REEDEREI
JÜNGERHANS

ship's mail

www.juengerhans.de

no. 8 - Dezember 2010

FLOTTE
Ablieferung
MS „LIR J" 04

FLEET
Delivery
of MV "LIR J" 05

FONDSMANAGEMENT
Neues Beteiligungs-
angebot: Schwergutschiff
MS „ERIS J" 8

FUNDS MANAGEMENT
New investment offer:
heavy-lift vessel
MV "ERIS J" 9

REEDEREI
Heinrich Jüngerhans feiert
70. Geburtstag 10

SHIPPING COMPANY
Heinrich Jüngerhans
celebrating his
70th birthday 11

REEDEREI
10 Jahre Partnerschaft
mit INTERMARINE ... 12

SHIPPING COMPANY
10 years of partnership
with INTERMARINE ... 13

Liebe Freunde, Geschäftspartner und Mitarbeiter!

Schon in wenigen Tagen liegt das mit großer Spannung erwartete Jahr 2010 wieder hinter uns. Nach dem beispiellosen Einbruch der Weltwirtschaft zu Beginn des letzten Jahres, waren die vergangenen Monate vor allem durch einen unerwartet schnellen Anstieg der weltweiten Wirtschaftsleistung gekennzeichnet. Vor allem China hat sich als besonders krisenresistent erwiesen. Zugleich hat die aus dem immer noch beeindruckenden Wirtschaftswachstum der Schwellenländer resultierende Rohstoffnachfrage auf den Schifffahrtsmärkten mittlerweile zu einem Anstieg der Charterraten in nahezu allen Segmenten geführt. Kurzum: der Welthandel zieht an und es geht auch in der Schifffahrt wieder aufwärts, zwar langsam aber stetig!

Der weltweite Containerumschlag wird für dieses Jahr voraussichtlich mit 545 Millionen TEU bereits wieder um insgesamt 10 Millionen TEU über dem Volumen des bisherigen Rekordjahres 2008 liegen. Die Flotte der beschäftigungslosen Schiffe ist im Jahresverlauf trotz erheblicher Ablieferungen von Neubauten von ihrem Höchststand zum Jahreswechsel 2009/2010 mit nahezu 600 Schiffen auf zuletzt nur noch einige wenige Schiffe geschrumpft. Auch dieser Trend zeigt eindeutig in die richtige Richtung, wenngleich leider die „kleineren Schiffe" im Feedersegment bisher weniger stark davon profitiert haben als die größeren Schiffe. Dennoch bleibt der Feederverkehr auch künftig von strategisch hoher Bedeutung für die weltweiten Warenströme.

Das Jahr 2010 war für unsere Reederei in mehrfacher Hinsicht ein besonderes Jahr: so blicken wir mit Dankbarkeit und Stolz auf 10 erfolgreiche Jahre Partnerschaft mit INTERMARINE, dem Charterer unserer Schwergutschiffe, zurück. Zugleich wird uns das Jahr 2010 vielleicht als eines der schwierigsten in der Geschichte unserer Reederei in Erinnerung bleiben. Wir haben in den vergangenen Monaten der Krise vieles gelernt und haben dabei nicht nur schöne Erfahrungen machen müssen. Zugleich durften wir aber auch erleben, was es bedeutet, sich auf Besatzungen und Mitarbeiter, auf Geschäftspartner und Freunde zu jeder Zeit verlassen zu können. Dafür sind wir Ihnen allen sehr dankbar!

Und so wünschen wir Ihnen ein frohes und besinnliches Weihnachtsfest, allen voran den Besatzungen, die die Feiertage in diesem Jahr an Bord verbringen. Für das neue Jahr wünschen wir Ihnen alles Gute, vor allem Gesundheit, Glück und Wohlergehen!

Herzliche Grüße aus Haren (Ems)!

Stefan Jüngerhans

Dear friends, business partners and employees!

In just a few days, the highly anticipated year 2010 will again be over. After the unprecedented downturn in the global economy at the start of last year, the last few months have been particularly marked by an unexpectedly rapid increase in economic world output. China in particular has proven to be particularly resistant to crisis. At the same time, rising commodity demands in the shipping markets resulting from the still-impressive economic growth in emerging markets has now led to an increase in charter rates in almost all segments. In short, world trade is picking up and the shipping industry is also getting back on track, slowly but steadily!

For this year, global container throughput is expected at 545 million TEU, already being a total of 10 million TEU above the previous record volume of the year 2008. The fleet of unemployed vessels has fallen over the year, despite significant deliveries of newbuildings, from its peak at the turn of the year 2009/2010 of almost 600 vessels to lately only some few vessels. This trend is clearly pointing in the right direction, although unfortunately the "smaller vessels" in the feeder segment have benefited less from this than the larger vessels. However, feeder service will remain strategically very important for global flow of goods.

For our shipping company, the year 2010 was in many ways a special year: we look back with gratitude and pride on 10 successful years of partnership with INTERMARINE, the charter company for our heavy-lift vessels. At the same time we shall remember the year 2010 to be one of the most difficult in the history of our shipping company. Over the last months, we have learned much from the crisis and have not only made pleasant experiences. At the same time we were able to experience what it means to be able to rely on crews and employees, on business partners and friends at any time. For this, we are very grateful to you all!

And therefore, we wish you a Merry Christmas, especially the crews, who spend the holidays on board this year. For the New Year, we wish you all the best, especially good health, happiness and well-being!

Herm Jüngerhans

Gesellschafterversammlungen 2010

Insgesamt fast 300 Gesellschafter und Berater haben an den Gesellschafterversammlungen der Schiffsgesellschaften der Reederei Jüngerhans teilgenommen. In insgesamt elf Versammlungen, bei denen zum Teil mehrere Schwestergesellschaften gleichzeitig tagten, wurden die Jahresabschlüsse für das Geschäftsjahr 2009 festgestellt, die Geschäftsführung entlastet sowie die Jahresabschlussprüfer für 2010 gewählt. Alle Beschlüsse wurden einstimmig oder mehrheitlich bei nur wenigen Gegenstimmen oder Enthaltungen gefasst.

Ausführlich wurde in jeder Versammlung ein Bericht der Geschäftsleitung gegeben. Herm Jüngerhans berichtete dabei zunächst über die allgemeine Marktentwicklung im Container- und Schwergutmarkt. Dabei ging er auf den Rückgang der Aufliegerflotte sowie auf die Zunahme des Containerumschlages ein. So werde für 2010 weltweit ein Gesamtcontainerumschlag erwartet, der um 10 Mio. TEU über dem Wert des Vorkrisenjahres 2008 liege. Bei jedem Schiff wurden etwaige Besonderheiten oder Ausfallzeiten aus dem laufenden Schiffsbetrieb genannt und erläutert.

Stefan Jüngerhans ging im Anschluss daran auf die wirtschaftliche Situation der Fondsgesellschaften ein. Er berichtete dabei auch über die Gespräche mit den schiffsfinanzierenden Banken. Derzeit sei in fast allen Marktsegmenten ein Anstieg der Charterraten erkennbar. Dieser falle aber in den unterschiedlichen Größenklassen vor allem der Containerschiffe extrem unterschiedlich aus. Größere Einheiten erzielten derzeit schon wieder Raten auf Vorkrisenniveau.

Gesellschafterversammlungen 2010 in Haren / Shareholders' Meetings 2010 in Haren

Shareholders' Meeting 2010

Almost 300 shareholders and consultants have participated in the Shareholders' Meetings of the shipping corporations of Jüngerhans shipping company. During a total of eleven meetings, where in part multiple affiliate corporations held their meetings simultaneously, the Financial Statements for the fiscal year of 2009 were confirmed, the management was granted discharge, and the annual auditors for the year 2010 were elected. All resolutions were passed unanimously or by a majority with only a few dissenting votes or abstentions.

A detailed report by the Executive Board was presented at every meeting. To begin with, Herm Jüngerhans reported on the general market trend in the container and heavy-lift market. He addressed reduction of the idle fleet as well as increase in container throughput. In the year 2010, a global total container throughput is expected at about 10 million TEU above the amount of the pre-crisis year of 2008. Any particularities or idle times during ongoing vessel operations were mentioned and explained.

Stefan Jüngerhans then commented on the economic situation of the investment companies. In this, he reported on negotiations with the ship-financing banks. Currently, an increase in charter rates would be visible for almost all market segments. However, this would differ extremely for different size classes, especially of the container vessels. Larger units would presently again achieve rates at pre-crisis levels.

MS „INDUSTRIAL FREEDOM“ ex. MS „LIR J“ im Hafen von Santos / MV „INDUSTRIAL FREEDOM“ ex. MV „LIR J“ in the port of Santos

Ablieferung MS „LIR J“

Mit MS „LIR J“ (Chartername: MS „INDUSTRIAL FREEDOM“) hat die Reederei Jüngerhans die erste Einheit einer Serie von vier 14.000-tdw-Schwergutschiffen von der chinesischen Sainty-Werft pünktlich und in hoher Bauqualität übernommen. Für alle Schiffe liegt bereits eine mehrjährige Charterbeschäftigung bei Industrial Maritime Carriers vor.

Das Schiffbaudesign der aktuellen Serie (F-Klasse) wurde von dem in Emden ansässigen Ingenieurbüro ABH in enger Zusammenarbeit mit Reederei, Werft und Charterer entwickelt. Die Schiffe werden unter der Klassifikation des Germanischen Lloyd gebaut und verfügen bei einer Länge von 153,80 m, einer Breite von 23,20 m und einem Tiefgang von 9,1 m über eine Tragfähigkeit von 14.300 tdw. Mit der 9.960 kw leistenden Hauptmaschine vom Typ Wärtsilä 6 RT-Flex50-B wurde bei der Probefahrt eine Geschwindigkeit von 18,6 Knoten erreicht. Für ihren Einsatz im Projekt- und Heavy-Lift-Segment werden die Schiffe mit drei elektro-hydraulischen Bordkranen aus dem Hause NMF (Neuenfelder Maschinenfabrik) ausgestattet. Die beiden an der Backbordseite montierten Krane verfügen über eine Hebeleistung von je 400 Tonnen, die im kombinierten Betrieb mittels einer Traverse Lasten bis zu 800 Tonnen Gewicht ohne landseitige Infrastruktur laden und löschen können. An der Steuerbordseite ist zusätzlich ein dritter Kran montiert, der über eine Hebeleistung von 80 Tonnen verfügt. Mit dieser enorm hohen Krankapazität gehören die Schiffe zur Spitzenklasse im Schwergutsegment.

Ein weiteres besonderes Merkmal ist die Anordnung des Deckshauses. Dieses befindet sich auf dem Vorschiff, was der Brückenbesatzung auch beim Transport sperriger oder großformatiger Ladungen eine unbeeinträchtigte Sicht erlaubt. Zugleich ist es somit möglich, auch überlange und über das Achterschiff hinaus ragende Ladungsteile an Deck zu transportieren. Die Ladeluke des größeren der beiden Laderäume ist 83,75 x 19,00 Meter groß und verfügt über ein auf zwei Höhen einstellbares Zwischendeck. Das Schiff ist damit optimal für die Anforderungen der Offshore-Industrie ausgestattet, da großformatige Teile von Windenergieanlagen und überlange Rotorblätter sowohl im Laderaum als auch an Deck transportiert werden können.

Wie für alle übrigen Schwergutschiffe der Jüngerhans-Flotte konnte auch für die vier Schiffe der aktuellen Serie auf Vermittlung des Maklers ARKON Shipping & Projects, Hamburg eine mehrjährige Charterbeschäftigung mit Industrial Maritime Carriers LLC. vereinbart werden. Die Reederei gehört zur Intermarine-Gruppe, einem der weltweit führenden Spezialisten für Schwerguttransporte. „Die Tatsache, dass mit MS „LIR J“ bereits das 17. Schiff unserer Reederei von der Intermarine-Gruppe eingechartert wird, ist ein eindrucksvoller Beleg für die lange und vertrauensvolle Zusammenarbeit“, kommentiert Herm Jüngerhans. Vier zuvor eingecharterte Schiffe waren außerdem von Intermarine nach Ablauf der Erstbeschäftigung gekauft worden. In jedem Fall konnten sich die Anleger der Schiffsbeteiligungen über den frühen Abschluss einer besonders renditestarken Anlage freuen.

Die erste Ladung: Flügel für Windenergieanlagen. / The first load: blades for wind power plants.

Delivery of MV "LIR J"

With MV "LIR J" (charter name: MV „INDUSTRIAL FREEDOM"), the Jüngerhans shipping company has taken over the first unit of a series of four 14,000 TDW heavy-lift vessels from the Chinese Sainty shipyard on schedule and at a high building quality. Charter business for several years is already present with Industrial Maritime Carriers.

The shipbuilding design of the current series (F Class) was developed by the engineering office ABH based in Emden in close collaboration with the shipping company, the shipyard, and the charter company. Being built under the classification of the Germanischer Lloyd and having a length of 153.80 m, a beam of 23.20 m and a draught of 9.10m, the vessel provides a loading capacity of 14,300 tons TDW. The Wärtsilä 6 RT-Flex50-B main engine generates 9,960 kW and provided a speed of 18.6 knots during the sea trial. For their commissioning in the project and heavy-lift segment, the vessels are equipped with three electro-hydraulic deck cranes from NMF (Neuenfelder Maschinenfabrik). Both cranes mounted on the port side provide a lifting capacity of 400 tons each, and, when in combined operation by means of a cross-tie, can load and land loads of up to 800 tons without any shore-side infrastructure. There is a third crane mounted on starboard providing a lifting capacity of 80 tons. With this tremendously high crane capacity, these vessels are top-of-the-line in the heavy-lift segment.

Another special feature is the arrangement of the deckhouse. It is located at the bow, providing the bridge crew with unobstructed view even when carrying bulky or large-sized cargo It is therefore also possible to carry over-long cargo on deck, reaching beyond the vessel's aft section. The loading hatch of the larger of the two cargo holds is 83.75 x 19.00 meters and has a tween deck that can be adjusted at two levels. The vessel is therefore ideally equipped for offshore industry requirements, as large-sized components of wind energy plants and over-long rotor blades can be carried in the cargo hold as well on deck. Like for all other heavy lift vessels of the Jüngerhans fleet, it was also possible to contract charter operations for several years for all four vessels of the current series with Industrial Maritime Carriers LLC, mediated by brokers ARKON Shipping & Projects in Hamburg. The shipping company is part of the Intermarine Group, a world leading specialist in heavy-lift transportation. "The fact that MV "LIR J" is already our shipping company's 17th vessel being chartered by the Intermarine Group is impressive proof of the long and trusting cooperation" remarks Herm Jüngerhans. Furthermore, four previously chartered vessels were bought by Intermarine after their initial operations. In any case, the investors of the ship investments enjoyed early closure of an especially high-yield investment.

Technische Details/technical details	
Länge/length:	153,80 m
Breite/width:	23,20 m
Tiefgang/draught:	9,10 m
Tragfähigkeit/deadweight:	rd. 14.300 tdw
Geschwindigkeit/speed:	rd. 17,5 kn

Neue „Schifferruh“ in Haren eingeweiht

Am 01. April 1967 wurde in Haren (Ems) an der Einfahrt von der Ems in den Haren-Rütenbrock-Kanal eine „Schiffsbegrüßungs- und Signalstation“ eingeweiht. Im Volksmund auf den Namen „Schifferruh“' getauft, sollte für die nicht mehr aktiven Fahrensleute ein Bereich zum Verweilen geschaffen werden, der einen überdachten Sitzplatz mit Blick auf die vorüber fahrenden Schiffe erlaubt. Mit dem großen Fahnenmast, der an die berühmte Schiffsbegrüßungsanlage auf dem „Willkomm-Höft“ beim Schulauer Fährhaus in Hamburg erinnert, werden auch in Haren die vorbeifahrenden Schiffe gegrüßt – wenngleich dies ohne das Abspielen der Nationalhymnen erfolgt. Die vergangen über 40 Jahre hatten deutliche Spuren an der Anlage hinterlassen, so dass sich die Stadt Haren (Ems) zu einer gründlichen Sanierung und Modernisierung entschloss. Neben einer stimmungsvollen Beleuchtung des Fahnenmastes verleihen maritime Details, wie eine alte Schiffsglocke, dem Ensemble eine hohe Aufenthaltsqualität. Während der große Fahnenmast in der Adventszeit mit einer Lichterkette geschmückt ist, sind in den Sommermonaten die Flaggen der in Haren (Ems) ansässigen Reedereien – darunter natürlich auch die Flagge mit dem „J“ in blauer Raute - gehisst.

New “Schifferruh” inaugurated in Haren

On April 1st 1967, a “Ship Welcoming and Signaling Station” was inaugurated in Haren (Ems) at the River Ems inlet to the Haren-Rütenbrock channel. Being named “Schifferruh ”' in common parlance, a relaxing area for no longer active seafaring people was created, which provides for a covered patio with a view to passing ships. The ships passing Haren are greeted with the large flag pole reminiscent of the famous ship welcoming station on the “Willkomm-Höft ” at the Schulauer Ferry Station in Hamburg - although this is done without playing the national anthems. The past 40 years had left their traces on the site, so that the city of Haren (Ems) decided for thorough reconstruction and modernization. In addition to flagpole lighting full of atmosphere, the maritime details like an old ship’s bell lend the ensemble a high sojourning quality. While the big flagpole is decorated with a string of lights during Christmas season, during the summer months the flags of the shipping companies residing in Haren (Ems) are hoisted – of course this includes the flag with the “J” in a blue diamond.

Neue „Schifferruh“ eingeweiht / New “Schifferruh” inaugurated

MS „HERCULES J“ ist ein baugleiches Schwesterschiff von MS „PHOENIX J“. / MV „HERCULES J“ is a sistervessel of MV „PHOENIX J“

MS „PHOENIX J“ übernommen

Weiterer SSW1000-Neubau von Jiangdong-Werft für Reederei Jüngerhans

Einen weiteren Neubau eines Container-Feederschiffes hat die Reederei Jüngerhans von der in der chinesischen Provinz Wuhu gelegenen Werft Jiangdong übernommen. Es handelt sich dabei um das dritte Schiff einer Viererserie vom Typ „SSW1000 Super“.

Das Schiff 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 Tonnen tdw. Bei Stellplätzen für 1.036 TEU wird eine besonders hohe Ladekapazität von 745 TEU á 14 t homogener Beladung erzielt. Das unter der Klassifikation des Bureau Veritas gebaute Schiff verfügt über die hohe Eisklasse 1A und ist mit 250 Anschlüssen für Kühlcontainer ausgestattet. Die Hauptmaschine vom Typ MAK 9M43 sorgt bei einer Leistung von 9.000 kW für eine Geschwindigkeit von 19 Knoten.

Der Neubau wird im Anschluss an die Überführungsreise nach Europa seinen Dienst im Ostsee-Feederverkehr antreten. Auf Vermittlung des Harener Befrachtungsmaklers ARKON Shipping, der alle bisher gebauten Schiffe dieses Typs befrachtet, konnte aufgrund der besonders guten technischen Parameter des Schiffes eine deutlich über dem Marktdurchschnitt für 1.000-TEU-Schiffe liegende Charterrate abgeschlossen werden..

MV “PHOENIX J” taken over

Another SSW1000 newbuilding from the Jiangdong shipyard for Jüngerhans shipping company

The Jüngerhans shipping company has taken over another newbuilding of a container feeder vessel from the Jiangdong shipyard located in the Chinese province of Wuhu. It is the third vessel of a series of four of the type “SSW100 Super”.

At a length of 151.72 m, a beam of 23.40 m and a draught of 8.00 m, the vessel has a loading capacity of 13,200 TDW. Having slots for 1,036 TEU, a very high load capacity of 745 TEU at 14t homogenous loading is reached. The vessel being built under the classification of Bureau Veritas is rated a very high 1A ice class and disposes of 250 connection ports for refrigerated containers. The type MAK 9M43 main engine produces a performance of 9,000 kW, generating a speed of 19 knots. Subsequent to its delivery journey to Europe, the newbuilding shall be commissioned to provide Baltic feeder service. Upon mediation of freight broker ARKON Shipping based in Haren who have affreighted all vessels that were built of this type, it was possible to contract a significantly higher charter rate above market average for 1,000 TEU vessels due to the especially high technical parameters of this vessel.

Neues Beteiligungsangebot: Schwergutschiff MS „ERIS J“

Ein neues Beteiligungsangebot der Reederei Jüngerhans wird in Kürze zunächst den bisherigen Anlegern angeboten werden. Es handelt sich bei dem Investitionsobjekt um das zweite Schiff einer Viererserie von 14.000-Tonnen-Schwergutfrachtern, die über eine Kranleistung von 800 Tonnen verfügen. Durch die Anordnung des Deckshauses auf dem Vorschiff ist der Transport besonders großformatiger Ladungsteile möglich, die sogar über das Achterschiff hinausragen können, ohne dass die Sicht der Brückenbesatzung beeinträchtigt würde. Das Schiff verfügt außerdem über die hohe Eisklasse E3 und ist daher auch in seinen Fahrtgebieten besonders flexibel einsetzbar. Es liegt eine Anfangsbeschäftigung von 36 Monaten (+/-4 Monate Option) zu einer Charterrate von $ 14.950 plus € 3.100,00 täglich vor. Im Anschluss bestehen zwei Optionen von jeweils 11-14 Monaten zu identischen Konditionen. Das Schiff wird durch die renommierte Schwergutreederei Industrial Maritime Carriers L.L.C, New Orleans; USA weltweit eingesetzt.

Gemäß der kumulierten Planrechnung und Liquiditätsvorschau sind Auszahlungen an die Gesellschafter für das Jahr 2011 bereits in Höhe von 8 % geplant. Diese sollen über die Laufzeit auf bis zu 22 % im Jahr 2026 steigen und kumuliert bis zum Ende der Projektlaufzeit 156 % betragen. Bei planmäßigem Verlauf sollen die Auszahlungen jeweils zur Hälfte Ende Juni und Ende Dezember jeden Jahres vorgenommen werden.

Die Mindestbeteiligung beträgt 20.000,- EUR, die in anlegerfreundlichen Raten eingezahlt werden kann: 60% nach Beitritt, 40% zum 15.06.2011. Wie bei der Reederei Jüngerhans üblich, entfällt die Zahlung eines Agios (sonst 5 % üblich).

Bereits seit fast 40 Jahren bietet die Reederei Jüngerhans regelmäßig Schiffsbeteiligungen am deutschen Kapitalmarkt an. In dieser Zeit wurden nahezu 100 Schiffe in Dienst gestellt, davon konnten bisher bereits 46 Schiffe nach einer durchschnittlichen Laufzeit von nur ca. 6,5 Jahren wieder verkauft und damit die Beteiligung erfolgreich beendet werden. Die bemerkenswerte Besonderheit dabei ist: bisher ist noch keine dieser Schiffsbeteilungen mit einer negativen Rendite abgeschlossen worden. Mit anderen Worten: bisher hat noch nie ein Anleger bei der Reederei Jüngerhans Geld verloren.

Wenn auch Sie an einer Beteiligung am Schwergutschiff MS „ERIS J“ interessiert sind, freuen wir uns auf Ihre Mitteilung.

Kontakt:
Telefon +49 5932 725039 oder
investment@juengerhans.de

Bitte beachten Sie: Allein der Verkaufsprospekt der hier dargestellten Vermögensanlage, der nach der Veröffentlichung bei der im Verkaufsprospekt benannten Zahlstelle zur kostenlosen Ausgabe bereitgehalten wird, ist maßgeblich ist für eine Anlageentscheidung.

MS „INDUSTRIAL FREEDOM“ ist das erste Schiff aus der Serie und ein Schwesterschiff von MS „ERIS J“.
MV „INDUSTRIAL FREEDOM“ ist the first vessels of the series and sistervessel of MV „ERIS J“.

Aufgrund der Bauweise des Schiffes ist es optimal für den Transport von schwerer und sperriger Ladung geeignet.
Because of the design of the vessel it is optimal fitted for the transport of heavy and bulky loads.

New investment offer: heavy-lift vessel MV "ERIS J"

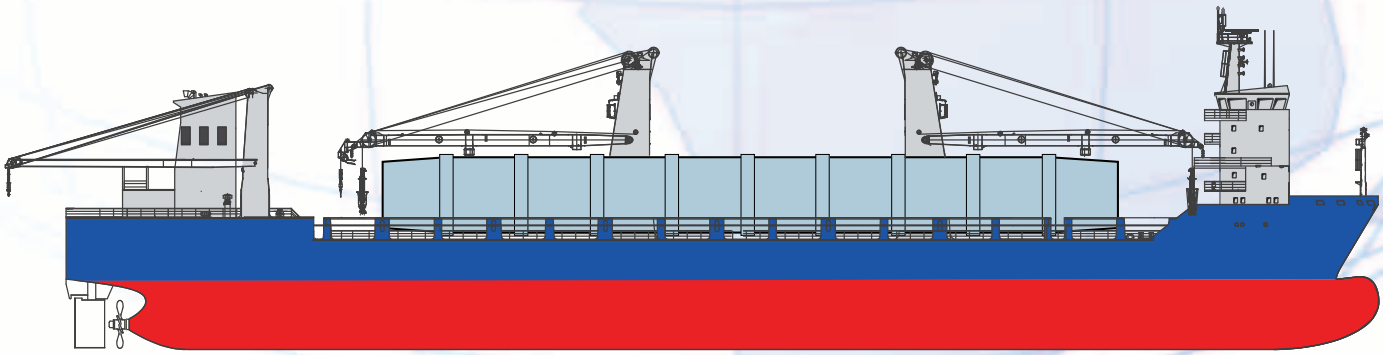
The Jüngerhans shipping company's new investment offer will soon be first offered to previous investors. The investment object is the second vessel of a series of four 14,000-ton heavy-lift cargo vessels providing a crane capacity of 800 tons. By having the deckhouse located at the bow, it is possible to carry particularly large-sized cargo items, which may even reach beyond the vessel's aft section without obstructing the bridge crew's view. The vessel is also rated a high ice class of E3 and it can therefore be employed in its region of operation in a particularly versatile manner. There is initial employment of 36 months (optionally + / - 4 months) contracted at a charter rate of $ 14,950 plus € 3,100.00 daily. There are two subsequent options of 11-14 months, each, subject to the same conditions. The vessel will be operated around the world by the renowned heavy-lift shipping company Industrial Maritime Carriers, L.L.C, New Orleans USA. According to the cumulative planning calculation and liquidity forecast, payments to shareholders for the year 2011 are already planned at 8%. This is expected to increase over the term to up to 22% in the year 2026 and, accumulated until the end of the project term, to amount to 156%. According to the planned course, payments are to be made in halves at the end of June and at the end of December, respectively.

The minimum investment is 20,000.- EUR, which can be deposited in investor-friendly installments: 60% after contracting, 40% on June 15th 2011. As is common with Jüngerhans shipping company, payment of a premium is not applicable (otherwise typically 5%). For almost 40 years, the Jüngerhans shipping company regularly offers ship investments to the German capital market. During this time, nearly 100 vessels were commissioned, of which 46 vessels were already sold after an average term of only about 6.5 years, thereby successfully completing the participation. While it is remarkable that: so far none of these ship investments have been completed with a negative return on investment. In other words: no investor has ever lost money with Jüngerhans shipping company.

Should you also be interested in participating in the heavy-lift vessel MV "ERIS J", we are looking forward to your message.

Contact:
Phone +49 5932 725039 or
investment@juengerhans.de

Please note: only the investment prospectus of the investment illustrated here, which upon publication is held available free of charge at the paying agent designated in the prospectus, is relevant for any investment decision.



70. Geburtstag Heinrich Jüngerhans

Als Heinrich Jüngerhans am 17. November 1940 das Licht der Welt im beschaulichen Örtchen Haren an der Ems erblickte, war ihm die Schifffahrtstradition schon von seinen Eltern und beiden Großeltern mit in die Wiege gelegt worden. Vater Stephan Jüngerhans hatte sein Kapitänspatent erworben und im gleichen Jahr den Motorsegler MS „MARIA“ von seinem Vater übernommen. Das Schiff war mit 139,77 BRT vermessen und 1927 auf der Werft Gebr. van Diepen in Waterhuizen (NL) gebaut worden. Mutter Adele Jüngerhans geb. Kiepe entstammte ebenfalls einer alteingesessenen Harener Schifferfamilie. Ihr Vater hatte mit der Spitzpünte „HELENE“ bereits ab dem Jahr 1890 mehrere Reisen über den Atlantik mit Ziel Brasilien unternommen.

Nach seiner Schulzeit in Haren (Ems) ging Heinrich Jüngerhans, wie zu damaliger Zeit üblich, bereits mit 15 Jahren zu seinem Vater an Bord und erlernte den Schifferberuf von der Pike auf. Nach Abschluss seiner Matrosenzeit entschloss er sich zum Besuch der Seefahrtschule in Leer, um dort sein Kapitänspatent zu erwerben.

Im Jahr 1961, dem Jahr in dem Heinrich Jüngerhans volljährig wurde, ließ dessen Vater Kapitän Stephan Jüngerhans auf der Lühring Werft in Brake ein neues 300-Tonnen-Schiff bauen, dem er den Namen MS „A. JUENGERHANS“, nach dem Vornamen seiner Frau gab. Zugleich wurde die Reederei „Stephan Jüngerhans und Söhne oHG“ gegründet. Das Schiff konnte bereits 1966 wieder verkauft werden. Es wurde durch die beiden Kümo-Neubauten MS „STEFAN J“ (1965) und MS „ADELE J“ (1966) ersetzt. Auf diesen Schiffen waren Kapitän Heinrich Jüngerhans und sein jüngerer Bruder Hermann Jüngerhans (1942-2005), der ebenfalls das Kapitänspatent erworben hatte, in der europäischen Küstenfahrt, vor allem nach Skandinavien und England unterwegs. Finanziert hatten die beiden jungen Kapitäne ihre Schiffe mit einem Darlehen ihres Vaters, der ihnen somit den Weg in die Selbständigkeit ermöglichte.

Im Jahr 1971 heirateten Heinrich und Maria Jüngerhans und stellten gemeinsam mit MS „STEPHAN J“ das erste KG-finanzierte Schiff der Reederei in Dienst. Die Erweiterung der Flotte auf ein drittes und viertes Schiff erfolgte Anfang der 1980er Jahre. Da die technische und kaufmännische Betreuung der Schiffe einen zunehmend größeren und umfangreicheren Geschäftsbetrieb erforderte, entschloss sich die Familie Jüngerhans zur Errichtung eigener Büroräume nachdem zuvor der Reedereibetrieb quasi „vom Wohnzimmer aus“ erfolgte. So entstand neben den Schiffsgesellschaften die „Jüngerhans & Co. Reedereiverwaltung“.

Heinrich Jüngerhans übernahm die Leitung des Geschäftsbetriebes an Land, während sich sein Bruder Hermann der Betreuung von Neubauten und Werftzeiten der fahrenden Flotte widmete. Seit Anfang der 1990er Jahre wurde mit dem Eintritt in den Serienschiffbau ein rasantes Flottenwachstum bewältigt. Bei gleichzeitig zunehmenden Aufgaben in der Verwaltung erfolgte 1998 der Umzug in ein größeres Bürogebäude, das den weiter wachsenden Anforderungen allerdings nur wenige Jahre stand hielt. Und so war bei der Gründung der neuen Reedereigesellschaft „Jüngerhans Maritime Services“ bereits der Neubau eines modernen und flexibel nutzbaren Verwaltungsgebäudes bereits geplant, der im Jahr 2001 bezogen werden konnte.

Seinen runden Geburtstag konnte der Jubilar, der nach wie vor nahezu täglich ins Büro geht und dort auch weiterhin in alle strategischen Entscheidungen der Reederei eingebunden ist, im Kreise von Mitarbeitern und vielen langjährigen Freunden und Weggefährten sowie gemeinsam mit seiner Frau Maria und seinen beiden Söhnen Stefan und Herm feiern.

MS „STEFAN J" (1965) war das erste eigene Schiff von Heinrich Jüngerhans. / MV „STEFAN J" (1965) was the first vessel of Heinrich Jüngerhans.

Heinrich Jüngerhans celebrating his 70th birthday

When Heinrich Jüngerhans came into the world in the peaceful village of Haren / Ems on November 17th 1940, he was practically born into the shipping tradition of his parents and two grandparents. Father Stephan Jüngerhans had obtained his captain's license and taken over the motor sailor MV "MARIA" from his father that same year. The vessel was measured at 139.77 GRT and was built at the shipyard Gebr. van Diepen in Waterhuizen (NL) in 1927. Mother Adele Jüngerhans, born Kiepe, also came from an old-established seafaring family in Haren. With the punt boat "HELENE", her father had taken several journeys across the Atlantic heading for Brazil already as early as the year 1890.

After attending school in Haren (Ems), Heinrich Jüngerhans, as was common at that time, joined his father on board at the age of 15 and learned the sailor craft from the very basics. Upon completing his sailor's time, he decided to visit the Maritime School in Leer, where he obtained his captain's license.

In 1961, the year in which Heinrich Jüngerhans came of full age, his father Captain Stephan Jüngerhans had a new 300 ton vessel built at the Lühring shipyard in Brake, which he named MV "A. JUENGERHANS" after the Christian name of his wife. At the same time, the shipping company "Stephan Jüngerhans und Söhne oHG" was founded. The vessel was able to be sold already in 1966. It was replaced by two coaster newbuildings MV "STEFAN J (1965) and MV "ADELE J" (1966). Captain Heinrich Jüngerhans and his younger brother Hermann Jüngerhans (1942-2005), who had likewise obtained a captain's license, were engaged in European coastal trade, mainly to Scandinavia and England. The two young captains had financed their ships with a loan from their father, who thus enabled their path to independence.

In 1971, Heinrich and Maria Jüngerhans married and together commissioned MV "STEPHAN J ", the first shipping company vessel financed by the Limited Partnership. The fleet expanded to a third and fourth vessel in the beginning of the 1980s. As technical and commercial management of the vessels required an increasingly larger and more extensive scale of operations, the Jüngerhans family decided to establish their own office, having previously operated the shipping company basically "from their living room". In this manner, "Jüngerhans & Co. Reedereiverwaltung" was established alongside the shipping companies.

Heinrich Jüngerhans took charge of business operations ashore, while his brother Hermann devoted his time to newbuildings as well as to the time the seagoing fleet spent in the shipyard. From the early 1990s, rapid fleet growth was mastered by entering into series shipbuilding. While administrative tasks were increasing, relocation to a larger office building in 1998 could, however, only bear up against growing demands for only a few years. And therefore, when establishing the new shipping company "Jüngerhans Maritime Services", construction of a modern and flexibly usable office building was already planned and relocated to in the year 2001.

The celebratee, who still goes to the office almost daily and continues to be involved in all strategic decisions of the shipping company, was able to celebrate his milestone birthday among his employees and with many long-time friends and companions and together with his wife Maria and his two sons, Stefan and Herm.

10 Jahre Partnerschaft mit INTERMARINE

Im gleichen Jahr der Gründung der Reedereigesellschaft Jüngerhans Maritime Services begann die seither ununterbrochene und stetig gewachsene Zusammenarbeit mit der US-amerikanischen Firmengruppe Intermarine mit Sitz in Housten. Im Juni 2000 hatte die Reederei von der portugiesischen Werft Estaleiros Navais de Viana do Castello das erste Schwergutschiff mit einer Tragfähigkeit von 8.000 tdw sowie zwei Schwergutkranen mit einer kombinierten Hebeleistung von 400 Tonnen erhalten. In den folgenden zwei Jahren wurden insgesamt fünf Schiffe dieses Typs gebaut, der bei Intermarine als „C-Klasse" bezeichnet wird. Aufgrund der sehr guten Akzeptanz der Schiffe im Wachstumsmarkt Schwergutschifffahrt wurden in den Folgejahren weitere Schiffe mit größeren Krankapazitäten und höherer Tragfähigkeit in Auftrag gegeben. Und so wurden zwischen Juli 2006 und Oktober 2007 zunächst weitere sechs Einheiten gebaut, deren Krankapazität allerdings auf kombiniert 500 Tonnen (D-Klasse) erhöht wurde. Den Anforderungen des Marktes folgend, wurde in enger Zusammenarbeit zwischen Reederei und Charterer ein Schiffstyp entwickelt (E-Klasse), der bei gleicher Kranleistung über 10.000 tdw Tragfähigkeit verfügt. Zwischen Oktober 2008 und Januar 2010 wurden insgesamt vier Einheiten davon gebaut und abgeliefert. Bis heute wurden alle Schwergutschiffe der Reederei Jüngerhans von Industrial Maritime Carriers, einem Tochterunternehmen der Intermarine-Gruppe eingechartert. Vier Schwergutschiffe wurden nach oder sogar während der Charterperiode von Intermarine übernommen. Stets wurden die Erfahrungen aus dem Betrieb der Schiffe einerseits und den sich ändernden Anforderungen des Marktes in die Entwicklung neuer Schiffsprojekte eingebracht. Und so entsteht derzeit eine weitere Serie von Schwergutschiffen, die wiederum allesamt durch Intermarine gechartert werden. Den Dank für die fruchtbare und vertrauensvolle Zusammenarbeit brachte André Gritikis, Gründer und CEO von Intermarine in einem persönlichen Brief zum Ausdruck.

10 years of partnership with INTERMARINE

In the same year that shipping company Jüngerhans Maritime Services was established, continuous cooperation with the American Intermarine group based in Houston commenced and has steadily grown ever since. The shipping company had received the first heavy-lift vessel from the Estaleiros Navais de Viana do Castello shipyard in June of the year 2000, having a loading capacity of 8,000 TDW and two heavy lift cranes providing a combined lifting capacity of 400 tons. In the following two years, a total of five vessels were built of this type, known at Intermarine as the "C Class." Due to very good acceptance of the vessels in the growing heavy-lift cargo market, orders for further vessels with larger crane capacity and increased loading capacity were placed in the subsequent years. And therefore six more units were built between July of 2006 and October of 2007, their crane capacity being increased to a combined total of 500 tons (D Class). Following market demands, a type of vessel (E Class) was developed in close collaboration between shipping company and charter company, which provides a loading capacity in excess of 10,000 TDW while having the same crane capacity. Between October of 2008 and January of 2010, a total of four units of these were built and delivered. To date, all heavy-lift vessels of Jüngerhans shipping company were chartered by Industrial Maritime Carriers, a subsidiary of the Intermarine Group. Four heavy-lift vessels were taken over by Intermarine after or even during the charter period. Experience from vessel operations on the one hand and changing market demands were incorporated in the development of new vessel projects. And thus, a further series of heavy-lift vessels is being created, which are in turn all chartered by Intermarine. André Gritikis, founder and CEO of Intermarine, expressed his gratitude for the fruitful and trusting cooperation in a personal letter.

Die erste Serie von Schwergutschiffen für INTERMARINE: die C-Klasse. / The first series of heavy-lift-vessels for INTERMARINE: the c-class.

INTERMARINE

REEDEREI JÜNGERHANS

THE JÜNGERHANS FAMILY
Boschstraße 31
49733 Haren (Ems) Germany

Re: 10'th Anniversary of Partnership between Reederei Jüngerhans and Intermarine

Dear Misses Jüngerhans:

I would like to acknowledge with gratitude that we have just passed an important date in the history of our two companies - the 10'th anniversary of an extremely productive partnership between Jüngerhans and Intermarine.

We started, as you well remember, with the Challenger some ten years ago. Now, as we prepare to take receipt of the eighteenth Jüngerhans vessel in just a few weeks, I would like to take this opportunity to thank you for your efforts and your friendship that have enabled both of our companies to remain competitive and productive in an increasingly challenging environment. We look forward to many more years of fruitful cooperation and expect that we will develop an even greater appreciation for the respective contributions that are so critical to ensuring our multivall success.

From the intermarine family to yours, I once again offer you my warmest regards on this important anniversary.

Very truly yours,

Andre Gritikis

10 Jahre Partnerschaft zwischen Reederei Jüngerhans und Intermarine

Liebe Herren Jüngerhans,

Ich möchte mit Dankbarkeit darauf hinweisen, dass wir gerade einen wichtigen Termin in der Geschichte unserer beiden Unternehmen erlebt haben – den 10. Jahrestag einer äußerst produktiven Partnerschaft zwischen Jüngerhans und Intermarine.

Wie Sie sich erinnern werden, sind wir mit der „Challenger" vor etwa zehn Jahren angefangen. Jetzt bereiten wir uns auf den Zugang des achtzehnten Jüngerhans-Schiffes in ein paar Wochen vor. Ich möchte diese Gelegenheit nutzen, Ihnen für Ihre Bemühungen und Ihre Freundschaft zu danken, die unsere beiden Unternehmen ermöglichen, in einem zunehmend herausfordernden Umfeld wettbewerbsfähig und produktiv zu bleiben.

Wir freuen uns auf viele weitere Jahre einer fruchtbaren Zusammenarbeit und erwarten weiterhin eine gegenseitig große Wertschätzung, um unseren gemeinsamen Erfolg fortzuführen.

Von der Intermarine-Familie sende ich Ihnen nochmals meine herzlichen Grüße zu diesem wichtigen Jubiläum.

Mit allerbesten Grüßen,
Ihr Andre Gritikis

„Gibt es einen Weihnachtsmann?“

…hieß die Überschrift zu einem Leitartikel, der in der Ausgabe vom 21. September 1897 der Zeitung New York Sun erschien. Das von Francis P. Church verfasste Editorial mit der darin gegebenen Antwort „Ja, Virginia, es gibt einen Weihnachtsmann“ ist ein unauslöschbarer Teil populärer Weihnachtsüberlieferungen in den USA und andernorts geworden. Die nachfolgende Übersetzung orientiert sich sehr nah am Originaltext und verzichtet auf Ausschmückungen und „eingedeutschte“ Übersetzungen des Originaltextes:

„Lieber Herausgeber! Ich bin 8 Jahre alt. Einige meiner kleinen Freunde sagen, dass es keinen Weihnachtsmann gibt. Papa sagt: „Wenn du es in der Sun siehst, ist es so.“ Bitte sagen Sie mir die Wahrheit; gibt es einen Weihnachtsmann?“

Virginia O'Hanlon

„VIRGINIA, deine kleinen Freunde haben unrecht. Sie sind beeinflusst von der Skepsis eines skeptischen Alters. Sie glauben nichts, was sie nicht sehen. Sie denken, dass es nichts geben kann, was für ihren kleinen Geist nicht fassbar ist. Alle Gedanken, VIRGINIA, ob sie nun von Erwachsenen oder Kindern sind, sind klein. In diesem unseren großen Universum ist der Mensch vom Intellekt her ein bloßes Insekt, eine Ameise, verglichen mit der grenzenlosen Welt über ihm, gemessen an der Intelligenz, die zum Begreifen der Gesamtheit von Wahrheit und Wissen fähig ist.

Ja, VIRGINIA, es gibt einen Weihnachtsmann. Er existiert so zweifellos wie Liebe und Großzügigkeit und Zuneigung bestehen, und du weißt, dass sie reichlich vorhanden sind und deinem Leben seine höchste Schönheit und Freude geben. O weh! Wie öde wäre die Welt, wenn es keinen Weihnachtsmann gäbe. Sie würde so öde sein, als wenn es dort keine VIRGINIAS gäbe. Es gäbe dann keinen kindlichen Glauben, keine Poesie, keine Romantik, die diese Existenz erträglich machen. Wir hätten keine Freude außer durch Gefühl und Anblick. Das ewige Licht, mit dem die Kindheit die Welt erfüllt, wäre ausgelöscht.

Nicht an den Weihnachtsmann glauben! Du könntest ebenso gut nicht an Elfen glauben! Du könntest deinen Papa veranlassen, Menschen anzustellen, die am Weihnachtsabend auf alle Kamine aufpassen, um den Weihnachtsmann zu fangen; aber selbst wenn sie den Weihnachtsmann nicht herunterkommen sehen würden, was würde das beweisen? Niemand sieht den Weihnachtsmann, aber das ist kein Zeichen, dass es den Weihnachtsmann nicht gibt. Die wirklichsten Dinge in der Welt sind jene, die weder Kinder noch Erwachsene sehen können. Sahst du jemals Elfen auf dem Rasen tanzen? Selbstverständlich nicht, aber das ist kein Beweis, dass sie dort nicht sind. Niemand kann die ungesehenen und unsichtbaren Wunder der Welt begreifen, oder sie sich vorstellen.

Du kannst die Babyrassel auseinander reißen und nachsehen, was darin die Geräusche erzeugt; aber die unsichtbare Welt ist von einem Schleier bedeckt, den nicht der stärkste Mann, noch nicht einmal die gemeinsame Stärke aller stärksten Männer aller Zeiten, auseinander reißen könnte. Nur Glaube, Phantasie, Poesie, Liebe, Romantik können diesen Vorhang beiseite schieben und die himmlische Schönheit und den Glanz dahinter betrachten und beschreiben. Ist das alles wahr? Ach, VIRGINIA, in der ganzen Welt ist nichts sonst wahrer und beständiger.

Kein Weihnachtsmann! Gott sei Dank!, er lebt, und er lebt auf ewig. Noch in tausend Jahren, VIRGINIA, nein, noch in zehnmal zehntausend Jahren wird er fortfahren, das Herz der Kindheit zu erfreuen.“

„Is There a Santa Claus?"

…was the headline that appeared over an editorial in the September 21, 1897 edition of The New York Sun. The editorial, which included the response of "Yes, Virginia, there is a Santa Claus," has become an indelible part of popular Christmas lore all over the world.

Dear Editor: "I am 8 years old. Some of my little friends say there is no Santa Claus. Papa says 'If you see it in The Sun it's so. Please tell me the truth: is there a Santa Claus?"

Virginia O'Hanlon

"Virginia, your little friends are wrong. They have been affected by the skepticism of a skeptical age. They do not believe except they see. They think that nothing can be which is not comprehensible by their little minds. All minds, Virginia, whether they be men's or children's, are little. In this great universe of ours man is a mere insect, an ant, in his intellect, as compared with the boundless world about him, as measured by the intelligence capable of grasping the whole of truth and knowledge.

Yes, Virginia, there is a Santa Claus. He exists as certainly as love and generosity and devotion exist, and you know that they abound and give to your life its highest beauty and joy. Alas! how dreary would be the world if there were no Santa Claus. It would be as dreary as if there were no Virginias. There would be no childlike faith then, no poetry, no romance to make tolerable this existence. We should have no enjoyment, except in sense and sight. The eternal light with which childhood fills the world would be extinguished.

Not believe in Santa Claus! You might as well not believe in fairies! You might get your papa to hire men to watch in all the chimneys on Christmas Eve to catch Santa Claus, but even if they did not see Santa Claus coming down, what would that prove? Nobody sees Santa Claus, but that is no sign that there is no Santa Claus. The most real things in the world are those that neither children nor men can see. Did you ever see fairies dancing on the lawn? Of course not, but that's no proof that they are not there. Nobody can conceive or imagine all the wonders there are unseen and unseeable in the world.

You may tear apart the baby's rattle and see what makes the noise inside, but there is a veil covering the unseen world which not the strongest man, nor even the united strength of all the strongest men that ever lived, could tear apart. Only faith, fancy, poetry, love, romance, can push aside that curtain and view and picture the supernal beauty and glory beyond. Is it all real? Ah, Virginia, in all this world there is nothing else real and abiding.

No Santa Claus! Thank God! he lives, and he lives forever. A thousand years from now, Virginia, nay, ten times ten thousand years from now, he will continue to make glad the heart of childhood."

„Der Nikolaus kommt auch an Bord…"

Im Christentum wird der 6. Dezember als Festtag des heiligen Bischofs Nikolaus von Myra begangen. Der hl. Nikolaus gilt zugleich als Schutzpatron der Seeleute. Vielerorts in der Welt, so vor allem auch in den Niederlanden, bringt nicht der Weihnachtsmann oder das Christkind an Weihnachten, sondern „Sinter Claas" – der „heilige Nikolaus" – Geschenke für die Kinder. Dieser Brauch wird an vielen Orten der Welt auch von den örtlichen Seemannsmissionen gepflegt, so auch in Rotterdam: dort kommt „Sinter Claas" in Begleitung seines Kollegen „Zwarte Piet", der für die Bestrafung derjenigen Kinder zuständig ist, die im vergangenen Jahr nicht „artig" waren, an Bord der Schiffe und bringt kleine Präsente für die Seeleute mit. Unser Foto zeigt das „himmlische Gespann" in der Messe an Bord eines Schiffes der Jüngerhans-Flotte.

"St. Nicholas is coming aboard"…

In Christianity, December 6th is celebrated as the feast day of the holy bishop Nicholas of Myra. Holy Nicholas is also considered the patron saint of seafarers. In many parts of the world, especially in the Netherlands, neither Father Christmas nor the Christ Child delivers Christmas presents for the children, but "Sinter Claas" - the "Holy Nicholas". This tradition has been practiced by local sailor missions in many places around the world, like in Rotterdam: there, "Sinter Claas" being accompanied by his colleague "Zwarte Piet" who is responsible for punishing those children who did not "behave" in the bygone year, comes aboard the ships and brings small gifts for the sailors. Our photo shows the "Heavenly Duo" in the mess onboard of a vessel of the Jüngerhans fleet.

We're always keen to hear from you and kindly invite you to send in photos, articles or whatever else you wish to have published. Any contribution from you, our seafarers, would be very much appreciated. shipsmail@juengerhans.de

REEDEREI
JÜNGERHANS

10 JAHRE DABEI!

Am 01.11. konnte René Groenhagen sein 10jähriges Betriebsjubiläum begehen. Der gebürtige Niederländer war nach seiner kaufmännischen Ausbildung zunächst in der Buchhaltung einer großen niederländischen Reederei tätig. Von dort wechselte er im Jahr 2000 zur Reederei Jüngerhans. Seit Frühjahr 2003 verantwortet er den Bereich „Chartering“ und ist damit für die Schnittstelle zum Befrachtungsmakler und den Charterern zuständig. René Groenhagen wohnt mit seiner Frau und den beiden Kindern in der emsländischen Gemeinde Sögel. Bei gutem Wetter legt er die ca. 30 Kilometer Entfernung zwischen Wohnort und Reederei durchaus auch mal mit dem Fahrrad zurück. In seiner Freizeit spielt er gerne Fußball bei den „Alten Herren“ und kümmert sich um den Familienhund.

10 YEARS WITH US!

On Nov. 1st , Rene Groenhagen celebrated his10 years with the company. After his commercial training, the native Dutchman first worked in the accounting department of a major Dutch shipping company. From there he came to Jüngerhans shipping company in the year 2000. Since spring of 2003, he is responsible for the “Charter” section and is thus the liaison officer responsible for freight agents and charter companies. Rene Groenhagen lives with his wife and two children in the Emsland municipality of Sögel. When the weather is favorable, he will indeed sometimes travel the 30 kilometers distance between home and shipping company by bicycle. In his spare time he enjoys playing soccer with the “old boys” and taking care of the family dog.

René Groenhagen

+ + + + + + + + + + +

NACHWUCHS!

Am 27.09.2010 war es endlich soweit: die kleine Katharina Luisa erblickte um 13:25 Uhr das Licht der Welt. Bei der Geburt wog sie 4205 Gramm und war 60 cm groß. Die stolzen Eltern Anja und Reiner Voskuhl freuen sich über ihre zweite Tochter. Anja Voskuhl, die bis zum Beginn der „Familienphase“ als Assistentin der technischen Inspektion tätig war, hat bereits angekündigt, die Kollegen alsbald mit dem Nachwuchs zu besuchen.

+ + + + + + + + + + +

NEWBORN!

Sept. 27th 2010 was finally the day: little Katharina Luisa came into the world at 1:25 p.m. At birth she weighed 4205 grams and was 60 cm tall. Proud parents Anja and Reiner Voskuhl are happy about their second daughter. Anja Voskuhl who, until the start of the “family phase”, was working as assistant to the technical inspection has already announced that she will soon visit her colleagues with her newborn.

Katharina Luisa Voskuhl

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.

Print CO_2 kompensiert
Ident-Nr. 107491

08631016 5 www.menke.de