. Zugleich gibt es andererseits hier eine nicht nur stabile, sondern weiter wachsende Nachfrage der Ladungsseite. Grundlage dafür sind vor allem die in den Schwellenländern unvermindert fortschreitende Industrialisierung und der damit einhergehende Ausbau der Infrastruktur sowie die weltweit unzähligen Projekte zur Rohstoffgewinnung und zur Deckung der steigenden Energienachfrage. Wir sehen uns mit unserer modernen Flotte und den jüngsten Neubauten in der Klasse mit 14.000 Tonnen Tragfähigkeit und 800 Tonnen Krankapazität für die Herausforderungen dieser Märkte bestens aufgestellt.

Mit der Übernahme der MS „POLARIS J" als dem neuen Flaggschiff unserer Flotte, haben wir unser derzeitiges Neubauprogramm abschließen können. Jetzt wird es bei einem Teil der Flotte nochmals darum gehen, die wirtschaftliche Grundlage der Schiffsgesellschaften und vor allem deren Finanzierung in vertrauensvoller Zusammenarbeit mit allen Partnern auf eine solide Basis zu stellen. Da wir uns auch hier auf einem guten Weg sehen, dürfen wir die berechtigte Hoffnung haben, am Ende gestärkt aus der größten Schifffahrtskrise der vergangenen Jahrzehnte hervor zu gehen. 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 dazu eine unterhaltsame Lektüre.

Herzliche Grüße

Stefan Jüngerhans

Dear Readers,

When reading the reports of economists and analysts these days about the state of the global economy, one might occasionally get the impression that completely different markets are dealt with. It is again clear that very often not just data and facts, but to a large extent their interpretation plays a great role in whether commentators and alleged experts analyze and predict positive or more negative trends. In this context, "asymmetric perception" was recently spoken of, which apparently describes that even an entire series of positive indicators and data at the end can nevertheless result in negative outlook. Blessed is he who maintains his own separate overview and the courage of his own opinion and judgment.

The beginning of the year, unfortunately, was much less friendly for the shipping markets than it was hoped a year ago. Whereas the first months of the previous year indicated an end to the crisis, toward the end of the second half of the year, negative news and developments got worse. The mild rate recoveries in the container segment unfortunately melted down quickly and even resulted in a significant increase in the number of idles. The peak values of the years 2009/2010, then being at nearly 1.5 million TEUs or more than 600 idled ships, however, were not reached by far. The industry journal Alphaliner in late March for the first time since August 2011 again reported a decline in idle vessels. From previously 5.8% to 3.7% per mid of may, the idle fleet declined, which corresponds to a slot capacity of approximately 579,000 TEU, which is again below the number of 240 vessels. Provided that this trend continues, the expectation of a cautious market recovery in the second half of the year could prove to materialize. In the meantime, being in year "5" of the crisis, de facto placement of order activity will now soon be noticeable, at least for the smaller vessel sizes which would meanwhile probably include all classes up to 3,000 TEUs.

In the project and heavy lift market, more signs of a positive trend have already emerged during the year. The activities of the charterers to extend existing contracts at the presently still low market level is a clear indication that a rise in markets is expected on the part of the customers, and one attempts to possibly secure charter rates that are presently still favorable. The short-term strategy will here need to be, to negotiate charter periods as short as possible, in order to then immediately benefit from an increase in charter rates. This segment continues to be characterized by the act that on the one hand the sailing fleet is one of the oldest sections of the fleets. At the same time, there is on the other hand presently not only a stable but growing demand of the cargo side. This is based mainly on the industrializing continuously progressing in emerging countries and the accompanying consequent expansion of infrastructure as well as the worldwide innumerable projects for production of raw materials in order to meet increasing energy demand. We believe to be well-positioned to meet the challenges of these markets with our modern fleet and the youngest new buildings in the class with 14,000 tons loading capacity and 800 tons crane capacity.

With the acquisition of the MV "POLARIS J" as the new flagship of our fleet, we were able to conclude our current new buildings program. The focus for part of the fleet will now again be on placing the economic foundation of the shipping companies and especially their financing in full cooperation with all partners on a sound footing. As we see ourselves here as well as being on the right track, we can develop legitimate hope of ultimately emerging stronger than before from the biggest shipping crisis of the past decades. 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.

Kind regards

Herm Jüngerhans

Externes Audit erneut ohne Beanstandungen

Zertifikat

GL

Jüngerhans Maritime Services GmbH & Co KG

Schiffsmanagement

ISO 9001:2000

DAkkS

Erneut hat das jährlich durchzuführende externe Audit im Rahmen der Zertifizierung für ISM und ISO 9001 zu keinerlei Beanstandungen geführt. Erstmals wurde dabei auch das Unternehmen Jüngerhans Heavy Lift Fleet Services zertifiziert, das als Vertragsreeder für die neue Generation von Schwergutschiffen mit 14.000 Tonnen Tragfähigkeit und 800 Tonnen kombinierter Krankapazität tätig ist. Auch für dieses Tochterunternehmen wurde nach erfolgreich absolvierter Überprüfung von Strukturen und Prozessen das „Document of Compliance" (DoC) ausgestellt. Das Audit wird von Fachleuten des Germanischen Lloyd vor Ort durchgeführt. Neben den Mitgliedern der Geschäftsleitung wurden auch verschiedene Mitarbeiter in Interviews befragt, um die wirksame Implementierung von Zuständigkeiten und Abläufen zu überprüfen.

External audit again without any objections

Once again, the external audit annually performed within the context of the certification for ISM and ISO 9001 resulted in no objections. For the first time, the Jüngerhans Heavy Lift Fleet Services company was certified, acting as a contract carrier for the new generation of heavy lift vessels having a capacity of 14,000 tons and 800 tons of combined crane capacity. Upon successful completion of auditing the structures and processes, the "Document of Compliance" (DoC) has also been issued for this subsidiary company. The audit is conducted on-site by specialists of Germanischer Lloyd. In addition to the various members of the management, several staff was interviewed to verify the effective implementation of responsibilities and procedures.

Neues Flaggschiff: MS „POLARIS J“

Mit der Übernahme des jüngsten Neubaus hat die Reederei Jüngerhans ihr derzeitiges Neubauprogramm abgeschlossen und zugleich ein neues Flaggschiff in Dienst gestellt. MS „POLARIS J“ wurde auf der koreanischen Werft Hyundai Samho Heavy Industries gebaut und ist das letzte Schiff einer Serie von sechs Panmax-Containerschiffen, die durch die Hamburger MPC-Gruppe kontrahiert wurden. Vier Einheiten wurden an andere Reedereien weitervermittelt, zwei davon an die Reederei Jüngerhans. Das Schiff verfügt bei 249,10 m Länge und 37,40 m Breite auf 13,50 m Tiefgang über eine Tragfähigkeit von 61.660 Tonnen (tdw) und bietet Stellplätze für 4.532 TEU sowie 560 Anschlüsse für Kühlcontainer. Die Hauptmaschine vom Typ Hyundai-B&W 6S80ME-C9 leistet 27.060 KW und erlaubt eine Geschwindigkeit von bis zu 21,6 Knoten, wobei aufgrund technischer Vorkehrungen auch dauerhaft eine durch Fahrplan und Treibstoffverbrauch optimierte Reisegeschwindigkeit mit entsprechend geringerer Leistung abgerufen werden kann. Durch eine Optimierung des Designs nach dem „wide-beam“-Konzept und eine Anpassung an das neue Panmax-Maß konnte gegenüber den ersten Schiffen der Serie eine höhere Tragfähigkeit und damit eine verbesserte Wirtschaftlichkeit erzielt werden. MS „POLARIS J“ hatte die Werft zunächst in Richtung Singapur verlassen, um dort die für sechs Monate geschlossene Charterbeschäftigung bei MSC anzutreten. In einem Dienst, der seit September 2011 angeboten wird, verbinden 12 Schiffe den Mittelmeerraum mit dem mittleren und fernen Osten sowie Australien die insgesamt 18 Häfen des Umlaufs. „Zweifellos bereiten die derzeit noch vorherrschenden Bedingungen an den Chartermärkten vielen Reedereien Sorgen. Nicht zuletzt aufgrund der hohen Kosten für Bunker sind wir aber zuversichtlich, dass schon bald vor allem diejenigen Schiffe, die aufgrund innovativer Entwicklungen einen deutlich geringeren Treibstoffverbrauch pro TEU aufweisen, auch wieder auskömmliche Beschäftigungen finden werden“, kommentiert Herm Jüngerhans die Beschäftigungssituation.

MS „POLARIS J“ / MV „POLARIS J“

New flagship: MV „POLARIS J“

With the recent acquisition of the new building, the Jüngerhans shipping company has completed its current new building program and also put a new flagship into service. MV “POLARIS J” was built on the Korean shipyard Hyundai Samho Heavy Industries and is the last vessel of a series of six Panamax container vessels that have been contracted by the Hamburg MPC group. Four units have been passed on to other shipping companies, two of them to the Jüngerhans shipping company. At a length of 249.10 m and a beam of 37.40 m having a draught of 13.50 m, the vessel has a lifting capacity of 61,660 tons (dwt) and provides slots for 4,532 TEU as well as 560 connections for refrigerated containers. The main engine of the type Hyundai-B & W 6S80ME-C9 generates 27,060 KW and allows speeds of up to 21.6 knots, which, due to technical measures, can also provide a permanent cruising speed optimized by scheduling and fuel consumption at correspondingly lower power. By optimizing the design according to the “wide-beam” concept and adaptation to the new Panamax dimensions, higher loading capacity and thus improved efficiency were able to be achieved when compared with the first vessels of the series. MV “POLARIS J” has left the yard initially

going to Singapore in order to take up charter service with MSC, which is concluded for an initial six months. In a service that is being offered since September 2011, 12 vessels connect the Mediterranean with the Middle and Far East as well as Australia in a total of 18 ports in the circulation. "Undoubtedly, the currently prevailing conditions on the charter market cause worries for many shipping companies. Not least due to the high cost for bunker, we are confident that soon especially those vessels, which, due to innovative developments have significantly lower fuel consumption per TEU, will also enter into sufficient employment" as commented by Herm Jüngerhans on the employment situation.

Weiterbildung auf höchstem Niveau

Neben seiner Tätigkeit im Versicherungsteam der Reederei, hat sich Christian Damhuis berufsbegleitend zum „Master of Laws – in Maritime Law" weitergebildet. Nach seiner Ausbildung und verschiedenen Weiterbildungen im Bereich der Seeversicherungen entschloss er sich 2008 zur Aufnahme eines berufsbegleitenden Fernstudiums in Schifffahrtsrecht an der London Metropolitan University. Dieses Studium konnte er 2010 erfolgreich mit dem „Postgraduate Diploma in Maritime Law" abschließen. Zugleich erlangte er dadurch die Zugangsberechtigung für einen Master-Studiengang. Dieses Aufbaustudium konnte er zum Jahresende 2011 erfolgreich abschließen. In seiner Masterarbeit beschäftigte er sich mit der Frage, ob angesichts der Piraterie in Somalia die Erklärung „Havarie Grosse" für eine Kostenerstattung im Falle von Piraterie ausreichend wäre. Sie trägt den Titel: "Somali Piracy – Would General Average be still sufficient for today's cost recovery in case of piracy?" Stefan Jüngerhans dankte dem jungen Schifffahrtsrechtsexperten für sein großes Engagement und lobte seine Bereitschaft, sich neben dem Beruf weiterzubilden und dafür einen großen Teil seiner Freizeit aufzuwenden. Christian Damhuis ist 26 Jahre alt, stammt aus Haren (Ems) und hat 2003 bereits seine Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann bei der Reederei Jüngerhans angetreten. Anschließend konnte er für ein mehrmonatiges Praktikum bei der US-amerikanischen Schwergutreederei Intermarine in Houston und New Orleans hospitieren. In seiner Freizeit engagiert er sich bei der Freiwilligen Feuerwehr und ist dort unter anderem Mitglied der Tauchergruppe. Unser Foto zeigt ihn bei der Abschlussfeier im traditionellen akademischen Ornat.

Christian Damhuis

Training on the highest level

Parallel to his work in the insurance team of the shipping company, Christian Damhuis took part-time education to becoming a "Master of Laws in Maritime Law". After his education and various other trainings in the field of marine insurance, he decided in 2008 to take up extra-occupational distance studies in Maritime Law at the London Metropolitan University. He was able to successfully complete these studies in 2010 with the "Post Graduate Diploma in Maritime Law". In this manner, he simultaneously acquired the entrance qualification for master's degree program. He was able to successfully complete this postgraduate course at the end of 2011. In his master thesis he dealt with the question of whether, given the piracy in Somalia, the statement "General Average" would be sufficient for reimbursement of costs in the case of piracy. The title reads: "Somali Piracy – Would General Average be still sufficient for today's cost recovery in case of piracy?" Stefan Jüngerhans thanked the young expert in maritime law for his dedication and praised his willingness to pursue education in addition to his profession and in doing so, spend much of his spare time. Christian Damhuis is 26 years old, comes from Haren (Ems), and already in 2003 started his training as a shipping merchant with the Jüngerhans shipping company. For his internship of several months, he was able to work at the U.S. heavy-lift shipping company Intermarine in Houston and New Orleans. In his spare time he is involved in the volunteer fire brigade and is also a member of the dive group there. Our picture shows him at the graduation ceremony in a traditional academic regalia.

Schwesterschiff von MS „SENDA J" / Sister vessel of MV „SENDA J"

Beteiligungsangebot MS „SENDA J"

Derzeit befindet sich als aktuelles Beteiligungsangebot der Reederei Jüngerhans das Schwergutschiff MS „SENDA J" im aktiven Vertrieb. Das Schiff wurde von einem deutschen Ingenieurbüro entwickelt und verfügt über eine Tragfähigkeit von 14.300 Tonnen (tdw). Die beiden an der Backbordseite montierten Bordkrane verfügen kombiniert über eine Hebeleistung von 800 Tonnen. Ein zusätzlicher Assistenzkran leistet allein nochmals 80 Tonnen. Durch die Anordnung des Deckshauses auf dem Vorschiff besteht die Möglichkeit zum Transport besonders großformatiger und sperriger Ladungsteile, ohne dass dadurch die Sicht der Brückenbesatzung beeinträchtigt wird. Unser Bild zeigt das Schwesterschiff MS „RAN J" beim Transport von Containerbrücken. MS „SENDA J" konnte bereits im August letzten Jahres termingerecht und in hoher Qualität von der Bauwerft übernommen werden und seine mehrjährige Charterbeschäftigung antreten. Aufgrund der tatsächlichen Einnahmen ist daher bereits im Dezember dieses Jahres eine erste Ausschüttung in Höhe von 8% auf die Beteiligungssumme vorgesehen. Und das Beste daran: die Ausschüttung wird nicht nur unter den Bedingungen der sog. „Tonnagesteuer" und damit fast steuerfrei für deutsche Anleger ausgezahlt, sondern auch unabhängig vom Beitrittstermin in voller Höhe, also nicht „pro rata temporis", d.h. nicht anteilig für das Jahr. Darüber hinaus profitiert, wer sich schon frühzeitig für eine Beteiligung entscheidet, wenn die erst im Juni fällig zweite Rate der Beteiligungssumme vorfällig eingezahlt wird. Da mit diesen Mitteln die Zwischenfinanzierung vorzeitig abgelöst werden kann, erhalten Anleger dafür einen Vorabgewinn von 5% p.a., der nach geltender Auffassung ebenfalls nahezu steuerfrei vereinnahmt werden kann.

Die Schiffsgesellschaft profitiert darüber hinaus von den niedrigen Zinsen am Kapitalmarkt, so dass der für das Fremdkapital zu zahlende Zinsaufwand tatsächlich niedriger ist, als im Prospekt kalkuliert. Das baugleiche Schwesterschiff MS „ERIS J", das im vorherigen Schiffsfonds platziert wurde, erwirtschaftet bereits im zweiten Jahr in Folge bessere Ergebnisse als im Prospekt angenommen. Dessen Anleger dürfen sich bereits auf die nächste Ausschüttung freuen, die für Juni 2012 geplant ist.

Informationen erhalten Sie telefonisch unter
Telefon: 05932/725039
oder per E-Mail über:
investment@juengerhans.de

Bitte beachten Sie: Bei diesem Text handelt es sich um eine unverbindliche Vorabinformation. Grundlage für eine Beteiligung ist ausschließlich der Emissionsprospekt.

Investment offer MV „SENDA J“ now available

The heavy lift vessel MV „SENDA J“, being the current investment offer of the Jüngerhans shipping company, is currently actively marketed. The vessel was developed by a German engineering firm and has a loading capacity of 14,300 tons (dwt). The two deck cranes mounted on the port side have a combined lifting capacity of 800 tons. An additional auxiliary crane alone provides another 80 tons. By having the deckhouse located at the bow, it is possible to carry particularly large-sized and bulky cargo items without obstructing the bridge crew's view. Our picture shows the sister ship MV „RAN J“ transporting container bridges.

It was possible to take over MV „SENDA J“ punctually as early as August of last year and at a high quality from the shipyard and begin his new charter employment of many years. Due to the actual revenue, a first dividend in the amount of 8% on the investment is planned for December of this year. And best of all: the dividend is not only paid subject to the conditions of the so-called „tonnage tax“ and is almost tax-free for German investors, but also regardless of the date of accession in the full amount, therefore not „pro rata temporis“, i.e. not prorated for the year. In addition, those who decide on participation at an early stage will profit when the second installment of the investment amount due in June is paid in prior to due date. As interim financing can be prematurely repaid with these funds, the investors will receive a preliminary profit of 5% per annum for this, which can likewise be collected according to current opinion virtually tax free. The shipping company additionally benefits from low interest rates on the capital market, so that the interest expense for borrowed capital is actually lower than calculated in the prospectus. The identical sister ship MV „Eris J“, which was placed in the previous ship investment, in the second year in a row already generates better yields than anticipated in the prospectus. Their investors can already happily anticipate the next payout, which is scheduled for June 2012.

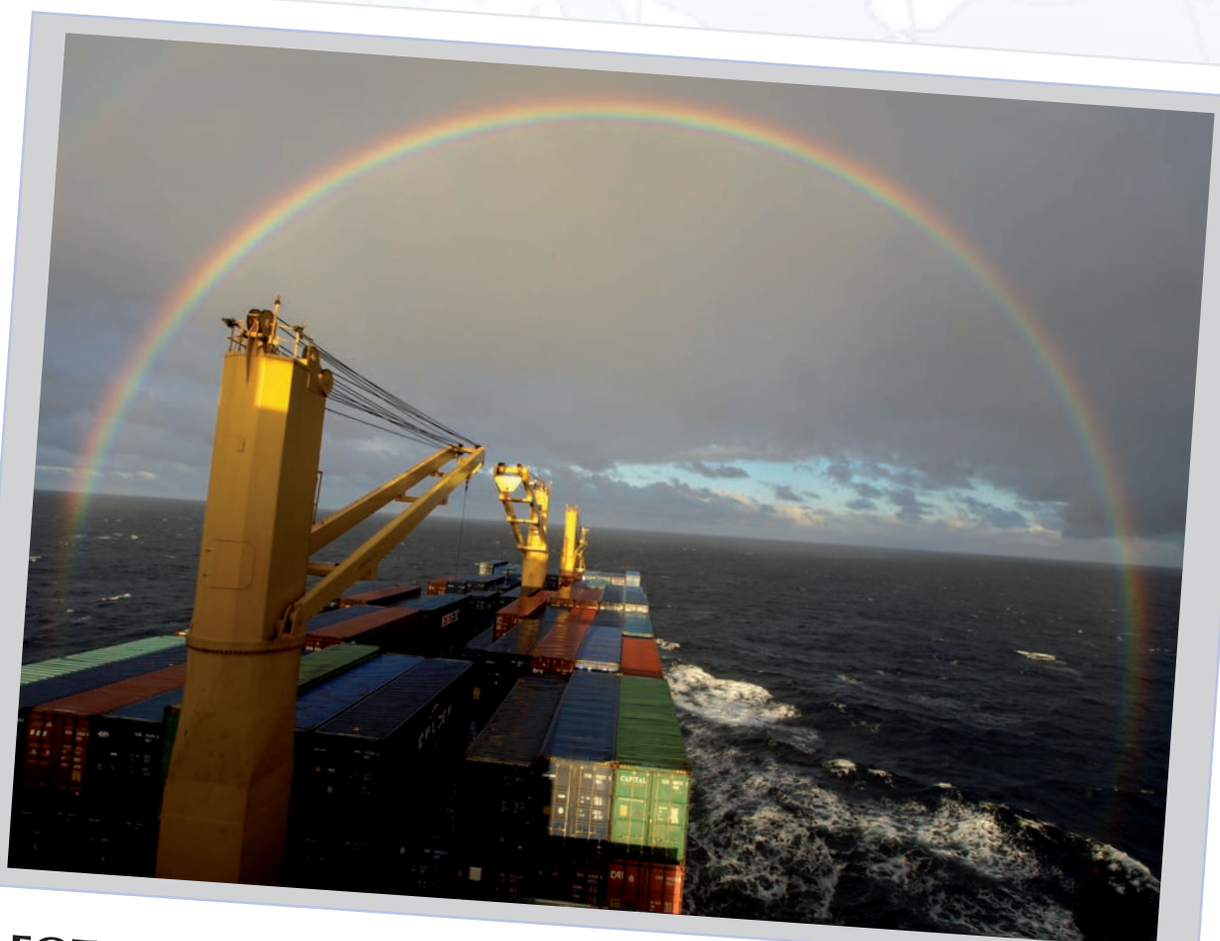

FOTO-WETTBEWERB...

Den (zumindest an Land) sehr seltenen Anblick eines „vollständigen Regenbogens“, dessen Anfang und Ende sich am Horizont abbildet, konnte Kapitän Ulrich Paukstadt von der Brücke der MS „KLAUS J“ mit seiner Digitalkamera festhalten.

PHOTO COMPETITION...

The very rare (at least ashore) sight of a "full rainbow", the beginning and end of which is shown across the horizon, was captured by captain Ulrich Paukstadt from the bridge of the MV "KLAUS J" with his digital camera.

We're always keen to hear from you and kindly invite you to send in photos, articles or whatever else you wish to have published. Any contribution from you, our seafarers, would be very much appreciated.
shipsmail@juengerhans.de

v.l. (from left) Olrik Wöhlert, Gerd Steffens, Jürgen Gerdes

Kontaktpflege und fachlicher Austausch

Die Pflege guter Beziehungen zu den Lieferanten und Partnern spielt bei der Reederei Jüngerhans seit jeher eine wichtige Rolle und ist Ausdruck für das Verständnis von langjährigen und vertrauensvollen Partnerschaften. So war unlängst Jürgen Gerdes, General Manager Strategic Projects, Services Solutions, Portfolio 2-stroke der Firma Wärtsilä zu Besuch um sich mit Gerd Steffens, Leiter der technischen Inspektion und Olrik Wöhlert, Leiter der 2-Takt-Abteilung fachlich auszutauschen. Dabei gehen die Kontakte schon bis in die 1980er Jahre zurück, als der gebürtige Harener Jürgen Gerdes eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker bei der Reederei Jüngerhans absolvierte. Erstmals wurden 1997 in die beiden 1.900-TEU-Neubauten von der MTW Werft in Wismar Sulzer 7RTA62U Motoren als Hauptmaschine eingebaut. Damit gingen die Schiffe MS „KLAUS J“ und MS „HELENE J“ in Fahrt und überzeugen noch heute durch ihre Performance. Als die Reederei 1998 auf der MS „HEINRICH J“ den ersten Wärtsilä-Motor in Betrieb nahm, sah sich Gerd Steffens allerdings erstmals in seinem Berufsleben veranlasst, einen Beschwerdebrief an den Hersteller zu schreiben. Derzeit betreibt die Reederei Jüngerhans mehrere Schiffe auf denen Wärtsilä-Produkte im Einsatz sind; von Hauptmaschinen sowohl im Zweitakt- als auch Viertakt-Bereich über Hilfsmotoren bis zu Wellendichtungen (Seals).

Wie wichtig sichere und zuverlässige Produkte sind, macht Gerd Steffens an einem Beispiel deutlich: „Ein Ausfall der Hauptmaschine kann, je nachdem wo es passiert, einer Katastrophe gleichkommen. Fällt eine Maschine beispielsweise im amerikanischen Küstengebiet bei Lotsenanwesenheit aus, entstehen schnell bis zu 2 Tage ‚off-hire’ durch die damit verbundene Bürokratie; selbst dann, wenn der Ausfall schnell behoben und nicht schwerwiegend ist.“ Die vom Kunden geforderte Zuverlässigkeit beziehe sich somit nicht nur auf die installierten Produkte, sondern auch auf die Dienstleistungen, die vom Hersteller erbracht werden. Das umfasse auch eine schnelle und zuverlässige Lieferung von Ersatzteilen. Die Reederei setzt für ihre Schiffe seit einigen Jahren nach Möglichkeit auf Zweitaktmotoren. „Der moderne Zweitaktmotor, insbesondere mit der ‘RT-flex-Common-Rail-Technologie’ direkt verbunden mit einem ‘fixed-pitch-Propeller’ ist dem Viertaktmotor mit Getriebe und Verstellpropeller aufgrund der Systemeinfachheit weit überlegen“, sagt Gerd Steffens. Olrik Wöhlert glaubt, „dass der ‘RT-flex-Motor’ aufgrund seiner exzellenten Manövriereigenschaften, seiner sehr geringen minimalen Drehzahl sowie seiner guten ‘slow steaming-Eigenschaften’ dem traditionellen Viertaktmotor mehr als nur ebenbürtig ist.“ Gerd Steffens bekannte, dass auch aus ihm, als langjährigen Viertakt-Befürworter, in der Zwischenzeit ein echter Zweitakt-Fan geworden ist.

Public relations and professional exchange

Maintaining good relations with suppliers and partners has played an important role for the Jüngerhans shipping company and expresses the appreciation for long-standing and trusting partnerships. Jürgen Gerdes, General Manager Strategic Projects, Services Solutions, Portfolio 2-stroke of the Wärtsilä company recently paid us a visit in order to exchange professional views with Gerd Steffens, Head of the Technical Inspection, and Olrik Wöhlert, Head of the 2-stroke department. The contacts already reach back to the 1980s, when native Haren Jürgen Gerdes completed his training as a marine mechanic with the shipping company. For the first time in 1997, 7RTA62U Sulzer engines were installed into the two 1,900 TEU new buildings as the main machine by the MTW shipyard in Wismar. The vessels MV “KLAUS J” and MV “HELEN J” went sailing with these and still today convince with their performance. When the shipping company in 1998 commissioned the first Wärtsilä engine on the MV “HEINRICH J”, Gerd Steffens, however, had for the first time in his career been forced to write a letter of complaint to the manufacturer. At the time, the Jüngerhans shipping company operated several vessels on which Wärtsilä products are in use, ranging from both main engines in two-stroke and four- stroke range via auxiliary engines to shaft seals. How important safe and reliable products are was shown by Gerd Steffens by an example. “Failure of the main engine, depending on where it happens, can equal to a catastrophe: If an engine fails for example in U.S. coastal areas during pilot attendance, 2 days “off-hire” quickly accumulate due to the bureaucracy involved, even if the failure is quickly repaired and is not serious.” The reliability demanded by the customers would therefore not only relate to installed products, but also to services that are provided by the manufacturer. This would also include a fast and reliable delivery of spare parts. The shipping company has for its vessels in recent years preferably banked on two-stroke engines. Gerd Steffens says: “The modern two-stroke engine, especially with the ‘RT-flex-Common-Rail-Technology’ directly connected with a ‘fixed-pitch propeller’ is by far superior to the four-stroke engine with a gearbox and a variable pitch propeller due to system simplicity”. Olrik Wöhlert believes, “that the ‘RT-flex engine’ is due to its excellent maneuverability properties, its very low minimum rotational speed and its good ‘slow-steaming properties’ more than on a par with the traditional four-stroke engine.” Gerd Steffens admitted that he too, being a long-standing four-stroke proponent, in the meantime became a real two-stroke fan.

10jährige Reedereijubiläen / 10th anniversaries shipping company

ARMIN GERDELMANN

Zum Jahresbeginn konnten gleich drei Kollegen ihr Reedereijubiläum begehen. Den Auftakt machte zum 01. Januar Armin Gerdelmann. Er stammt aus einer Schifferfamilie und ist gelernter Elektriker. Nach der Ausbildung zum Elektroinstallateur bei einem auf Schifffahrt spezialisierten Handwerksbetrieb war er später unter anderem einige Zeit an Bord eines Kreuzfahrtschiffs, des vormaligen ZDF-Traumschiffs MS „BERLIN" tätig. Nach einer Weiterbildung zum staatlich geprüften Elektrotechniker und weiteren beruflichen Stationen, verstärkt er seit 10 Jahren das Team der technischen Inspektion und ist mit Unterstützung eines „mobilen Kollegen" für die elektrischen Anlagen aller Schiffe der Jüngerhans-Flotte zuständig. Durch seine eigenen Inspektionsreisen ist er auch bei vielen Besatzungen bestens bekannt. In seiner Freizeit spielt er nach eigenem Bekunden „vorbeugend gegen Altersdepression" gerne Golf und ist passionierter Gitarrenspieler, wenngleich derzeit allerdings nicht als aktives Mitglied einer Band. Da er bei nahezu jedem Wetter mit dem Fahrrad unterwegs ist und allein fast täglich per Rad in die Reederei kommt, hat er in den 10 Jahren auf eine Fahrleistung von rund 20.000 km gebracht.

Armin Gerdelmann

ARMIN GERDELMANN

At the beginning of year, as many as three colleagues were able to celebrate their anniversaries with the shipping company. It started on January 1st with Armin Gerdelmann. He comes from a seafaring family and is an electrician by trade. After his training as an electrician with a craft enterprise specialized in shipping, he was later for some time employed on board a cruise ship, the former ZDF Love Boat MV „BERLIN". After training as a certified electrical engineering technician and further professional occupations, he has for 10 years strengthened the technical inspection team, and with the assistance of a „mobile colleague" he is responsible for the electrical systems of all vessels in the Jüngerhans fleet. Due to his own inspection trips, he is also well known to many crews. In his spare time, according to his own words, he likes to play Golf as"prevention against old age depression" and is an avid guitar player, although not currently an active member of a band. Since he is on his bike almost all weathers and all days of his travels to the shipping company, he has in the 10 years accumulated a mileage of about 20,000 km.

ANJA SCHEPERS

Ebenfalls zum Jahresanfang konnte Anja Schepers auf ihr 10jähriges Reedereijubiläum zurückblicken. Die gelernte Steuerfachgehilfin war zuvor bei einem Steuerberater tätig. Der Familienname „Schepers", der sich vermutlich im Ursprung von „Schipper", also plattdeutsch für „Schiffer" ableiten lässt, zählt in der traditionsreichen Schifferstadt Haren (Ems) zu den häufigsten Familennamen und füllt im örtlichen Telefonbuch gleich mehrere Seiten füllt. Bei Anja hat sich der Familienname auch durch Heirat nicht verändert, weil ihr Ehemann Bernd ebenfalls den gleichen Namen trägt. Die zweifache Mutter engagiert sich ehrenamtlich im Vorstand der katholischen Frauengemeinschaft. Am 24. Januar gab es dann wieder einen Grund zum Feiern: der 40. Geburtstag von Anja Schepers zu dem Kollegen und Familie Jüngerhans herzlich gratulierten.

Anja Schepers

ANJA SCHEPERS

Anja Schepers could also at the beginning of the year look back on her 10th anniversary with the shipping company. The qualified tax clerk previously worked with a tax consultant. The last name „Schepers", which presumably originates from „schipper", i.e the Low-German name derived from „sailor (Schiffer)", is one of the most common names in the seafaring city of Haren (Ems) and fills several pages in the local phone directory. Anja's last name also did not change after marriage because her husband Bernd also bears the same name. The mother of two is a volunteer on the board of the Catholic community of women. On January 24th, there was again reason to celebrate: Anja Schepers´40th birthday, when colleagues and the Jüngerhans family extended their warm congratulations.

RALF WESTEDT

Am 01. Februar 2002, trat Ralf Westedt seine Tätigkeit als technischer Inspektor der Reederei an. Der 46jährige stammt gebürtig aus Lüneburg und ist in Langen bei Bremerhaven aufgewachsen. Nach einer Ausbildung zum Stahlbauschlosser hat er acht Jahre bei der Bundesmarine an Bord von Zerstörern und Flottendienstbooten verbracht und seinen Dienst nach Ablegen des CMA-Patents als Schiffsbetriebstechniker beendet. Anschließend ging es nach Erlangen der Fachschulreife zunächst an die Seefahrschule Cuxhaven um dort die Fachhochschulreife, das CT-Patent und den Abschluss „staatlich geprüfter Techniker" zu absolvieren. Bei einer Reederei aus dem Alten Land war er nach dem Freifahren des Patents dann zunächst als 2. technische Offizier und schließlich als Leiter der Maschinenanlage (Chief Eng.) tätig.

Ralf Westedt

Im Juni 2000 war er erstmals für die Reederei Jüngerhans bei der Werftablieferung der MS „AMISIA J" in China tätig. Später ging es nach einer Zwischenstation auf dem Schwesterschiff MS „HYDRA J" dann von Februar bis September 2001 an Bord der MS „VIRGO J", einem der ersten Schwergutschiffe der Flotte. Es folgte ein kurzer Abstecher in die Naßbaggerei mit einer Tätigkeit an Bord des Hopperbaggers „Ostsee" vor der Küste Indiens. Seit dem 1. Februar 2002 ist Ralf Westedt im 4-Takt-Bereich der technischen Inspektion tätig. Der verheiratete Vater einer Tochter verbringt seine Freizeit am liebsten mit seiner Familie und interessiert sich für die „Formel1". Da er in früheren Jahren auch aktiv Fußball gespielt hat, gehört er alljährlich zur Stammbesetzung der Jüngerhans-Mannschaft beim Admirals-Cup.

RALF WESTEDT

On February 1st 2002, Ralf Westedt commenced his job as a technical inspector for the shipping company. The 46-year-old is a native of Lüneburg and grew up in Langen near Bremerhaven. After training as a steel construction fitter, he spent eight years at the Federal Navy aboard destroyers and fleet service crafts and ended his service after obtaining the CMA license as ship's engineer. Then, after obtaining the Fachschulreife (entrance qualification for a technical college) he went to the Maritime College in Cuxhaven in order to obtain his Fachhochschulreife (advanced technical college entrance qualification), the CT license and the degree of „certified technician". In a shipping company from the Altes Land (area of reclaimed marshland), he was initially, after approval of the license, employed as 2nd Technical Engineer and ultimately as Chief Engineer. In June of 2000, he was for the first time working for Jüngerhans shipping company in China during the shipyard delivery of MV „AMISIA J". Later, after intermediate occupation on the sister ship MV „HYDRA J", he then from February to September 2001 went aboard the MV „VIRGO J", one of the first heavy lift vessels of the fleet. A brief stint of dredging activities was followed by employment on board the hopper dredger „Baltic Sea" off the coast of India. Since February 1st 2002, Ralf Westedt has been employed in the 4-stroke field of the technical inspection. The married father of a daughter spends his spare time with his family and is interested in „F1 racing". As he has in previous years also actively played soccer, he is an annual regular in the Jüngerhans team at the Admirals Cup.

++++++++++++

NEU IM TEAM MONIQUE GROH

Seit dem 1. Februar ist Monique Groh als neue Kollegin im Team der Anlegerbetreuung (Investor Relations) tätig. Die gelernte Industriekauffrau kommt aus Haren (Ems). Dann lockte der Ruf in die Großstadt, wo sie bei einem internationalen Softwareunternehmen zunächst in Köln und dann in Hamburg tätig war. In ihrer Freizeit macht sie gerne Yoga und spielt Volleyball in der Hobbyliga. Sie engagiert sich ehrenamtlich bei der DLRG (Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft) und will, nachdem sie die Sportbootführerscheine „Binnen" und „See" bereits besitzt, demnächst auch den „Sport-Küstenschiffer-Schein" machen um ihrem Ziel, bis zu ihrem Lebensende auf jedem Gewässer gesegelt zu sein, ein weiteres Stück näher zu kommen. Dass die 32jährige gern jetzt auch dauerhaft wieder in Haren bleiben möchte, hat sie nicht zuletzt dadurch deutlich gemacht, dass Sie gemeinsam mit ihrem Partner und künftigem Ehemann Gerd gemeinsam ein Wohnhaus gebaut hat, das in diesen Tagen fertig gestellt und bezogen wurde.

Monique Groh

NEW TO THE TEAM MONIQUE GROH

Since February 1st, Monique Groh has been employed as a new colleague to the team of Investor Relations. A trained industrial clerk, she originates from Haren (Ems). Then she followed the call of the big city, where she was employed with an international software company, first in Cologne and then in Hamburg. In her spare time she likes to do yoga and play volleyball in the amateur league. She is active as a volunteer for the DLRG (German Life Saving Society) and, already owning the Sportbootführerscheine (Yacht Master Licenses) „inland" and „at sea" wants to soon also obtain the „Sport-Küstenschiffer-Schein (sport-coastal skipper license)" in order to come closer to her goal of having sailed on all waters before her dying day. The fact that the 32-year-old now wants to stay permanently in Haren was not least expressed by building a house together with her partner and future husband Gerd, which is presently being completed and into which they are then moving.

TIMO LUNCKSHAUSEN

Ebenfalls seit dem 1. Februar verstärkt Timo Lunckshausen das Team der technischen Inspektion. Der 26jährige stammt gebürtig

Timo Lunckshausen

aus Meppen. Nach dem Schulabschluss an der Integrierten Gesamtschule in Lingen hatte er zunächst eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker absolviert. Danach war er als Schiffsmechaniker im Maschinenbetrieb auf Schiffen der Hamburg Reederei Leonhardt & Blumberg tätig. Anschließend folgte das Studium zum Schiffsbetriebstechniker (Staatlich geprüfter Techniker) an der Seefahrtsschule Cuxhaven. Vor etwas über einem Jahr folgte der Wechsel zur Reederei Jüngerhans. Zur Vorbereitung auf die geplante Tätigkeit als technischer Inspektor der Reederei war er zunächst auf verschieden Schiffen der Flotte als dritter und zweiter technischer Ingenieur tätig, zuletzt auf MS „CETUS J". Am 1. Februar 2012 folgte der Wechsel in die Technische Inspektion, wo er in die technische Betreuung der Schwergut-Flotte eingebunden ist. In seiner Freizeit beschäftigt er sich am liebsten mit Angeln und Motorsport. Sein Fazit nach den ersten Wochen im neuen Job: „Es ist eine herausfordernde neue Aufgabe die mir viel Spaß bereitet aber auch sehr fordert. Der Zukunft sehe ich sehr positiv entgegen."

TIMO LUNCKSHAUSEN

Also since February 1st, Timo Lunckshausen strengthens the technical inspection team. The 26-year-old was born in Meppen. After graduating from school at the comprehensive school in Lingen he trained as a marine mechanic. He then worked as a ship mechanic in engine operations on vessels of the Hamburg shipping company Leonhardt & Blumberg. Subsequently, he took up studies as a marine engineering technician (Certified Technician) at the Maritime College in Cuxhaven. A little over a year ago, he transferred to the Jüngerhans shipping company. In preparation for the planned employment as a technical inspector of the shipping company, he first worked on various vessels of the fleet as the third and second technical engineer, most recently on MV „CETUS J". On February 1st 2012 he transferred to Technical Inspection, where he is involved in the technical support of the heavy-lift fleet. In his spare time he prefers to engage in motor sports and to go fishing. His conclusion after the first few weeks on the new job: „It is a challenging new task which gives me a lot of pleasure but also demands much. I am looking forward to a very positive future. „

++++++++++++

AUSBILDUNG BEENDET!

Ihre Ausbildung zur Schifffahrtskauffrau konnten Lisa Schepers und Christin Kathmann erfolgreich beenden. Beide konnten die Ausbildungsdauer aufgrund guter Ergebnisse bei der Zwischenprüfung von den eigentlich vorgesehenen drei auf zweieinhalb Jahre verkürzen. Der Unterricht an der Berufsschule im ostfriesischen Leer ist im ersten Lehrjahr an zwei Tagen pro Woche, ab dem zweiten Lehrjahr noch einmal pro Woche.

Lisa Schepers war nach dem Schulabschluss zunächst für 10 Monate in Spanien als „Au Pair" tätig. Über die Zeit ihrer Ausbildung sagt die junge Harenerin: „Besonders gut hat mir gefallen, dass die Ausbildung sehr abwechslungsreich war und wir fast alle Abteilungen kennenlernen konnten, was sehr lehrreich war. Und natürlich auch das gute Arbeitsklima unter den Kollegen." Nach ihren Hobbies gefragt zählt sie gleich mehrere Sportarten auf: Voltigieren, Reiten und Laufen. Nach dem Ende ihrer Ausbildung ist Lisa Schepers zunächst im Crewing-Bereich tätig. Ihr größter Wunsch für die Zukunft: „Die ganze Welt bereisen!"

Christin Kathmann hatte sich nach dem Abitur zunächst für ein Studium entschieden, dann aber doch den Weg über eine Berufsausbildung eingeschlagen. In einer kurzen Wartezeit bis zum Beginn der Ausbildung hat sie sich ehrenamtlich im Seniorenzentrum engagiert. Nach dem erfolgreichen Abschluss der Ausbildung ist sie jetzt im Bereich Versicherung tätig und schließt weitere Fortbildungen in diesem Bereich nicht aus. „Ich fand toll, dass die Ausbildung so abwechslungsreich gestaltet war, wodurch man einen sehr vielseitigen Einblick in die verschiedenen Bereiche der Reederei gewinnen konnte", resümiert sie die letzten zweieinhalb Jahre. Zu ihren Hobbies zählen Malen, Freunde treffen, Kochen und Schwimmen.

COMPLETED TRAINING!

Lisa Schepers and Christin Kathmann were able to successfully complete their training as shipping clerk. Both were able to shorten the training period due to good results in the intermediate examination from the originally intended three to two and a half years. Classes were given at the vocational school in the East Frisian city of Leer, in the first year of training twice a week, from the second year on once a week.

After school graduation, Lisa Schepers for the first 10 months worked as an „au pair" in Spain. This young woman from Haren comments on her training: „I especially liked that the training was very diverse and we were able to get to know almost all departments, which was very instructive. And of course the good working atmosphere among colleagues." When asked about her hobbies she counts down a number of sports: Vaulting, horse-back riding and running. After completing her training, Lisa Schepers is now working in the crewing sector. Her biggest aspiration for the future: „Traveling the whole world!"

Christin Kathmann had initially decided to continue studying after graduation, but then took the path of vocational training. During a short waiting period until the start of training, she was a volunteer in the retirement home. Following the successful completion of her training, she is now working in the insurance department and does not rule out further training in this area. She summarized the last two and a half years: „I really appreciate that the training was designed in such a diverse manner, which enabled very versatile insight into the various sectors of the shipping company." Her hobbies include painting, meeting friends, cooking and swimming.

Lisa Schepers und Christin Kathmann

REEDEREI
JÜNGERHANS

Andreas Bernaczek neuer Vertriebsleiter

Andreas Bernaczek

Am 1. April 2012 hat mit Andreas Bernaczek seine Tätigkeit als neuer Vertriebsleiter und Prokurist bei Jüngerhans Investment Services angetreten. Für den Ausbau des eigenen Fondsvertriebs habe man sich jetzt personell verstärkt und breiter aufgestellt, erklärt Stefan Jüngerhans die Strategie des Tochterunternehmens. Dafür habe man mit Andreas Bernaczek einen erfahrenen und kompetenten Branchenkenner als neuen Vertriebsleiter gewinnen können. Der 36jährige stammt gebürtig aus Leer, wo er nach einer Ausbildung zum Bankkaufmann und Aufgaben im Vertrieb und im Kreditgeschäft bereits erstmals für eine Reederei in der Fondsverwaltung tätig war. Nach einer Weiterbildung zum Betriebswirt war er ab 2003 für ein großes Emissionshaus in Dortmund zunächst für die Koordination des Innendienstes tätig, bevor ihm 2007 die Leitung des Vertriebs übertragen wurde und er Prokura erhielt. Auf den Tag genau vor fünf Jahren war der bisherige Vertriebsleiter, Holger Cosse, zur Reederei gekommen. Wie bereits berichtet wurde er vor kurzem zum weiteren Geschäftsführer neben Norbert Rakers bestellt. „Selbstverständlich ist und bleibt für uns die Oltmann Gruppe aus Leer unser wichtigster strategischer Partner im Vertrieb von Publikumsfonds", so Stefan Jüngerhans weiter. Bereits 2005 habe man mit der Gründung der Firma Jüngerhans Investment Services das Fundament für eine professionelle und Betreuung von Vertriebspartnern und Anlegern gelegt. Die personelle Verstärkung ziele darauf ab, die Ressourcen hierfür noch zu erweitern."

Andreas Bernaczek, new Sales Manager

On April 1st 2012, Andreas Bernaczek began his job as the new Head of Sales and authorized representative (Prokurist) of Jüngerhans Investment Services. Stefan Jüngerhans explains the strategy of the subsidiary company: „New staff and broader positioning shall lead to expansion of its own fund sales." For this, Andreas Bernaczek, an experienced and capable industry expert, became the new Sales Manager. The 36 years old was born in Leer where, after his training as a bank clerk and positions in sales and the lending business, he already for the first time worked for a shipping company in funds management. After a further education in business administration, he worked from 2003 for a major issuing house in Dortmund, initially coordinating internal service before he was in 2007 appointed as head of sales and received power of attorney (Prokura). Exactly five years ago to the day the former sales manager, Holger Cosse, joined the shipping company. As already reported, he was recently appointed as Managing Director next to Norbert Rakers. Stefan Jüngerhans further said: "Of course, the Oltmann Group in Leer is and will remain our most important strategic partner in the distribution of public funds." Back in 2005 we have, by establishing Jüngerhans Investment Services, laid the foundation for professional support of channel partners and investors. The addition to staff was meant to further expand the resources for this.

Max Sandmann

Nachwuchs

In den frühen Morgenstunden des Silvestertages erblickte Max Sandmann das Licht der Welt. Bei der Geburt war der kleine Mann 55 cm groß und wog 3.745 Gramm. Seine Eltern, Sabrina und Bernd freuen sich riesig über den ersten Nachwuchs. Nach einigen Wochen in der Elternzeit ist Sabrina Sandmann wieder an zwei Tagen pro Woche im Crewing-Bereich der Reederei tätig.

New born

Max Sandman came into this world in the early morning hours of New Year's Day. At birth he was 55 cm long and weighed 3,745 grams. His parents, Sabrina and Bernd are delighted to have their first child. After several weeks of parental leave, Sabrina Sandman is back at work two days per week in the crewing department of the shipping company.

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. 1219526
www.bvdm-online.de

262912165 www.menke.de