REEDEREI
JÜNGERHANS

ship's mail

www.juengerhans.de

no. 6 - April 2010

WELTWIRTSCHAFT
Positiver Ausblick der Wachstumsprognosen für 2010 02

WORLD ECONOMY
Positive outlook of growth forecasts for 2010 02

FONDSMANAGEMENT
Schiffsfonds langfristig im Plus 03

FUNDS MANAGEMENT
Ship funds bring long term benefits 03

FLOTTE
MS „HERCULES J" und MS „DELPHINUS J" verstärken die Flotte ...6

FLEET
MV „HERCULES J" and MV „DELPHINUS J" reinforce the fleet 7

FLOTTE
Hilfsgüter für Haiti 9

FLEET
Relief items for Haiti 9

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

mit der neuen Ausgabe unserer ship's mail wollen wir Ihnen wieder einen Einblick in aktuelle Ereignisse unserer Reederei sowie das derzeitige Marktgeschehen geben. Nach weitgehend übereinstimmenden Expertenmeinungen haben wir die Talsohle der internationalen Finanz- und Wirtschaftskrise wohl durchschritten. Damit liegt, was die Nachfrage nach Rohstoffen betrifft und in deren Folge auch die Auftragslage für Halb- und Fertigzeuge, die schlimmste Zeit wohl hinter uns. Es gibt zunehmend gesicherte Erkenntnisse, dass mit einem Anstieg der Wirtschaftsleistung auch des Welthandels gerechnet werden kann und dass damit auch der Transport von Waren über den Seeweg wieder zunehmen wird. „Der Untergang der Weltwirtschaft ist abgesagt", titelte unlängst die Wirtschaftspresse. Dennoch liegt für uns als Reederei noch ein sehr schwieriges Jahr vor uns. Während unsere Containerschiffsflotte im letzten Jahr zum Teil noch aufgrund älterer Charterverträge einigermaßen trittfest unterwegs war, treffen uns die Einnahmeeinbrüche durch Chartereinnahmen auf oder sogar unter Betriebskostenniveau in diesem Jahr ungebremst. Es wird daher unumgänglich sein, dass die Anleger einiger Schiffe zur Rückzahlung von bereits erhaltenen Ausschüttungen aufgefordert werden. Nicht zuletzt die Diversifikation unserer insgesamt sehr jungen Flotte sowie vor allem auch der wesentlich geringer belastete Markt der Schwergutschiffe, lassen uns dennoch optimistisch in die Zukunft blicken. Durch die gemeinsame Anstrengung aller Beteiligten und in vertrauensvoller Zusammenarbeit mit unseren langjährigen Partnern werden wir auch dieses Jahr bestehen und uns weiter für die Zukunft rüsten: „mit Tradition und Zukunft". Wir danken allen Anlegern, Geschäftspartnern und Mitarbeitern für ihr Engagement und ihr Verständnis und wünschen Ihnen eine interessante Lektüre.

Herzliche Grüße!

Stefan Jüngerhans

Herm Jüngerhans

Dear Readers,

With the new edition of our ship's mail we would like to provide you with insight into current events involving our shipping company and into current market conditions. According to the nearly unanimous opinion of the experts, we seem to have passed through the lowest point of the international financial and economic crisis. This means that, with respect to the demand for raw materials and, as a consequence, the order situation for semi-finished and finished products, the worst period seems to be behind us. There is a growing number of solid findings indicating that, with the improvement in economic performance, a concomitant growth in world trade can also be reckoned with, and that the transport of goods by sea will once again also expand. "The downfall of the world economy has been cancelled" was once found in the titles of the business press. Nonetheless, as a shipping company we still have a hard year ahead of us. While our container vessel fleet was operating relatively solid last year, partially due to older charter contracts, the collapse in earnings from charter revenues down to or even below operating costs levels has hit us head on this year. It is therefore unavoidable that the investors in some vessels will be requested to return already received dividends. Nonetheless, not least the diversification of our on the whole very young fleet, and especially the considerably less strained market for heavy lift vessels, allow us to look forward optimistically into the future. Through the common efforts of all those involved and in trusting cooperation with our partners of many years, we will also survive this year and continue to equip ourselves for the future: "with tradition and future". We thank all investors, business partners and employees for their engagement and their understanding, and wish you interesting reading.

Kind regards!

+ + + + + + + + +

News-Ticker

Die Zahl der sog. „Auflieger", also der Schiffe, für die es in Folge der internationalen Wirtschafts- und Finanzkrise derzeit keine auskömmliche Beschäftigung gibt, sinkt seit Anfang des Jahres kontinuierlich – zwischenzeitlich in einigen Größenklassen sogar signifikant. Bei den Container-Feederschiffen (300 bis 1.500 TEU) sind in Europa per Mitte März 2010 nur noch 36 Schiffe als beschäftigungslos gemeldet. Deren Zahl hatte Ende letzten Jahres mit über 120 Schiffen einen traurigen Rekord erzielt. Damit scheint hier das Ende der Krise mittlerweile klar erkennbar.

+ + + + + + + + +

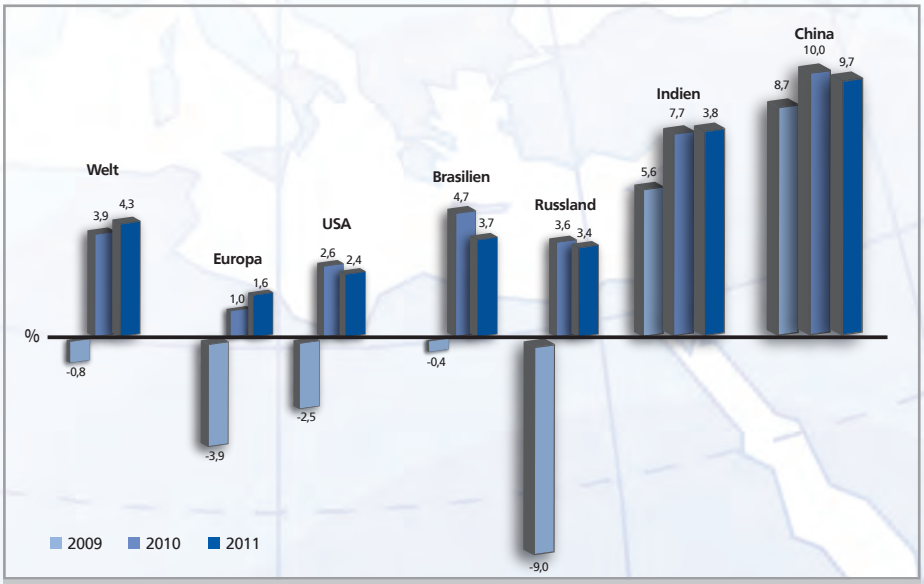
News-Ticker

The idle fleet, vessels that can currently not be sufficiently deployed as a consequence of the international economic and financial crisis, has been sinking continually since the start of the year – in the meantime even significantly in several size classes. In the case of container feeder vessels (300 to 1,500 TEU), as of mid March 2010 in Europe only 36 vessels have been reported as unemployed. Their number had set a sad record at the end of last year with more than 120 vessels. It thus seems that the end of the crisis is in the meantime clearly visible.

Positiver Ausblick der Wachstumsprognosen für 2010

Die globale Wirtschaft kommt wieder auf Touren: Nach einer Prognose des Internationalen Währungsfonds (IWF) wird sie 2010 um fast vier Prozent wachsen - weit mehr als bisher geschätzt.

Nachdem zuvor schon die Weltbank ihre Prognosen für ein positives Wirtschaftswachstum im Jahr 2010 veröffentlicht hatte, legte der IWF auch seine Zahlen vor. Dabei korrigierte der IWF seine Prognosen für alle wichtigen Volkswirtschaften der Welt gegenüber den eigenen Zahlen von September 2009 zum Teil deutlich nach oben. Damit wird die Erwartung geäußert, dass die Welt und vor allem Deutschland die schwerste Wirtschaftskrise seit Jahrzehnten deutlich schneller hinter sich lassen als zunächst erwartet. Weltweit könne vor allem dank massiver staatlicher Hilfen ein Zuwachs von 3,9 Prozent erwartet werden. Das sind 0,8 Punkte mehr als zunächst prognostiziert. Besonders stark wird nach Ansicht der Experten auch in diesem Jahr wieder Chinas Wirtschaft wachsen. Für 2010 rechnen sie mit einer Zunahme des Bruttoinlandsprodukts um zehn Prozent. Im vergangenen Jahr lag der Zuwachs „nur" bei 8,7 Prozent.



Quelle: International Monetary Fund, 26.01.2010

Positive outlook of growth forecasts for 2010

The global economy is revving up again: according to a forecast of the International Monetary Fund (IMF), it will grow by nearly four percent in 2010, much more than previously estimated.

After the World Bank had already published its forecasts for positive economic growth in the year 2010, the IMF has now also presented its figures. The IMF thereby favourably corrected its forecasts, in some cases significantly, for all important national economies of the world in comparison to its own figures from September 2009. This expresses the hope that the world, and especially Germany, will leave the worst economic crisis of past decades behind it much more quickly than initially expected. Worldwide, growth of 3.9 percent is expected, primarily due to massive government assistance. That is 0.8 points more than initially forecast. In the opinion of the experts, the economy of China will once again grow very strongly this year. For 2010 they reckon with a gross domestic product increase of ten percent. In the past year growth was limited to "only" 8.7 percent.

Schiffsfonds langfristig im Plus

Anleger haben mit Schiffsfonds bislang durchschnittlich 6,7 Prozent nach Steuern verdient. Zu diesem Ergebnis kommt eine aktuelle Studie des Hamburger Analysehauses Fondsmedia. Der Untersuchung lagen 534 Beteiligungsmodelle zugrunde, die in den Jahren 1969 und 2007 aufgelegt wurden und deren Schiffe mittlerweile wieder verkauft sind. Die durchschnittliche Laufzeit der Beteiligungen betrug neun Jahre. Die Studie zeigt, dass Schiffsfonds trotz der zuletzt zumeist negativen Schlagzeilen langfristig als sehr rentable Investments angesehen werden können. Auch wenn die Auswirkungen der aktuellen Krise in der Studie wenig Niederschlag finden wird, da in der jüngeren Vergangenheit nur sehr wenige Schiffe verkauft und damit Beteiligungen beendet wurden, so kann dennoch von einem verlässlichen Ergebnis ausgegangen werden. Letztlich wird durch den sehr langen Betrachtungszeitraum sichergestellt, dass die Auswirkungen früherer Schifffahrtskrisen in die Daten eingeflossen sind. Die konkreten Zahlen der abgeschlossenen Schiffsfonds der Reederei Jüngerhans sind indes noch besser: bei einer noch kürzeren Laufzeit von im Durchschnitt nur 6,6 Jahren wurde sogar ein Vermögenszuwachs nach Steuern von 10,49% p.a. erzielt. Die Quote der so genannten „erfolgreichen Fonds", d.h. derjenigen Beteiligungen, die mit einem positiven Vermögenszuwachs für die Anleger abgeschlossen haben, liegt im Gesamtmarkt bei 92,5%. Auch dieser Wert wird von den Fonds der Reederei Jüngerhans übertroffen und ist zugleich selbst unübertrefflich: die Quote der „erfolgreichen Fonds" der Reederei Jüngerhans beträgt 100%, d.h. bisher hat noch nie ein Anleger der Reederei Jüngerhans eine negative Rendite erfahren. Die Studie kann per E-Mail angefordert werden.

MS PERSEUS J und MS PICTOR J in Kolonnenfahrt im NOK / MV PERSEUS J and MV PICTOR J in convoy in the Kiel Canal

Ship funds bring long term benefits

Investors have traditionally earned an average of 6.7 percent after taxes with ship funds. This is the result reached by a current study of the Hamburg-based analyst firm FondsMedia. The study was based on 534 investment models launched in the years 1969 and 2007, whose vessels have in the meantime again been sold. The average duration of the holdings was nine years. The study shows that, despite the recent, mostly negative headlines, ship funds can be viewed as a very profitable investment over the long term. Although the effects of the current crisis play little role for the study, because only very few vessels have been sold and holdings thus terminated in the recent past, one can nonetheless presume a reliable result. Ultimately the very long period looked at ensures that the effects of earlier shipping crises have flowed into the data. The concrete figures of the concluded ship funds of the Jüngerhans shipping company are in the meantime even better: with a shorter duration of on average only 6.6 years, capital appreciation after taxes of 10.49% annually was even achieved. The share of so-called "successful funds", meaning those holdings that closed with positive capital appreciation for investors lies at 92.5% for the market as a whole. This value too has also been exceeded by the funds of the Jüngerhans shipping company and is itself at the same time unsurpassable: the share of the "successful funds" of the Jüngerhans shipping company is 100%, meaning that to date no investor in Jüngerhans shipping funds has ever experienced a negative return. The study can be requested.

Baltic Max Feeder Konzept wird nicht realisiert

Das unter dem Titel „Baltic Max Feeder" bekannt gewordene Konzept zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation von Container-Feeder-Schiffen, das von Steuerberater Hermann Neemann, geschäftsführendem Gesellschafter der ANCHOR Steuerberatung, erdacht und entwickelt wurde, kommt nun doch nicht zum Tragen. In den letzten Wochen wurde die Idee auch mehrfach in der Fachpresse vorgestellt und unter Fachleuten zum Teil auch kritisch diskutiert. Ziel des Konzeptes war es, dem von der Wirtschaftskrise stark betroffenen Segment der Container-Feeder-Schiffe zu helfen, indem eine zu gründende Gesellschaft unter Beteiligung aller betroffenen Reedereien, die Schiffe zur einer die Betriebskosten deckenden Rate eingechartert. Auf diese Weise sollte zugleich der Abschluss von Charterverträgen unterhalb dieser Marke für die Reederei nicht mehr notwendig sein. Das Konzept fußte darauf, dass die schiffsfinanzierenden Banken eine Finanzierungsgarantie für den Zeitraum zusagen, in dem das Chartermarktniveau sich noch unterhalb der Betriebskosten befindet. Trotz intensiver Gespräche, einer hohen Teilnahmebereitschaft auf Seiten der Reedereien und einer Anpassung des Konzeptes an die Vorstellungen der Banken, ist es am Ende leider dennoch nicht gelungen, die Banken in der notwendigen Breite von einer Teilnahme an diesem Sicherungskonzept zu überzeugen. Ungeachtet dessen hat Hermann Neemann mit seinem weit über das übliche Maß hinaus gehenden Engagements unter Beweis gestellt, dass er nicht nur ein profunder Kenner der Materie und ein visionärer Finanzexperte ist, sondern auch ein exzellenter „Stippenzieher" im besten Sinne des Wortes.

Das Container-Team stellt sich vor

Das „Container-Team" von ARKON Shipping kümmert sich seit nunmehr schon 15 Jahren unter der Leitung des Reedereikaufmanns Torsten Westphal um die Befrachtung von mittlerweile 25 Schiffen der Jüngerhans-Flotte. Unser Foto zeigt v.l.: Markus Schumacher ist seit über 10 Jahren am Standort Haren tätig und leitet das Operating der Containerschiffe. Ole Gabs ist Einzelprokurist bei Arkon und verantwortet seit drei Jahren abwechselnd vom Standort Hamburg und Haren aus die Befrachtung der Container-Feeder-Schiffe. Anne Schepers hat bei Arkon den Beruf der Schiffsmaklerin gelernt und ist für die Befrachtung der Multipurpose Containerschiffe zuständig. Ihr direkter Ansprechpartner im Hause der Reederei Jüngerhans ist René Groenhagen (rechts). Er ist bereits seit November 2000 in der Reederei tätig und seit April 2003 für den Bereich „Chartering" zuständig. Ihm obliegt die Überwachung und Kontrolle der Zeitcharter-Abrechnungen.

The Container Team introduces itself

The "Container-Team" of ARKON Shipping has now already been looking after the affreightment of in the meantime 25 vessels of the Jüngerhans fleet for 15 years under the leadership of the ship broker Torsten Westphal. Our photo, from left: Markus Schumacher has been employed at Haren for more than 10 years and heads container vessel operations. Ole Gabs is sole executive with power of attorney at Arkon and has been responsible for the affreightment of the container feeder vessels for the last three years, alternating between Hamburg and Haren. Anne Schepers trained as a ship broker at Arkon and is responsible for the affreightment of the multipurpose container vessels. There direct contact at the Jüngerhans shipping company is René Groenhagen (right). He has already been active with the shipping company since November 2000 and has been responsible for the "Chartering" departement since April 2003. He is responsible for the monitoring and inspection of the timecharter invoices.

Baltic Max Feeder concept will not be realised

The concept for the improvement of the economic situation of container feeder vessels conceived of and developed by the tax accountant Hermann Neemann, managing partner of ANCHOR Steuerberatung (tax accountancy), and most familiar under the title "Baltic Max Feeder", will not come into effect after all. In past weeks the idea has also been presented several times in the trade press and in some cases also critically discussed by the experts. The objective of the concept was to help the segment of container feeder vessels, which has been badly hit by the economic crisis, in that a company to be founded with the participation of all affected shipping companies would charter the vessels at a rate covering the operating costs. This method should also have made the need for closing charter contracts under this brand unnecessary for the shipping company. The concept was based on the assumption that the vessel financing banks would agree to a financing guarantee for the period during which the charter market level remained below that of the operating costs. Despite intensive discussions, a high degree of willingness to participate on the part of the shipping companies and an adjustment of the concept to reflect the needs of the banks, in the end it was unfortunately not possible to convince the banks to the extent necessary to participate in this stability concept. Regardless of this, Hermann Neemann has demonstrated with his dedication extending well above and beyond the call of duty that he is not only a profound expert in the material and a visionary financial expert, but also that he is an excellent "string puller" in the best sense of the word.

MS „DELPHINUS J“ / MV „DELPHINUS J“

MS „HERCULES J“ und MS „DELPHINUS J“ verstärken die Flotte

Mit der Übernahme des Containerschiffes MS „HERCULES J“ und des Schwergutschiffes MS „DELPHINUS J“ ist die Flotte der Reederei Jüngerhans auf aktuell 46 Einheiten angewachsen.

MS „HERCULES J“ ist das erste Schiff einer Serie von Container-Feeder-Schiffen des Typs „SSW 1000 Super“, die auf der chinesischen Werft Jiangdong gebaut werden. Es verfügt bei einer Länge von 151,72 m, einer Breite von 23,40 m und einem Tiefgang von 8,00 m über eine Tragfähigkeit von 13.200 tdw und bietet Stellplätze für 1.036 TEU sowie 250 Anschlüsse für Kühlcontainer. Ein besonderes Merkmal ist die hohe Aufnahme von 745 TEU bei 14 to. homogener Beladung. Das Typschiff wurde ursprünglich auf der Schichau-Seebeck-Werft in Bremerhaven gebaut und im August 2007 an eine ebenfalls in Haren (Ems) ansässige Reederei abgeliefert. Die Hauptmaschine vom Typ MaK 9M43C verfügt über eine Leistung von 9.000 kW und sorgt für eine Geschwindigkeit von 18,5 Knoten. Das unter der Flagge von Antigua/Barbuda fahrende Schiff verfügt über die hohe Eisklasse 1A. Die Jungfernfahrt des Schiffes führte nach der Übernahme in Shanghai zunächst mit einer Ladung Reefer-Leercontainern über den Pazifik nach Puerto Limón in Costa Rica. Anschließend werden wiederum Leercontainer in Willemstad (niederländische Antillen) mit Zielhafen Rotterdam geladen. Auf Vermittlung des Harener Befrachtungsmaklers ARKON Shipping wird das Schiff dort, neben zwei bei SSW gebauten Schwesterschiffen, eine Zeitcharter bei Unifeeder antreten.

Bei dem zweiten Neubau, MS „DELPHINUS J“ handelt es sich um ein 10.000-tdw-Schwergutschiff, das mit zwei Bordkranen ausgestattet ist, die über eine kombinierte Hebeleistung von 500 Tonnen verfügen. Es ist zugleich das letzte Schiff einer Viererserie dieses Typs und insgesamt bereits das 31. Schiff, das die portugiesische Werft Estaleiros Navais de Viana do Castello (ENVC) für die Reederei Jüngerhans gebaut hat. Mit der MS „HERM J“ wurde im Juni 1990 der erste Neubau einer Serie von fünf 200-TEU-Schiffen abgeliefert. Für die Reederei war dies zugleich der Einstieg in den Serienschiffbau. Danach entstand eine Serie von sieben 400-TEU-Schiffen, die zum Teil mit Bordkranen ausgestattet wurden. Nach zwei 600-TEU-Schiffen im Jahr 1998 wurde im Juni 2000 das erste Schwergutschiff abgeliefert. Es handelte sich dabei um einen 8000-tdw-Frachter mit zwei 200-Tonnen-Kranen, von dem insgesamt sieben Schiffe gebaut wurden. Im Juli 2006 erfolgte die Übergabe des ersten von sechs weiteren Schiffen dieses Typs, die allerdings bereits mit 250-Tonnen-Kranen ausgestattet wurden. Im Oktober 2008 wurde das erste Schiff des nunmehr auf 10.000 tdw modifizierten Typs abgeliefert. Auch der aktuelle Neubau ist, ebenso wie alle übrigen Schwergutschiffe der Jüngerhans-Flotte, auf Vermittlung von ARKON Shipping & Projects, Hamburg langfristig an Industrial Maritime Carriers verchartert und unter dem Charternamen MS „INDUSTRIAL ECHO“ in Fahrt. Der Spezialist für Schwergut- und Projektladung gehört zur Intermarine-Gruppe mit Sitz in Houston/USA. „Es ist überaus erfreulich, dass es auch in schwieriger Zeit gelungen ist, für alle Schiffe unmittelbar ab Werftablieferung eine Beschäftigung sowie eine tragfähige Finanzierung zu finden“, erläutert Stefan Jüngerhans der gemeinsam mit seinem Bruder Herm Jüngerhans die Geschicke der Familienreederei lenkt.

MV „HERCULES J“ and MV „DELPHINUS J“ reinforce the fleet

With the delivery of the container vessel MV “HERCULES J” and the heavy lift vessel MV “DELPHINUS J”, the fleet of the Jüngerhans shipping company has grown to 46 units.

MV “HERCULES J” is the first vessel in a series of container feeder vessels of the type “SSW 1000 Super” being built at the Chinese shipyard of Jiangdong. With a length of 151.72 m, a width of 23.40 m and a draught of 8.00 m, it has a tonnage of 13,200 tdw and provides a storing capacity for 1,036 TEU and 250 connections for reefer containers. A special feature is the high capacity of 745 TEU with 14 to. homogeneous load. The model ship was originally built at the Schichau-Seebeck shipyard in Bremerhaven and delivered in August 2007 to a shipping company also based in Haren (Ems). The main engine of type MaK 9M43C has an output of 9,000 kw and ensures a speed of 18.5 knots. The vessel sailing under the flag of Antigua/Barbuda has the high ice class 1A. The maiden voyage following takeover in Shanghai initially headed across the Pacific with a cargo of empty reefer containers to Puerto Limón in Costa Rica. Empty containers were then in turn taken on in Willemstad (Netherlands Antilles) with a final destination port of Rotterdam. Through the medium of the Haren-based chartering broker ARKON Shipping, the vessel will there, in addition to two sister vessels built at SSW, enter into a time charter with Unifeeder.

In the case of the second new vessel, the MV “DELPHINUS J”, this is a 10,000 tdw heavy lift vessel equipped with two deck cranes with a combined lifting capacity of 500 tons. It is also the last vessel in a series of four of this type and already the 31st vessel built by the Portuguese shipyard Estaleiros Navais de Viana do Castello (ENVC) for the Jüngerhans shipping company. With the MV “HERM J”, the first newbuilding in a series of five 200 TEU vessels was delivered in June 1990. For the shipping company this was also the entry point for series shipbuilding. This was followed by a series of seven 400 TEU vessels that were in some cases equipped with deck cranes. Two 600 TEU vessels in 1998 were followed by the delivery of the first heavy lift vessel in June 2000. This was an 8,000 tdw freighter with two 200 ton cranes, of which a total of seven vessels were built. The transfer of the first of six further vessels of this type took place in July 2006, whereby these were already equipped with 250 ton cranes. In October 2008 the first vessel of the type modified to 10,000 tdw was delivered. The current new vessel, just like all other heavy lift vessels of the Jüngerhans fleet, has been chartered long term to Industrial Maritime Carriers due to the mediation of ARKON Shipping & Projects, Hamburg and will sail under the charter name MV “INDUSTRIAL ECHO”. The specialist for heavy lift and project cargo loads belongs to the Intermarine Group based in Houston/USA. “It is extremely gratifying to see that it is also possible in difficult times to find employment and sustainable financing for all vessels immediately following delivery from the shipyard”, explains Stefan Jüngerhans, managing partner of Jüngerhans Maritime Services, who, together with his brother Herm Jüngerhans, steers the fortunes of the family-owned shipping company.

MS „HERCULES J“ / MV „HERCULES J“

Bessere Beschäftigung durch Krannachrüstung

MS „DENEB J" erhielt Krane auf der Rolandwerft in Berne / MV "DENEB J" was equipped with cranes at the Roland shipyard in Berne

Ein sehr seltenes Wiedersehen gab es unlängst auf der Rolandwerft in Berne. Dort machte unlängst MS „DENEB J" an der Werftpier fest. Das Schiff vom Typ RW850 war im Jahr 2006 dort gebaut worden und kehrt für die Nachrüstung von Bordkranen dorthin zurück. Zwar müssen Schiffe zur Erneuerung der Klasse alle paar Jahre in die Werft, allerdings geschieht dies nur höchst selten in der ursprünglichen Bauwerft. Die Geschäftsleitung der Reederei hatte eine Nachrüstung von Bordkränen in Auftrag gegeben, um das Schiff in die Lage zu versetzen, auch Charterverträge antreten zu können, deren Häfen über keine ausreichende Infrastruktur verfügen. Schon beim Bau des Schiffes waren Vorkehrungen für eine solche Nachrüstung getroffen worden. Die notwendigen Kranfundamente sind ebenso bereits vorhanden, wie eine entsprechende Verkabelung. Und so gingen die Arbeiten zum Aufbau des Kranturmes zügig voran. Die beiden Krane, die vom renommierten Hersteller Liebherr geliefert wurden, verfügen bei einer Auslage von max. 32,5 Metern über eine Hebeleistung von max. 45 Tonnen. „Durch die Nachrüstung der Krane ist es uns gelungen, eine neue Chartervereinbarung für MS „DENEB J" abschließen zu können. Die Erfahrung zeigt außerdem, dass Schiffe mit Bordkranen eine höhere Charterrate erzielen können. Letztlich ist außerhalb Europas ein Laden und Löschen in vielen Häfen der Welt nur mit eigenem Bordgeschirr möglich", erläutert Herm Jüngerhans den wirtschaftlichen Hintergrund der Nachrüstung.

Improved deployment through crane retrofit

A very rare reunion recently took place at the Roland shipyard in Berne. The MV "DENEB J" recently docked at the yard pier there. The vessel of type RW850 was built there in 2006 and is now returning for the retrofitting of deck cranes. Of course vessels must return to a shipyard every few years for renewal of the class, but this takes place very seldom at the shipyard of origin. The business management of the shipping company had ordered the retrofitting of on-board cranes in order to also make the vessel capable of entering into charter contracts for ports with inadequate infrastructure. Arrangements for such a retrofit had already been made during the construction of the vessel. The required crane foundations are already available, as is the appropriate cabling. This makes it possible to proceed rapidly with the setting up of the crane tower. The two cranes, provided by the renowned manufacturer Liebherr, have a max. lifting capacity of 45 tons with a max. crane boom of 32.5 metres. "The retrofitting of the cranes has made it possible for us to close a new charter agreement for the MV "DENEB J". Experience also shows that vessels with on-board cranes can achieve a higher charter rate. Finally, outside of Europe, loading and unloading is in many ports in the world only possible with one's own gear", Herm Jüngerhans explains the economic background for the retrofit.

MS „DENEB J" nach dem Umbau / MV „DENEB J" after retrofitting

MS „HEINRICH J" bringt Container für Hilfsorganisationen nach Port-au-Prince / MV "HEINRICH J" is bringing containers to Port-au-Prince for relief organisations

Hilfsgüter für Haiti

Die Bilder über die verheerenden Auswirkungen des Erdbebens auf Haiti sind um die ganze Welt gegangen und haben eine Welle der weltweiten Hilfsbereitschaft ausgelöst. In der Hauptstadt des Karibikstaates Port-au-Prince, wurde durch die Erdstöße neben unzähligen Wohn- und Geschäftshäusern auch die öffentliche Infrastruktur zu einem Großteil zerstört worden. Auch der Hafen ist stark betroffen; große Bereiche der Kaianlagen und Hafeneinrichtungen wurden zerstört. Am 12. Januar, dem Tag, an dem sich die Naturkatastrophe ereignete, lag die MS „MICHAEL J" an der Pier. Die Löscharbeiten mit den bordeigenen Kranen war im vollen Gange als plötzlich die Erde bebte. Durch den Anstieg des Meeresspiegels wurden die Kaianlagen überflutet und gestapelte Container im Hafen fielen um. Auf der Mole zeichnete sich ein erheblicher Geländeversatz ab. Der Besatzung des Schiffes gelang es, die Leinen zu kappen und mit dem Schiff den Hafen zu verlassen. Schon wenige Tage nach der Katastrophe machte sich die von der US-amerikanischen Reederei Seabord Marine gecharterte MS „HEINRICH J" auf den Weg nach Haiti. Im Hafen von Lake Charles wurde in insgesamt 225 20-Fuß-Containern (TEU) eine Ladung von 4.500 Tonnen Lebensmittel geladen, die etwa eine Woche später im Hafen von Port-au-Prince gelöscht werden konnte. Als Ersatz für die noch immer stark zerstörten Kaianlagen wurde dort zwischenzeitlich mit einem Ponton eine schwimmende Ersatzkaie geschaffen. Das Bild zeigt die MS „HEINRICH J" mit dem an der Brücke befestigten Plakat der Spendenaktion „US AID".

Relief items for Haiti

The images of the devastating effects of the earthquake in Haiti have gone around the world and have triggered a spate of worldwide readiness to help. In Port-au-Prince, the capital of the Caribbean country, the public infrastructure was for the most part destroyed by the earthquake along with countless residential and business properties. The harbour has also been greatly affected; large areas of the quay and port facilities have been destroyed. On January 12th, the day on which the natural disaster took place, the MV "MICHAEL J" was docked at the pier. Unloading with the deck cranes was well underway when the earth suddenly started to shake. The rise in the sea level resulted in the flooding of the quay facilities and the toppling of stacked containers in the harbour. The breakwater showed a considerable movement of earth. The crew of the vessel was able to cut the ropes and leave the harbour with the vessel. Only a few days after the disaster, the MV "HEINRICH J", chartered by the US-based Seabord Marine shipping company started its journey to Haiti. In the harbour of Lake Charles, a load of 4,500 tons of food was loaded into a total of 225 20-foot containers (TEU) and was unloaded about a week later in the harbour of Port-au-Prince. A floating replacement quay had in the meantime been created for the still badly damaged quay facilities. The photo shows the MV "HEINRICH J" with the poster of the charity campaign "US AID" fastened to the bridge.

Maschinen für ‚slow steaming' nachgerüstet

Mit dem Ziel einer deutlichen Reduzierung der Bunkerkosten hat die Reederei Jüngerhans aus Haren (Ems) für zwei Schiffe ihrer Flotte einen Vertrag über die Nachrüstung von "Upgrade Kits" für langsame Fahrt, das so genannte "Slow Steaming", mit dem Motorenhersteller Wärtsilä abgeschlossen. Die beiden 1997 bei MTW Wismar entstandenen 1.900 TEU-Containerschiffe MS "KLAUS J" und MS "HELENE J" sind mit einer 7-Zylinder-Hauptmaschine vom Typ Wärtsilä RTA62U ausgestattet. "Diese Nachrüstungen werden den Schiffen ein erhebliches Maß an Flexibilität verleihen und sie zugleich optimal an die derzeit schwierigen Marktbedingungen anpassen, da sie große Kosteneinsparungen ermöglichen. Die Schiffe können je nach Bedarf sowohl langsam fahren, behalten aber auch die Möglichkeit zur Beibehaltung der vollen Geschwindigkeit", erläutert Herm Jüngerhans, geschäftsführender Gesellschafter der Familienreederei. Für Schiffe mit Wärtsilä "RTA-" und "RT-flex low-speed"-Maschinen mit mehr als einem Turbolader hat der Motorenhersteller ein "Upgrade Kit" entwickelt, mit dem Reedereien und Operator in die Lage versetzt werden, erhebliche Kosteneinsparungen bei den Treibstoffkosten zu generieren, indem sie die Geschwindigkeit ihrer Schiffe flexibel und variabel gestalten können. "Die Funktionsweise des Upgrade Kits bewirkt sowohl im regulären Lastbereich des Motors bei kontinuierlichem Betrieb als auch im Low-Last-Bereich eine deutliche Verringerung des leistungsspezifischen Kraftstoffverbrauchs", erklärt Jürgen Gerdes, Direktor von Wärtsilä Services Schweiz. "Die betriebliche Flexibilität war ein wichtiger Faktor für unsere Entscheidung, die Wärtsilä-Lösung zu wählen. Wir gehen davon aus, dass das Upgrade-Kit unseren Schiffen Wettbewerbsvorteile einbringen werden. Wir wollten eine zuverlässige Lösung für das 'Slow Steaming' um auf dem Markt attraktiv zu sein und zugleich einen Vorteil für die Charterer bieten zu können", ergänzt Herm Jüngerhans.

MS „KLAUS J" / MV „KLAUS J"

Engines retrofitted for ‚slow steaming'

With the objective of a considerable reduction of the bunker costs in mind, the Jüngerhans shipping company of Haren (Ems) has closed a contract for the upgrading of two vessels of its fleet with "upgrade kits" for so-called "slow steaming" with the engine manufacturer Wärtsilä. The two 1,900 TEU container vessels MV "KLAUS J" and MV "HELENE J", both built in 1997 at MTW Wismar, are equipped with a 7-cylinder main engine of the type Wärtsilä RTA62U. "These upgrades will lend the vessels a considerable degree of flexibility and at the same time adapt them optimally for the current difficult market conditions because of their great cost saving potential. The vessels can steam slowly as needed, but are also able to maintain full speed", explains Herm Jüngerhans, managing partner of the family-owned shipping company. For vessels with Wärtsilä "RTA" and "RT-flex low-speed" engines with more than one turbocharger, the engine manufacturer has developed an "upgrade kit" with which shipping companies and operators can be put in a position to generate significant savings in fuel costs by being able to determine the speed of their vessels flexibly and variably. "The functionality of the upgrade kits has the effect in both the regular load range of the engine in continuous operation and in the low load range of considerably reducing the fuel consumption specific to performance", explains Jürgen Gerdes, director of Wärtsilä Services Switzerland. "Operational flexibility was an important factor in our decision to choose the Wärtsilä solution. We anticipate that the upgrade kit will result in competitive advantages for our vessels. We wanted a reliable solution for 'slow steaming' in order to be attractive on the market and to at the same time be able to offer an advantage for the charterers", Herm Jüngerhans adds.

GLOSSAR: „slow steaming": *Mit „slow steaming" bezeichnet man die Fähigkeit eines Schiffes, mit einer langsameren Geschwindigkeit fahren zu können, als es der so genannten „Design-Geschwindigkeit" entspricht. Damit wird eine überproportionale Kraftstoffersparnis generiert. In Zeiten, in denen es tendenziell eher zu viel Schiffsraum für die zu befördernde Gütermenge gibt, kann auf diese Weise außerdem eine bessere Auslastung der vorhandenen Flotte erzielt werden, da der längere Transport bei gleicher Transportmenge einen größere Menge Schiffsraum erfordert. Für moderne Schiffsmotoren ist grundsätzlich nur für eine bestimmte Geschwindigkeit im Dauerbetrieb vorgesehen, auf die alle Leistungsparameter der Hauptmaschine abgestellt werden.*

GLOSSARY: „slow steaming": *With „slow steaming" one describes the capability of a vessel to run at a speed slower than the „design speed". This generates a disproportionate fuel savings. During times in which there tends to be too much freight hold for the amount of goods to be conveyed, this is also a way to achieve an improved capacity utilisation of the existing fleet, because the longer transport with the same transport volume requires a greater amount of freight hold. Modern ship's engines are principally only designed for a certain speed in continuous operation, and all performance parameters of the main engine are adapted to this.*

■ MS CRUX J in prominenter Nachbarschaft
■ MV CRUX J in a prominent neighbourhood

(Photo: © Michael Hegenauer)

Einen sehr prominenten Nachbarn hatte vor kurzem das 1.200-TEU-Containerschiff MS "CRUX J" im Hafen von Port Everglades. Die "OASIS OF THE SEAS", das derzeit größte Kreuzfahrtschiff der Welt, hatte dort festgemacht, bevor es in Fort Lauderdale getauft wurde. Das neue Flaggschiff der Reederei Royal Caribbean International (RTI) ist mit 360 Metern mehr als doppelt so lang wie MS "CRUX J". Die "OASIS" bietet Platz für bis zu 6.296 Passagiere und 2.160 Mann Besatzung. An Bord des in Finnland gebauten Kreuzfahrtriesen gibt es - im "AquaTheater" am Heck - unter anderem den größten Frischwasserpool auf hoher See. Auch der zwei Fußballfelder große "Central Park" in der Schiffsmitte ist eine Innovation - hier stehen unter anderem bis zu acht Meter hohe Bäume. Das Schiff ist in insgesamt sieben "Erlebniswelten" aufgeteilt.

The 1,200 TEU container vessel MV "CRUX J" recently had a very prominent neighbour in the harbour of Port Everglades. The "OASIS OF THE SEAS", currently the largest cruise ship in the world, had moored there before being christened in Fort Lauderdale. The new flagship of the Royal Caribbean International (RTI) shipping company is, at 360 metres long, more than twice as long as the MV "CRUX J". The "OASIS" has space for up to 6,296 passengers and a crew of 2,160. On board the cruising giant, which was built in Finland, one can find, among other things, the largest freshwater pool on the high seas in the "AquaTheater" at the stern. The "Central Park" located amidships, which is as large as two football fields, is also an innovation. Here one will find, among other things, trees that are up to eight metres tall. The vessel is divided into a total of seven "theme worlds".

■ In your own interest / ■ In eigener Sache

We have received many lovely photos since the first call for photos of vessels and life on board in ship's mail no. 4. However, in order to also be able to publish the photos here, they must have a high resolution. Therefore, those who would like to submit one or several entries can first send the images by e-mail (shipsmail@juengerhans.de) with a lower resolution as a small file. However, the photo should thereby maintain its original size. When a photo is then selected to be published, the sender will be informed of this and can then send the relevant photo again with a higher resolution. Please don't forget to always include the name, rank and vessel of the photographer and, where appropriate, the names of the people shown in the photos.

Seit dem ersten Aufruf in der ship's mail no. 4 Fotos von den Schiffen und vom Leben an Bord einzusenden, haben uns schon viele schöne Bilder erreicht. Um die Bilder allerdings hier auch veröffentlichen zu können, müssen Sie in einer hohen Auflösung vorliegen. Wer daher einen oder mehrere Vorschläge einreichen möchte, kann die Bilder zunächst per E-Mail (shipsmail@juengerhans.de) in geringer Auflösung als kleine Datei schicken. Dabei sollte aber das Foto in der Originalgröße noch erhalten bleiben. Wenn dann ein Foto zur Veröffentlichung ausgewählt wird, erhält der Absender eine Information und kann das entsprechende Foto nochmals in hoher Auflösung senden. Bitte nicht vergessen, immer den Namen, Rang und Schiff des Fotografen anzugeben und ggf. auch die Namen der auf dem Bild dargestellten Personen.

REEDEREI
JÜNGERHANS

CREWING NEWS / CREWING NEWS

EHRUNG VON JUBILAREN

Kapitän Bernd Voigt und Kapitän Jean Massarra wurden im Rahmen der alljährlichen Weihnachtsfeier für ihre langjährige Reedereizugehörigkeit geehrt. In ihrer Laudatio dankten Stefan und Herm Jüngerhans beiden Jubilaren für ihr stets beispielhaftes Engagement. Die Reederei haben ihnen viel zu verdanken. Diesem Dank schlossen sich auch Seniorchef Heinrich und Maria Jüngerhans ausdrücklich an. Wie bereits in den vorangegangenen Ausgaben berichtet, fährt Kapitän Jean Massarra bereits seit 25 Jahren auf Schiffen der Jüngerhans-Flotte. Kapitän Bernd Voigt wurde nach 16 Jahren in Diensten der Reederei in den Ruhestand verabschiedet.

ANNIVERSARIES

Captain Bernd Voigt and Captain Jean Massarra were honoured for their many years of service with the shipping company on the occasion of the annual Christmas celebration. In their honorific speech, Stefan and Herm Jüngerhans thanked both anniversary celebrants for their constant and exemplary dedication. The shipping company has much to thank them for. This gratitude was also expressed by senior partner Heinrich and Maria Jüngerhans. As already reported in past issues, Captain Jean Massarra has been sailing for 25 years on vessels of the Jüngerhans fleet. Captain Bernd Voigt has retired after 16 years in the service of the shipping company.

JUBILÄUM

Der technische Reedereiinspektor Dipl.-Ing. Ralf Pitschke feierte am 20. Januar 2010 sein 10jähriges Reedereijubiläum. Der 47jährige wurde in Roßlau geboren und hatte zunächst eine Ausbildung zum Elektronikfacharbeiter absolviert. Später nahm er ein Studium an der Offiziershochschule der Volksmarine in Stralsund auf, das er als Schiffsmaschinenoffizier abschloss. Ralf Pitschke war anschließend viele Jahre als technischer Ingenieur auf den Schiffen der Volksmarine, sowie verschiedener Reedereien tätig. Seit 2000 verstärkt er das Team der technischen Inspektion der Reederei Jüngerhans. Gemeinsam mit seiner Frau und seinen beiden Töchtern wohnt er in Haren (Ems). Geschäftsleitung und Kollegen gratulieren herzlich zum Jubiläum.

ANNIVERSARIES

The technical shipping company inspector Dipl.-Ing. (engineering graduate) Ralf Pitschke celebrated his 10th anniversary with the shipping company on 20 January, 2010. The 47-year old was born in Roßlau and initially completed a course of training as an electronics technician. He later began a course of study at the officers' university of the East German navy in Stralsund, which he completed as ship's engine officer. Ralf Pitschke was then active for many years as a technical engineer on the vessels of the East German navy and with various shipping companies. He has strengthened the technical inspection of the Jüngerhans shipping company since 2000. He lives in Haren (Ems) with his wife and two daughters. The business management and his colleagues offer him heartfelt congratulations on his anniversary.

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.

023310165 www.menke.de