www.juengerhans.de

no. 25 - August 2016

ship's mail

REEDEREI JÜNGERHANS

S. 4 FLOTTE
Schwergutschiffsneubau
FLEET
Heavy-lift newbuilding

S. 6 REEDEREI
Hohe Kundenzufriedenheit
SHIPPING COMPANY
Customer satisfaction

S. 8 GESCHICHTE
60 Jahre Container
HISTORY
60 years of containers

Stefan und Herm Jüngerhans

Liebe Leserinnen und Leser,

mit unserer diesjährigen „Sommerausgabe“ unserer ship’s mail wollen wir wieder über Neuigkeiten und Wissenswertes aus der Reederei und der Schifffahrt berichten.

Leider lässt sich vom heutigen Standpunkt aus immer noch nicht sagen, wann die Schifffahrtskrise überwunden sein wird. Aber wir arbeiten mit Hochdruck daran, diese Phase zu meistern und zu überstehen. So konnte im letzten Jahr schon das Konzept einer sog. „Master-KG“ mit sechs bei der Commerzbank finanzierten Container-Feeder-Schiffen erfolgreich umgesetzt werden.

In diesem Jahr konnte nun ein Konzept für insgesamt 13 Schwergutschiffe, die bei der Nord/LB finanziert sind, nach langen und intensiven Verhandlungen mit der Bank, realisiert werden. Wir freuen uns sehr, Lösungen gefunden zu haben, die den Weiterbetrieb eines großen Teils unserer Flotte ermöglichen. Über das Konzept mit der Norddeutschen Landesbank möchten wir Sie in der vorliegenden Ausgabe gerne etwas näher informieren.

Erfreulicherweise können wir die Übernahme des technischen Managements für drei Schwergutschiffsneubauten vermelden. Nachdem auch unsere Flotte in den letzten Jahren der Schifffahrtskrise geschrumpft ist, können wir sie innerhalb der nächsten zwei Jahre wieder vergrößern.

2016 ist das Jahr des 50-jährigen Jubiläums der ersten Containerverschiffung und sogar das 60-jährige Jubiläum des Containers. Dazu möchten wir Ihnen den geschichtlichen Hintergrund und die daraus resultierenden Auswirkungen bis heute aufzeigen. Wir wünschen unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an Bord und an Land, sowie allen Leserinnen und Lesern eine interessante und unterhaltsame Lektüre.

Titelbild/Cover:
Das Titelbild zeigt die kürzlich abgelieferte MS “Industrial Skipper”
The cover picture shows the MV “Industrial Skipper” which was recently delivered

Dear Readers,

with this year’s summer edition, we would again like to report the latest news and helpful information from the shipping company and the shipping industry.

It can regretfully from today’s perspective still not be determined when the shipping crisis will be overcome. But we are working flat out to master and to pull through this phase. It was already last year possible to successfully implement the concept of a so-called “Master KG” with six container feeder vessels financed with Commerzbank. It was this year now following long and intensive bank negotiations possible to realize a concept for a total of 13 heavy-lift vessels which are financed with Nord/LB. We are very pleased to have found solutions that enable continued operation of a large part of our fleet. We would like to inform you in more detail in this issue about the concept of Norddeutsche Landesbank.

We are fortunate to be able to draw attention to the acquisition of the technical management for three heavy-lift vessel newbuildings. After our fleet has in recent years also suffered from the shipping crisis, we can herewith again increase it within the next two years.

2016 is the year of the 50th anniversary of container shipping and also the 60th anniversary of the container. We would presently like to show the historical background and the associated impact on present time.

We wish our staff aboard and on shore as well as all readers interesting and entertaining reading.

Stefan Jüngerhans & Herm Jüngerhans

Foto-Wettbewerb "Zwei auf einen Streich"

Vor kurzem erreichte uns ein Foto von Nina Robben, 2. Nautische Offizierin auf der MS „HERCULES J". Im Hafen von Southampton fotografierte sie die Schiffe MS „HERCULES J" und MS „PERSEUS J". Auf den ersten Blick scheint es fast, als handele es sich um ein gespiegeltes Foto. Doch wer genauer hinsieht, erkennt die unterschiedlichen Schiffsnamen. Nina Robben ist seit dem 10. September 2007 auf Schiffen der Jüngerhans-Flotte beschäftigt und seit dem 8. Juli 2016 als 2. Nautische Offizierin auf der MS „ANDROMEDA J" im Einsatz. Die beiden Containerschiffe MS „HERCULES J" und MS „PERSEUS J" wurden im November 2009 bzw. Juli 2008 abgeliefert. MS „HERCULES J" verfügt bei einer Länge von 151,72 Metern, einer Breite von 23,4 Metern und einem Tiefgang von 8 Metern über eine Tragfähigkeit von 13.200 tdw. Es finden 1.036 Container Platz und das Schiff erreicht eine Maximalgeschwindigkeit von 19 Knoten. MS „PERSEUS J" verfügt bei einer Länge von 139,3 Metern, einer Breite von 22,8 Metern und einem Tiefgang von 8,7 Metern über eine Tragfähigkeit von 12.110 tdw. Hier finden bis zu 925 Container Platz und auch sie erreicht eine Maximalgeschwindigkeit von 19 Knoten.

In the future, we would again like to report more in the ship's mail about occurrences and experiences on board the vessels. Therefore, all crew members and officers are called upon to send reports and pictures of life aboard, special events, promotions or just photos of beautiful motifs by e-mail to the editor at **shipsmail@juengerhans.de**

In order for the photo to be printed, please take them at a high resolution, but they should first be sent only at a low resolution via e-mail attachment. Photos can then upon prior consultation be burned to a CD and then sent by ship mail or as an individual image via e-mail. The authors of the reports and/or pictures that are published shall then receive a gift.

Photo Competition "Two in one go"

We have recently received a photo from the 2nd nautical officer on MV "HERCULES J", Nina Robben. She took a picture in the port of Southampton of the ships MV "HERCULES J" and MV "PERSEUS J". At first glance it seems almost as though the picture has been mirrored, but at second glance you can see the different vessel names. She has been employed on vessels of the Jüngerhans fleet since September 10, 2007 and has since July 8, 2016 been 2nd nautical officer on MV "ANDROMEDA J". The two container vessels MV "HERCULES J" and MV "PERSEUS J" were delivered in November of 2009 and July of 2008, respectively. MV "HERCULES J", at a length of 151.72 meters and a beam of 23.4 meters with a draft of 8 meters, is provided with a loading capacity of 13,200 dwt. She can accommodate 1,036 containers and the vessel reaches a maximum speed of 19 knots. MV "PERSEUS J ", at a length of 139.3 meters and a beam of 22.8 meters with a draft of 8.7 meters, is provided with a loading capacity of 12,110 dwt. Up to 925 containers can be accommodated and she reaches a maximum speed of 19 knots.

Die im Bau befindliche MS „Industrial Swift" in der Werft Huanghai Shipbuilding Co., Ltd. / MV "Industrial Swift" under construction at the shipyard Huanghai Shipbuilding Co., Ltd.

Jüngerhans bereedert Schwergutschiffsneubau

Für das erste aus einer Serie von insgesamt vier modernen Schwergutschiffen hat die Harener Reederei Jüngerhans die Bereederung übernommen. Gebaut wird die Serie auf der Werft Huanghai Shipbuilding Co., Ltd. im chinesischen Rongcheng. Es handelt sich um eine in vielen Punkten optimierte Version der im Markt als „F-Type" bekannten und bewährten Schiffe. Bei einer Länge von 147 Metern und einer Breite von 22,80 Metern wird auf einem Tiefgang von 8,10 Metern eine Tragfähigkeit von 12.500 Tonnen (tdw) erreicht.

Unter einer großen durchgängigen Luke (76,5 x 17,6 Meter) bietet der boxförmige Hauptladeraum mit flexibel höhenverstellbaren Zwischendecks und einer hohen zulässigen Belastung des Bodens von bis zu 25 t/m² die optimalen Voraussetzungen für effiziente Projekt- und Schwerguttransporte.

Die beiden auf der Backbordseite angebrachten Schwerlastkrane verfügen über eine Hebeleistung von je 250 Tonnen. Im kombinierten Betrieb können Lasten bis zu 500 Tonnen gehoben werden, ohne dass dafür ein Stabilitätsponton ausgebracht werden muss. Für den Stückguttransport steht außerdem ein 45-Tonnen-Hilfshub zur Verfügung. Das Lukensystem besteht aus vollautomatischen Faltdeckeln und lediglich zwei Pontondeckeln.

Schiffbauliche Optimierungen der Rumpflinie sowie des Antriebssystems mit Ruder- und Propelleranlage und einer modernen 2-Takt-Hauptmaschine vom Typ MAN 5G45ME-C9.5 mit einer Leistung von 4.800 kw sorgen unter größtmöglicher Energieeffizienz für eine Geschwindigkeit von 15 Knoten. Die Entwicklung dieses Designs erfolgte in enger Zusammenarbeit zwischen dem Charterer und ARKON Shipping & Projects und berücksichtigt die Anforderungen der Ladungskunden an moderne Tonnage. ARKON Shipping & Projects hat für die Schiffe auch die längerfristige Charterbeschäftigung vermittelt. Das erste Schiff der „New S-Class 500" ist unter dem Namen MS „INDUSTRIAL SKIPPER" in Fahrt gekommen. Während die Reederei Jüngerhans für zwei von einer niederländischen Reederei-Gruppe georderte Schiffe zunächst die Bereederung und das technische Management übernimmt, wird

Technische Details / *technical details*	
L/B/T L/W/D:	147 m / 22,80 m / 8,10 m
Tragf./deadw.:	rd. 12,500 tdw
Ladegeschirr/ Cargo gear:	2 Krane/cranes je/of 250 to.
Hauptmaschine/ Main engine:	MAN 5G45ME-C9.5, 4.800 kw
Geschw./speed:	rd. 15 kn

Jüngerhans operating heavy-lift newbuilding

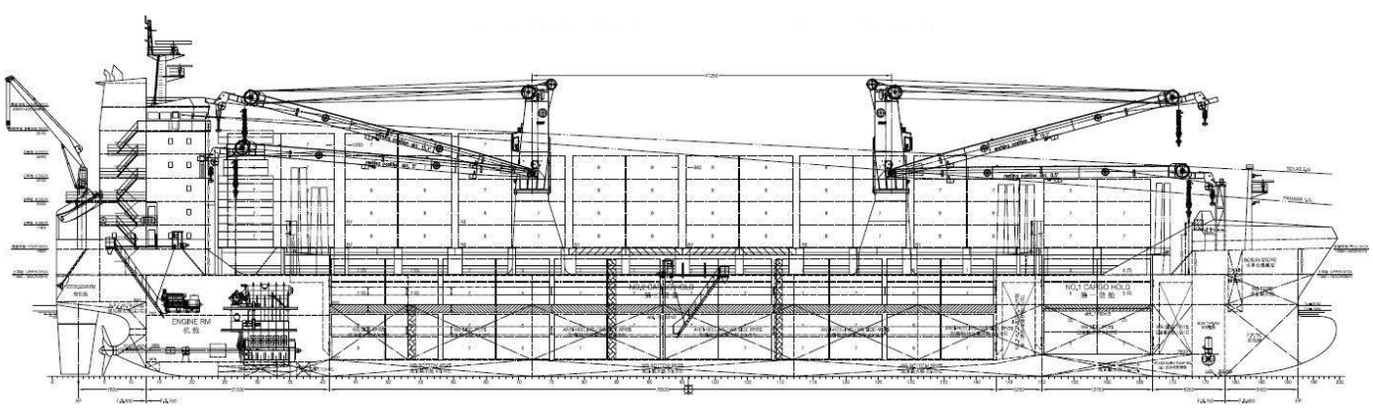
The Jüngerhans shipping company from Haren has taken over ship operations for the first of a series of four modern heavy-lift vessels. The series is built at the shipyard Huanghai Shipbuilding Co., Ltd. in the Chinese city of Rongcheng. They are a version optimized in many respects of the vessels known and proven in the market as "F-type". At a length of 147 meters and a beam of 22.80 meters with a draft of 8.10 meters, a loading capacity of 12,500 tons (dwt) is reached.

Under a large end-to-end hatch (76.5 x 17.6 meters), the box-shaped main cargo hold with flexibly adjustable tweendecks and a high permissible load upon the floor of up to 25 t/m² provides optimum conditions for efficient project and heavy-lift transportation.

The two heavy-lift cranes mounted on the port side have a lifting capacity of 250 tons each. In combined operation, loads of up to 500 tons can be lifted without the need of mounting a stability pontoon. A 45-ton auxiliary hoist is also available for general cargo transportation. The hatch system comprises fully automated folding covers and only two pontoon covers.

Shipbuilding optimizations in terms of hull lines and the drive system with a rudder and propeller system, and a modern 2-stroke main engine type MAN 5G45ME-C9.5 having a capacity of 4.800 kw provide a speed of 15 knots with the greatest possible energy efficiency. The development of this design was performed in close cooperation between the charterer and ARKON Shipping & Projects and takes into account the demands of cargo customers in terms of modern tonnage. ARKON Shipping & Projects also brokered the long-term charter employment for the vessels. The first vessel of the "New S-Class 500" has taken up operations under the name MV "INDUSTRIAL SKIPPER". While Jüngerhans shipping company has first assumed vessel operations and technical management for two vessels ordered by a Dutch shipping group, a newbuilding expected for October shall be taken into service for their own fleet. One vessel from the series is built for a shipping company from Hamburg.

ein für Oktober erwarteter Neubau für die eigene Flotte in Fahrt gebracht. Ein Schiff aus der Serie wird für eine Hamburger Reederei gebaut.



Hohe Kunden-zufriedenheit

Vor kurzem wurde eine Befragung unter allen Charterern durchgeführt, um herauszufinden wie zufrieden sie mit der Zusammenarbeit mit der Reederei Jüngerhans sind. Die Fragen waren in drei Blöcke unterteilt: allgemein, schiffsbezogen und Bemerkungen, unter dem die Befragten über positive oder auch negative Erfahrungen berichten. Um die Befragung effektiv auswerten zu können, wurde ein Rankingsystem verwendet: von 1 für „mangelhaft" bis 10 für „sehr gut". Im ersten Block wurde nach der Außenwirkung der Reederei, der Qualität des Kundenservices, der Flexibilität einzelner Anfragen, der Antwortzeit für die Beantwortung von Anfragen sowie nach dem Kommunikationsfluss gefragt. Im zweiten Block wurde nach den Fähigkeiten der Crew an Bord der Schiffe, dem Kommunikationsfluss zwischen dem Charterer und der Kommandobrücke, dem Kraftstoffmanagement, der Flexibilität, dem Grad der Instandhaltung der Schiffe und nach der Ausfallsicherheit der Schiffe gefragt.

Im ersten Fragenblock wurden durchschnittlich 8,0 Punkte und im zweiten durchschnittlich 8,2 Punkte erreicht. Der Gesamtdurchschnitt von 8,1 Punkten spiegelt eine hohe Kundenzufriedenheit und die Reederei Jüngerhans als einen kompetenten Geschäftspartner wider. Aus den einzelnen Bemerkungen gingen nur positive Erfahrungen hervor. So merkte ein Charterer an, dass die Hafenkapitäne gern mit der Jüngerhans-Crew zusammenarbeiteten. Ein anderer Charterer lobte die gute Kommunikation; bei Problemen würden immer einvernehmliche Lösungen gefunden. Dies zeigt, dass auch in Zeiten der Krise im Hause Jüngerhans immer viel Wert auf höchste Kundenfreundlichkeit und gute Kommunikation gelegt wird.

Reedereigebäude Jüngerhans / Shipping company building Jüngerhans

Customer satisfaction

The charterers have recently been surveyed to find out how satisfied they are in the cooperation with the Jüngerhans shipping company. The questions were roughly divided into three blocks: general, vessel-related, and observations, under which the interviewees report positive or negative experiences. In order to evaluate the survey in the most effective way, a ranking system was used. Number 1 there stands for poor and number 10 for very good. The first block investigated how the shipping company is externally perceived, the quality of customer service, the flexibility of individual requests, the response time for answering inquiries, and the communication flow. The second block investigated the skills of the crew on board the vessels, the communication flow between the charterer and the bridge, fuel management by the crew, the flexibility with regard to individual inquiries, the degree of maintenance of the vessels and the reliability of the vessels against failure.

The first block of questions achieved an average of 8.04 points and the second block of questions an average of 8.2 points. The overall average of 8.13 points reflects high customer satisfaction and shows Jüngerhans as being a competent business partner. From the individual observations, only positive experiences emerged. One charterer noted that their port captains enjoy cooperating with the Jüngerhans crew. Another charterer e.g. praises good communication; when problems arise, amicable solutions are always found. This shows that even in times of crisis, much emphasis is always placed on customer friendliness and good communications.

Nord/LB Konzept

Seit acht Jahren stellt das Marktgeschehen viele Herausforderungen für die gesamte Schifffahrtsbranche dar. Überkapazitäten in vielen Schiffssegmenten und niedrige Fracht- und Charterraten zeichnen das derzeitige Marktbild. Nur in wenigen Segmenten findet man eine Stabilisierung oder gar eine positive Ratenentwicklung vor. Hierzu gehören u. a. die Schwergutschiffe. Nachdem aber in zunehmendem Maße unterbeschäftigte Container- und Massengutschiffe um Ladung im Projekt- und Stückgutmarkt konkurrieren und ein niedriger Ölpreis mittelbar für weniger Ladungsnachfrage sorgt, ist auch dieses Segment immer mehr unter Druck geraten. Aufgrund der unerwartet langen Dauer dieser Schifffahrtskrise konnten einige Schiffsgesellschaften aktuell den Kapitaldienst gegenüber der Norddeutschen Landesbank nicht vollständig erbringen. Die Bank ist einigen Schiffsgesellschaften bereits durch umfangreiche Tilgungsstundungen entgegengekommen. Nachdem im letzten Jahr das Konzept „Master-KG" erfolgreich umgesetzt werden konnte und der Weiterbetrieb von mehreren bei der Commerzbank finanzierten Containerschiffen für die nächsten Jahre ermöglicht werden konnte, war es nun an der Zeit, auch bei den Schwergutschiffen mit der finanzierenden Bank über eine Beschäftigungsfortführung zu verhandeln. Das Konzept sieht vor, die Schwergutschiffe in einer neuen Finanzierungsstruktur fortzuführen und kommt dabei ohne weitere Kapitalbereitstellungen der Gesellschafter aus. Ziel war es, einen erweiterten Handlungsspielraum zu erhalten und die aktuelle Marktphase bis zu einem wertoptimalen Verkaufszeitpunkt zu überbrücken. Auch bei der Mehrheit der betroffenen Gesellschafter traf das Konzept auf Zustimmung und somit konnte es erfolgreich umgesetzt werden.

Nord/LB concept

Market activity has for eight years now posed many challenges for the entire shipping industry. Overcapacity in many shipping segments and low freight and charter rates characterize the current market image. Only a few segments show some stabilization or even a positive development of rates. This includes heavy-lift vessels. But since underemployed container and bulk carriers increasingly compete for cargo in the project and general cargo market and a lower oil price indirectly causes less cargo demand, even this segment has increasingly come under pressure.

Due to the unexpectedly long duration of the shipping crisis, some shipping companies were currently not able to fully provide the debt service to Norddeutsche Landesbank. The bank has already made concessions to some shipping companies in the form of substantial repayment deferrals. Following the concept "Master KG" being implemented successfully last year and continued operation of several container vessels financed by Commerzbank being enabled for the coming years, it was now time to also negotiate employment continuation with the financing bank for the heavy-lift vessels.

The concept intends to continue the heavy-lift vessels within a new financing structure and makes do without further capital being provided by shareholders. It was the aim to obtain an expanded scope of action and to bridge the current market phase pending a value-oriented time for sale. The majority of affected shareholders also approved of the concept and it was therefore possible to successfully implement it.

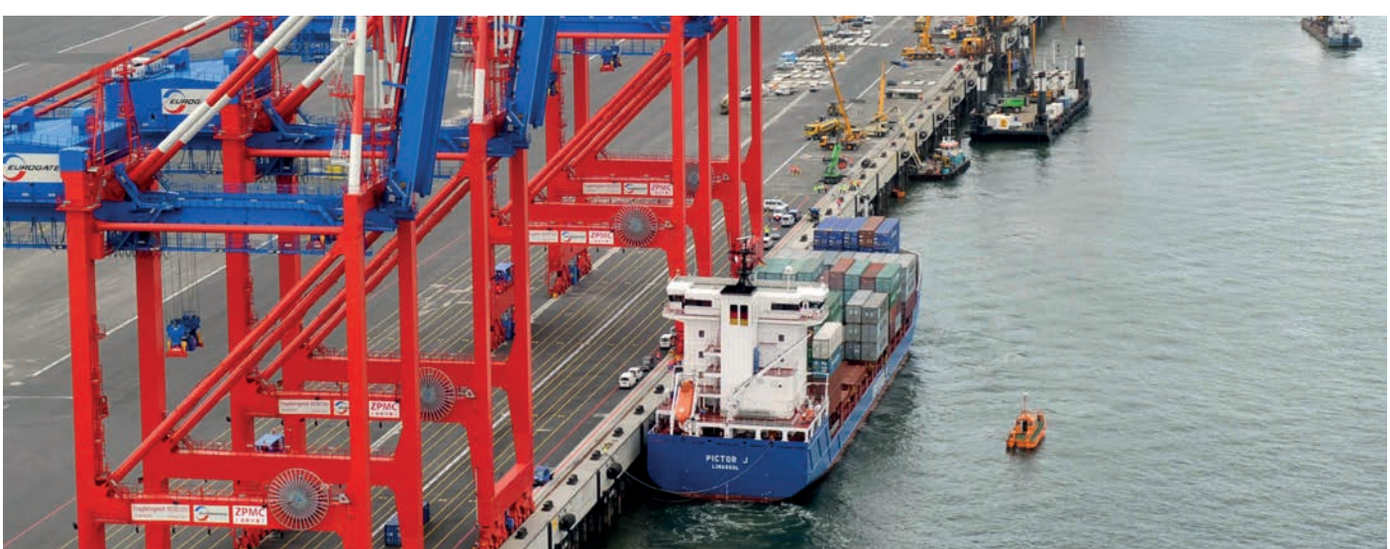
50 Jahre Containerverschiffung / 60 Jahre Container

2016 ist das Jahr des 50-jährigen Jubiläums der Containerverschiffung und gleichzeitig das Jahr des 60-jährigen Jubiläums des Containers.

Im Jahr 1956 erfand der Spediteur und spätere Reeder Malcolm McLean (*14.11.1913 +25.05.2001) den Container. Die ersten von ihm entwickelten Container wurden mit dem zum Containerschiff umgebauten Tanker MS „Ideal X“ von New Jersey nach Texas transportiert. Da bei diesem Experiment alles nach Plan verlief, entwickelte McLean seine Ideen immer weiter. So legte er einen Grundstein des globalen Transportwesens, denn am 3. Mai 1966 trafen in Europa und schließlich am 5. Mai in Deutschland die ersten Container ein. Verschifft wurden bei dieser Reise insgesamt 226 Container auf dem zum Containerschiff umgebauten Frachtschiff MS „Fairland“ der Reederei Sea-Land-Service Inc. Die damaligen Container waren 35 Fuß lang, also ganze 15 Fuß länger als die heutigen Standardcontainer. Eine damalige Containerlöschung dauerte auf konventionelle Weise circa eine Woche. Heute kann ein Containerschiff dank modernster Technik schon bereits in nur wenigen Stunden gelöscht werden. Durch die Containerverschiffung wird eine Standardisierung sowie eine erhebliche Beschleunigung der Abläufe in den Transportketten ermöglicht. Während laut Bremer Kreiszeitung 1966 in Bremen für ca. 17 Millionen Tonnen 7.000 registrierte Hafenarbeiter benötigt wurden, werden 2016 für ca. 80 Millionen Tonnen nur 2.400 Hafenarbeiter benötigt. In Rotterdam wurden 1968 ca. 65.000 Container umgeschlagen, 1974 waren es schon mehr als 1 Million Container und 2015 waren es sage und schreibe 12 Millionen TEU, weltweit wurden sogar 129 Millionen TEU transportiert (Quelle: THB vom 04.05.2016; S. 14).

Laut Hapag-Lloyd gibt es jedoch immer weitere neue Anforderungen an den Container, so z.B. die immer schwerer werdende Ladung und die ökologische Verträglichkeit. Weltweit sind ca. 30 Millionen Standardcontainer im Einsatz. Die durchschnittliche Lebensdauer soll von 8 bis max. 15 Jahren in Zukunft auf 20 Jahre gesteigert werden. Auch die Häfen treffen in Zukunft auf stets neue Herausforderungen, die Schiffe werden immer größer und können somit auch mehr Container transportieren. Das derzeit größte Containerschiff „MSC Zoe“ der Containerreederei MSC kann 19.224 Standardcontainer transportieren und in den Orderbüchern sind jetzt schon wieder weitaus größere Containerschiffe mit Kapazitäten von über 21.000 TEU zu finden.

Treffen zweier Jüngerhans-Schiffe im Nord-Ostsee-Kanal



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

Reunion of two Jüngerhans vessels at the Kiel Canal

50 years of container shipping / 60 years of containers

2016 is the year of the 50th anniversary of container shipping and at the same time the year of the 60th anniversary of the container.

*In 1956, the freight forwarder and later shipowner Malcolm McLean (*14.11.1913 +25.05.2001) invented the container. The first containers developed by him were transported from New Jersey to Texas by the tanker MV "Ideal X" which was converted to a container vessel. Since everything in this experiment went according to plan, McLean further developed his ideas. He thereby laid the foundation for global transport, since the first containers arrived in Europe on May 3, 1966 and in Germany finally on May 5. A total of 226 containers were during this voyage shipped onboard the cargo vessel of the Sea-Land Service Inc., MV "Fairland", which was converted to a container vessel. The containers at that time were 35 feet long, i.e. at total of 15 feet longer than the current standard containers. Unloading the containers in a conventional manner at that time took about one week. Owing to advanced technology, a container vessel can nowadays be unloaded within a few hours. Container shipping made standardization and a significant acceleration of processes in the transport chain possible. While according to "Bremer Kreiszeitung" (Bremen county newspaper) in Bremen 7,000 registered dock workers were needed in 1966 for about 17 million tons, only 2,400 dock workers were needed in 2016 for about 80 million tons. About 65,000 containers were handled in 1968 in Rotterdam, in 1974 this number rose to more than 1 million containers, and in 2015 the number rose to a staggering 12 million TEU, actually 129 million TEU were transported worldwide (source: THB dated May 4, 2016; p.14).*

According to Hapag-Lloyd, however, containers are always subject to further new demands, e.g. the cargo becoming increasingly heavier and ecological compatibility. Approximately 30 million standard containers are in use worldwide. The average life span is from 8 to max. 15 years in future to be raised to 20 years. Also the ports will in the future always encounter new challenges, the vessels are getting larger and larger and can therefore also transport more containers. The currently largest container vessel, "MSC Zoe", of the container shipping company MSC can carry 19,224 standard containers and the order books already now record much larger container vessels with a capacity of over 21,000 TEU.

Teilnehmer des Zukunftstages 2016 / Participants of the Future Day 2016

Zukunftstag 2016 / Future Day 2016

Auch in diesem Jahr fand am 28. April der Zukunftstag in der Reederei Jüngerhans statt. Zwei Mädchen und ein Junge besuchten die Reederei, um einen Einblick in den Alltag einer Reederei zu erhalten. Während einer Führung durch das gesamte Büro konnten sie in allen Abteilungen Informationen über die verschiedenen Tätigkeitsbereiche der dort tätigen Mitarbeiter erfahren und somit einen ersten Eindruck von den Tätigkeiten in einer Reederei gewinnen. Im Anschluss daran absolvierten sie die traditionelle Rallye der Reederei wobei unter anderem Standortbestimmungen auf einer Seekarte durchzuführen waren (siehe Foto).

Ziel des Zukunftstages ist es, dass Mädchen und Jungen in geschlechteruntypische Berufe hineinschnuppern. Für den Tag werden sie auf Antrag der Eltern vom Schulunterricht freigestellt. Organisiert wird der Zukunftstag von allgemein bildenden Schulen für die Klassen 5 bis 10. Eine Vor- und Nachbereitung findet in der Schule statt.

This year as well, Future Day was held on April 28 at the Jüngerhans shipping company. Two girls and a boy visited the shipping company to obtain insight into the everyday life of a shipping company. They were during a tour of the entire office able to obtain information from all departments about the different fields of activity of the employees working there and thereby gain a first impression what activities are on the agenda in a shipping company. Following this, they mastered the traditional Jüngerhans shipping company rally and - among other things - did some position-fixing on a nautical chart (see photo). The aim of the Future Day is that girls and boys are given a taste of gender-atypical occupations. For Future Day, they are upon request of the parents excused from school. The Future Day is organized by the schools for general education for grades 5 through 10. Preparation and debriefing is done at school.

Ausbildung beendet / training completed

THOMAS TIEBEN

In diesem Jahr konnte Thomas Tieben seine Ausbildung zum Schiffahrtskaufmann erfolgreich beenden, die er am 1. August 2013 begonnen hatte. Zunächst hatte der 21-Jährige die höhere Handelsschule und das Berufliche Gymnasium Wirtschaft absolviert. Während eines Schulpraktikums in der Reederei konnte er einen Einblick in die berufliche Tätigkeit in einer Reederei gewinnen. Schnell war für ihn klar, dass ihn die Tätigkeit eines Schiffahrtskaufmanns interessiert und er diesen Berufsweg einschlagen möchte. Wichtig war ihm hierbei ein Beruf mit Zukunft und einem internationalen Umfeld. Ende Juli hat er die Reederei verlassen, um anschließend an der Fachoberschule Wirtschaft und Verwaltung in Meppen die Fachhochschulreife zu erwerben und daran anschließend ein Studium der Betriebswirtschaftslehre aufzunehmen.

Thomas Tieben was this year able to successfully complete his training as a shipping clerk. He began his training with the Jüngerhans shipping company on August 1, 2013. The 21-year-old had earlier completed the Commercial College (höhere Handelsschule) and the Vocational Economic High School (Berufliches Gymnasium Wirtschaft). During a school internship at the shipping company he was able to gather insight into the profession and was quickly aware that he also wanted to learn the occupation of a shipping clerk. Of importance to him is to practice a profession with perspective and in an international environment. In August he will leave the shipping company in order to obtain his Advanced Technical College Entrance Qualification (Fachhochschulreife) in business and administration in Meppen at the Technical College and subsequently take up studies in business administration.

Thomas Tieben

© Tobias Machhaus - Fotolia.de

Neu im Team
New to the team

Laura Westhoff

LAURA WESTHOFF

Seit Ende Juli verstärkt Laura Westhoff den Empfangsbereich der Reederei. Die 22-Jährige stammt aus dem nahe gelegenen Wippingen und absolvierte eine Ausbildung zur Bürokauffrau. Daran anschließend schloss sie die Fachoberschule mit Schwerpunkt Wirtschaft in Papenburg erfolgreich ab und erlangte somit ihre allgemeine Hochschulreife. In ihrer Freizeit trifft sie gerne Freunde, liest oder spielt Gitarre. Weiterhin ist sie Vorsitzende der Katholischen Landjugendbewegung Wippingen.

Since the end of July Laura Westhoff strengthens the reception area of the shipping company. The 22-year-old comes from the nearby Wippingen and completed an apprenticeship as an office clerk. Thereafter she completed the technical school for economics in Papenburg, thereby acquiring the general university maturity. In her spare time she likes to meet friends, read or play the guitar. She is still chairman of the "Katholische Landjugendbewegung (KLJB)", a church youth organization, in Wippingen.

Ausbildung
Apprenticeship

Jule Jüngerhans

JULE JÜNGERHANS

Seit dem 1. August darf die Reederei eine neue Auszubildende begrüßen: Jule Jüngerhans. Jule wird fortan eine klassische Ausbildung zur Schifffahrtskauffrau durchlaufen. Die 18-Jährige wurde in Varel geboren, lebt mit ihrer Familie nun schon seit acht Jahren in Haren und absolvierte das Abitur am Gymnasium Haren. Die Schifffahrt wurde ihr quasi schon in die Wiege gelegt, denn ihr Vater, Großvater und auch ihr Urgroßvater sind zur See gefahren. In der Freizeit verbringt sie gerne Zeit mit Freunden und Familie und ist im Ehemaligen Chor des Gymnasiums Haren aktiv.

Since the 1st of August the shipping company may welcome a new trainee: Jule Jüngerhans. Jule began a training as a shipping clerk. The 18 -year-old was born in Varel and has been living with her family in Haren for eight years. She completed her high school studies at the Gymnasium Haren. For her, shipping belongs to the family, because her father, grandfather and her great-grandfather have been a captain. In her spare time she enjoys spending time with friends and family and is active in the alumni choir of the Gymnasium Haren.

Impressum:

Jüngerhans Maritime Services
GmbH & Co. KG

Boschstraße 31
49733 Haren (Ems)
Phone +49 (0) 59 32 72 50-0
shipsmail@juengerhans.de
www.juengerhans.de

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

Print CO2 compensated
Id-No. 1655349
www.bvdm-online.de