REEDEREI
JÜNGERHANS

ship's mail

www.juengerhans.de

no. 5 - Dezember 2009

FONDSMANAGEMENT
Erfolgreiche Schiffsverkäufe endabgerechnet 05

FUNDS MANAGEMENT
Final account for successful sale of vessels.....05

MARKT
„Baltic-Max-Feeder"-Konzept soll Auflieger-kosten verteilen 07

MARKT
„Baltic Max Feeder" concept should distribute lay-up costs.....07

FLOTTE
MS „ATLAS J" abgeliefert 10

FLEET
MV „ATLAS J" delivered 11

REEDEREI
Deutsche Meisterin im Autocross 14

SHIPPING COMPANY
German autocross champion.....15

Liebe Leserinnen,
liebe Leser,

das Jahr 2009 neigt sich dem Ende zu. Dieses Jahr wird wohl als eines der schwierigsten und aufregendsten Jahre in die Geschichte unserer Reederei eingehen. Wir haben zu Beginn des Jahres einen Einbruch der Weltwirtschaft in bisher nicht gekanntem Ausmaß erlebt. Die damit ausgelösten Rückgänge im Welthandel hatten direkte Auswirkungen auf die Warenströme, die Containertransporte und die Charterraten der Containerschiffe. In Erwartung einer großen Zahl neuer Containerschiffe, die vor dem Hintergrund einer scheinbar „ewig währenden Wachstumsprognose" in den Boomjahren geordert wurden, bleiben die Charterraten noch unter Druck, auch wenn das Transportvolumen schon wieder das langfristige Niveau der Vorjahre erreicht oder sogar überschritten hat. Dennoch: es gibt Licht am Ende des Tunnels und die Erwartungen von Experten sagen gerade für das Kernsegment unserer Flotte, die Feeder- und Schwergutschiffe, schon in naher Zukunft wieder bessere Verhältnisse voraus.

Stefan Jüngerhans, Herm Jüngerhans

Das Jahr 2009 hat von uns als Reederei und als Geschäftsleitung in besonderem Maße Geschick und Ausdauer erfordert. In einer Vielzahl von Gesprächen mit Banken, Geschäftspartnern und Anlegern galt es immer wieder, auf die Beständigkeit und Umsicht unserer geschäftlichen Aktivitäten hinzuweisen. Fast alle haben sich dabei als echte „Partner" erwiesen. Hier zeigte sich für uns der Wert von langjährigen und vertrauensvollen Partnerschaften, die sich durch kurzfristige Erfolge – und seien sie noch so spektakulär – nicht ersetzen lässt. Dieser Wert ist weder bilanzierbar, sondern bestenfalls in einer langfristigen Leistungsbilanz zu ersehen. Gleichsam ist es aber das Rückgrad der langfristig positiven Entwicklung unseres Hauses. „Auf starke Partner setzen", war und ist seit jeher eine Maxime, die zu den Leitlinien unseres Hauses zählt. Wir durften in der Krise gemeinsam erleben, dass dies außerhalb jeglicher Statistik von großem Wert ist.

Die vor über zehn Jahren getroffene Entscheidung, eine weitergehende Diversifikation der Flotte vorzunehmen und neben dem Segment der Container-Feeder-Schiffe auch Schwergutschiffe zu bauen, hat sich in diesem Jahr einmal mehr als sehr richtig erwiesen. Der Schwergutmarkt war nicht ansatzweise so stark betroffen wie der Containermarkt. So konnten im laufenden Jahr die Erträge der Schwergutschiffe für Liquiditätshilfen an Fondspartner oder sogar für Ausschüttungen genutzt werden.

Wir wünschen allen Lesern, den Besatzungen an Bord der Schiffe, den Mitarbeitern sowie allen Geschäftspartnern, Anlegern und Freunden des Hauses sowie Ihren Familien ein frohes und besinnliches Weihnachtsfest und alles Gute für das neue Jahr 2010, vor allem Gesundheit, Glück und Zufriedenheit.

Herzliche Grüße!

Stefan Jüngerhans

Herm Jüngerhans

Dear Readers,

The year 2009 is coming to an end. This year will go down as one of the most difficult and exciting years in the history of our shipping company. At the beginning of the year we experienced an unprecedented slump in the world economy. The related decline in world trade had a direct effect on the flow of goods, container transports and the charter rates for container vessels. In anticipation of a large number of new container vessels ordered in boom years against the background of an apparently "endless growth forecast", the charter rates came under continuing pressure, although the transport volume once again achieved or even surpassed the long term level of previous years. Nonetheless: there is light at the end of the tunnel, and the experts predict far better conditions for precisely the core segment of our fleet, the feeder and heavy lifter vessels, in the near future.

2009 demanded a great deal of skill and endurance from us as a shipping company and as the business management. In a number of discussions with banks, business partners and investors, effort was made again and again to refer to the stability and

circumspection of our business activities. Nearly all of them showed themselves to be true "partners". Here the value of long term and trusting partnerships, which can not be replaced by short term successes, no matter how spectacular, was demonstrated. This value can not be documented on a balance sheet, but is instead best observed in a long term performance record. However, it is at the same time the backbone of the long term positive development of our company. "Rely on strong partners" was and has always been a motto that is a guideline of our company. During the crisis we experienced together that this has a value well beyond that of any statistics.

The decision made more than ten years ago to follow through with the continued diversification of the fleet and to build heavy lift vessels in addition to those of the container-feeder vessel segment this year once again proved to be a correct one. The heavy lift market was not even remotely as strongly affected as the container market. The revenues of the heavy lift vessels could thus this year be used for liquidity assistance to fund partners or even for the payout of dividends.

We wish all readers, crews on board our vessels, employees and all business partners, investors and friends of our company, as well as their families, a merry Christmas and a good start in 2010, especially health and happiness.

Kind regards!

IWF erhöht Wachstumsprognose

Aus Sicht des Internationalen Währungsfonds (IWF) erholt sich die Weltwirtschaft schneller als erwartet. Wesentlich zuversichtlicher als noch Mitte des Jahres sieht man dort die Entwicklung der globalen Wirtschaft.

Für die Weltwirtschaft sagte der IWF in seinem Herbstgutachten für das laufende Jahr zwar noch ein Minus von 1,1 Prozent voraus. Im nächsten Jahr solle es aber bereits wieder ein kräftiges Wachstum von 3,1 Prozent geben. Beiden Zahlen fallen damit positiver aus als noch in der letzten IWF-Prognose vom Juli d. J. Damals wurde der Wert für 2009 noch um 0,3 Prozentpunkte, der für das kommende Jahr sogar um 0,6 Prozentpunkten niedriger erwartet.

Nach der neuen IWF-Prognose wird die USA, lange Jahre als „Wachstumslokomotive der Weltwirtschaft" bezeichnet, in diesem Jahr einen Einbruch der Wirtschaftsleistung um 2,7 Prozent erleiden. Für das nächste Jahr wird aber bereits wieder mit einem Wachstum von 1,5 Prozent gerechnet.

Für die Euro-Zone wird demnach im laufenden Jahr ein Einbruch von 4,2 Prozent erwartet. Wie in Deutschland werde aber auch hier 2010 ein Miniwachstum von 0,3 Prozent zu verzeichnen sein. Der größte Wachstumsimpuls für die globale Wirtschaft dürfte den IWF-Experten zufolge mit einem Plus von 8,5 Prozent im laufenden Jahr und von neun Prozent im nächsten Jahr erneut aus China kommen.

Treffen zweier Jüngerhans-Schiffe im Nord-Ostsee-Kanal.
Meeting of two Jüngerhans-vessels in the Kiel canal.

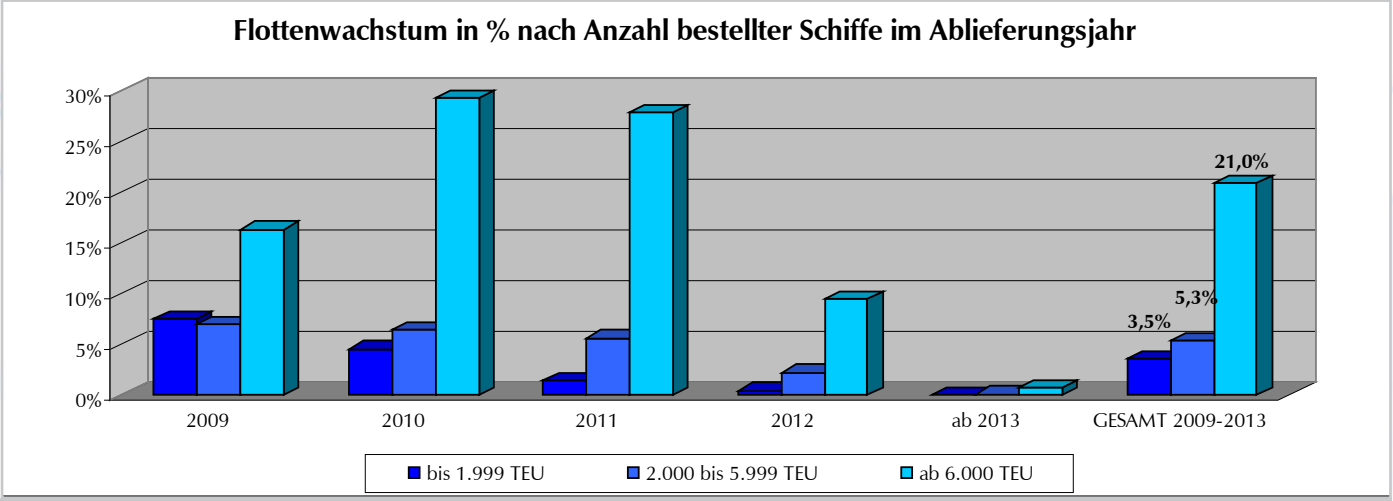
IMF positively adjusts growth forecast

From the perspective of the International Monetary Fund (IMF), the world economy is improving more quickly than anticipated. The development of the global economy is now being viewed more optimistically than at mid-year.

In its autumn report, the IMF still predicts a decline of 1.1 percent for the world economy this year. However, as early as next year, strong growth of 3.1 percent is expected. Both figures are thus more positive than those of the last IMF forecast from July of this year. At that time the value for 2009 was still anticipated at 0.3 percentage points, and that for the coming year even 0.6 percentage points less.

According to the new IWF prognosis, the USA, for many years described as the "growth locomotive of the world economy", will suffer a decline in economic performance of 2.7 percent. However, growth of 1.5 percent is already anticipated for next year.

According to the report, the Euro zone can expect a decline of 4.2 percent in the coming year. However, like for Germany, 2010 should also bring minimal growth for 2010 of 0.3 percent. According to the IMF experts, the most significant growth impulse for the global economy, with a plus of 8.5 percent in the current year and of nine percent in the coming year, will again come from China.



Flottenwachstum in % nach Anzahl bestellter Schiffe im Ablieferungsjahr

ISL erwartet höhere Nachfrage bei Feederschiffen

Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) Bremen hat in einer Marktstudie eine differenzierte Betrachtung zur Entwicklung der Nachfragelücke bei Containerschiffen vorgelegt.

Die Wissenschaftler haben dabei aus den aktuellen Zahlen eine Prognose zum Marktwachstum in unterschiedlichen Szenarien erstellt. Diesen Werten wurden die derzeitigen Bestellungen für neue Containerschiffe, sowie die Einflüsse von Verschrottungen, verspäteten Ablieferungen und Stornierungen gegenüber gestellt. Die Besonderheit der Studie liegt darin, dass die sich daraus ergebenden Daten und Tendenzen nicht nur für den Gesamtmarkt der Containerschiffe, sondern explizit für fünf unterschiedliche Größenklassen ermittelt wurden.

Seit Oktober 2008 wurden quasi überhaupt keine Neubauaufträge für Containerschiffe mehr erteilt. Der vorhandene Auftragsbestand an Containerschiffen ergebe für die Jahre 2009 bis 2012 ein Flottenwachstum von insgesamt 10,9 Prozent p.a. Allerdings seien erhebliche Unterschiede in den verschiedenen Größenklassen erkennbar. So sei für die Segmente ab 4.000 TEU, vor allem aber bei Schiffen ab 8.000 TEU ein erhebliches Flottenwachstum im zweistelligen Prozentbereich zu erwarten. Die Order von insgesamt 136 Schiffen mit einer Kapazität von über 12.000 TEU führe in den nächsten vier Jahren gar zu einer im Durchschnitt jährlichen Verdoppelung der fahrenden Flotte.

Demgegenüber sei das Wachstum der Flotte bei den Schiffen bis 3.000 TEU mit nur ca. 4% deutlich unter dem Durchschnitt. Gleichzeitig sei in diesem Segment das Durchschnittsalter der Flotte erheblich höher als bei den größeren Schiffen, die zum Teil erst seit wenigen Jahren überhaupt in diesen Größenklassen gebaut würden. Das Verschrottungspotenzial führe im Segment der Schiffe bis 1.000 TEU sogar zu einer Verkleinerung der vorhandenen Kapazitäten.

Ablieferungsverspätungen hätten nur eine aufschiebende Wirkung, die zwar kurzfristig eine geringe Entlastung, gleichzeitig aber zu einer Verschärfung des Problems in den Folgejahren führen werde, da somit eine zeitliche Verlängerung des Flottenwachstums erzeugt werde. Die Zahl echter Stornierungen sei indes nur schwer zu ermitteln. Aufgrund nicht unerheblicher Probleme und Kosten bei Stornierungen werde dieser Aspekt allerdings auch keine signifikante Wirkung entfalten können.

Zusammengefasst wird unter Zugrundelegung des Basisszenarios der wirtschaftlichen Entwicklung für das Segment der Schiffe bis 1.000 TEU für Ende des Jahres 2011, bei den Schiffen bis 2.000 TEU für Mitte 2012 wieder ein Marktgleichgewicht erwartet. Die Entwicklung der Charterraten werde sich indes nach Meinung der Experten bereits früher positiv verändern. Sobald sich die Nachfragelücke zu schließen beginne, könne man davon ausgehen, dass die Charterraten das Betriebskostenniveau wieder übersteigen. Für die kleineren Segmente werde dies für das Jahr 2010/2011 zu erwarten sein.

ISL expects greater demand for feeder vessels

The Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) (Institute of Shipping Economics and Logistics) in Bremen has presented a differentiated market study of the development of the demand gap for container vessels.

The scientists have thereby generated a forecast for market growth in various scenarios based on current figures. These values were compared with current orders for new container vessels, aas well as with the influence of scrapping, delayed deliveries and cancellations. The special feature of the study is that the resulting data and tendencies were determined not only for the total container vessel market, but instead explicitly for five different size classes.

There have been almost no orders for the construction of new container vessels awarded since October 2008. The existing order backlog for container vessels for the years 2009 to 2012 results in a total fleet growth of 10.9 percent annually. However, considerable differences are discernible in the various size classes. Thus, for the segment from 4,000 TEU, and especially for vessels larger than 8,000 TEU, a considerable growth of the fleet in the double-digit percentage range is anticipated. The orders for a total of 136 vessels with a capacity of more than 12,000 TEU will even lead to an average annual doubling of the active fleet in the next four years.

In contrast to this, the growth of the fleet with respect to vessels of up to 3,000 TEU is clearly below average at only approx. 4%. At the same time, the average age of the fleet in this segment is significantly higher than that for the larger vessels, which have in some cases only been built at all in the last few years in these size classes. The scrapping potential in the segment for vessels up to 1,000 TEU will even lead to a reduction of existing capacities.

Delivery delays only had a suspending effect, which, while providing short-term and minor relief, will at the same time lead to an intensification of the problem in subsequent years, as this will extend the period of fleet growth. The number of real cancellations is difficult to determine. However, due to the not inconsiderable problems and costs involved in cancellations, this aspect will not have a significant effect.

In summary, taking the basic scenario of the development of the world economy for the segment of ships up to 1,000 TEU as a foundation, a market balance is again expected for the end of 2011, and by the middle of 2012 for vessels up to 2,000 TEU. In the opinion of the experts, the development of charter rates will change positively even sooner. As soon as the gap in demand starts to close, one can presume that the charter rates will once again exceed the operating costs level. This is also expected for the smaller segments for 2010/2011.

Erfolgreiche Schiffsverkäufe endabgerechnet

Über erfreuliche Nachrichten konnten sich in diesen Tagen die Anleger von MS „SIMONE J“ und MS „MIRA J“ freuen. Beide Schiffe wurden im Februar, bzw. August letzten Jahres und damit beide ca. 10,5 Jahre nach Indienststellung verkauft. Nunmehr erfolgte die Endabrechnung der Beteiligungen.

Beim MS „MIRA J“ handelt es sich um ein 700-TEU-Container-Feederschiff der Detlef-Hegemann-Rolandwerft Berne, das über eine Tragfähigkeit von 8.500 tdw verfügt. Die auf der portugiesischen Werft Estaleiros Navais de Viana do Castello gebaute MS „SIMONE J“ hat eine Containerkapazität von 395 TEU und weist eine Tragfähigkeit von 4.750 tdw auf. Beide Schiffe sind mit je zwei an der Backbordseite des Schiffes angebrachten Bordkranen ausgestattet.

Während sich die Anleger von MS „MIRA J“ über einen Vermögenszuwachs nach Steuern von 69,66% freuen konnten, erbrachte die Beteiligung an MS „SIMONE J“ sogar 115,70%. Die Renditen nach der Methode „interner Zinsfuss“ (IRR) betragen bei MS „MIRA J“ 11,03% p.a., bzw. bei MS „SIMONE J“ 15,27% p.a. Damit wurden die Prospekterwartungen bei beiden Schiffen übertroffen.

Final account for successful sale of vessels

The investors of the MV “SIMONE J” and MV “MIRA J” recently received pleasant news. Both vessels were sold in February and August of last year respectively, and thus both approx. 10.5 years following their commissioning. The final accounting of the holdings has also taken place.

In the case of the MV “MIRA J”, this involves a 700 TEU container-feeder vessel from the Detlef-Hegemann-Rolandwerft Berne, which has a loading capacity of 8,500 tdw. The MV “SIMONE J”, built at the Portuguese shipyard Estaleiros Navais de Viana do Castello, has a container capacity of 395 TEU and a loading capacity of 4,750 tdw. Both ships are equipped with two deck cranes mounted on the port side of the vessel.

While the investors of the MV “MIRA J” could look forward to a capital gain after taxes of 69.66%, holdings in the MV “SIMONE J” even brought 115.70%. Profits according to the “internal rate of return” (IRR) method amount for the MV “MIRA J” to 11.03% annually or 15.27% annually for the MV “SIMONE J”. Thus the expectations of the prospectus have been exceeded with both vessels.

MS „MIRA J“ / MV „MIRA J“

v. r. / f. r. Herm Jüngerhans, Stefan Jüngerhans, Wilfried Menke (ANCHOR), Norbert Rakers und / and Deike Lentke

Versammlungen der Schiffsgesellschaften 2009

Nachdem in den vergangenen Jahren die notwendigen Beschlüsse der Gesellschafterversammlungen im schriftlichen Verfahren durchgeführt wurden, hat in diesen Tagen die erste Serie von Gesellschafterversammlungen für den größten Teil der Schiffsgesellschaften der Reederei Jüngerhans stattgefunden. Durchgeführt wurden diese traditionell wieder am Sitz der Reederei in der Schifferstadt Haren (Ems). Die Geschäftsführer des Familienunternehmens, Stefan und Herm Jüngerhans, konnten an zwei Tagen über 150 Anleger und Finanzberater begrüßen.

Trotz der auch in der Schifffahrt deutlich spürbaren Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise, die vor allem die wirtschaftliche Lage bei den Containerschiffen stark eingetrübt hat, verliefen die Versammlungen in sehr positiver Atmosphäre. Bei allen Versammlungen war das stimmberechtigte Kapital ausreichend persönlich oder durch vorher erteile Vollmachten vertreten, so dass stets Beschlussfähigkeit gegeben war. Die Anleger folgten bei allen Abstimmungen zumeist einstimmig, zumindest aber mit großer Mehrheit den Beschlussvorschlägen der Geschäftsleitung, der bei allen Gesellschaften Entlastung für das abgelaufene Geschäftsjahr erteilt wurde. Ebenso einheitlich wurde für das folgende Geschäftsjahr wiederum die ANCHOR Steuerberatungsgesellschaft für die Prüfung des Jahresabschlusses gewählt.

Wenn auch die wirtschaftliche Situation eine Ausschüttung an die Anleger bei keinem der Containerschiffe ermöglicht, so nahmen die Anleger dennoch mit Genugtuung zur Kenntnis, dass bei einem Großteil der Flotte im Geschäftsjahr 2009 noch die vollständigen Tilgungen auf die Schiffshypothekendarlehen möglich sein werden. Mehrfach war die Rede davon, dass sich die derzeitige Lage der Beteiligungen an Schiffen der Reederei Jüngerhans auch jetzt noch deutlich positiv vom Marktumfeld abhebe.

Treffend beschrieb ein Anleger, der trotz der Aussicht auch im kommenden Jahr bei seinen Containerschiffen auf Ausschüttungen verzichten zu müssen mit heiterer Gelassenheit dem Verlauf der Sitzungen folgte, dass dieser Umstand „schließlich dem Markt geschuldet" und nicht auf Entscheidungen der Geschäftsleitung zurückzuführen sein. Mehrfach ausdrücklich gelobt wurde die Reederei für ihren erheblichen persönlichen wie auch finanziellen Einsatz für die Schiffsgesellschaften. Viele Teilnehmer nutzten darüber hinaus gern die Gelegenheit, Fragen zur aktuellen Lage und zur Markteinschätzung aus erster Hand, da direkt von der Geschäftsleitung, beantwortet zu bekommen.

Meetings of the ship management companies in 2009

After necessary decisions of the shareholder meetings were made in written form in past years, the first series of shareholders meetings recently took place for most of the ship management companies of the Jüngerhans shipping company. These took place again according to tradition at the seat of the shipping company in Haren (Ems). The managing directors of the family-owned company, Stefan and Herm Jüngerhans, were able to greet more than 150 investors and financial consultants over two days.

Despite the effects of the financial and economic crisis, which are also clearly felt in shipping, and which have primarily worsened the economic situation for container vessels, the meetings took place in a very positive atmosphere. The capital entitled to vote was sufficiently represented either in person or through previously submitted powers of attorney at all meetings, so that a quorum was always present. The investors accepted the decision suggestions of the business management, mostly unanimously but at least always in the majority, and its actions for the past business year were formally approved by all companies. The Anchor tax consultancy company was also unanimously chosen for the inspection of the annual report for the coming business year.

Even though the economic situation left no room for a payout of dividends to investors for any of the container vessels, they were able to acknowledge with satisfaction that it will be possible to completely amortize the vessel mortgages for the majority of the fleet in the 2009 business year. Mention was repeatedly made of the fact that the current situation of the holdings in vessels of the Jüngerhans shipping company is still clearly and positively differentiated from that of the market environment.

One investor, who, despite the prospect of once again missing out on a payout of dividends for his container vessels, followed the proceedings with cheerful equanimity, accurately remarked that this situation is "ultimately the fault of the market" and cannot be traced back to decisions made by the business management. The shipping company was expressly praised several times for its considerable personal and financial dedication on behalf of the ship management companies. Many participants also used the opportunity to have their questions concerning the current situation answered directly and receicve an assessment of the market from the business management.

„Baltic-Max-Feeder“-Konzept soll Aufliegerkosten verteilen

Gäbe es in der maritimen Wirtschaft ein „Unwort des Jahres“, würde vermutlich der Begriff „Auflieger“ gute Chancen auf einen der vorderen Plätze haben. In einem Artikel, dessen Autor sich als „Fachanwalt für Anlegerschutz“ bezeichnet, wurde beschrieben, dass einige Reedereien „sogar die Schiffe an Land ziehen, um Betriebskosten zu sparen.“ Zutreffend davon ist indes nur der zweite Halbsatz. Gleichwohl bietet diese ganz offensichtlich von wenig Sachkenntnis getrübte Beschreibung eine recht amüsante Vorstellung: Welchen Aufwand muss es erst bedeuten, Schiff „aus dem Wasser“ zu ziehen – oder wurden sie vielleicht sogar „geschoben“? Und wie viel ufernahe Flächen müssten hierfür verfügbar sein, deren Inanspruchnahme dann offenbar noch geringe Kosten verursacht, als ein abgelegener Dalben-Liegeplatz. Doch genug der Phantasie.

Mit dem Begriff „Auflieger“ werden tatsächlich natürlich Schiffe bezeichnet, die aufgrund fehlender Beschäftigung aufgelegt werden, d.h. einen Liegeplatz außerhalb von Terminals oder eine Reede ansteuern, und dort unter größtmöglicher Ausnutzung von Einsparpotenzialen auf die nächste Beschäftigung zu warten. Sofern möglich, wird die Besatzung auf ein zulässiges Minimum reduziert. Man unterscheidet grundsätzlich zwischen dem „warmen Aufliegen“ (warm lay-up) und dem „kalten Aufliegen“ (cold lay-up), da bei letzterem auch die Betriebs- und Schmierstoffe der Hauptmaschinen und Aggregate abgelassen werden um somit noch höhere Einsparung der laufenden Unterhaltung zu generieren. Gleichzeitig ist eine Wiederinbetriebnahme dann allerdings erheblich aufwendiger und kostenintensiver, so dass sich ein positiver Effekt erst nach mindestens einem Jahr oder mehr ergibt.

Selbstverständlich entstehen auch im Zustand des (warmen) Aufliegens noch immer nicht unerhebliche Kosten für den Schiffsbetrieb sowie den Kapitaldienst. Um diese Kosten auf mehrere Schultern zu verteilen hat Steuerberater Hermann Neemann aus Haren (Ems) das sog. „Baltic-Max-Feeder“-Konzept entwickelt. Der Titel leitet sich ab aus der Bezeichnung der maximalen Schiffsgröße ab, für die diese Idee konzipiert wurde. Eine erste Veröffentlichung im Spätsommer des Jahres ergab ein unerwartet großes Medienecho indem sich sowohl Befürworter als auch Skeptiker zu Wort meldeten. In den vergangenen Monaten wurden viele Gespräche geführt, um das Konzept weiter zu konkretisieren. Dabei müssen sowohl Besonderheiten der Finanzierung wie auch Aspekte des Wettbewerbs- und Gesellschaftsrechts Berücksichtigung finden.

„Baltic Max Feeder“ concept should distribute lay-up costs

If there was a „faux-pas word of the year“ in the maritime economy, the term „laid up vessels“ would probably have good chances of being right up front. In one article, the author of which describes himself as a „specialist solicitor for investor protection“, it is claimed that some ships „even pull their ships onto dry land in order to save operating costs.“ Accurate here is only the second half of the sentence. At the same time, this quite obviously not very informed description presents a very amusing picture. What kind of effort would be involved in pulling a ship „out of the water“, or would it instead be „pushed“? And how many areas close to the shore would be required, the use of which apparently involves lower costs than those of a remote dolphin berth. But enough with the fairy tales.

The term „laid up ships“ of course describes vessels that, due to lack of employment, are laid up, meaning that they head for a berth outside of terminals or a road and wait for their next employment there, while exploiting savings potential to the greatest extent possible. Where possible, the crew is reduced to the permitted minimum. One differentiates principally between „warm lay-up“ and „cold lay-up“, because, in the case of the latter, fuel and lubricants for the main engines and assemblies are also dispensed with in order to generate even greater savings with respect to running maintenance. At the same time, a recommissioning involves considerably greater effort and is more cost-intensive, so that a positive effect is only achieved after at least one year.

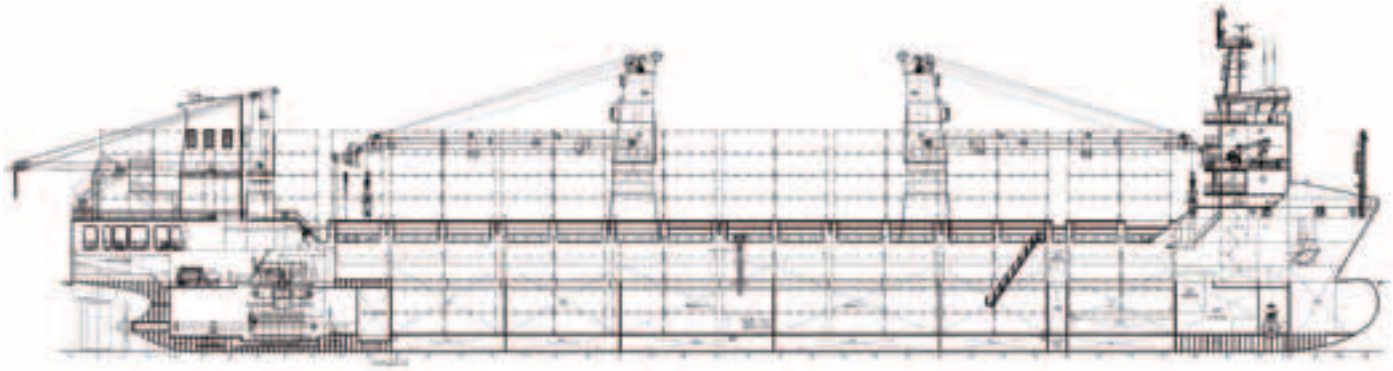
Of course, even in a condition of warm lay-up, not inconsiderable costs still arise for the operation of the vessel and the debt service. In order to distribute these costs onto several shoulders, the tax accountant Hermann Neemann of Haren (Ems) has developed the so-called „Baltic Max Feeder“ concept. The title is derived from the designation of the maximum vessel size for which this idea was conceived. Initial publication in the late summer of this year met with an unexpectedly great degree of media interest, which included the opinions of both sceptics and proponents. Many discussions have taken place in past months with the aim of developing the concept into more concrete terms. Both special features of financing and aspects of competition and company law must thereby be considered.

SAINTY-Werft baut Viererserie

Auf der chinesischen Werft Sainty entsteht zurzeit eine Serie von vier 12.000 tdw Schwergutschiffen für die Reederei Jüngerhans. Die Schiffe, deren Design vom Büro ABH Emden stammt, werden mit je zwei 400 Tonnen sowie einem 80 Tonnen hebenden Kranen ausgestattet. Die Anordnung des Deckhauses auf dem Vorschiff erlaubt den Transport von großen Ladungsteilen ohne dass dadurch die Sicht für die Brückenbesatzung beeinträchtigt würde. Die Schiffe, die unter den Baunummern 07STIG-055 bis 07STIG -058 entstehen, sollen zwischen QII/2010 und QIII/ 2011 abgeliefert werden. Für alle Schiffe liegt auf Vermittlung des Maklers Arkon Shipping & Projects Hamburg bereits ein mehrjähriger Chartervertrag mit der US-amerikanischen Reederei Industrial Maritime Carriers LLC., einer Tochtergesellschaft der Intermarine-Gruppe vor.

Die beiden Bordkrane können im kombinierten Betrieb Lasten von bis zu 800 Tonnen laden und löschen, so dass hierfür keine landseitige Infrastruktur notwendig ist.

When operated in combination, the two on-board cranes can load and unload cargo weighing up to 800 mt, so that no shore infrastructure is necessary."



SAINTY shipyards build series of four

A series of four 12,000 tdw heavy lift vessels for the Jüngerhans shipping company are being built at the Chinese Sainty shipyards. Ships, which were designed by ABH Emden, will be equipped with two 400 mt and one 80 mt lifting capacity cranes each. The positioning of the deckhouse at the bow enables the transport of large load parts without blocking the view of the bridge crew. The vessels, which are being built under the construction numbers 07STIG-055 to 07STIG -058, should be delivered between the second quarter of 2010 and the third quarter of 2011. With the mediation of agent Arkon Shipping & Projects Hamburg, all ships already have a charter contract extending over several years with the US shipping company Industrial Maritime Carriers LLC., a subsidiary company of the Intermarine Group.

Ladung unterschiedlicher Abmessungen und Gewichte können an Deck, sowie in dem mit einem flexiblen Zwischendeck ausgestatteten Laderaum transportiert werden.

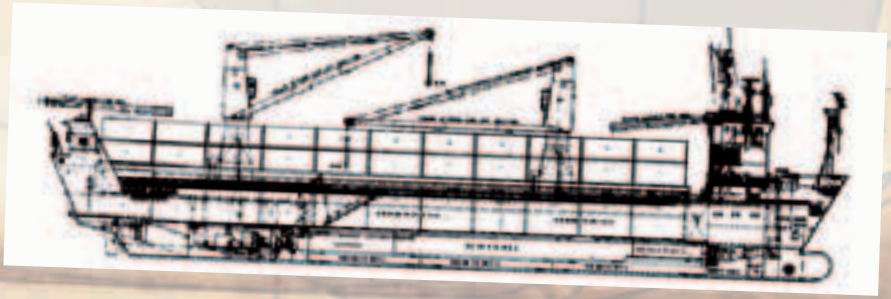
Cargoes of various dimensions and weights can be transported on deck and into the holds, which is equipped with a flexible tween deck.

Firmengeschichte

Vor 30 Jahren – im August 1979 – wurde erstmals ein Schiff mit „Brücke vorne" für die Reederei Jüngerhans in Dienst gestellt. MS „ADELE J" wurde als sog. „Deckcarrier" unter der Baunummer 156 auf der traditionsreichen Werft HDW (Howaldtswerke-Deutsche Werft AG) in Kiel gebaut. Es verfügte bei einer Länge von 84,16 m, einer Breite von 18,02 m und einem Tiefgang von 3,64 m über eine Tragfähigkeit von 2.650 tdw sowie eine Container-Stellplatzkapazität von 260 TEU. Das Schiff wurde in einer Bauzeit von weniger als einem halben Jahr fertig gestellt und als „Ro/Ro - Lo/lo"-Schiff (Roll on/Roll off – Lift on/Lift off) bezeichnet. Die Ladungen konnten sowohl über die beiden Hägglunds-Bordkrane, die über eine Hebeleistung von je 25 Tonnen verfügten, als auch über die 8 Meter breite Heckrampe beladen bzw. gelöscht werden. Im Februar 1990 wurde das Schiff nach Marokko verkauft.

History

30 years ago – in August 1976 – the first vessel with „bridge in the front" was put into service for the shipping company Jüngerhans. The so called „deckcarrier" MV „ADELE J", building-No.: 156, has been built in Kiel at the traditional shipyard HDW (Howaldtswerke-Deutsche Werft AG). The vessel had a length of 84.16m, a breadth of 18.02m, a draught of 3.64m, a deadweight of 2,650 mt and was able to load 260 TEU. During half a year the so called „Ro/Ro – Lo/Lo"-vessel (Roll on/Roll off - Lift on/Lift off) has been constructed. Loading- and discharging have been carried out with the help of two Hägglunds-cranes with an capacity of 25 mt and the stern-ramp with a breadth of 8m. In February 1990 the vessel was sold to Marocco.



MS „ATLAS J“ / MV „ATLAS J“

Reederei Jüngerhans stellt neues Flaggschiff in Dienst

Als neues Flaggschiff der Jüngerhans-Flotte sowie aller von Haren (Ems) aus bereederten Schiffe wurde Ende November MS „ATLAS J“ von der zum koreanischen Hyundai-Konzern gehörenden Samho-Werft an die Reederei Jüngerhans übergeben. Das unter der Baunummer S415 gebaute Schiff verfügt bei einer Länge über alles von 262 Metern, einer Breite von 32,20 Metern und einem Tiefgang von 12,50 Metern über eine Tragfähigkeit von 51.450 tdw. Es bietet eine Container-Stellplatzkapazität von 4.300 TEU, bzw. 2.850 TEU bei 14 to. homogener Beladung, sowie 560 Anschlüsse für Kühlcontainer. Die Hauptmaschine vom Typ Wärtsilä 8RTA82c erzeugt eine Leistung von 36.200 kw und sorgt für eine Geschwindigkeit von 22,7 Knoten.

MS „ATLAS J“ ist das erste einer Serie von sechs Schiffen von denen noch ein weiteres in die Flotte der Reederei Jüngerhans kommen wird. Dessen Ablieferung ist für das erste Halbjahr 2012 vorgesehen. Das Projekt ist ein weiteres Resultat aus der bereits langjährigen und sehr erfolgreichen Zusammenarbeit der Reederei Jüngerhans mit der Hamburger MPC-Gruppe.

Von der hohen Qualität des Schiffes überzeugten sich die Inspektoren der Reederei persönlich zuletzt anlässlich der Werftprobefahrt. Das Schiff erfüllte auf Anhieb alle gestellten technischen und nautischen Anforderungen und erhielt alle notwendigen Zertifikate. Sowohl der Stahlbau, aus auch von die technischen Installationen und der Innenausbau hatten die Fachleute der Reederei überzeugt. Uns sie müssen es wissen, haben sie in den letzten Jahren doch schon eine Reihe unterschiedlicher Neubauten von Werften in aller Welt für die Reederei inspiziert und deren Neubau begleitet.

„In den heutigen Märkten ist es eine mehr als gute Nachricht, wenn ein Schiff gleich nach einer dazu noch pünktlichen Ablieferung eine mehrjährige Charterbeschäftigung antreten kann“, freut sich Herm Jüngerhans über die Beschäftigung des Schiffes. Es wird unter dem Charternamen MS „ZIM COLOMBO“ bei der in Israel beheimateten Reederei „ZIM“ sehr wahrscheinlich in dessen Liniendienst „East Med Express Service“ zwischen Fernost und dem östlichen Mittelmeer eingesetzt werden.

Der Name „ZIM“ geht zurück auf einen hebräischen Begriff im alten Testament mit dem „große Schiffe“ beschrieben wurden. Die Reederei wurde im Jahr 1945 gegründet und ist seit 2004 vollständig privatisiert. Sie gehört heute zu den größten Container-Linienreedereien der Welt.

In der Jüngerhans-Flotte verlieren damit die beiden 1997 auf der MTW-Werft in Wismar gebauten 1900-TEU Containerschiffe MS „KLAUS J“ und MS „HELENE J“ Ihren Status als Flaggschiffe.

Jüngerhans shipping company commissions new flagship

As the new flagship of the Jüngerhans fleet, as well as of all Haren (Ems)-based vessels, the MV "ATLAS J" was delivered to the Jüngerhans shipping company at the end of November by the Samho shipyard, which is part of South Korean Hyundai Heavy Industry. The vessel built under the construction number S415 has, with an length of 262 metres, a width of 32.20 metres and a draught of 12.50 metres, a load capacity of 51,450 tdw. It has a container capacity of 4,300 TEU or 2.850 TEU with a 14 to. homogenous load, as well as 560 reefer plugs. The main engine of type Wärtsilä 8RTA82c has an output of 36,200 kw and ensures a speed of 22.7 knots.

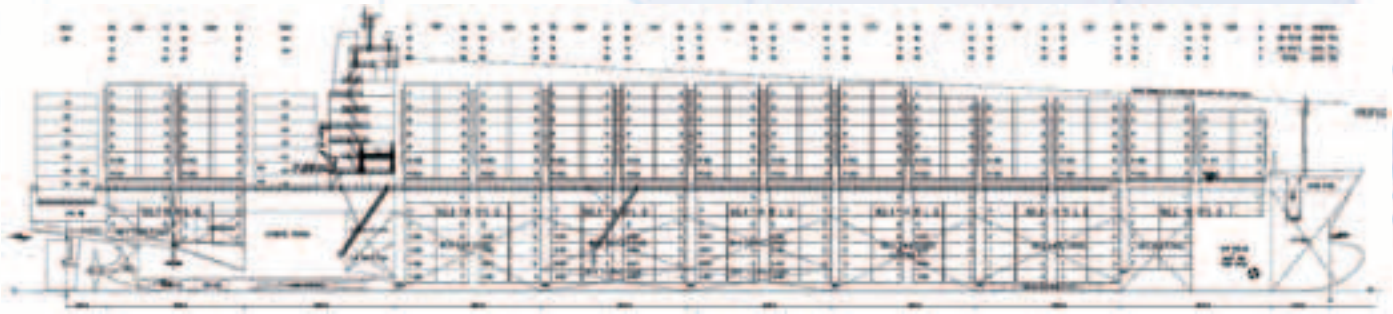
MV "ATLAS J" is the first in a series of six vessels, of which one more will join the fleet of the Jüngerhans shipping company. This delivery is planned for the first half of 2012. The project is another result of the already long and very successful cooperation of the Jüngerhans shipping company with the Hamburg-based MPC Group.

The inspectors of the shipping company convinced themselves personally of the high quality of the vessel on the occasion of the sea trial. The vessel immediately satisfied all of the technical and nautical demands made of it and was awarded all necessary certificates. The experts of the shipping company were equally convinced by the structural steelwork, the technical installations and the interior fittings. And they must know, since they have in past years already inspected and accompanied the construction of a series of various new vessels from shipyards throughout the world for the shipping company.

"In today's markets it is more than good news when a vessel can immediately enter into charter activity extending over several years following punctual delivery", Herm Jüngerhans announced, pleased with the employment of the vessel. It will be deployed under the charter name MV "ZIM COLOMBO" with the Israel-based shipping company "ZIM", most likely in its regular service "East Med Express Service" between the Far East and the eastern Mediterranean.

The name "ZIM" can be traced back to the Hebrew term found in the Old Testament, with which "large ships" were described. The shipping company was founded in 1945 and has been entirely under private ownership since 2004. It is today one of the largest container shipping companies in the world.

The two 1,900 TEU container vessels MV "KLAUS J" and MV "HELENE J", built in 1997 at the MTW shipyards in Wismar, thus lose their status as flagships in the Jüngerhans fleet.



Studentische Aushilfskraft eingestellt

Seit Sommer dieses Jahres beschäftigt die Reederei Jüngerhans neben den sechs Auszubildenden mit Jan-Dirk Riedesel erstmals auch eine studentische Aushilfskraft und unterstreicht damit den hohen Stellenwert, der der Ausbildung junger Menschen beigemessen wird.

Jan-Dirk Riedesel befindet sich im dritten Semester des Internationalen Studiengangs Shipping & Chartering an der Hochschule Bremen. Shipping & Chartering wurde 2004 in das Studienprogramm der Bremer Hochschule aufgenommen und entlässt in diesem Jahr seine ersten Absolventen mit dem staatlich akkreditierten Titel eines „Bachelor of Arts" (B.A.) in die Berufswelt. Der unter der Mitwirkung von Reedereien und Unternehmen der maritimen Wirtschaft konzipierte Studiengang stellt eine kaufmännische und nautisch-technische Ausbildung dar, die die Studenten für Managementpositionen im maritimen Bereich qualifizieren soll.

Wesentliche Studieninhalte sind neben der maritimen Wirtschaft, die Bereiche Nautik/Technik, Transport- und Handelsrecht sowie die Vermittlung von Soft Skills. So finden sich im Studienangebot Modulbezeichnungen wie Maritime Economics, Ship Technology, International Trade Law, Charter Disputes oder Negotiation Skills. Zudem wird der Internationalität des Studiengangs im fünften Semester durch das Absolvieren eines Auslandspraktikums Rechnung getragen.

Jan-Dirk Riedesel

Neben der Schifffahrt spielt für den Emsländer vor allem der Fußball eine große Rolle. Von 2005-2007 spielte er bereits für den SV Meppen, wechselte für ein Jahr zum VfL Oldenburg, ehe er in diesem Sommer zum SVM zurückkehrte. In dieser Zeit absolvierte er 70 Oberligaspiele für die beiden Vereine, zumeist auf seiner angestammten Position als rechter Außenverteidiger.

Seit Juli dieses Jahres ist der Student im Chartering Department der Reederei tätig. Durch diese Tätigkeit kann der gebürtige Papenburger nun erfahren, wie Theoriewissen in der Praxis am Beispiel einer ‚klassischen' Reederei umgesetzt wird.

Student temporary employees hired

Since the summer of this year, the Jüngerhans shipping company, in addition to the six trainees, is, with Jan-Dirk Riedesel, for the first time employing a student temporary employee, and thus underlining the great value attached to the training of young people.

Jan-Dirk Riedesel is in the third semester of the International Degree Course Shipping & Chartering at the Bremen University of Applied Sciences. Shipping & Chartering was accepted into the study programme of the Bremen University of Applied Sciences in 2004 and is this year graduating its first students with the state-accredited title of "Bachelor of Arts" (B.A.) into the professional world. The study programme, which was conceived of with the cooperation of shipping companies and companies of the maritime economy, is a commercial and nautical-technical programme of training meant to qualify students for management positions in the maritime sector.

In addition to maritime economy, important study content includes the areas of nautical science/technology, transport and commercial law and the mediation of soft skills. The study programme thus includes such module designations as Maritime Economics, Ship Technology, International Trade Law, Charter Disputes or Negotiation Skills. The internationality of the study programme is also addressed in the fifth semester through the completion of a foreign internship.

In addition to shipping, football is very important to the Ems region native. From 2005-2007 he had already played for SV Meppen, transferred for one year to the VfL Oldenburg, before returning this summer to the SVM. During this time he played in 70 Oberliga games for the two clubs, mostly in his customary position as right wingback.

Since July of this year the student has been working in the Chartering Department of the shipping company. This activity will make it possible for the native Papenburger to experience how theoretical knowledge is implemented in practice in the context of a 'classic' shipping company.

TIME TO SAY GOODBYE! - KAPITÄN BERND VOIGT VERABSCHIEDET

Nach über 16 Jahren an Bord von Schiffen der Jüngerhans-Flotte wurde Kapitän Bernd Voigt am 15. Oktober in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet. Seine Fahrenszeit als Kapitän bei Jüngerhans begann Voigt, der 1945 in Lippersdorf geboren wurde, am 01.07.1993 auf MS „ANNA J". Zuletzt war Bernd Voigt in „heimatnahem Einsatz" im wöchentlichen Feederdienst zwischen Rotterdam und Waterford auf MS „CETUS J" tätig. Diese außergewöhnlich lange und stets professionelle und konstruktive Zusammenarbeit nahm der vor Ort ansässige Charterer zum Anlass, sich von Kapitän Voigt mit einer Party zu verabschieden. Als Präsent erhielt er ein Bild mit der Silhouette von Rotterdam, das er viele hundert Male angelaufen hatte. „Wir verabschieden mit Bernd Voigt einen unser langjährigen und erfahrenen Kapitäne, dem wir viel zu verdanken haben", würdigte Herm Jüngerhans die Verdienste. Bernd Voigt will in seinem Ruhestand viel Zeit mit seiner Ehefrau Birgit verbringen.

+ + + + + + + + + + +

NACHWUCHS BEI SANDRA & JOACHIM

Am 02. Oktober 2009 konnten sich Sandra Roesler-Thole, Assistentin der Geschäftsleitung und langjährige Mitarbeiterin der Reederei, und ihr Mann Joachim über die Geburt ihrer Tochter Anna freuen. Um 08:27 Uhr erblickte sie, 51 cm groß und 4.050 Gramm schwer, das Licht der Welt. Zuvor war Sandra Ende August von ihren Kollegen mit einem kleinen Präsent in die Elternzeit verabschiedet worden.

+ + + + + + + + + + +

NEW FAMILY MEMBER FOR SANDRA & JOACHIM

On October 2, 2009, Sandra Roesler-Thole, business management assistant and an employee of the shipping company for many years, and her husband Joachim celebrated the birth of their daughter Anna. She first saw the light of the world at 8:27 a.m., is 51 cm tall and weighs 4,050 grams. Sandra started maternity leave at the end of August with a small gift.

Anna Thole

+ + + + + + + + + + +

TIME TO SAY GOODBYE! - CAPTAIN BERND VOIGT RETIRES

After more than 16 years aboard the vessels of the Jüngerhans fleet, Captain Bernd Voigt started his well-earned retirement on October 15th. Voigt, who was born in 1945 in Lippensdorf, began his time as captain with Jüngerhans on July 1st, 1993 aboard the MV "ANNA J". Bernd Voigt was recently active in "local service" with the weekly feeder service between Rotterdam and Waterford aboard the MV "CETUS J". This exceptionally long and always professional and constructive cooperation provided the occasion for the charterer on location to take leave of Captain Voigt with a party. As a present he received a picture of the silhouette of Rotterdam, which he called several hundred times. "With Bernd Voigt we are saying goodbye to one of our most experienced captains, to who we owe a great deal", said Herm Jüngerhans, praising his services. Bernd Voigt wants to spend a lot of time with his wife Birgit during his retirement.

Kapitän Bernd Voigt geht in den wohlverdienten Ruhestand / Captain Bernd Voigt started his well-earned retirement

© Ralf Brand - www.cross-forum.eu

Deutsche Meisterin im Autocross

Christine Kiepe, Assistentin in der technischen Inspektion der Reederei, erlangte Ende September den Titel der Deutschen Meisterin im Autocross. Die 23jährige nimmt seit nunmehr 5 Jahren an Auto-Cross Rennen teil. Angesteckt wurde sie durch ihre beiden zuvor ebenfalls aktiven Brüder, die sie beim Heimrennen des MSC Rütenbrock zunächst in der Ladyklasse starten ließen. Mit dem Ersatzfahrzeug ihres Bruders Mark konnte sie sogleich ihr Potenzial unter Beweis stellen. Der erste Pokal wurde schließlich nur durch einen technischen Defekt verwehrt. In den darauf folgenden Jahren fuhr sie die komplette Nordwest-Deutsche Meisterschaft bei den Frauen mit und gewann diese vier Mal in Folge.

Nachdem sie sich dort nicht mehr so richtig gefordert fühlte, wurde ein neues Projekt in Angriff genommen. Sporadisch nahm sie an den so genannten Langstreckenrennen in der Deutschen Meisterschaft teil. Mit altbewährtem Material, einem Honda CRX mit 140 PS, konnte sie sogar bereits einige Top-Ten Plätze einfahren. Diese Rennen dauern 45 Min. und werden mit bis zu 40 Teilnehmern und zwar fast ausschließlich Männern gefahren. Im Jahr 2008 wurde die Langstreckensaison erstmals komplett in Angriff genommen und am Ende erreichte sie mit einem völlig untermotorisierten Fahrzeug einen beachtlichen 4. Platz in der Deutschen Meisterschaft.

Man musste einsehen, dass in dieser Klasse mit dem vorhandenen Budget nicht viel mehr zu erreichen war, und so entschloss man sich, die Saison 2009 in der Klasse der Serientourenwagen bis 1400ccm mit einem neuem Fahrzeug zu starten. Dieses Fahrzeug, ein Honda Civic, wurde in Rekordzeit von nur acht Wochen nach den Vorgaben des Reglements von Ihrem Bruder Mark, ihrem Onkel Wolfgang und ihrem Vater Arnold aufgebaut. Bereits im ersten Rennen fuhr sie direkt aufs Treppchen und landete im anschließenden Superfinale sogar auf Platz 2. Wie sich schnell herausstellte, war diese Art von Rennen die Spezialität der blonden Harenerin. Hier wird mit einem Handicap gestartet, d.h. die Fahrzeuge werden gestaffelt nach Hubraum, von vorne nach hinten aufgestellt. So gewann sie mit diesem Startprinzip das wohl prestigeträchtigste Cup-Rennen, das es im Deutschen Autocross gibt: sie setzte sich als einzige Frau gegen 24 männliche Konkurrenten durch und durfte die begehrte Huwi-Cup-Trophäe in Empfang nehmen.

Im entscheidenden Rennen legte sie ein nahezu fehlerfreies Rennen hin und war am Ende Deutsche Vizemeisterin bei den kleinen Serientourenwagen. In der Superfinalwertung holte sie sodann den heiß ersehnten Titel der Deutschen Meisterin. Wenn man „Tinä" fragt, was sie in ihrer Autocross-Karriere als nächstes erreichen möchte, kommt nur eine Antwort: „Einmal vor den 15.000 Zuschauern im tschechischen Nova Paka fahren."

Bruder Mark (li.) und Deutsche Meisterin Christine (re.) am Rennwagen
Her brother Mark (left) and German autocross champion Christine at the racing car

German autocross champion

Christine Kiepe, assistant for technical inspection with the shipping company, was named German autocross champion at the end of September. The 23-year old has been taking part in autocross races for more than 5 years. She was "infected" by her two previously active brothers, who initially let her start in the lady class in home races of the MSC Rütenbrock. She was soon able to prove her potential with the spare vehicle of her brother Mark. She was only denied her first trophy due to a technical defect. In subsequent years she took part in the entire northwest German championship for women and won it four consecutive times.

She took up a new project when she no longer felt challenged there. She participated sporadically in the so-called long distance races of the German Championship. With tried and tested material, a Honda CRX with 140 HP, she was even able to achieve several top ten positions. These races are 45 minutes long and have 40 competitors, almost exclusively men. In 2008 she completed the entire long distance season for the first time and ultimately took an admirable 4th place in the German Championship with a fully underpowered vehicle.

She was forced to concede that not much more could be achieved in this class with the existing budget and thus decided to start the 2009 season in the stock car class up to 1400 cc with a new vehicle. This vehicle, a Honda Civic, was tuned in a record time of only eight weeks according to the specifications of the regulations by her brother Mark, her Uncle Wolfgang and her father Arnold. She won a place on the steps already in her first race and even took second place in the subsequent super final. It was soon clear that this type of race is the specialty of the blonde resident of Haren. Here one starts with a handicap, meaning that the vehicles are positioned staggered from front to back according to cubic capacity. With this start principle she won the most prestigious cup races in German autocross: she prevailed as the only woman against 24 male competitors and was awarded the coveted Huwi Cup.

In decisive races she raced almost perfectly and in the end was named German runner-up for small stock cars. She then won the coveted title of German Champion in the super final evaluation. "Tina" has only one answer when asked what she would like to achieve next in her autocross career: "To once drive in front of 15,000 spectators in the Czech Nova Paka."

Erste Ausbildungs-platzbörse in Haren (Ems)

Zum ersten Mal veranstalten die Haupt- und Realschulen in Haren (Ems) gemeinsam eine Ausbildungsplatzbörse. Zur Teilnahme waren die ortsansässigen Betriebe aller Branchen aufgerufen um den Schülern einen Eindruck der unterschiedlichen Berufsbilder zu vermitteln. Die Reederei Jüngerhans beteiligte sich an einem Gemeinschaftsstand der maritimen Wirtschaft. Die Auszubildende zur Schifffahrtskauffrau Anja Mörker gab aus erster Hand Einblicke in ihren Berufsalltag und die Inhalte der Ausbildung. Am Info-Stand konnten Interessierte Informationsmaterial erhalten und in persönlichen Gesprächen mehr über die Berufschancen der maritimen Wirtschaft an Land und an Bord erfahren.

First apprentice-ship training position market in Haren (Ems)

For the first time, the Hauptschulen (a kind of secondary school) and secondary modern schools in Haren (Ems) are joining together to organise an apprenticeship training position market. The resident businesses from all branches were called upon to participate in order to provide the pupils with an impression of the various occupations. The Jüngerhans shipping company participated in a shared stand for the maritime economy. The trainee for the profession of shipping agent, Anja Mörker, provided direct insight into her professional routine and the content of her training. At the information stand, interested parties could receive information material and learn more about the professional opportunities of the maritime economy on land and at sea in personal discussions.

„Badefreuden im Mittelmeer?"
„Swimming in the Mediterranean?"

MV „GRACECHURCH HARP" / ex. MV „PAVO J" / Fotographer: Arada, Maynard S. Chief Officer

Photo competition

In der letzten Ausgabe der ship's mail haben wir erstmals die Besatzungen der Schiffe aufgerufen, Fotos von Bord einzusenden, die hier veröffentlicht werden. Einige Einsendungen haben uns erreicht, eines davon gibt es hier zu sehen. Weitere Bilder sind stets willkommen – allerdings sollte die Auflösung nicht zu klein gewählt werden, damit die Vorlage für den Druck ausreicht. Die Fotos einfach auf CD brennen und per Schiffspost einsenden oder per E-Mail an: **shipsmail@juengerhans.de**

In the last edition of ship's mail we called upon the crews of the vessels to send in photos of life on board, to be published here. We have received several submissions, one of which can be seen here. More photos are always welcome, but the resolution should be adequate for printing. Burn the photos to CD and send it by ship's mail or by E-mail to: **shipsmail@juengerhans.de**

REEDEREI
JÜNGERHANS

Merry Christmas and a Happy New Year

Bulgarian:	Tchestito Rojdestvo Hristovo Tchestita Nova Godina
Burmese:	Nit tit ku ne x'mas ma ta hkin hpa ya kaung gyi pei ba zai
Estonian:	Rõõmsaid Jõulu Pühi ja head uut aastat
German:	Fröhliche Weihnachten und ein Glückliches Neues Jahr
Hindi:	Krist Janm Parb Mubarak Ho, Nutaan Varshki Mangalkamna Hne
Croatian:	Sretan Bozic i Nova GodinaSretan Bozic i Nova Godina
Lithuanian:	Linksmu Sventu Kaledu ir Laimingu Nauju Metu
Polish:	Wesolych Swiat Bozego Narodzenia i Szczesliwego Nowego Roku
Portuguese:	Feliz Natal e um Ano Novo cheio de prosperidade
Romanian:	Sarbatori Fericite La Multi Ani
Russian:	Pozdravljaem vas s prazdnikom Rozhdestva Hristova i s Novym Godom
Spanish:	Feliz Navidad y Prospero Ano Nuevo
Filipino:	Maligayang Pasko Masaganang Bagong Taon
Ukrainian:	Vselich svjat Rizdva Xristovoho i Sjtsjaslivoho Novoho Roku

WEIHNACHTSGRÜSSE / CHRISTMAS GREETINGS

Kurz vor dem Weihnachtsfest möchten wir schon jetzt gern allen Besatzungen an Bord, den Geschäftspartnern und Freunden des Hauses in aller Welt ein frohes und gesegnetes Weihnachtsfest und für das Neue Jahr 2010 alles Gute, vor allem Gesundheit, Glück und Zufriedenheit wünschen.

Eure/Ihre

Familie Jüngerhans

Shortly before the Christmas holidays we would like to wish all crews on board, our business partners and friends of the company around the world a merry Christmas and good wishes, especially health and happiness, for 2010.

yours sincerly

the Jüngerhans family

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.

971809165 www.menke.de