REEDEREI
JÜNGERHANS

ship's mail no. 3

www.juengerhans.de

Langjährige Treue zur Reederei 4
Über 50 Seeleute seit mehr als 10 Jahren bei Jüngerhans

Many years of loyalty to the company 5
More than 50 seamen with Jüngerhans for more than 10 years

FONDSMANAGEMENT
Betriebskosten im Griff 03

FUNDS MANAGEMENT
opec's under control..03

STANDORT
Interessengemeinschaft Harener Reeder gegründet 05

LOCATION
Association of Haren ship owners founded.....05

FLOTTE
Schwergutschiff in Aktion 06

FLEET
heavy-lift-vessel in action.....07

NEUBAUPROGRAMM
Baufortschritt im Plan 08

NEW BUILDINGS PROGRAMME
building progress as planned.....08

EDITORIAL

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Geschäftspartner,

mit der neuen Ausgabe unseres Newsletter „ship's mail" möchten wir Sie wieder über Neuigkeiten und Wissenswertes aus der Schifffahrt und der Reederei Jüngerhans informieren.

Wie wir in den letzten Wochen fast täglich erfahren mussten, hat die „Finanz- und Wirtschaftskrise" zwischenzeitlich auch die Realwirtschaft und die Schifffahrt erreicht. Und es ist nicht zu beschönigen: die derzeitige Situation an den Chartermärkten ist auch im Segment der Container-Feederschiffe sehr angespannt. Umso erfreulicher ist es, dass das zweite Standbein unserer Flotte, die Schwergutschiffe, von einem Raten- oder Beschäftigungsrückgang überhaupt nicht betroffen sind. Die Strategie der „Twinfonds" der letzten Jahre ist also schon jetzt voll aufgegangen.

Insgesamt konnte das zurückliegende Geschäftsjahr bei nahezu allen Schiffsgesellschaften die Erwartungen voll erfüllen. Die Gesamtflotte verfügt per Ende 2008 über einen Ausschüttungs- und Tilgungsvorsprung von kumuliert über 30 Mio. Euro. Das sehr niedrige Durchschnittsalter der Flotte trägt überdies dazu bei, dass wir aus einer Position substanzieller Stärke handeln können. So oder so werden wir uns übrigens an dem anscheinend zurzeit stattfindenden Überbietungswettbewerb schlechter Nachrichten und pessimistischer Prognosen nicht beteiligen; zumal es noch nie der Art unserer Familie entsprach, das „Schlechtreden" und „Wehklagen" in den Mittelpunkt zu stellen.

Besonders erfreut und auch etwas stolz sind wir mit Blick auf die langjährige Treue vieler Mitarbeiter: an Bord und an Land. Ein Blick auf weitere Berichte dieser Ausgabe, z.B. auf den Vergleich der Reedereizahlen zur renommierten Betriebskostenstudie der HSH Nordbank, gibt auch keinen Anlass zu übertriebenem Pessimismus.

Als Titelbild haben die diesmal ein aktuelles Bild unseres vorletzten Neubaus ausgesucht. MS „APUS J" (Chartername: „INDUSTRIAL EAGLE") mit einer klassischen Schwergutladung: Rotorblätter für Windenergieanlagen.

Freundliche Grüße aus Haren (Ems)!

Stefan Jüngerhans, Herm Jüngerhans

Stefan Jüngerhans

Herm Jüngerhans

EDITORIAL

Dear readers,
dear business partners,

With the new issue of our newsletter „ship's mail" we would like to inform you about news and things worth knowing concerning navigation and the Jüngerhans shipping company.

As we were reminded of almost daily in past weeks, the „financial and economic crisis" has in the meantime also reached the real economy and navigation. And it can't be sugarcoated: the current situation on the charter market is also very tense in the container feeder ship segment. All the better then that the second pillar of our fleet, the heavy lift vessels, has not experienced a rate or employment downturn at all. The „twin funds" strategy of past years has thus already proven to be a total success.

On the whole, the expectations for the past business year have been completely satisfied by nearly all ship management companies. At the end of 2008, the entire fleet had a dividend distribution and repayment head start with a total of more than 30 million Euros. The very low average age of the fleet also contributes to our being able to act from a position of substantial strength. One way or the other, we will also have nothing to do with the apparently very competitive market for outbidding on bad news and pessimistic forecasts, especially since it has never been our family's style to place the focus on „badmouthing" and „lamentation".

We are especially pleased and even a little bit proud with respect to the years of loyalty of many employees: on board and ashore. A glance at other reports in this issue, for example, at the comparison of the shipping company figures for the renowned operating costs study of the HSH Nordbank, also provides no occasion for exaggerated pessimism.

This time they have selected a current photo of our last new vessel for their title image. MV „APUS J" (charter name: „INDUSTRIAL EAGLE") with a classic heavy lift cargo load: rotor blades for wind energy plants.

Best wishes from Haren (Ems)!

FONDSMANAGEMENT

„Betriebskosten im Griff“

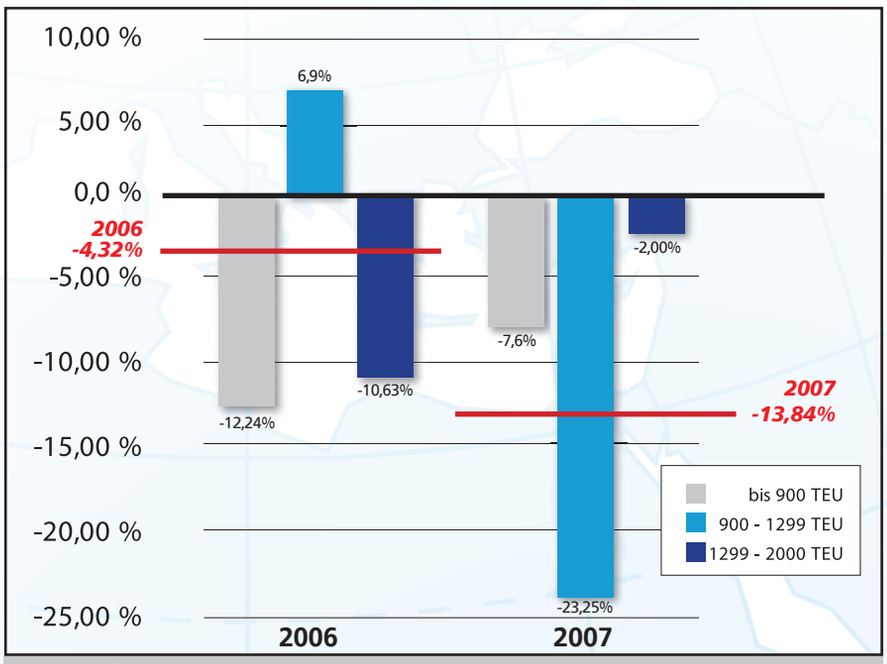
Zum vierten Mal veröffentlichte die HSH Nordbank in diesem Jahr ihre in der Branche viel beachtete Studie zur Untersuchung von Betriebskosten deutscher Containerschiffe. Im Rahmen des internen Kostenmanagement ist die Studie ein hilfreiches Instrument für ein flottenübergreifendes Benchmark. Ein wichtiger Vorteil der Studie ist, dass die auf der Grundlage von Bilanzen und Geschäftsberichten erstellten Datenerhebungen als Cluster verschiedener Schiffsgrößen dargestellt werden.

Auf der Grundlage der Studie ist es somit auch möglich, einen Leistungsvergleich anzustellen. Die operativen Betriebskosten werden dabei unterteilt nach: Personalkosten, Ausrüstung/Reparaturen, Versicherungen, Schmierstoffen und sonstigen Kosten. Um das Ergebnis gleich vorweg zu nehmen: der Vergleich kann sich sehen lassen!

Bei gleicher Darstellungssystematik liegen die Schiffe der Jüngerhans-Flotte im Größencluster bis 900 TEU für das Jahr 2007 um 7,6%, für das Jahr 2006 sogar um 12,24% unter den Werten der Gesamtdatenbasis. Auch in den übrigen Größenklassen, für die es vergleichbare Schiffe mit dem „J“ in der Schornsteinmarke gibt, sehen die Vergleiche überwiegend sehr gut aus. Im Cluster 900 bis 1.299 TEU liegen die Werte für das Jahr 2007 sogar um 23,25%, im Cluster 1.300 bis 1.999 TEU um immerhin ca. 2% (2006: 10,63%) unter den Vergleichswerten. Im gewichteten Durchschnitt ergibt sich somit ein Betriebskostenvorteil für die Jüngerhans-Flotte von 4,32% für 2006 und sogar von 13,84% für 2007.

Diese guten Ergebnisse sind vor allem dem Einsatz der Reederei-Inspektoren und den motivierten Besatzungen zu verdanken. Einerseits tragen die Inspektoren mit ihrer langjährigen Erfahrung dazu bei, dass ein kostenbewusstes Flottenmanagement zu guten Ergebnissen führt. Gleichzeitig sind es die Offiziere und Besatzungen der Schiffe, die täglich einen verantwortungsvollen und umsichtigen Umgang mit den technischen Anlagen beweisen.

Eine weitere Kernaussage der Studie lautet, dass die Betriebskosten der Schiffe mit zunehmendem Alter überproportional ansteigen. Auch hier erweist sich die Flottenpolitik der Reederei Jüngerhans mit einem Flottendurchschnittsalter von unter fünf Jahren wiederum als richtig.



Kostenstudie

FUNDS MANAGEMENT

„Keeping operating costs under control“

For the fourth time the HSH Nordbank this year published its much respected study concerning the examination of the operating costs of German container vessels. In the context of internal costs management, the study is a helpful instrument for a cross-fleet benchmark. An important advantage of the study is that the data collections created on the basis of balances and business reports are represented as a cluster of various vessel sizes.

It is thus also possible to create a performance comparison on the basis of the study. The operating costs are thereby divided into: personnel costs, equipment/repairs, insurance, lubricants and other costs. To anticipate the result: the comparison is something to be proud of!

Using the same representation systematic, the vessels of the Jüngerhans fleet in the size cluster up to 900 TEU lie for the year 2007 at 7.6%, and for the year 2006 at even 12.24% below the values of the total data basis. Even in the other size classes, for which there are comparable ships with the „J“ in the funnel sign, the comparisons look for the most part very good. In the cluster 900 to 1,299 TEU the values for the year 2007 are even 23.25%, and in the cluster 1,300 to 1,999 TEU at least approx. 2% (2006: 10.63%) below the comparison values. In weighted average arise an operating costs benefit for the Jüngerhans fleet of 4.32% in 2006 and even 13.84% in 2007.

These good results are primarily thanks to the dedication of the shipping company inspectors and the motivated crews. On the one hand, the inspectors contribute with their many years of experience to ensuring that cost-conscious fleet management leads to good results. At the same time the officers and crews of the vessels deal with the technical systems in a responsible and circumspect fashion on a daily basis.

Another core statement of the study is that the operating costs of the vessels rise disproportionately with increasing age. Here too the fleet policy of the Jüngerhans shipping companies has been proven correct; with a fleet average age of less than five years.

Langjährige Treue zur Reederei

Über 50 Seeleute und Offiziere seit mehr als 10 Jahren bei Jüngerhans

In den vergangenen über vier Jahrzehnten des Bestehens der Reederei Jüngerhans sind in vielfältiger Weise langjährige Partnerschaften und Verbindungen entstanden. So zählen noch heute einige Kommanditisten, die schon seit den Zeiten der ersten KG-Schiffe dabei sind, zum Kreis der aktiven Anleger. Auch mit einer großen Zahl Geschäftspartner, wie Werften und Zulieferer, aber auch Charterer und Makler, ist die Reederei zum Teil seit Jahrzehnten verbunden.

Eine bemerkenswerte Besonderheit ist, dass von den über 600 Seeleuten und Offizieren an Bord der fahrenden Flotte über 50 schon seit mehr als 10 Jahren immer wieder auf Jüngerhans-Schiffen tätig sind. Dies verdient vor allem deshalb Erwähnung, da in heutiger Zeit Seeleute und Offiziere in der Regel über Crewing-Agenturen vermittelt werden.

„Die Tatsache, dass sich viele Seeleute und Offiziere immer wieder für ein Schiff unserer Flotte entschieden haben und nicht wenige das Wachstum der Reederei zum Teil über Jahrzehnte auf den Schiffen begleitet haben, bestätigt uns in unseren Bemühungen, für die Besatzungen an Bord eine angenehme und positive Umgebung zu schaffen", kommentiert Herm Jüngerhans, der in der Geschäftsleitung unter anderem auch den Bereich Crewing verantwortet. Dieser Umstand habe sich gerade in Zeiten, in denen zum Teil ein akuter Mangel an qualifizierten Seeleuten herrsche, zu einem deutlichen Wettbewerbsvorteil entwickelt. Die langjährige Treue vieler Besatzungsmitglieder zur Reederei sei auch ein Beleg dafür, dass sich die Geschäftspolitik der in dritter Generation familiengeführten Reederei, die ausdrücklich auch auf Werte wie Tradition, Verlässlichkeit und Kontinuität setze, erfolgreich am Markt behaupten könne.

Nachdem im letzten Jahr bereits Kapitän Bernd Voigt das heutzutage schon seltene 15jährige Reedereijubiläum feiern konnte, können wir am 31.08. dieses Jahres das 25jährige Reedereijubiläum von Kapitän Jean Massarra begehen.

Name / name	Position / position	Jahre / years
Massarra, Jean	Captain	25
Pilante, Franklin	Captain	20
Caldera, Narciso	Bosun	19
Guiveces, Potenciano	Chief Engineer	17
Gerondiano, Cezar	Chief Officer	
Voigt, Bernd	Captain	16
Roque, Rodolfo	Chief Engineer	15
Cruzado, Solomon	Bosun	
Paduhilao, Pama	Chief Engineer	
Samson, Edwin	Captain	
Dela Rosa, Senen	Cook	
Lozano, Benito	Bosun	14
Corpuz, Candido	2nd Engineer	
Gosch, Horst	Captain	
Belinario, Edwin	Chief Officer	
Cabarrubias, Arthur	Chief Engineer	13
Sampollo, Nestor	Chief Officer	
Benigno, Froilan	AB	
Gemeniano, Lauro	Bosun	
Sähloff, Alfred	Captain	
Lima Rodrigues Augusto	Bosun	
Misiun, Leslaw	Captain	12
Conlu, Christopher	Captain	
Seva, Nick	Bosun	
Riomalos, Wilfredo	Bosun	
Kulik, Tomasz	Captain	
Malunes, Noli	Bosun	
Abdullah, Ambrousi	Captain	
Bernales, Jade	Bosun	
Klukowski, Krzystof	Captain	
Mogato, Geronimo	Chief Engineer	
Cadungog, Nicolas	AB	
Natolla, Teofolo	Oiler	11
Yakimchuk, Oleksandr	Superintendent	
Mansayon, Paul	Bosun	
Tiana, Rodel	3rd Officer	
Portillo, Marlou	Chief Engineer	
Lagunday, Junmar	AB	
Shamadylo, Ivan	Chief Engineer	
Oropel, Joel	Bosun	
Uy, Noel	Captain	
Dalangin, Gerry	Bosun	
Retiro, Jay	AB	
Lonado, Jose	Chief Engineer	
Rances, Almer	Chief Officer	
Vovk, Igor	Chief Engineer	10
Javillonar, Archibald	3rd Officer	
Yanyev, Sergey	Chief Engineer	
Talipan, Jerry	2nd Officer	
Mamaril, Reynaldo Jr.	AB	
Macaraya, Virgilio	Chief Officer	
Quintas, Darwin	AB	
Camponion, Jogie	AB	
Normal, Romeo	Chief Officer	
Wrzeszcz, Wojciech	Supervision	

Many years of loyalty to the company

More than 50 seamen and officers with Jüngerhans for more than 10 years

Long-term partnerships and connections of all kinds have arisen during the past more than four decades of existence of the Jüngerhans shipping company. The circle of active investors thus even today includes several limited partners that have been with us since the days of the first limited partnership vessels. The shipping company has also been connected with a large number of business partners, such as shipyards and suppliers, but also charterers and agents, in some cases for decades.

An interesting particularity is that, of the more than 600 seamen/women and officicers on board the fleet, more than 50 have been active again and again on board Jüngerhans vessels for more than 10 years. This is primarily worthy of mention because today seamen/women and officers are generally recruited through crewing agencies.

„The fact that many seamen and officers have again and again decided in favour of one of our ships and that more than a few have partly accompanied the growth of the shipping company over decades on board, confirms the correctness of our efforts to create a pleasant and positive atmosphere for the crews", comments Herm Jüngerhans, who is responsible in the business management for, among other things, crewing. This circumstance has, especially in times when in some cases an acute lack of qualified seamen and women prevails, developed into a clear competitive advantage. The long-term loyalty of many crew members to the shipping company is also proof that the business policy of the family-operated shipping company, which is now in the third generation, of expressly trusting in values such as tradition, reliability and continuity, has been able to assert itself successfully on the market.

Kapitän Jean Massarra

After last year Captain Bernd Voigt was able to celebrate his, today rare, 15th anniversary with the shipping company, on August 31st of this year we look forward to celebrating the 25-year anniversary of Captain Jean Massarra.

STANDORT

Interessengemeinschaft Harener Reeder gegründet

18 Reedereien erklären ihren Beitritt – Reederei Jüngerhans ist Gründungsmitglied

Die in Haren (Ems) ansässigen Reedereien haben zur Bündelung ihrer Aktivitäten und als gemeinsames Sprachrohr eine Interessengemeinschaft gegründet. Zum Vorsitzenden der „IHR" wählte die Gründungsversammlung Bernd Sibum (Reederei Sibum). Neben dem ersten stellvertretenden Vorsitzenden Hermann Schepers (Reederei Unitas) wurde Dieter Esders-Draxl (Reederei Draxl) zum zweiten Stellvertreter gewählt. Auch die Reederei Jüngerhans zählte zu den Gründungsmitgliedern der Gemeinschaft.

Allein die in der Stadt Haren (Ems) beheimateten Schifffahrtsbetriebe bereedern eine Flotte von über 300 modernen Seeschiffen. Damit zählt die Stadt zu den größten Schifffahrtsstandorten in Deutschland. Zusammen mit den an der „Ems-Achse" angesiedelten Betrieben wird von hier aus die nach der Anzahl der Schiffe zweitgrößte Flotte der Bundesrepublik betrieben.

Die in der Region ansässigen Reedereien haben sich überwiegend aus einer langen Schifffahrtstradition an der Ems heraus entwickelt. Sie stellen auch mit ihren Arbeits- und Ausbildungsplätzen an Land und an Bord einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor für die Region und das Land Niedersachsen dar. Viele Harener Reedereien nehmen zudem die Angebote der Zulieferindustrie aus der Region in Anspruch.

Als eines der ersten gemeinsamen Themen widmete sich die Vereinigung der „Rückflaggung". Im Rahmen des Maritimen Bündnisses sollten bis Ende 2008 insgesamt 500 Schiffe unter die deutsche Flagge gebracht werden. Dieser Zusage fühle man sich verpflichtet, betonen die Harener Reeder übereinstimmend. Die Zusage, dass die vereinbarte Quote erfüllt werde, wurde bereits im Rahmen des im letzten Jahr zum vierzehnten Mal durchgeführten „Harener Seeschifffahrtstag" gegeben. Im Schnitt musste dazu etwa jedes sechste Schiff der deutschen Handelsflotte unter deutsche Flagge gebracht werden. Dank des gemeinsamen Engagements wurde das Ziel sowohl in Haren (Ems) als auch bundesweit erreicht.

www.harener-reeder.de

LOCATION

Association of Haren ship owners founded

18 shipping companies declare their accession – Jüngerhans shipping company is a founding member

The Haren (Ems)-based shipping companies have founded a association for the bundling of their activities and as a common organ. The founding assembly elected Bernd Sibum (Sibum shipping company) as the chairman of the „IHR". In addition to the first deputy chairman, Hermann Schepers (Unitas shipping company), Dieter Esders-Draxl (Draxl shipping company) was elected as second deputy chairman. The Jüngerhans shipping company was also one of the founding members of the community.

The shipping operations based in the city of Haren (Ems) alone administer a fleet of more than 300 modern sea vessels. This makes the city one of the largest shipping locations in Germany. Together with the operations settled on the „Ems Axis", the second largest fleet, according to number of ships, in the Federal Republic of Germany is operated from here.

The shipping companies based in the region have primarily developed from a long tradition of navigation on the Ems. With their work and training positions on board and ashore they also represent an important economic factor for the region and the state of Lower Saxony. Many Haren shipping companies also make use of the offerings of the supplier industry from the region.

The association dedicated itself to „reflagging" as one of its first mutual themes. In the context of the Maritime Federation, a total of 500 vessels should sail under the German flag by the end of 2008. The Haren shipping company owners unanimously emphasise their feeling of obligation to this agreement. The agreement that the quota agreed upon will be met was already given in the context of the „Harener Seeschifffahrtstag", which took place last year for the fourteenth time. This means that an average of every sixth vessel of the German merchant fleet must sail under the German flag.
www.harener-reeder.de

FLOTTE

Schwergutschiff in Aktion

Ladung auf dem Weg zum Dock / cargo on the way to the dock

Millimeterarbeit / high precision

Das Schwergutschiff MS „VELA J“ hat im Hafen Kuantan, Malaysia eine Projektladung mit Ziel Jubail Industrial Port in Saudi Arabien an Bord genommen. Bei der Ladung handelte es sich um einen sog. „CO2-Splitter“, mit einer Länge von 62,15 Metern und einem Durchmesser von ca. 7,8 Metern. Der ca. 3.800 Kubikmeter fassende Spezialapparat hat dabei ein Gewicht von über 390 Tonnen und ist für die chemische Industrie bestimmt. Der Transport vom Hersteller zur Pier erfolgte über einen Spezialtransporter.

Dieses „Schwergewicht“ konnte mit Hilfe der beiden bordeigenen Schwergutkrane und damit ohne zusätzliche Krane an Land geladen und im Zielhafen gelöscht werden. Die beiden Bordkrane verfügen über eine Hebeleistung von je 250 Tonnen und können mittels einer Spezialtraverse auch Einzelteile von bis zu 500 Tonnen Gewicht bewegen. Eine besonders leistungsfähige und speziell für die Schwergutschiffe entwickelte Anti-Heeling-Anlage sorgt dafür, dass das Bewegen einer Kranlast von fast 400 Tonnen, auch außerhalb der Bordwand, durch schnelles Aufnehmen und Abgeben von Ballastwasser nahezu ohne Krängung des Schiffes erfolgt.

MS „VELA J“ ist unter dem Charternamen MS „INDUSTRIAL DREAM“ für den auf Schwergut- und Projektladung spezialisierten Befrachter Industrial Maritime Carriers im Einsatz. Das 1990 gegründete Unternehmen beschäftigt eine moderne Flotte von etwa 30 Schwergutschiffen. Es verfügt über ein Schwergutterminal in Houston und ist mit acht eigenen Büros in Nord- und Südamerika, sowie in Indien und Fernost vertreten. Ferner sind weltweit sechs Agenturen, darunter für Europa die in Hamburg ansässige ARKON Shipping & Projects tätig.

Das Schiff wurde auf der portugiesischen Werft ENVC gebaut und im April 2007 in Dienst gestellt. Es verfügt bei einer Länge von 119,80 Metern, einer Breite von 20,0 Metern und einem Tiefgang von 7,70 Metern über eine Tragfähigkeit von 8.000 tdw. Die 5.400kw leistende Hauptmaschine vom Typ MAK 6 M 43 sorgt für eine Dienstgeschwindigkeit von 16,0 Knoten.

Anheben der Ladung / during lifting

FLEET

Heavy lift vessel in action

The heavy lift vessel MV „VELA J“ loaded a project cargo load in the port of Kuantan, Malaysia with the Jubail Industrial Port in Saudi Arabia as its destination. The cargo involved a so-called „CO2 splitter“ with a length of 62.15 metres and a diameter of approx. 7.8 metres. The special apparatus, with a volume of approx. 3,800 cubic metres, thereby weighs more than 390 tons and is meant for the chemical industry. The transport from the manufacturer to the pier took place with a special transporter.

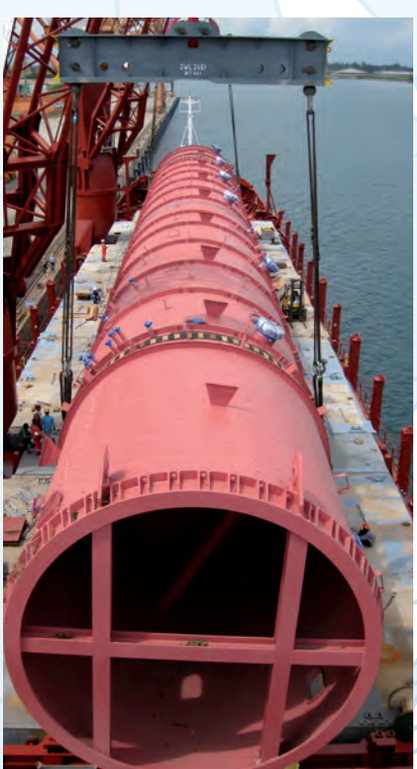
This „heavyweight“ could be brought on land with the help of the two onboard heavy lift cranes alone, without the help of additional cranes, and discharged in the destination harbour. The two onboard cranes have a lifting capacity of 250 tons each and can also move individual parts weighing up to 500 tons using a special cross beam. An especially powerful anti-heeling system specially designed for the heavy lift vessels ensures that the movement of a crane load of nearly 400 tons takes place with hardly any heeling due to the quick taking on and releasing of ballast water, even off of the ship’s side.

MV „VELA J“ is in service under the charter name MV „INDUSTRIAL DREAM“ for the heavy lift and project cargo load specialists, Industrial Maritime Carriers. The company, founded in 1990, has a modern fleet of some 30 heavy lift vessels. It has a heavy lift cargo terminal in Houston and is represented with eight of its own offices in North and South America, as well as in India and the Far East. Six agencies around the world, including Hamburg-based ARKON Shipping & Projects, which is responsible for Europe, are also active.

The ship was built at the Portuguese ENVC shipyard and commissioned in April 2007. With a length of 119.80 metres, a width of 20.0 metres and a draught of 7.70 metres, it has a loading capacity of 8,000 tdw. The 5,400 kw main engine of type MAK 6 M 43 ensures a speed of 16.0 knots.

Vorbereitung der Ladungssicherung / preparation load spreading

Drehen zwischen den Kransäulen / waving between crane posts



Ladung an Deck positioniert / cargo positioned on deck

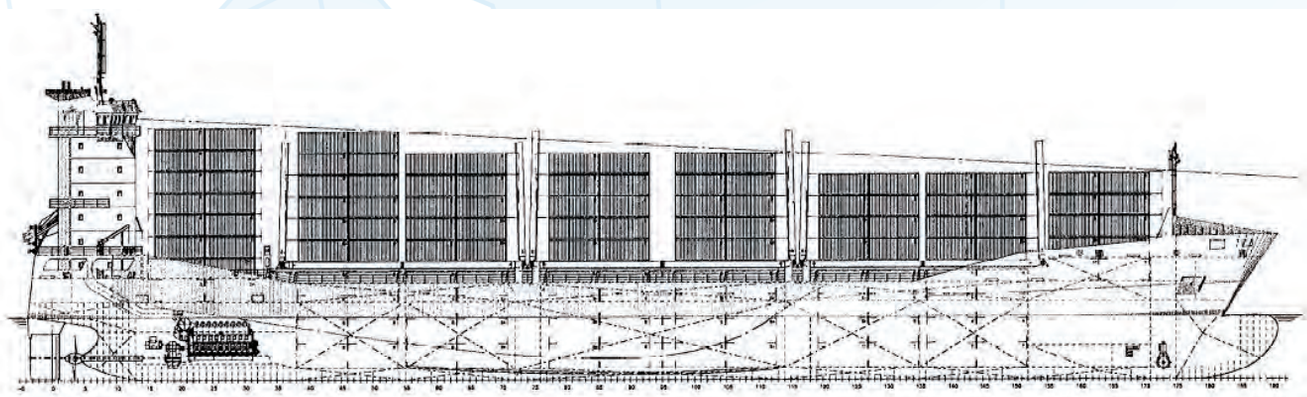
NEUBAUPROGRAMM

Baufortschritt im Plan Jiangdong-Werft baut „SSW Super 1000“

Nachdem im Juni 2008 der Stapellauf des ersten Schiffes vom Typ „SSW Super 1000 “ auf der chinesischen Werft Jiangdong stattgefunden hatte (siehe ship’s mail no. 2), liegt der weitere Baufortschritt im Zeitplan.

„Dieser neu entwickelte Schiffstyp verfügt über ausgezeichnete technische Parameter, von denen auch die Charterer überzeugt sein werden“, kommentiert Herm Jüngerhans den Neubau. Die Quote der mit 14 Tonnen homogen beladenen Container liegt bei deutlich über 70 Prozent der Brutto-Stellplätze, was von nur wenigen Schiffen dieses Segments erreicht wird. Durch die hohe Eisklasse 1A und die besonders guten Energieparameter, die geringen Verbrauch bei hoher Geschwindigkeit erwarten lassen, wird der Schiffstyp am Chartermarkt überzeugen können, sind sich Experten sicher.

Das Schiff ist Teil des 25. Oltmann Gruppe Tonnagesteuer Renditefonds und wird zusammen mit einem weitern 10.000tdw-Schwergutschiff von ENVC platziert. Damit folgt die Reederei Jüngerhans weiterhin der bewährten Twinfonds-Strategie, die jeweils ein Container- und ein Schwergutschiff in zwei eigenständigen Beteiligungen in unterschiedlichen Marktsegmenten bündelt.



NEW BUILDINGS PROGRAMM

building progress in the plan Jiangdong shipyard builds „SSW Super 1000“

Following the launch of the first vessel of the type „SSW Super 1000“ in June 2008 at the Chinese shipyard of Jiangdong, (see ship’s mail no. 2), further building progress is on schedule.

„This newly developed vessel type has exceptional technical parameters that will also convince the charterers“, commented Herm Jüngerhans on the new building. The quota of the containers loaded homogenously with 14 tons lies at considerably more than 70 percent of the gross storing positions, which is achieved by only few vessels in this segment. Due to the high ice class of A1 and the especially good energy parameters, which anticipate low consumption at high speed, experts are certain that the vessel type will convince the charter market.

The vessel is part of the 25th Oltmann Group Tonnage Tax Returns Fund and will be positioned together with another 10,000 tdw heavy lift vessel from ENVC. The Jüngerhans shipping company thus continues to follow the proven twin fund strategy, which respectively bundles one container and one heavy lift vessel into two independent holdings in different market segments.

Technische Details **technical details**	
Länge/Breite/Tiefgang: length, width, draught:	151,70 m / 23,40 m / 8,0 m
Tragfähigkeit: deadweight:	13.200 tdw
Containerstellplätze (14 to. homogen): container capacity (14 to. hom.):	1.036 TEU (745 TEU)
Hauptmaschine: main engine:	MAK/Caterpillar 9M43, 9.000 kw
Geschwindigkeit: speed:	19,0 Knoten 19,0 knots
Sonstige Angaben: others:	Eisklasse 1A, 250 Anschlüsse für Kühlcontainer iceclass 1A, 250 reefer plugs

„BELLATRIX J“ als „Industrial Egret“ in Fahrt

„MS „BELLATRIX J“ an der Werftpier / MV „BELLATRIX J“ at the shipyard

Bereits vier Wochen vor dem geplanten Ablieferungstermin erfolgte in diesen Tagen auf der Werft Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC) die Segnung und Übergabe eines weiteren Schwergutschiffes an die Harener Reederei Jüngerhans.

Der Neubau ist das zweite Schiff einer Viererserie von 10.000-tdw-Schwergutschiffen. Es handelt sich dabei um die Weiterentwicklung eines Typs, von dem die Reederei bereits dreizehn Einheiten in Dienst gestellt hat. Die Schiffe sind mit zwei bis zu 250 Tonnen hebenden elektrohydraulischen Bordkranen ausgestattet, die mittels einer Spezialtraverse eine kombinierte Hebeleistung von bis zu 500 Tonnen erreichen. Eine besonders leistungsfähige Anti-Heeling-Anlage und ein flexibles Zwischendeck vervollständigen die Spezialausrüstung der 139,0 Meter langen, 20,0 Meter breiten und 7,70 Meter tiefgehenden Schiffe. Eine Hauptmaschine vom Typ MAK/Caterpillar 6M43C sorgt mit 6.000kw Leistung für eine Dienstgeschwindigkeit von 16 Knoten.

Die frühe Ablieferung freut nicht nur Reederei und Charterer, sondern auch die Anleger der Oltmann Gruppe, die auch für dieses Schiff die Einwerbung des Eigenkapitals übernommen hatte. „Erfreulicherweise ist der Schwergutmarkt von den Ratenrückgängen vieler anderer Schiffssegmente nicht betroffen“, freut sich Stefan Jüngerhans, geschäftsführender Gesellschafter der Jüngerhans Maritime Services GmbH & Co. KG. Die seit einigen Jahren forcierte „Twinfonds-Strategie“, nach der jeweils ein Schwergut- und ein Containerschiff in einem Fonds vertrieben werden, habe sich schon jetzt als richtig herausgestellt.

Für alle Schiffe der Serie besteht bereits ein mehrjähriger Chartervertrag mit Industrial Maritime Carriers (Intermarine LLC, New Orleans/Houston). Die Vermittlung der Charter, sowie die Befrachtung der gesamten Jüngerhans-Schwergutflotte liegt bei ARKON Shipping & Projects, Hamburg, die gleichzeitig exklusiv als Makler und als „Commercial European Agent“ für die Intermarine-Gruppe tätig ist.

Segnung mit Mannschaft und Offizieren / christening with officiers and crew

„BELLATRIX J“ underway as the „Industrial Egret“

The christening and handover of another heavy lift vessel to the Haren-based Jüngerhans shipping company took place four weeks prior to the delivery date at the Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC) shipyards.

The new vessel is the second vessel in a series of four 10,000 tdw heavy lift vessels. This thereby involves the continued development of a type of which the shipping company has already commissioned thirteen units. The vessels are equipped with two electrohydraulic on-board cranes that can lift up to 250 tons each. With a special cross beam they can achieve a combined lifting capacity of up to 500 tons. A particularly high-performance anti-heeling system and a flexible tween deck complete the special equipment of the 139.0 metre long, 20.0 metre wide vessels with a draught of 7.70 metres. A main engine of the type MAK/Caterpillar 6M43C with an output of 6,000kw can reach a speed of 16 knots.

The early delivery pleases not only the shipping company and the charterer, but also the investors of the Oltmann Group, who also assumed responsibility for procuring the capital resources for this vessel. „Luckily the heavy lift cargo market is not affected by the rate decline affecting many other shipping segments“, Stefan Jüngerhans, managing partner of Jüngerhans Maritime Services GmbH & Co. KG is pleased to declare. The „twin funds strategy“, according to which respectively a heavy lift and a container vessel are distributed in one fund, which has been followed for several years, has already proven itself to be correct.

All vessels of the series already have a charter contract over several years with Industrial Maritime Carriers (Intermarine LLC, New Orleans/Houston). Responsibility for procuring the charters, as well as for the affreightment of the entire Jüngerhans heavy lift cargo fleet lies with ARKON Shipping & Projects, Hamburg, which is at the same time active as agent and commercial European agent for the Intermarine Group.

MS HEINRICH J (I) / MV HEINRICH J (I)

HISTORIE

Vor 25 Jahren: Bau und Übergabe der MS „HEINRICH J“ (I)

In lockerer Folge möchten wir Ihnen ab dieser Ausgabe in der ship’s mail auch einige Hintergrundinformationen und Daten aus der Geschichte und Entstehung der Reederei liefern. Beginnen wollen wir diesen Blick in die Geschichtsbücher mit dem Bau und der Ablieferung der MS „HEINRICH J“, genauer gesagt des „ersten“ Schiffes dieses Namens.

Das Schiff wurde auf der Werft Nobiskrug in Rendsburg gebaut und im Dezember 1984 unter großer Beteiligung der Öffentlichkeit an die Reederei übergeben. Neben Vertretern der Heimatstadt Haren (Ems) nutze unter anderem auch ein Filmteam des NDR die Gelegenheit zur Teilnahme an der Tauffeier, da sie sich thematisch sehr gut in das damals gedrehte Filmportrait über die Schifferstadt einfügte.

Mit einer Länge von 117 Metern, einer Tragfähigkeit von 7.100 tdw war es das Flagschiff der bereits damals sehr jungen Flotte. Heute, 25 Jahre später, wurden zwar zwischenzeitlich über 90 Schiffe in Dienst gestellt, durch den stetigen Verkauf älterer Einheiten beträgt das Durchschnittsalter der Flotte dennoch nur 4,9 Jahre.

Es verfügte über eine Stellplatzkapazität von 574 TEU, zwei 35 Tonnen-Bordkrane und am Heck des Schiffes über eine hydraulisch betätigte Ro-Ro-Klappe für rollende Ladungen.

Während das Schiff heute das drittkleinste der Flotte wäre, zählte die „HEINRICH J“ damals zu den „großen Schiffen“, die von Haren (Ems) aus bereedert wurden. Im Jahr 1996 konnte es erfolgreich verkauft werden. Die Anleger freuten sich über eine Rendite in Höhe von 16,55% (IRR-Methode).

HISTORY

25 years ago: construction and handover of the MV „HEINRICH J“ (I)

Starting with this issue of the ship’s mail, in an irregular sequence we would also like to provide you with some background information and data from the history and beginnings of the shipping company. We want to start this look back into the history books with the construction and the delivery of the MV „HEINRICH J“, or more precisely the „first“ vessel of this name.

The ship was built at the Nobiskrug shipyard in Rendsburg and handed over to the shipping company in December 1984 with a great deal of public attention. In addition to representatives of the hometown of Haren (Ems), a film team from NDR, among others, took advantage of the opportunity to participate in the christening ceremony, as it fit very well thematically into the film portrait of the shipping city that was being filmed at that time.

With a length of 117 metres and a load capacity of 7,100 tdw, it was the flagship of the even at that time very new fleet. Today, 25 years later, while more than 90 vessels have in the meantime been commissioned, the constant sale of older units means that the average age of the fleet is nonetheless only 4.9 years.

It had a storing position capacity of 574 TEU, two 35 ton on-board cranes and a hydraulically powered Ro-Ro hatch at the stern of the ship for rolling loads.

While today the ship would have been the third smallest vessel in the fleet, at that time the „HEINRICH J“ was one of the „big vessels“ managed from Haren (Ems). It was successfully sold in 1996. The investors were pleased with a return of 16.55% (IRR method).

CREWING-NEWS

+ + + + + + + + + + +

HOCHZEIT

An einem Dezembertag mit strahlendem Sonnenschein und bitterer Kälte haben sich die Reedereimitarbeiterin Sabrina Sandmann, geb. Kamp und ihr Verlobter Bernd Sandmann auf dem Standesamt der Ems-Gemeinde Dörpen das „Ja-Wort" gegeben. Sabrina Sandmann hat vor acht Jahren ihre Ausbildung in der Reederei absolviert. Seit 2004 ist sie für das Crewing und die Schnittstelle zur Crewing-Agentur zuständig und daher auch vielen Besatzungsmitgliedern und Offizieren aus E-Mails und Telefonaten bekannt. Sie kümmert sich um alle notwendigen Formalitäten mit betroffenen Behörden. Alle Tätigkeiten werden in enger Zusammenarbeit mit dem Leiter der Nautischen Inspektion erledigt.

Bernd und Sabrina Sandmann

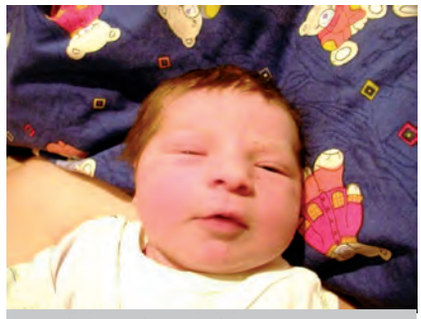
+ + + + + + + + + + +

BABYBOOM

Im Abstand von zwei Monaten sind zwei weitere Geburten aus dem Kreis der Reedereimitarbeiter zu vermelden. Zunächst ist am 20. Oktober letzten Jahres **Guido Heet** (Technische Inspektion) stolzer Vater einer Tochter geworden. Die kleine **Hanna** war bei der Geburt 53 cm groß und wog 3.190 Gramm.

Hanna Tieben

Gleich am zweiten Tag des neuen Jahres konnte sich nun **Anja Voskuhl**, Assistentin in der technischen Inspektion, über den ersten Nachwuchs freuen. Als **Annaliah Marie** das Licht der Welt erblickte war sie 50 cm groß und 3.590 Gramm schwer.



Annaliah Marie Voskuhl

Mutter und Kind sind wohlauf, nachdem die die letzten Wochen der Schwangerschaft von zunehmender Bewegungseinschränkung geprägt waren. Geschäftsleitung und Kollegen der Reederei Jüngerhans gratulieren den stolzen Eltern **Silke und Guido** sowie **Anja und Rainer** sehr herzlich zur Geburt ihrer Kinder und wünschen von Herzen alles Gute vor allem Gesundheit, Glück und Wohlergehen.

+ + + + + + + + + + +

FORTBILDUNG

Eine berufsbegleitende Fortbildung zur „geprüften Management-Assistentin" an der Haufe Akademie hat Sandra Roesler-Thole „mit sehr gutem Erfolg" absolviert. Über insgesamt 18 Monate wurden in Präsenzseminaren sowie als Aufarbeitung im Fernstudium die Themen Managementwissen, breit gefächerte Fachkompetenz von Projektmanagement bis BWL sowie so genannte „Soft Skills" unterrichtet, dazu gehörten u.a. Konflikt-, Kommunikation- und Selbstmanagement sowie Präsentation und Rhetorik. Frau Roesler-Thole ist bereits seit 15 Jahren in der Reederei Jüngerhans tätig und als Assistentin der Geschäftsleitung für ein breites Aufgabenspektrum zuständig.

Sandra Roesler-Thole

CREWING-NEWS

+ + + + + + + + + + +

WEDDING

On a bitter cold December day with brilliant sunshine, the shipping company employee Sabrina Sandmann neè Kamp and her fiancee Bernd Sandmann said „Yes" at the civil registry office of the Ems municipality of Dörpen. Sabrina Sandmann completed her training in the shipping company eight years ago. Since 2004 she has been responsible for crewing and the interface with the crewing agency and is therefore familiar to many crew members and officers from e-mails and telephone conversations. She looks after all necessary formalities with the relevant authorities. All activities are carried out in close cooperation with the manager of Nautical Inspection.

+ + + + + + + + + + +

BABYBOOM

At an interval of two months, two more births from the circle of shipping company employees have been reported. First, on the 20th of October of last year, Guido Heet (Technical Inspection) became the proud father of a daughter. Little Hanna was 53cm long and weighed 3,190 grammes at birth. As early as the second day of the new year, Anja Voskuhl, assistant in Technical Inspection, could celebrate the next generation. Upon entry into the world, Annaliah Marie was 50cm long and weighed 3,590 g. Mother and child are doing well, after the last weeks of the pregnancy were characterised increasingly limited movement capacity. The business management and colleagues of the Jüngerhans shipping company sincerely congratulate the proud parents, Silke and Guido, as well as Anja and Rainer, on the birth of their children and wish them all the best, especially health, happiness and well-being.

+ + + + + + + + + + +

ADVANCED TRAINING

Sandra Roesler-Thole successfully completed an extra-occupational programme of advanced training as a „certified management assistant" at the Haufe Academy with grade "excellent". Over a period of 18 months, the topics of management knowledge, broadly based specialist competence extending from project management to business management and so-called „soft skills" such as conflict, communication and self-management, as well as presentation and rhetoric, were taught in attendance seminars and as preparation in distance learning. Mrs. Roesler-Thole has already been with the Jüngerhans shipping company for 15 years and, as assistant to the business management, is responsible for a wide variety of tasks.

REEDEREI
JÜNGERHANS

GLOSSAR
„Containerisierung“

Container für Tiertransporte / container for transport of animals

Die weltweite Verbreitung des Containers und die Entwicklungen im Bereich der Logistik, die sich daraus bis heute ergaben, bezeichnet man als „Containerrevolution“ oder „Containerisierung“. Nach Expertenmeinung hat diese Entwicklung ihren Höhepunkt noch nicht erreicht. Die Bedeutung liegt dabei in der geschlossenen Transportkette von Land und Wasser.

Jedoch führt die Containerrevolution nicht nur zu einer Ablösung anderer Transportformen, sondern trägt durch erhebliche Kosteneinsparungen auch zum Wachstum des gesamten Transportvolumens sowie zur Strukturveränderung des Handels und der Produktion von Gütern bei. Auch die Sicherheit von Transporten wurde durch die standardisierte Fixierung auf den Fahrzeugen, verbesserte Möglichkeiten der Versiegelung sowie die Tatsache, dass die Inhalte von Containern unsichtbar bleiben, stark erhöht.

Aufgrund seiner vielen Vorteile verlief die Ausbreitung des Containers seit seiner Einführung rasant. Weiter vorangetrieben durch Prozesse der Globalisierung des Welthandels, insbesondere des chinesischen Exportwachstums, hält die Verbreitung des Containers bis heute mit jährlichen Wachstumsraten von derzeit ca. 10 % an. Durch den Transport von Gütern in riesigen Mengen werden die Kosten minimiert. So betragen die Transportkosten für eine Flasche Wein von Australien nach Europa heute 12 Cent, eines Pfundes Kaffee aus Mittelamerika 3 Cent. Immer mehr Ladungen, die früherer Zeit als Stückgut oder Massengut transportiert wurden, werden in heutiger Zeit immer häufiger in z.T. speziell für das Transportgut optimierten Containern verladen.

Man geht davon aus, dass ca. 70 Prozent aller Stückgutfrachten in Containern transportiert werden. Im Durchschnitt der letzten Jahre wuchs daher der Containermarkt etwa dreimal schneller als die Weltwirtschaft.

GLOSSARY
„Containerization“

The worldwide expansion of the container and the developments in the area of logistics arising from this to the present day are designated as the „container revolution“ or „containerization“. According to experts, this development has not yet reached its zenith. The importance is thereby in the closed transport chain of land and water.

However, the container revolution is leading not only to the replacement of other transport forms, but is rather, due to considerable cost savings, also contributing to the growth of the entire transport volume and to the structural change of commerce and the production of goods. The security of transports has also been greatly increased by the standardised fastening on the vehicles, improved sealing possibilities and the fact that the content of the containers remains invisible.

Due to its many advantages, the expansion of the container has been very rapid since its introduction. Driven forward by processes of the globalisation of international commerce, and especially by the growth in Chinese exports, the expansion of the container has continued to the present day with annual growth rates currently amounting to approx. 10 %. The costs are minimised by the transport of goods in gigantic quantities. Thus the transport costs for a bottle of wine from Australia to Europe is today 12 cents and 3 cents for a pound of coffee from Central America. Ever more loads, which were earlier transported as general or bulk cargo, are today loaded into containers that are in some cases optimised especially for the transport cargo.

It is estimated that approx. 70 percent of all general cargo freight is today transported in containers. The container market therefore grew on average three times faster than the global economy in past years.

Impressum

Jüngerhans Maritime Services GmbH & Co. KG

Boschstraße 31
49733 Haren (Ems)

Phone +49 (0) 59 32 72 50-0
Fax +49 (0) 59 32 72 50-60

info@juengerhans.de
www.juengerhans.de

Bildnachweis:
www.fotolia.com

Es wird zur besseren Lesbarkeit im Text nur die männliche Sprachform verwandt. Der Text gilt unter Berücksichtigung des AGG für männliche und weibliche Personen.

907909165 www.menke.de