REEDEREI
JÜNGERHANS

ship's mail

www.juengerhans.de

no. 13 - September 2012

REEDEREI
trans-Mar-supply und Wessels Reederei bauen Zusammenarbeit aus 4

SHIPPING COMPANY
trans-Mar-supply and Wessels shipping company expand cooperation.....4

FONDSMANAGEMENT
Benchmark-Analyse bestätigt gute Performance .6

FUNDS MANAGEMENT
Benchmark analysis confirms good performance.....7

REEDEREI
MS „SENDA J" erhält Green-Ship-Zertifikat 8

SHIPPING COMPANY
MV "SENDA J" is awarded green ship certificate 8

REEDEREI
MS „PICTOR J" erstes Schiff am Jade-Weser-Port 10

SHIPPING COMPANY
MV "PICTOR J" the first ship at the Jade-Weser Port.....11

Liebe Leserinnen und Leser,

seit geraumer Zeit werden fast nur noch unerfreuliche Nachrichten über die Schifffahrt veröffentlicht. Leider ist bei weitem nicht alles, was es zu lesen und zu hören gibt, auch immer richtig dargestellt und korrekt wiedergegeben. Bedauerlicherweise ist zu beobachten, dass in den Medien allenthalben Linien- und Charterreedereien in einen Topf geworfen, Fracht- und Charterraten gleichgestellt oder sogar vertauscht werden oder die Tonnagesteuer als eine Subvention für Millionäre dargestellt wird. Die Liste der Falschdarstellungen wäre so lang, dass man einen ganzen Pressestab damit beschäftigen könnte. Wir haben einen solchen Pressestab nicht. Wir können und wollen uns auch nicht täglich aufs Neue mit diesen Dingen befassen. Lieber setzen wir auch weiterhin darauf, Sie – die Mitarbeiter und die Besatzungen unserer Schiffe, unsere Geschäftspartner und Freunde des Hauses mit unserer ship's mail zu informieren und wir legen größten Wert auf eine stets korrekte Darstellung sowie die richtige Verwendung von Fachbegriffen.

Die nunmehr schon über drei Jahre währende Schifffahrtskrise hat leider zur Folge, dass etliche Schiffe seit mehreren Quartalen kaum mehr in der Lage sind, den Kapitaldienst vollständig aufzubringen. Auch bei uns wurde für einige Schiffsgesellschaften die Erstellung eines Sanierungskonzeptes erforderlich. Leider war es teilweise auch unvermeidbar, die Gesellschafter zur Rückzahlung bereits erhaltener Ausschüttungen aufzufordern. Dies hat es in der Geschichte unserer Reederei bisher erst ein einziges Mal gegeben. Das damals betroffene Schiff konnte später, mit einem für die Anleger guten Ergebnis, verkauft werden. Die derzeitige Krise ist also durchaus nicht die erste in der Geschichte der Schifffahrt oder unserer Reederei.

Wir sind in der vierten Generation in der Schifffahrt tätig und bisher konnten alle Herausforderungen und Schwierigkeiten stets erfolgreich gemeistert werden. Allerdings unterscheidet sich die derzeitige Situation vor allem dadurch, dass es zeitgleich zur Wirtschaftskrise eine Finanz- und Bankenkrise gibt. Für viele Banken ist es daher besonders schwierig geworden, den in wirtschaftliche Probleme geratenen Schiffsgesellschaften zu helfen, indem Tilgungen gestundet oder neue Kredite gewährt werden. Hier muss die Bankenregulierung den geänderten Umständen Rechnung tragen, damit den Kreditgeber auch weiterhin die

Möglichkeit zur Unterstützung laufender Engagements gegeben ist. Ein „Das hat es aber noch nie gegeben" ist nicht nur keine Hilfe, sondern auch ein denkbar schwaches Argument. Denn schließlich hat es auch nie zuvor staatlichen Hilfen zur Rettung von Banken, fremden Staaten oder der eigenen Währung gegeben.

Neue Problemstellungen erfordern neue Wege! Dies gilt auch und gerade in der Schifffahrt. Daher haben wir uns in der Vergangenheit stets im Bereich Kooperationen und Zusammenarbeit stark engagiert. Das von unserem Vater geprägte Motto: „Auf starke Partner setzen!" hat für uns nicht nur unverändert Bestand, sondern genießt einen großen Stellenwert. Die gemeinsam mit der Reederei Wessels und Torsten Westphal vor 17 Jahren initiierte Gründung von Arkon Shipping ist das vielleicht beste Beispiel für den möglichen Erfolg einer von Offenheit und gegenseitigem Vertrauen geprägten Zusammenarbeit. Als Joint-Venture einer gemeinsamen Einkaufsgesellschaft mit der Reederei Harren & Partner ist vor über 10 Jahren die Firma trans-Mar-supply entstanden. In diesen Tagen wurde vermeldet, dass sich nunmehr auch die Reederei Wessels für eine strategische Partnerschaft zum Einkauf von Ersatzteilen und Verbrauchsgütern entschieden hat. Diese guten Ansätze gilt es auszubauen und weiter zu forcieren.

Wir wünschen Ihnen auch diesmal wieder eine interessante Lektüre und freuen uns über Ihre Rückmeldungen, Kommentare sowie Anmerkungen, Kritik und Vorschläge.

Herzliche Grüße

Stefan Jüngerhans

Dear Readers,

for quite some time, almost only unpleasant news has been published on the shipping industry. Unfortunately, not nearly everything being read or heard is always represented correctly and reported accurately. Regrettably, it can be observed that the media mixes up liner and charter shipping companies, equates or even exchanges freight with charter rates, or illustrates tonnage tax as a subsidy for millionaires. The list of misrepresentations would be so long that one could keep an entire press staff busy with this. We have no such press staff and we can not - and we don't even want to deal with these things anew every day. We rather prefer to continue to rely on informing you - the staff and the crews of our vessels, our business partners and the friends of the company by means of our ship's mail and we attach great importance to always providing correct representation and proper use of technical terms.

The shipping crisis meanwhile already lasting three years unfortunately has the consequence that a number of vessels have for several quarters hardly been able to fully pay the debt service. It was also necessary for us to draw up a recapitalization plan for several shipping companies. Unfortunately, it was in some cases inevitable, to ask the shareholders to repay distributions already received. This has happened only once in the history of our shipping company. The vessel concerned at that time was later able to be sold with a good result for the investors. The current crisis is therefore certainly not the first in the history of the shipping industry or our shipping company

We are the fourth generation working in the shipping industry, and so far, all challenges and difficulties were always successfully overcome. However, the current situation differs primarily in that there is a financial and banking crisis simultaneous to the economic crisis. For many banks, it has therefore become very difficult to help the shipping companies that encounter economic problems by deferring repayments or granting new loans. Banking regulators must here take into account the changed circumstances so that lenders continue to have the possibility to support ongoing commitments. Any "But this has never happened before" is not of much help, but simply a weak argument. After all, neither have there ever previously been government aids to bail out banks, foreign countries or the domestic currency.

New problems require new means! This is also and especially true for the shipping industry. Therefore we have in the past always strongly committed to collaboration and cooperation. The motto coined by our father: "To trust in strong partners" does not just remain unchanged, but enjoys a high priority with us. The foundation of Arkon Shipping, initiated together with the Wessels shipping company and Torsten Westphal 17 years ago, is perhaps the best example of the possible success of a cooperation marked by openness and mutual trust. Over 10 years ago, the company trans-Mar-supply was established with the Harren & Partner shipping company as a joint-venture of a joint purchasing company. It was announced recently, that the Wessels shipping company has now likewise decided in favor of a strategic partnership for the purchase of spare parts and consumables. These good approaches must be extended and further accelerated.

Once again, we wish you enjoyable reading and are looking forward to your feedback, comments and observations, criticisms and suggestions.

Best regards from Haren (Ems)

Herm Jüngerhans

Aktuelle Marktentwicklungen

Es gibt einige Indikatoren, die auf eine bevorstehende Belebung der Schifffahrtsmärkte in unseren Marktsegmenten hindeuten. Auch wenn die Flotte der Auflieger größer ist als im Vorjahr um diese Zeit, so ist doch das Orderbuch für Containerschiffe zugleich auf dem niedrigsten Stand seit neun (!) Jahren. Die Containerflotte wird nach Einschätzung von Maersk Brokers in diesem Jahr um rund 8 % wachsen. Weniger als ein Zehntel dieses Wachstums entfällt allerdings auf die klassische Feedertonnage. Für die Größenklassen bis rund 4.000 TEU wird nur ein marginales Wachstum oder sogar ein Schrumpfen der Teilflotte erwartet. Ein signifikantes Flottenwachstum wird nur für die Größenklassen ab 7.000 TEU erwartet. Von den in diesem Jahr zur Ablieferung anstehenden Containerschiffen entfällt über die Hälfte der Stellplätze auf die Größenklasse ab 10.000 TEU. Diese Entwicklung wird sich nach den Erkenntnissen von Maersk Brokers auch im Jahr ähnlich fortsetzen. Zurzeit ist oftmals von einem „umgedrehten Kaskadeneffekt" die Rede, mit dem die Verdrängung kleinerer Einheiten durch größere Schiffe beschrieben wird. Ob dadurch am Ende tatsächlich die kleineren Größenklassen weitgehend vom Markt verdrängt werden, darf allerdings, zumindest nach unserer Einschätzung, bezweifelt werden, da dieser Entwicklung nicht nur Beschränkungen durch Tiefgang und Abmessungen, sondern auch die Wirtschaftlichkeit von Logistikketten entgegen stehen. Wir konnten zuletzt bei unseren Containerschiffen einige Charterverträge mit erfreulichen Ratenzuwächsen abschließen, wenngleich wir uns noch immer auf unbefriedigendem Niveau befinden. Für alle Schwergutschiffe unserer Flotte konnten wir die in diesem Jahr auslaufenden Charterverträge verlängern. Der Charterer wünschte angesichts des derzeit noch niedrigen Ratenniveaus eine eher längere Laufzeit. Es ist jedoch gelungen, einen Abschluss zu verhandeln, der nur eine einjährige Laufzeit und eine Rate beinhaltet, mit der die Schiffsgesellschaft in der Lage ist, den vollständigen Kapitaldienst zu leisten.

Current development of markets

Once again, the external audit annually There are some indicators suggesting an imminent recovery of the shipping markets in our market segments. Despite the idle fleet being larger than last year at this time, the order books for container vessels is at the same time at its lowest level since nine (!) years. The container fleet will according to estimates from Maersk Broker this year grow by about 8%. Less than a tenth of that growth, however, is allocated to the traditional feeder tonnage. For the size classes up to about 4,000 TEU, only marginal growth or even shrinkage of the subfleet is expected. Significant fleet growth is expected only for size classes from 7,000 TEU. Of the container vessels to be delivered this year, over half of the slots are for the class size from 10,000 TEU. This trend will also according to the findings of Maersk Brokers continue similarly this year. At present, a "reverse cascade effect" is frequently spoken of, describing the displacement of smaller units by larger vessels. Whether this ultimately will result in the smaller size classes largely being displaced from the market, may be doubted, however, at least in our opinion, because this development is not only in contradiction to restrictions imposed by draft and dimensions, but is also opposed by the economics of logistics chains. We were recently able conclude charter contracts with positive growth rates for some of our container vessels, despite still being at an unsatisfactory level. We were able to extend charter contracts expiring this year for all heavy lift vessels of our fleet. In view of the currently low rate levels, the charterer wished a rather longer extension. However, we were able to reach an agreement that includes only a one-year term and a rate at which the ship's company is able to provide the full debt service.

trans-Mar-supply und Wessels Reederei bauen Zusammenarbeit aus

trans-Mar-supply
Bremen

Die ebenfalls in Haren (Ems) ansässige Reederei Wessels wird die Dienstleistungsangebote von trans-Mar-supply, der gemeinsamen Einkaufsgesellschaft der Reedereien Jüngerhans und Harren & Partner, künftig im Rahmen einer strategischen Partnerschaft nutzen. Das wurde vor einigen Tagen zwischen Gerd Wessels, dem geschäftsführenden Gesellschafter der inhabergeführten Reederei und Wolfgang Volkens, als geschäftsführendem Gesellschafter von trans-Mar-supply, vereinbart. trans-Mar-supply wurde bereits vor über 10 Jahren aus einem Joint Venture der beiden Reedereien Jüngerhans und Harren & Partner gegründet. „In dieser Zeit hat sich das Unternehmen zu einem modernen und leistungsfähigen Partner für die Reedereikunden und ihre derzeit über 150 Schiffe entwickelt“, erklärt Herm Jüngerhans. Mit ihrer Flotte von über 40 modernen Container- und Massengutschiffen stelle die Reederei Wessels einen optimalen Partner für die Erweiterung der Kundenstruktur dar. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund permanenter Kostensensibilisierung, Budgetierung und Verknappung der Erträge sei die Bündelung von Einkaufsaktivitäten ein mehr als probates Mittel, um die sich daraus ergebenden Vorteile voll auszuschöpfen, erklärt Gerd Wessels den Hintergrund für die Ausweitung der Zusammenarbeit. Dabei stehe eine jederzeit sichere und zuverlässige Performance der Schiffe stets im Fokus aller Bemühungen. Die weitgehende Verlagerung von administrativen Tätigkeiten für Logistik, Beschaffung und Lagerung, weg von den nautischen und technischen Inspektoren und den verantwortlichen Offizieren an Bord hin zu hierauf spezialisierte Experten, sei ein richtiger Schritt, so Gerd Wessels weiter.

trans-Mar-supply and Wessels shipping company expand cooperation

The Wessels shipping company also domiciled in Haren (Ems) will in future use the services offered by trans-Mar-supply, the joint purchasing company of the Jüngerhans shipping company and Harren & Partner, within the framework of a strategic partnership. This was agreed upon a few days ago between Gerd Wessels, the managing partner of the owner-managed shipping company and Wolfgang Volkens, as the managing partner of trans-Mar-supply. trans-Mar-supply was founded 10 years ago as a joint venture of the two shipping companies Jüngerhans and Harren & Partner. “Over this period, the company developed into a modern and efficient partner for the shipping company customers and their currently more than 150 vessels,” said Herm Jüngerhans. With its fleet of 40 modern container and bulk carrier vessels, the Wessels shipping company was the ideal partner to expand the customer base.

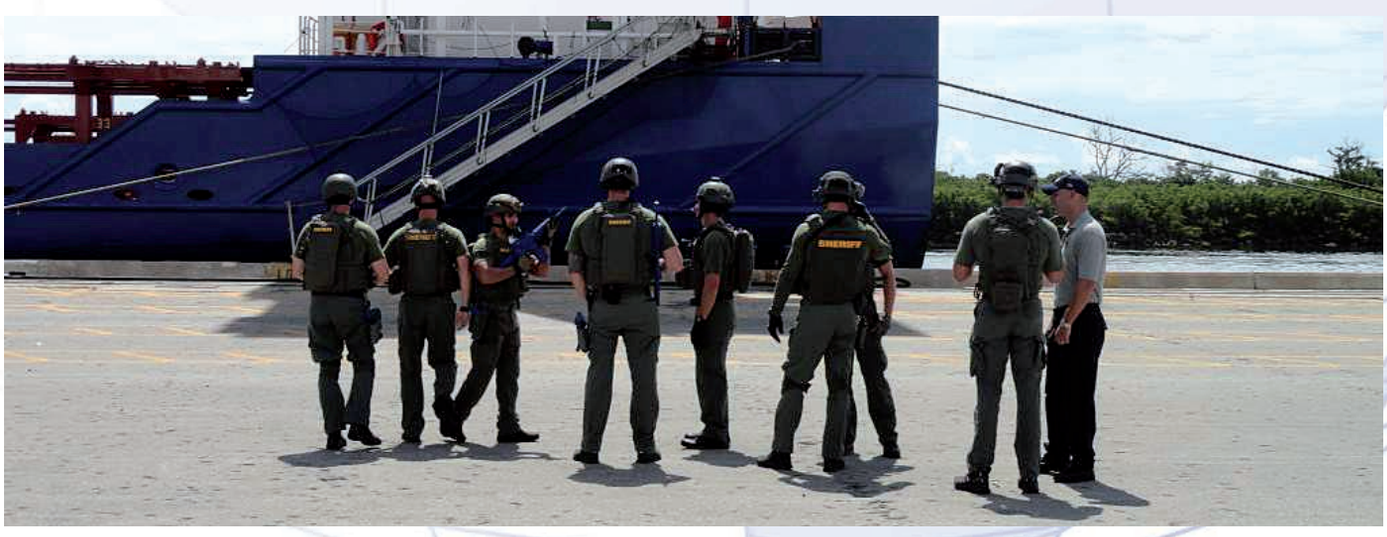
Not least against the background of ongoing cost awareness, budgeting, and the shortage of revenue, pooling purchase activities would be a more than effective means to exploit the benefits arising therefrom, as Gerd Wessels explains the background for the expansion of cooperation. In this, secure and reliable performance of the vessels at all times would always be the focus of all efforts. The substantial shift of administrative activities for logistics, procurement and storage, away from the nautical and technical inspectors and the competent officers on board, to experts specialized in this field, was a logical step, said Gerd Wessels.

Besatzung der MS PAVO J an SWAT-Übung beteiligt

In Zusammenarbeit zwischen dem Charterer Crowley und dem örtlichen Büro des Distriktssheriffs fand an Bord der MS „PAVO J“ die Übung eines SWAT-Teams statt, um die feindliche Übernahme eines Schiffes während der Liegezeit im Hafen zu simulieren. „SWAT“ steht für „Special Weapons and Tactics“ und ist die Bezeichnung für taktische Spezialeinheiten innerhalb einer Polizeibehörde, deren Mitglieder für Sonderlagen ausgebildet und ausgerüstet sind. Bei der Übung wurden sowohl die Kommunikation, als auch die Reaktion und das Verhalten der Beteiligten untersucht, um daraus Rückschlüsse für die Zusammenarbeit in einem Notfall zu gewinnen. Die Beurteilung eines Zugriffs an Bord auf kritische operative Bereiche, wie Brücke und Maschinenraum erfolgte in Zusammenarbeit zwischen dem SWAT-Team und der Schiffscrew. Das Büro des Sheriffs dankte anschließend allen Beteiligten für die Teilnahme an der Übung und lobte die Crew für die gute Kenntnis des Sicherheitsplans. Die Seehafenstadt Port Everglades liegt an der Südostküste Floridas und verfügt über einen der größten Containerhäfen an der Ostküste der USA. Die Stadt entwickelte sich seit der Inbetriebnahme des Tiefwasserhafens im Jahr 1927 zu einem bedeutenden Wirtschaftszentrum in Süd-Florida. Jährlich laufen über 5000 Schiffe den Hafen an und schlagen mehr als 23 Millionen Tonnen Ladung um. Neben dem Umschlag von Containern, flüssigen und festen Massengütern, zählt das Kreuzfahrtgeschäft zu den Schwerpunkten des Hafens.

Crew of the MV PAVO J participates in SWAT exercise

In co-operation between the charterer Crowley and the local office of the district sheriff, an exercise of the SWAT team took place on board the MV "PAVO J" to simulate the hostile takeover of a ship while at port. "SWAT" stands for "Special Weapons and Tactics" and is the term used for tactical special units within a police force whose members are trained and equipped for special situations. During the exercise, both communication as well as response and behavior of the participants were examined, in order to obtain conclusions regarding cooperation in an emergency. The assessment of access to critical operational areas on board, such as the bridge and the engine room, was performed in collaboration between the SWAT team and the ship's crew. The sheriff's office then thanked everyone involved for their participation in the exercise and praised the crew for the good knowledge of the security plan. The seaport town of Port Everglades is located on the southeast coast of Florida and has one of the largest container ports on the East Coast of the United States. Since commissioning the deepwater port in 1927, the city has developed into a major economic center in southern Florida. Every year, over 5000 ships call at this port and handle more than 23 million tons of cargo. In addition to handling containers, liquid and solid bulk cargo, the cruise business is one of the focal points of the harbor.

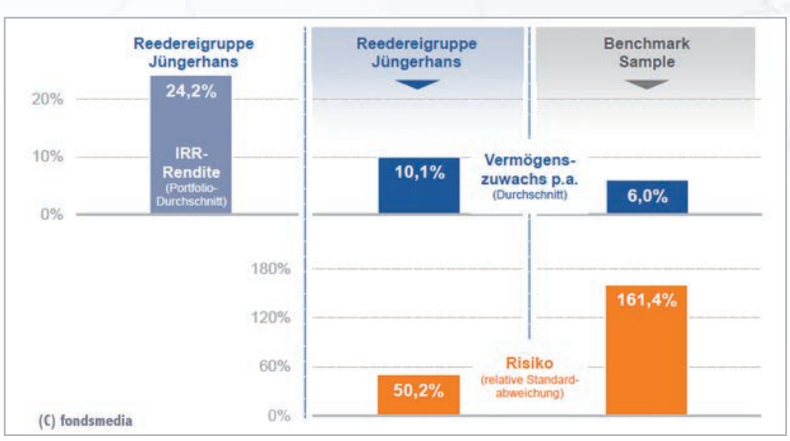


Benchmark-Analyse bestätigt gute Performance

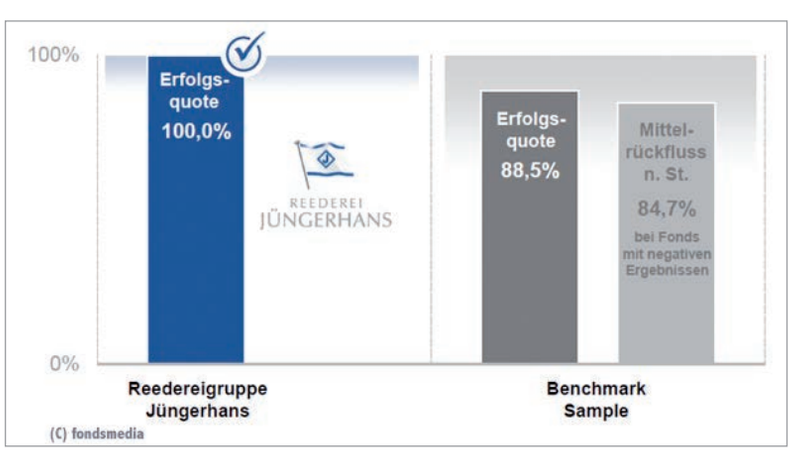
Seit 40 Jahren bietet die Reederei Jüngerhans Privatanlegern und Investoren die Möglichkeit, sich am Eigenkapital ihrer Schiffe zu beteiligen. Damit gehört das in vierter Generation familiengeführte Unternehmen aus Haren (Ems) zu den langjährigen und renommierten Anbietern im Markt für geschlossene Fonds. In dieser Zeit wurden annähernd 100 Schiffe mit einem Investitionsvolumen von insgesamt fast 1,6 Milliarden Euro in Dienst gestellt. Davon konnten bisher bereits 46 Schiffe wieder erfolgreich verkauft und die Fonds aufgelöst werden. Für die auf der Werft Martin Jansen in Leer gebaute MS „STEPHAN J" wurde Anlegern erstmals eine Beteiligung am Eigenkapital der Kommanditgesellschaft angeboten. Es zählt zu den Besonderheiten der am Kapitalmarkt weitgehend unbemerkt agierenden Reederei, dass einer der bereits am ersten Schiff beteiligten Anleger noch heute zum Kreis der aktiven Gesellschafter zählt.

Die Reederei hat das 40jährige Jubiläum ihres ersten Schiffsfonds zum Anlass genommen, im Juni diesen Jahres erstmals eine externe Benchmark-Analyse durch FondsMedia erstellen zu lassen. Dazu wurden die Ergebnisse von insgesamt 24 renommierten Emissionshäusern mit denen der Reederei Jüngerhans verglichen. Bei einem durchschnittlichen Vermögenszuwachs von 10,1% p.a. nach Steuern schneiden die Jüngerhans-Fonds dabei rund 68 Prozent besser als der Marktdurchschnitt ab. Die in der Branche oftmals verwendete IRR-Rendite beträgt 24,2% p.a. nach Steuern. Die Fonds haben durchschnittlich eine Laufzeit von lediglich etwa 7 Jahren.

Gerade die Schiffsfonds der „neuen Generation" konnten überzeugen. Die Fonds, deren Schiffe ab dem Jahr 2000 verkauft wurden, weisen eine sehr erfolgreiche Performance von 13,6% p.a. nach Steuern auf. Aus dem letzten Schiffsverkauf im Jahr 2010 ergab sich für die Anleger ein Vermögenszuwachs von 10,39 % p.a. nach Steuern.



Als weitere Besonderheit sei die 100prozentige Erfolgsquote hervorzuheben. Diese Kennzahl besagt, dass bisher sämtliche Schiffsverkäufe zu einer positiven Rendite für den Anleger geführt haben. In der Mehrzahl konnten zweistellige Renditen nach Steuern erzielt werden. Das Fazit der Studie von FondsMedia: „Kein Emissionshaus in Deutschland hat eine vergleichbar hohe Anzahl an Schiffsverkäufen mit einer Erfolgsquote von 100% sowie einem zweistelligen Vermögenszuwachs durchgeführt."



„Wir hoffen, dass diese Studie auch einen Beitrag zur aktuell leider oft recht undifferenzierten Diskussion über die Rentabilität von Schiffsbeteiligungen leisten kann. Auch wenn sich unsere Branche aktuell noch zahlreichen Herausforderungen zu stellen hat, waren es gerade die in schwierigen Marktphasen aufgelegen Schiffsfonds, die zu den erfolgreichsten unseres Portfolios gehörten", kommentiert Stefan Jüngerhans die Ergebnisse.

Die vollständige Studie kann per E-Mail bei uns angefordert werden: investment@juengerhans.de

Benchmark analysis confirms good performance

For 40 years, the Jüngerhans shipping company has offered private investors the opportunity to participate in the equity of their vessels. The company, being managed by the family in the fourth generation, from Haren (Ems) is one of the long-standing and reputable providers in the market of closed-end funds. During this period, nearly 100 vessels were put into service with a total investment of nearly EUR 1.6 billion. Of these, already 46 vessels have to date again been successfully sold and the funds were closed. For MV "STEPHEN J", built on the Martin Jansen shipyard in Leer, investors were for the first time offered participation in the equity of the private limited partnership (Kommanditgesellschaft). It is one of the peculiarities of the shipping company operating largely unnoticed in the capital market, that one of the investors who participated in the first vessel is still today a member of the active shareholders.

The shipping company has taken the 40th anniversary of its first ship funds as an opportunity for the first time to have FondsMedia draw up an external benchmark analysis in june 2012. Therefore, the results of a total of 24 prestigious underwriters were compared with those of the Jüngerhans shipping company. With an average asset growth of 10.1% p.a. after taxes, the Jüngerhans funds are about 68 percent better than the market average. The IRR, often used in the industry, amounts to 24.2% p.a. after tax. The funds have an average duration of only about 7 years.

The "new generation" ship funds were especially convincing. The funds of which the vessels have been sold from 2000 have a very successful performance of 13.6% p.a. after tax. From the most recent vessel sale in 2010, capital appreciation of 10.39% p.a. after tax was obtained for the investors.

Another special feature to be noted was the 100 percent success rate. This index number indicates that until today, all vessel sales have led to a positive return for investors. In the majority of cases, double-digit returns were achieved after tax. The conclusion of the study by FondsMedia: "No underwriter in Germany has performed a similarly high number of vessel sales with a success rate of 100% and a double-digit asset growth."

"We hope that this study may also contribute to the current unfortunately often quite indiscriminate discussion on the profitability of shipping investments." Even though our industry is currently still facing many challenges, in particular the ship funds launched during difficult market phases were those that were among the most successful of our portfolio, " as commented by Stefan Jüngerhans on the results.

The full report can be requested via e-mail: investment@juengerhans.de

MS „SENDA J“ erhält Green-Ship-Zertifikat

Nachhaltigkeit und „Green Thinking“ bewegen die Gesellschaft. Dieser Trend macht auch vor der Schifffahrt nicht Halt. Die jüngsten Schwergutschiffe der Jüngerhans-Flotte verfügen über das „Green-Ship Zertifikat“ des Germanischen Lloyd. Im „Environmental Passport“ werden die Umweltschutzeigenschaften des Schiffes dokumentiert. Schiffe mit diesem Zertifikat erfüllen die Umweltbestimmungen weit über die Anforderungen das MARPOL-Übereinkommen hinaus.

Der Umweltschutz dient dabei durchaus auch als Wettbewerbsvorteil: Immer mehr Kunden legen auch in der Schifffahrt wert auf ökologische Produkte und umweltsensible Logistikketten. Das Bekenntnis zum Umweltschutz wird dann sichtbar belegt durch das Klassenzusatzzeichen „Ship with Environmental Passport“. Auch für die eigene Kostenkontrolle bringt die Zertifizierung Vorteile, da man zukünftigen Umweltgesetzgebungen schon einen Schritt voraus ist und diese nicht später teuer nachrüsten muß. Zudem leistet gleichzeitig ein Schiff auf dem höchsten Stand der aktuellen Technik natürlich mehr bei geringerem Energieverbrauch. Alle vier Schwergutschiffe der Bauserie haben das „Green-Ship Zertifikat“ erhalten.

Für Anleger, die an einem besonders umweltfreundlichen und zugleich von den Schwankungen der Börsen unabhängigen Investment interessiert sind, bietet die Reedereibeteiligung MS „SENDA J“ zugleich derzeit noch einen sehr interessanten Aspekt. Da das Schiff bereits im August letzten Jahres von der Bauwerft übernommen und seine mehrjährige Charterbeschäftigung antreten konnte, ist für Dezember dieses Jahres bereits eine erste Ausschüttung für die Gesellschafter des Schiffes in Höhe von 8 Prozent vorgesehen. Diese Ausschüttung wird nicht nur unabhängig vom Beitrittstermin, also in voller Höhe und nicht pro rata temporis ausgezahlt, sondern unterliegt zugleich den Bestimmungen der sog. „Tonnagesteuer“ und ist damit für Privatanleger in Deutschland nahezu steuerfrei.

COPY

GL

Environmental Passport

This is to certify that the vessel:

INDUSTRIAL FAITH

IMO No.: 9596758 Call Sign: V2FR9 GLReg. No.: 113962

Port of Registry: St. John's

Owner: MS "SENDA J" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG

has been assigned the

Environmental Passport

Certificate No.: 36 783 - 11 HH

and fulfils the requirements set out in the Germanischer Lloyd Guidelines for the Environmental Service System, Edition 2007.

This certificate is valid until 2016-08-09 provided that none of the certificates this passport is based on, will expire or will be withdrawn

Hamburg, 2011-12-21

Germanischer Lloyd

Georg-Alexander Martin

Horst Döling

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an Herrn Andreas Bernaczek (Tel. 05932 725040) oder Herrn Holger Cosse (Tel. 05932 725039) oder per E-Mail an: investment@juengerhans.de

MV “SENDA J” is awarded green ship certificate

Sustainability and “Green Thinking” stir society. This trend does not stop at the shipping industry. These latest heavy lift vessels of the Jüngerhans fleet have obtained the “Green Ship Certificate” of the Germanischer Lloyd. In the “Environmental Passport”, the environmental characteristics of the vessel are documented. Vessels with this certificate meet the environmental regulations far beyond the requirements of the MARPOL Convention.

Environmental protection definitely serves as a competitive advantage: More and more customers, also in the shipping industry, value organic products and environmentally sensitive supply chains. Commitment to environmental protection will be visibly verified by the class notation “Ship with Environmental Passport”. There are advantages from this certification even for its own cost control, because one is already a step ahead of future environmental legislation and does not need any expensive upgrade at a later date. Moreover, a vessel being at the highest level of current technology, naturally performs better with less energy consumption. All four heavy lift vessels of the series have obtained the “Green Ship Certificate”.

For investors seeking a more environmentally friendly investment which is also more independent of fluctuations at the stock exchanges, the shipping company participation MV “SENDA J” simultaneously offers a very interesting aspect. As the vessel was in August of last year taken over from the shipyard and was able to take up its charter service lasting many years, a first dividend to the shareholders of the vessel at a rate of 8 percent is already scheduled for December of this year. This distribution is not only independent of the date of accession, therefore it is paid in full and not on a pro rata basis, but is also subject to the provisions of the so-called “tonnage tax” and is virtually tax-free for private investors in Germany. For more information, please contact Andreas Bernaczek (phone 05932 725040) or Holger Cosse (phone 05932 725039) or via email: investment@juengerhans.de

Stefan Jüngerhans und Bürgermeister Markus Honnigfort / Stefan Jüngerhans and Mayor Markus Honnigfort

Neues Schwergutschiff-Modell im Harener Rathaus

Um die maritime Tradition der Stadt Haren (Ems) zu dokumentieren und für jeden Besucher sichtbar zu machen, sind schon seit vielen Jahren einige maritime Ausstellungsstücke sowie eine Reihe von Schiffsmodellen im Rathaus der Stadt Haren (Ems) ausgestellt. Nachdem die Schiffsmodelle bisher an verschiedenen Orten im Rathaus zu finden waren, hatte Bürgermeister Markus Honnigfort nun die Idee, alle Modelle zentral im Eingangsbereich aufstellen zu lassen, wo sie von jedem Rathausbesucher in Augenschein genommen werden können. Aus der Jüngerhans-Flotte sind bereits das 1900-TEU-Containerschiff MS „HELENE J“ und das 8.000-Tonnen-Schwergutschiff MS „HENRICUS J“ Teil der kleinen Ausstellung. Ein originalgetreues Modell der MS „ERIS J“, einem Schiff aus der Serie von vier Schwergutschiffen mit 14.300 Tonnen Tragfähigkeit (tdw) und zwei 400-Tonnen-Schwergutkränen ist jetzt als weiteres Exponat hinzugekommen. Bürgermeister Honnigfort bedankte sich bei Stefan und Herm Jüngerhans für die Dauerleihgabe. Das Modell passe ganz hervorragend in das Harener Rathaus, erklärte der Verwaltungschef, und verwies auf die im Modell dargestellte Ladung großformatiger Rotorblätter für Windenergieanlagen an Deck. Derzeit baut der Windenergieanlagenhersteller Enercon aus Aurich eine Produktionsstätte zur Herstellung großer Rotorblätter in unmittelbarer Nähe zum Eurohafen, dem vor fünf Jahren neu entstandenen modernen Binnenhafen der traditionsreichen Schifferstadt an der Ems.

New heavy lift vessel model in the Haren City Hall

In order to document and make the maritime tradition of the city of Haren (Ems) visible to every visitor, for many years now maritime exhibits as well as a number of ship models are exhibited in the City Hall of the city of Haren (Ems). Since the ship models were previously found in various places in the City Hall, Mayor Markus Honnigfort now had the idea to display all the models in the central hall where they can be inspected by every city hall visitor. Taken from the Jüngerhans fleet, the 1900-TEU container vessel MV “HELENE J” and the 8,000-ton heavy lift vessel MV “HENRICUS J” are already part of the small exhibition. An accurate model of MV “ERIS J”, a vessel from the series of four heavy lift vessels with 14,300 loading capacity (dwt) and two 400-ton heavy lift cranes, is now added as an additional exhibit. Mayor Honnigfort thanked Stefan and Herm Jüngerhans for the permanent loan. The model would fit very well in the Haren City Hall, said the Head of Administration, and pointed out the large-scale rotor blades for wind turbines depicted in the model on deck. Currently, the wind turbine manufacturer Enercon, based in Aurich is building a production plant for manufacturing large rotor blades in close proximity to the Europort, the modern inland port of the traditional maritime city on the Ems newly built five years ago.

MS „PICTOR J“ am Jade-Weser-Port / MV „PICTOR J“ at the Jade-Weser Port

MS „PICTOR J“ erstes Schiff am Jade-Weser-Port

Als erstes Frachtschiff nach Abschluss der Bauarbeiten hatte MS „PICTOR J“ der in Haren (Ems) ansässigen Reederei Jüngerhans am neuen Container-Terminal des Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven festgemacht. Mit dem mit 75 Leercontainern beladenen Schiff wurde der wasserseitige Probebetrieb an Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen durchgeführt. Nach Angaben des Terminalbetreibers Eurogate waren weitere 50 Leercontainer bereits auf der Anlage vorhanden und nochmals 50 stünden in Bremerhaven bereit. Zwei Containerbrücken und sechs so genannte „Straddle Carrier“ werden eingesetzt, um das Schiff zu entladen. Während des wasserseitigen Probebetriebs trainierten die Mitarbeiter die Lade- und Löschvorgänge. Damit sämtliche Betriebsabläufe bei der für den 21. September vorgesehenen Inbetriebnahme des Containerterminals reibungslos funktionieren, werden sie vorher sorgfältig einstudiert. Ziel sei es, den Reedereikunden am Standort Wilhelmshaven nicht nur eine tideunabhängige Zufahrt, sondern auch hohe Abfertigungsproduktivitäten zu bieten.

Das moderne Container-Feederschiff MS „PICTOR J“ wurde im Januar 2009 von der von der spanischen Werft Naval Gijon abgeliefert. Es verfügt bei einer Länge von 139,90 Metern, einer Breite von 22,80 Metern und einem Tiefgang von 8,70 Metern über eine Tragfähigkeit von 12.110 Tonnen (TDW) sowie Stellplätze für 925 TEU. Das Schiff ist mit der hohen Eisklasse E3 sowie 300 Anschlüssen für Kühlcontainer ausgestattet und ist in Zeitcharter beim Container-Feeder-Operator UNIFEEDER beschäftigt.

MV "PICTOR J" the first ship at the Jade-Weser Port

MV "PICTOR J" of the Jüngerhans shipping company based in Haren (Ems) was moored as the first cargo vessel at the new container terminal of the Jade-Weser Port in Wilhelmshaven After completion of its construction. The test operation on the water side was performed in Germany's only deep water port with the vessel having 75 empty containers on board. According to the terminal operator Eurogate, 50 more empty containers were already at the site and another 50 would be available in Bremerhaven Two gantry cranes and six so-called "straddle carriers" are used to unload the ship. During the test operation on the water side, the staff practiced loading and discharging operations. To ensure that all operations run smoothly for the container terminal's start of operations scheduled for September 21st, they were carefully rehearsed in advance. The aim is to provide the shipping line customers at the Wilhelmshaven facility not only with access independent of the tide, but also with handling productivity.

The modern container feeder vessel MV "PICTOR J" was delivered by the Spanish shipyard Naval Gijon in January of 2009. Having a length of 139.90 meters, a beam of 22.80 meters and a draft of 8.70 meters, it is provided with a lifting capacity of 12,110 tons (dwt) and slots for 925 TEUs. The vessel is provided with the high ice class E3 as well as 300 connection ports for refrigerated containers and is in time-charter service for the container feeder operator UNIFEEDER.

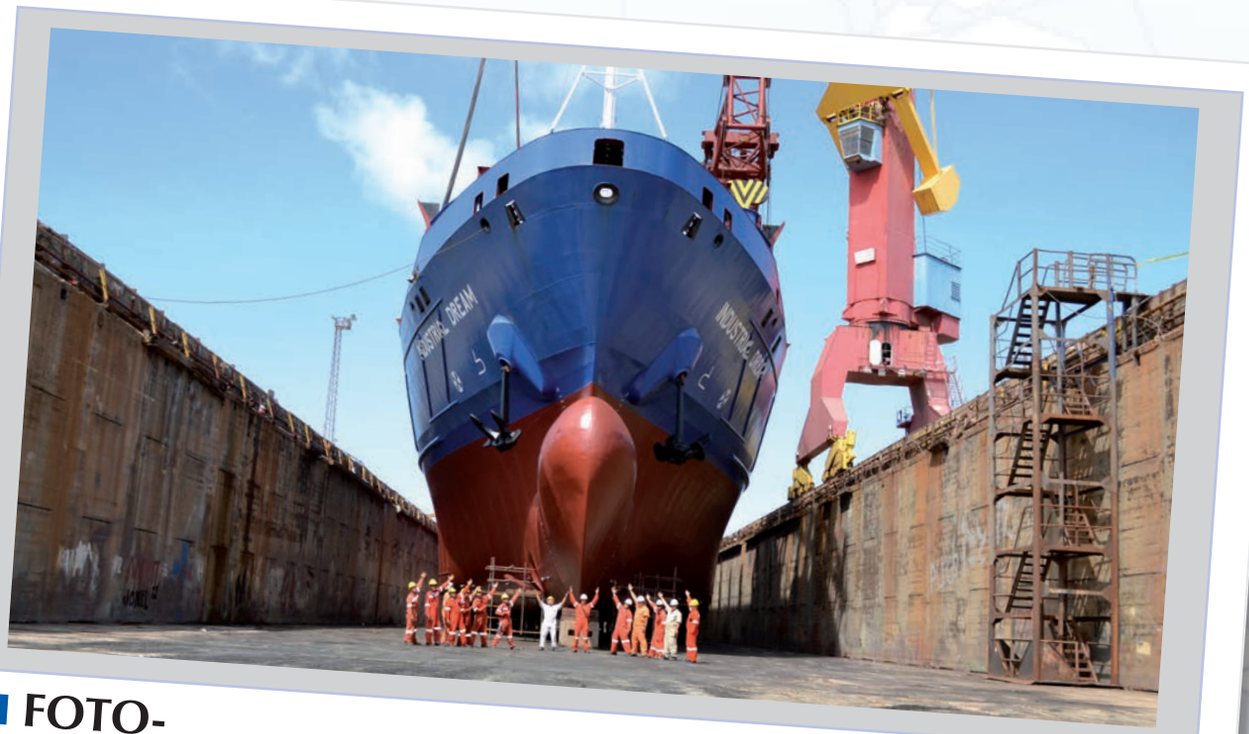


FOTO-WETTBEWERB...

Planmäßig und pünktlich traf die MS „VELA J" (Chartername: „INDUSTRIAL DREAM") am 9. Juni gegen 18:00 Uhr in Willemstad/Curacao ein, um ihre erste Klassenerneuerung und die damit verbundene Dockung des Schiffes bei der Curacaose Dok Maatschpij zu absolvieren. Da sich das Schiff in einem hervorragenden Zustand befand, war der Arbeitsumfang für die 5-Jahres-Klasse sehr gering, so dass das Schiff bereits nach nur 6 Standtagen im Dock und damit vor dem Zeitplan wieder ausdocken konnte. Es wurde unter anderem mit einem frischen Anstrich im Unterwasserbereich (Antifouling) und der um fünf Jahre verlängerten Klassifizierung durch den Germanischen Lloyd versehen. Zum Ende der Werftzeit versammelte sich die Crew des Schiffes zum Fotoshooting vor dem mächtigen Bug des Schiffes im Dock. Christian Hanses, nautischer Inspektor der Reederei, der für die Betreuung der Klasseerneuerung und die Werftzeit zuständig war, nutzte die Gelegenheit für ein recht seltenes Motiv, das wir den „ship's mail"-Lesern nicht vorenthalten wollten.

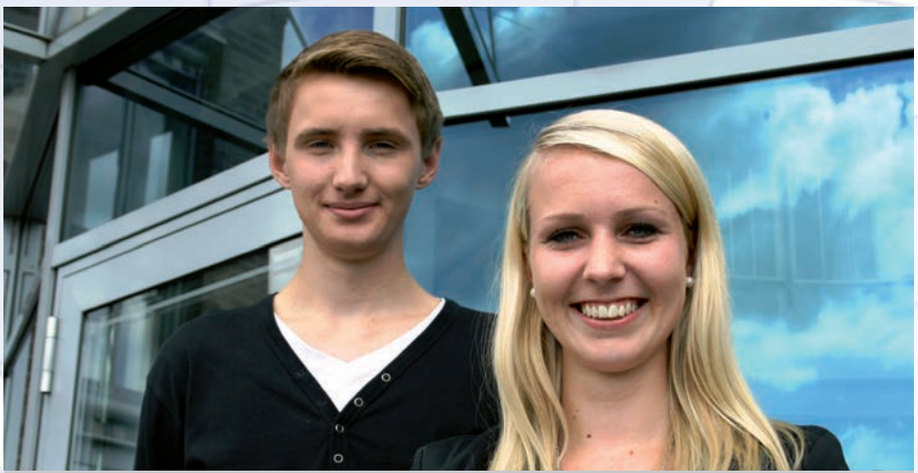
PHOTO COMPETITION...

As planned and on time, MV "VELA J" (charter name: "INDUSTRIAL DREAM") on June 9th at around 6 p.m. arrived in Willemstad / Curacao to complete her first class renewal and the vessel docking associated therewith at the Curacaose Dok Maatschappij. Since the vessel was in excellent condition, the scope of work for the 5-year class was very little, so that the ship could undock after being laid up for only 6 days and thereby again be ahead of schedule. It was provided, among other things, with a fresh coat of antifouling below the waterline and with the five-year extension of classification by Germanischer Lloyd. At the end of the yard period, the crew of the ship gathered for the photo shoot infront of the mighty bow of the vessel at the dock. Christian Hanses, nautical inspector of the shipping company in charge of supervising the class renewal and the yard period, took the opportunity to shoot a very unusual subject that we did not want to withhold from the "ship's mail" readers.

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

Ausbildung begonnen und fortgesetzt!

Ihre Ausbildung zur Schifffahrtskauffrau setzt die aus Haren (Ems) stammende Sandra Klene ab dem 1. Mai 2012 in der Reederei Jüngerhans fort. Nach einem Realschulabschluss und einem Jahr der Höheren Handelsschule hatte sie Ihre 3jährige Ausbildung im August 2010 zunächst bei einer anderen Reederei begonnen. Als größtes Hobby nennt die 19-jährige Wakeboarden auf dem Dankernsee. „Ich habe mich für eine Ausbildung zur Schifffahrtskauffrau entschieden, weil ich den Beruf schon immer sehr interessant und abwechslungsreich fand und sich diese Einschätzung auch durch zwei Praktika bei verschiedenen Reedereien bestätigt hat“, erklärt sie auf die Frage nach dem Grund für die Berufswahl.



Oliver Ahrenholz, Sandra Klene,

Am 1. August hat Oliver Ahrenholz seine Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann begonnen. Er hatte zuvor das Fachabitur am Gymnasium Haren absolviert. Zu seinen Hobbies zählen Boot fahren sowie Fußball und Volleyball spielen. Nach dem Motiv für seine Berufswahl befragt, erklärt der 18-jährige gebürtige Harener: „Ich habe mich für eine Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann entschieden, weil mich die maritime Tradition der Stadt Haren seit jeher interessiert. Dabei finde ich besonders beeindruckend, dass Haren der drittgrößte Reedereistandort Deutschlands ist. Um ein Teil dieser langjährigen Tradition zu sein, habe ich mich für diese Ausbildung entschieden.“

Wir heißen die beiden neuen Kollegen herzlich willkommen im Team und freuen uns auf die Zusammenarbeit!

Started and continued training!

Sandra Klene originating from Haren (Ems) is continuing her training as a shipping clerk with the Jüngerhans shipping company from May 1st 2012. Following a secondary school certificate and a year of business school, she had taken up her 3-year training in August of 2010 initially with another shipping company. As her favorite hobby, the 19-year-old mentions wakeboarding on Lake Dankernsee. “I decided for an apprenticeship as a shipping clerk because I had always thought this profession to be interesting and to have much diversity, and this assessment was confirmed by two internships with different shipping companies,” she explains when asked about the reason for the choice of career.

On August 1st, Oliver Ahrenholz took up his training as a shipping clerk. He had previously obtained the technical diploma at the Haren high school. His hobbies include boating and playing soccer and volleyball. Asked about the motive for his choice of profession, the 18-year old Haren native explains: “I have decided to train as a shipping clerk because I have always been interested in the maritime tradition of the city of Haren. And I find it particularly impressive that Haren is the third largest center of shipping in Germany. I have decided for this training in order to be a part of this long-standing tradition.”

We welcome the two new colleagues to the team and look forward to working with you!

Jubiläen an Land / Anniversaries ashore

Gleich drei Kolleginnen konnten in den vergangenen Wochen ihr 10-jähriges Reedereijubiläum begehen. Geschäftsleitung und Kollegen gratulierten sehr herzlich und freuen sich auf weitere Jahre.

A total of three colleagues were able to celebrate their 10th shipping company anniversary. Management and colleagues wish to congratulate them very cordially and are looking forward to many more years to come.

Christine Kiepe, Silke Ottens, Melanie Kuss

CHRISTINE KIEPE

Christine Kiepe hatte am 01. August 2002 ihre Ausbildung zur Bürokauffrau bei der Reederei begonnen und im Mai 2005 erfolgreich abgeschlossen. Danach war sie zunächst drei Jahre in der Buchhaltung tätig. Seit 2008 ist sie für den Versand von Ersatzteilen an die Schiffe und für die Bearbeitung von Claims zuständig und unterstützt die Inspektoren bei einer Vielzahl von Vorgängen. Die 26-jährige ist ledig, aber „in festen Händen" und stammt gebürtig aus Haren. Ihre ganze Freizeit verbringt sie beim Autocross, wo sie es 2011 zur Deutschen Meisterin in ihrer Klasse gebracht hat.

Christine Kiepe took up her training as an office clerk at the Jüngerhans shipping company on August 1st 2002 and successfully completed it in May of 2005. Following the training, she first spent almost exactly three years working in accounting. She has from 2008 been responsible for the shipment of spare parts to the vessels and for the processing of claims and supports Technical Inspection in a variety of processes and procedures. The born in Haren 26-year-old is single but "going steady". She spends almost all her free time with autocross, where she has recently in 2011 made it to German Champion in her class.

SILKE OTTENS

Am 1. Juli 2002 hat Silke Ottens ihre Tätigkeit bei der Reederei Jüngerhans angetreten. Dort ist sie in der Zentrale und am Empfang unter anderem auch für den Versand der Schiffspost, die Reisekostenabrechnungen, sowie für die Eingangskontrolle und Ablage sämtlicher Kontoauszüge zuständig. Nach einem Realschulabschluss mit der Fachrichtung Wirtschaft u. Verwaltung hatte sie eine Ausbildung zur Bürokauffrau und später noch die Ausbilder-Eignungsprüfung absolviert. Die 38-jährige kommt aus dem in der benachbarten Samtgemeinde Lathen gelegenen Ortschaft Oberlangen. Ihre Freizeit verbringt sie am liebsten mit Westernreiten, Freunde treffen und Radfahren.

On July 1st 2002, Silke Ottens began her work at the Jüngerhans shipping company. Her responsibilities there at headquarters and at the reception include the dispatch of the ship's post, travel expenses accounting, and checking and filing all incoming bank statements. After a secondary school certificate in the field of economy and administration, she completed an apprenticeship as an office clerk and also the instructor qualification exam later on. The 38-year-old comes from the village of Oberlangen situated in the neighboring municipality Samtgemeinde Lathen. She enjoys spending her spare time western riding, cycling and meeting friends.

MELANIE KUSS

Seit dem 17. Juni 2002 ist Melanie Kuss in der Reederei Jüngerhans tätig. Nach dem Abitur hatte die gebürtige Meppenerin zunächst eine Ausbildung zur Steuerfachangestellten in Osnabrück absolviert. Nach erfolgreicher Bewerbung ist sie in der Buchhaltung unter anderem für die Eingangsrechnungen sämtlicher Schiffs- und Verwaltungsgesellschaften zuständig und hat somit in den vergangenen 10 Jahren vermutlich mehrere hunderttausend Datensätze gebucht. Die 33-jährige ist verheiratet und teilt mit ihrem Mann das Tauchen sowie Geocaching als gemeinsame Hobbies.

Melanie Kuss has been working for the Jüngerhans shipping company since June 17th 2002. After the secondary school diploma (Abitur), the native from Meppen had initially completed her training as a tax accountant in Osnabrueck. Following a successful application, she is in the accounting department now among other things responsible for incoming invoices from all shipping and management companies and has therefore in the past 10 years probably booked several hundred thousand records. The 33-year-old is married and shares common hobbies with her husband like diving and geocaching.

Jubiläen an Bord / Anniversaries on board

20-JÄHRIGES REEDEREI-JUBILÄUM / 20TH SHIPPING COMPANY ANNIVERSARY

CEZAR GERONDIANO

Cezar Gerondiano

Schon seit 20 Jahren ist Cezar Gerondiano auf Schiffen der Jüngerhans-Flotte tätig. Am 26. April 1992 hat er erstmals als 1. nautischer Offizier auf der MS „CARINA J" angemustert. Der heute 59-jährige stammt von den Philippinen und war in den ersten Jahren seiner Reedereizugehörigkeit vor allem auf den sogenannten „kleinen Portugiesen" tätig. Dabei handelte es sich um eine Serie sechs 200-TEU-Conatainerfeederschiffen mit einer Tragfähigkeit 3.200 Tonnen (tdw), die in den Jahren 1990 bis 1993 bei der Werft ENVC in Portugal entstanden sind. Später war er vor allem auf Schiffen mit 2-Takt-Maschinen im Einsatz.

Cezar Gerondiano has already served on ships of the Jüngerhans fleet for 20 years. On April 26th 1992, he first signed on as first deck officer on the MV "CARINA J". The now 59-year-old is originally from the Philippines and was in the early years of his shipping company affiliation mainly employed on the so-called "Small Portuguese". This was a series of six 200-TEU container feeder vessels having a capacity of 3,200 tons (dwt), which were built in the years 1990 to 1993 at the ENVC shipyard in Portugal. Later he was in particular on duty on vessels with 2-stroke engines.

10-JÄHRIGES REEDEREI-JUBILÄUM / 10TH SHIPPING COMPANY ANNIVERSARY

Name/ Name	Position/ Rank	Eintrittsdatum/ Date of Entry	Derzeitiges Schiff/ Current vessel
Buyoc, Romeo	1. naut. Off.	14.08.2001	
Rivera, Alvin	Cook	30.08.2001	CANOPUS J
Slavetsky, Oleksandr	1. techn. Ing.	26.09.2001	ARIES J
Florencondia, Rey	1. techn. Ing.	02.10.2001	ORION J
Krapivnoy, Sergiy	Captain	10.10.2001	PAVO J
Acas, Leo	AB	10.10.2001	LUNA J
Bandiola, Glenn	Bsn	21.10.2001	AURIGA J
Tokarczyk, Michal	Captain	30.10.2001	CETUS J
Escarez, Napoleon	AB	11.11.2001	ANTARES J
Firmo, Edgaro	Bsn	22.11.2001	CASTOR J
Golovanyov, Oleksandr	Captain	23.11.2001	STELLA J
Vega, Joewell	2. techn. Ing.	03.12.2001	CRUX J
Zuluaga, Ryan	2. techn. Ing.	03.12.2001	SENDA J
Alferez, Narciso	Captain	09.12.2001	LYRA J
Villaruel, Folrencino	Bsn	10.12.2001	JOHANN J
Seduco, Angelo	AB	15.02.2002	RAN J
Cayabyab, Bernard	1. techn. Ing.	21.02.2002	CANOPUS J
Tokmachov, Kostyantyn	1. techn. Ing.	03.03.2002	ERIS J
Pagayon, Ruperto	Bsn	01.04.2002	PHOENIX J
Montano, Jezzryl	Oiler	11.04.2002	PICTOR J
Garcia, McWhield	2. naut. Off.	20.04.2002	CEPHEUS J
Almurzin, Ruslan	Captain	01.05.2002	TAURUS J
Beshliu, Anatoly	Elec	10.06.2002	SENDA J
Arsenio, Joelito	Bsn	24.06.2002	BELLATRIX J
Dela Cruz, Audel	Cook	07.07.2002	ANTARES J
Lem-It, Alberto	Captain	11.07.2002	LUNA J
Lopez, Ronaldo	Bsn	08.08.2002	ORION J

15JÄHRIGES REEDEREI-JUBILÄUM / 15TH SHIPPING COMPANY ANNIVERSARY

Nick Seva

NICK SEVA

Seit 15 Jahren ist Nick Seva auf Schiffen der Reederei Jüngerhans tätig. Er hatte seinen ersten Einsatz als Matrose (AB) am 08. Januar 1997 auf MS „SAGITTA J". Der 39-jährige stammt von den Philippinen und ist seit 2000 als Vollmatrose (Key AB) und seit 2005 als Bootsmann (Bosun) tätig. Fast acht Jahre lang, von 2003 bis 2011, war er zuletzt als Bootsmann (Bosun) auf dem mit 425 TEU kleinsten Schiff der Flotte, MS „STELLA J", tätig.

Nick Seva worked on ships of the Jüngerhans shipping company for 15 years. He had his first mission as a seaman (AB) from January 8th 1997 on MV "SAGITTA J". The 39-year-old is originally from the Philippines and has since 2000 been working as Key AB and since 2005 as Bosun. Almost eight years, from 2003 to 2011, he most recently served as Bosun on MV "STELLA J", the currently smallest vessel in the fleet with 425 TEUs.

Wilfredo Riomalos

WILFREDO RIOMALOS

Ebenfalls seit eineinhalb Jahrzehnten fährt Wilfredo Riomalos auf Schiffen der Jüngerhans-Flotte. Erstmals heuerte er am 01. Februar 1997 als Matrose (AB) auf MS „STELLA J". Er wurde am 18. Juli 1964 auf den Philippinen geboren und ist später als Vollmatrose (Key AB) und dann als Bootsmann (Bosun) gefahren. Seit 2002 ist er hauptsächlich auf 2-Takt Schiffen im Einsatz.

Wilfredo Riomalos has also for one and a half decades gone out to sea on ships of the Jüngerhans fleet. On February 1st 1997, he signed on for the first time as seaman (AB) on MV "STELLA J". He was born on July 18th 1964 in the Philippines and has later gone to sea as Key AB and then as a Bosun. Since 2002, he has been employed mainly on 2-stroke vessels.

Noli Malunes

NOLI MALUNES

Dritter im Bunde der 15-jährigen ist Noli Malunes, der seinen ersten Einstieg am 07. März 1997 als Decksmann (OS) auf MS „INGO J" hatte. Er ist am 05.02.1974 auf den Philippinen geboren. Später ist er als AB gefahren und seit 2008 als Bootsmann (Bosun) unterwegs.

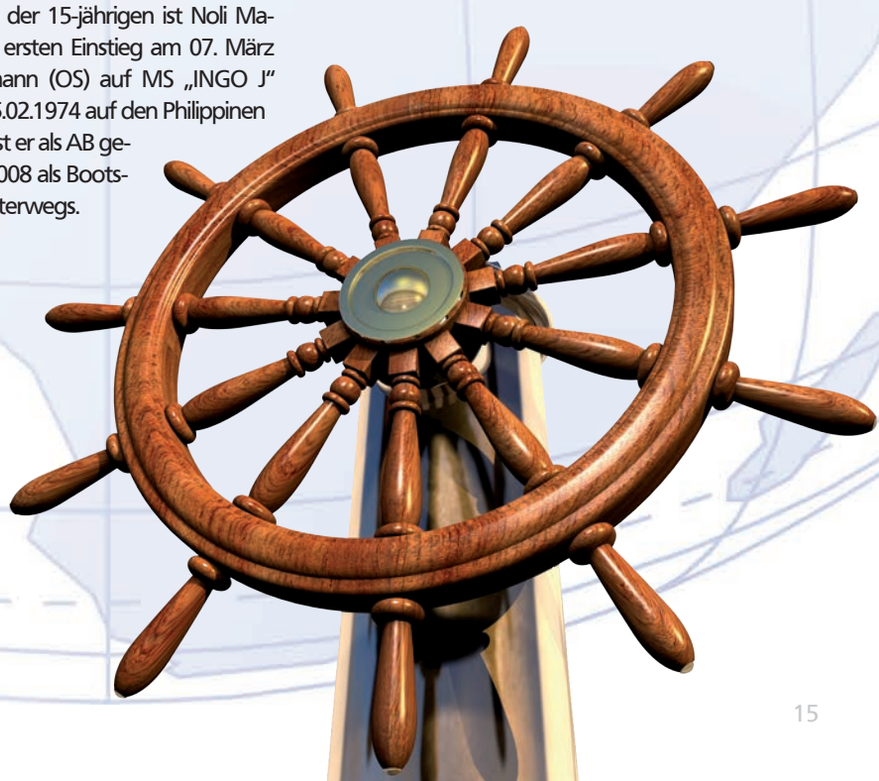
Third in the trio of the 15-year-olds is Noli Malunes who had his first entry on March 7th 1997 as Deckhand (OS) on MV "INGO J". He was born on Feb. 5th 1974 in the Philippines and later went to sea as AB, and since 2008 as Bosun.

Noli Malunes

ARMIN MONGADO

Und auch Armin Mongado ist schon seit 15 Jahren dabei. Am 23. Mai 1997 hat er erstmals als Decksmann (OS) auf MS „ANNA J" angeheuert. Er wurde am 19.12.1972 auf den Philippinen geboren und ist seit 2004 als Bootsmann auf MS „MICHAEL J" tätig.

Armin Mongado is likewise with us for 15 years. On May 1997, he was first signed on as Deckhand (OS) on MV "ANNA J". He was born on Dec. 19th 1972 in the Philippines and is since 2004 employed as Bosun on MV "MICHAEL J".



REEDEREI
JÜNGERHANS

Zwillinge / Twins

Lotta und Paula Tieck

Gleich doppelte Freude herrschte am Pfingstsonntag, den 27. Mai bei Deike und Christian Tieck über die Geburt ihrer Zwillinge Lotta (47 cm, 2.250 gr) und Paula (44 cm, 1.950 gr). Bis zum Beginn der Elternzeit war Deike in der Anlegerbetreuung tätig. Ihr Mann Christian arbeitet ebenfalls bei einer Reederei in Haren als technischer Inspektor.

There was double reason for joy on Pentecost Sunday, 27th of May, for Deike and Christian Tieck regarding the birth of their twins Lotta (47 cm, 2,250 g) and Paula (44 cm, 1,950 g). Until the beginning of parental leave, Dieke was in Investors Relations. Her husband Christian also works for a Haren shipping company as a technical inspector.

Steffen Thole

Ein Junge

Über die Geburt ihres zweiten Kindes freuen sich Sandra Roesler-Thole, langjährige Mitarbeiterin der Reederei und Assistentin der Geschäftsführung, und ihr Mann Joachim. Steffen erblickte am Morgen des 6. August das Licht der Welt. Er wog bei der Geburt 3.760 Gramm und war 53 cm groß.

A boy

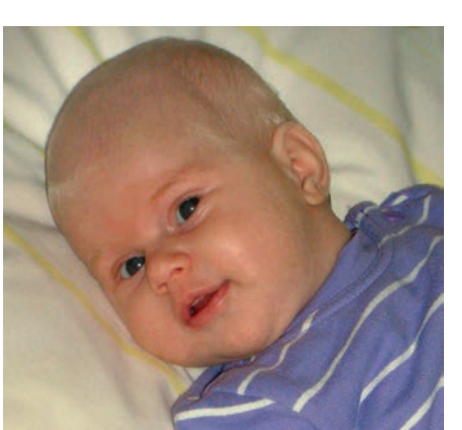
Sandra Roesler-Thole, longtime employee of the shipping company and assistant to the management, and her husband Joachim are happy about the birth of their second child. Steffen entered this world on the morning of August 6th. At birth he weighed 3.760 grams and was 53 cm.

Ein Mädchen

Stefan Jüngerhans und seine Frau Stephanie freuen sich über die Geburt ihrer ersten Tochter. Meike kam am späten Nachmittag des 18. Juni auf die Welt und war bei der Geburt 51 cm groß und 3.350 Gramm schwer.

A girl

Stefan Jüngerhans and his wife Stephanie are joyous about the birth of their first born daughter. Meike entered this world in the late afternoon of June 18th on was 51 cm and weighed 3,350 grams at birth.



Meike Jüngerhans

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

287112165 www.menke.de www.fotolia.de