REEDEREI
JÜNGERHANS

ship's mail

www.juengerhans.de

no. 22 - September 2015

FLOTTE
Kranverladung
MS „ERIS J" 4

FLEET
Crane lifting
MV "ERIS J" 5

HISTORIE
400 Jahre Jüngerhans ...6

HISTORY
400 years Jüngerhans 7

CREWING NEWS
Jubiläen an Board.....10

CREWING NEWS
Anniversaries
on board.....10

Herm und Stefan Jüngerhans

Liebe Leserinnen und Leser,

mit der vorliegenden 22. Ausgabe unseres Reederei-Newsletters wollen wir Ihnen wieder einen Einblick in aktuelle Ereignisse und das derzeitige Marktgeschehen geben.

Wir können feststellen, dass sich die Charterraten in der Containerschifffahrt zuletzt durchaus erholt haben. Sie sind aber noch längst nicht auf dem Stand wie vor der Krise, hoffentlich aber auf einem stetigen Weg dorthin. Zwar wächst die Nachfrage immer noch langsam und es sind noch Überkapazitäten vorhanden, dies ist aber unter anderem auf das relativ gering ausfallende Wachstumstempo der Weltwirtschaft zurückzuführen. Es scheint, als sei der Weg aus der Talsohle nun endlich erreicht.

Spannend war die Verladung, die wir unlängst mit unserer MS „ERIS J" durchführen konnten. Befördert wurden zwei Schwergut-Portalkräne. Dies war eine der mit größtem Aufwand durchgeführten Verladungen auf einem unserer Schwergutschiffe. Der eigentliche Transport benötigte eine Vorlaufzeit von vier Wochen, damit jeder Schritt genauestens durchgeplant werden konnte und am finalen Tag nichts schief gehen würde. Alles hat geklappt.

Wie schon in der letzten Ausgabe angekündigt, wird die wechselvolle Geschichte unserer Familie weiter veranschaulicht. Nachdem in der letzten Ausgabe die Generationen eins bis acht näher dargestellt wurden, soll nun der Fokus auf die Generationen neun und zehn gerichtet werden. Der finale Teil der Geschichte folgt dann in der Dezemberausgabe der ship's mail.

Wir wünschen Ihnen auch diesmal wieder eine unterhaltsame Lektüre und freuen uns über Ihr Feedback.

Herzliche Grüße!

Stefan Jüngerhans

Dear Readers,

with the present 22nd issue of our shipping company newsletter we would again like to give you insight into current events and the present market situation.

We can state that the charter rates in container shipping have recently indeed recovered. But they are still far from being at the level of before the crisis, but hopefully on a steady course heading there. Demand is indeed still growing slowly and excess capacities still exist, where this is partly due to the relatively low rate of growth of the world economy. It does seem as though it now at last bottomed out.

We have recently been able to perform an exiting shipment with our MV "ERIS J". Two heavy lift gantry cranes were transported. This was a shipment on one of our heavy lift vessels and conducted with greatest effort.

The actual transportation required a lead time of four weeks in order for each step to be planned most carefully and to have nothing go wrong on the final day. Everything worked out well.

As announced in the last issue, the eventful history of our family shall be further illustrated. After having described in detail generations one to eight in the last issue, the focus shall now be on the ninth and tenth generations. The final part of the history shall then follow in the December issue of the ship's mail.

We once again wish you an entertaining read and are looking forward to your feedback.

Kind regards !

Herm Jüngerhans

Titelbild/Cover:
MS „ERIS J" mit zwei riesigen Schwergut-Portalkränen als Ladung auf See.

MV „ERIS J" with two huge heavy gantry cranes on board.

Kombiniertes ISM / ISO 9001 Audit mit sehr gutem Ergebnis

Alle Management-Abläufe sind regelmäßig in ihrer Effektivität den geforderten Standards gerecht zu werden, zu überprüfen. So wurden auch in diesem Jahr wieder zwei Tage lang nahezu jede Abteilung und jeder Prozess einer Kontrolle unterzogen.

Seit dem 01. Juli 1998 ist eine Zertifizierung nach ISM (International Safety Management) für alle Schiffe in der internationalen Seefahrt Pflicht. Der ISM Code wurde über die Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) verbindlich eingeführt und ist dort in Kapitel 9 (Management for the safe operation of ships) zu finden. Ziel dabei ist es, die Menschen an Bord sowie die Meeresumwelt zu schützen und einen richtigen Umgang mit dem Schiff zu gewährleisten. Der ISM Code zählt zu den bindenden Codes und ist gesetzlich vorgeschrieben. Die im Code festgelegten Elemente müssen dann mittels interner Strategie des Unternehmens umgesetzt und regelmäßig überprüft werden. Die hierzu benannte „Designated Person Ashore" (DPA), Herr Kapitän Andreas Schepers, soll dabei direkten Kontakt zum Management haben.

Des Weiteren wurde die Reederei nach der Qualitätsmanagementnorm ISO 9001 geprüft. Die ISO 9000 ff. Normen dokumentieren Grundsätze für Maßnahmen zum Qualitätsmanagement. Die Norm ISO 9001 beinhaltet Mindestanforderungen, welche eine Organisation zu erfüllen hat, jedoch soll sie einem stetigen Verbesserungsprozess unterliegen.

DNV·GL

MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATE

Certificate No.: 177842-2015-AQ-DEK-DAKKS
Initial date: 15.04.2002
Valid: 25.08.2015 - 13.05.2018

This is to certify that the management system of

Jüngerhans Maritime Services GmbH & Co. KG
Boschstrasse 31, 49733 Haren/Ems - Germany

and the ships as mentioned in the Appendix accompanying this Certificate

has been found to conform to management system standard:

ISO 9001:2008

This certificate is valid for the following Scope:
Shipmanagement

Place and date:
Essen, 25.08.2015

For the Issuing Office:
DNV GL Business Assurance Zertifizierung und Umweltgutachter GmbH

Technical Manager

DAkkS Deutsche Akkreditierungsstelle D-ZM-16029-01-00

This certificate remains the property of DNV GL and must be returned on request. Use of Authorised Marks is governed by the Certification Agreement and results this Certificate invalid.
DNV GL Business Assurance Zertifizierung und Umweltgutachter GmbH, Brandenburgstr. 15, 45239 Essen, Germany
Tel.: +49 201 7296 200, www.dnvgl.com/assurance

Passed a combined ISM / ISO 9001 audit with very good results

All management processes are to be regularly audited in terms of their effectiveness in complying with required standards. Almost every department and every process was this year again examined for two days.

From July 1st 1998, certification according to ISM (International Safety Management) is compulsory for all vessels in the international shipping industry. The ISM Code has been made compulsory via the Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) and is there found in chapter 9 (Management for the safe operation of ships). The aim is to protect the people on board as well as the marine environment and to ensure proper handling of the vessel. The ISM Code is one of the binding codes and is required by law. The elements specified in the code must then be implemented by means of an internal strategy of the company and be reviewed regularly. The "Designated Person Ashore" (DPA), Captain Andreas Schepers, is there to be in direct contact with the management.

Furthermore, the shipping company was also audited in terms of quality management standard ISO 9001. The ISO 9000 et. seqq. Standards document principles for quality management measures. The ISO 9001 Standard comprises minimum requirements which an organization must comply with, but the organization is to be subject to a continuous improvement process.

13. Harener AdmiralsCup

Auch in diesem Jahr fand wieder der „Harener AdmiralsCup" statt und zwar schon zum 13. Mal! Eingeladen waren alle in Haren ansässigen Unternehmen, die einen Bezug zur Seeschifffahrt haben. Diese konnten entweder mit einer eigens zusammengestellten oder mit einer im Zusammenschluss mit anderen Unternehmen gebildeten Fussball-Mannschaft teilnehmen. Das Turnier fand im Stadion am Brookdeich statt und erstreckte sich über den gesamten Nachmittag. Gespielt wurde auf einem Kleinfeld mit je fünf Spielern und einem Torwart, dabei betrug die Spielzeit 10 Minuten pro Spiel. Anschließend wurde mit allen Teilnehmern und Zuschauern gefeiert. In diesem Jahr haben 14 Mannschaften teilgenommen. Gewinner dieses Jahres ist die BD-Shipnavo GmbH & Co. KG.

13th Haren AdmiralsCup

This year as well, the Haren AdmiralsCup took place again and indeed already for the 13th time! All companies based in Haren with an affinity to maritime shipping were invited. They could participate either with a team tailored from their own or in association with other companies. The tournament took place at the stadium at Brookdeich and lasted the entire afternoon. They played on a small field with five players and a goalkeeper, where the match time was 10 minutes per game. All participants and spectators then celebrated a kind of cross-company party.
This year 14 teams participated and the winner was the BD-Shipnavo Gmbh & Co. KG.

MS „ERIS J" im Hafen von Rostock bei der Kranverladung / MV "ERIS J" in the port of Rostock during the crane lifting

Watch the Video:
www.juengerhans.de/aktuelles

Kranverladung MS „ERIS J"

Dank gründlicher Vorarbeiten und größter Präzision konnte das moderne Schwergutschiff MS „ERIS J" unlängst in einer außergewöhnlichen Verladung zwei riesige Schwergut-Portalkräne zum sicheren Seetransport an Bord nehmen. Die beiden Kräne vom Typ „Liebherr LPS 550" und „Liebherr LPS 600", die ein Eigengewicht von je 410 bzw. 460 Tonnen aufweisen, wurden mit den bordeigenen Schwergutkränen an Deck gehievt. Im Tandembetrieb verfügen die Bordkräne über eine Hebeleistung von bis zu 800 Tonnen.

Die Besonderheit der Verladung bestand darin, dass die vollständig montierten Portalkräne über ein Schienenfahrwerk verfügen. Da die Spurbreite größer ist als die Breite der Lukendeckel des Schiffes, haben die Schwergutexperten von ARKON Shipping & Projects und JUMBO eine individuelle Lösung erarbeitet: die an Bord befindlichen Zwischendecks des Schiffes, die eigentlich im Laderaum auf unterschiedlichen Ebenen eingesetzt werden, sollten für die Verladung auf dem Wetterdeck ausgelegt und damit die Decksbreite nach Steuerbord über die Bordwand hinaus verbreitert werden. Damit die Kräne nach dem Verladen an Deck an ihre endgültige Position gebracht werden können, wurden zusätzlich Schienen in der passenden Spurbreite an Deck montiert.

Nach der Erteilung der für die Festigkeits- und Stabilitätsberechnung notwendigen Genehmigung durch die Klassifikationsgesellschaft DNV-GL innerhalb weniger Tage, wurde im Hafen von Antwerpen eine erste Teilladung an Bord genommen und mit den Vorbereitungen begonnen. Schließlich galt es sicherzustellen, dass die Kräne während der Reise seefest stehen. Nachdem MS „ERIS J" im Hafen von Rostock an der Pier des Liebherr-Werkes festgemacht hatte, wurde zunächst das bordeigene Stabilitätsponton, das beim Heben schwerer Ladung zur Verbesserung der Stabilität dient, in Position gebracht. Sodann konnte umgehend mit der Verladung begonnen werden. Dank guter Vorbereitung konnten die beiden Schwergewichte von der sehr erfahrenen Crew mit viel Konzentration und Fingerspitzengefühl ohne Zwischenfälle und innerhalb weniger Stunden geladen werden. Nachdem die Ladung an Deck gesichert und gelascht worden ist, konnte das Schiff seine Reise in Richtung Philippinen antreten. Dort treffen die beiden Kräne nach etwa 30 Tagen Seereise ein und werden vor Ort auf ihre spätere Einsatzpier gesetzt.

Crane lifting MV "ERIS J"

Thanks to thorough preparations and the utmost precision the modern heavy-lift vessel MV "ERIS J" could take on board for a safe maritime transport two huge heavy gantry cranes in an exceptional loading, recently. The two cranes of the type "Liebherr LPS 550" and "Liebherr LPS 600" which have a weight of 410 and 460 tons were lifted with the onboard heavy lift cranes on deck. In tandem operation, the board cranes have a lifting capacity of up to 800 tons.

The peculiarity of the shipment was that the fully assembled gantry cranes have a rail board carriage. Since the track width is greater than the width of the hatch covers of the vessel, the heavy-lift experts of ARKON Shipping & Projects and JUMBO have developed an individual solution: the ship-between decks held on board which are actually used in the cargo area at different levels should be spread out for loading on the weather deck and thus the deck width should be widened to starboard over freeboard. In order to enable that the cranes could be moved to their final position after being loaded on deck, rails were also installed in the appropriate track width on deck.

After the approval by the classification society DNV-GL, necessary for the strength and stability calculation, had been issued within a few days, a first partial loading was taken on board and preparations were started in the port of Antwerp. Finally, it was necessary to ensure that the cranes are seaworthy during the journey. After MV "ERIS J" had docked at the pier of the Liebherr plant in the port of Rostock, the on-board stability pontoon was positioned which is improving the stability of the vessel when lifting a heavy load. Loading of the cranes was started immediately after all these preparation works had been done. Thanks to good preparation, the two heavyweights could be loaded by the very experienced crew with a lot of concentration and finesse without incident and within a few hours.

After the cranes had been backed up on deck and lashed, the ship was able to start its journey toward the Philippines.

There the two cranes will arrive after 30 days voyage and will be set to their subsequent pier by our vessel's ship's cranes.

Zukunftstag 2015

Am 23. April war es wieder soweit: Zukunftstag! In diesem Jahr nahmen insgesamt acht Jungen und Mädchen teil. Sie konnten einen Eindruck gewinnen, wie die Organisation einer Reederei aufgebaut ist und worin das Tagesgeschäft besteht. Dabei wurden die Schülerinnen und Schüler durch das gesamte Bürogebäude geführt und erhielten Informationen über die verschiedenen Tätigkeitsbereiche der Abteilungen. Abschließend wurde eine Rallye durchgeführt, wobei sie unter Anleitung Standortbestimmungen, in Fachsprache als „terrestrische Navigation" bekannt, mittels Peilung auf einer Seekarte durchführten.

Ziel des Zukunftstages ist es, dass Mädchen und Jungen in geschlechteruntypische Berufe hineinschnuppern. Für den Zukunftstag werden sie auf Antrag der Eltern vom Schulunterricht freigestellt. Organisiert wird der Zukunftstag von allgemein bildenden Schulen für die Klassen 5 bis 10. Eine Vor- und Nachbereitung findet in der Schule statt. Justus, Schüler der fünften Klasse des Gymnasiums Haren, hat „einen interessanten Einblick" in das Unternehmen bekommen können und fand es toll, dass es dort im Vergleich zur Schule ganz anders ist.

Teilnehmer des Zukunftsages 2015 / Participant of the Future Day 2015

Future Day 2015

April 23rd is again Future Day (Zukunftstag)! This year, a total of eight boys and girls participated. They were able to gather an impression of how the organization of a shipping company is set up and what the daily business is like. The students were led through the entire office buildings and they received information everywhere regarding the various activities of the departments. A rally was at the end performed, where they under guidance determined some locations by means of taking bearings on a chart, in technical jargon known as terrestrial navigation. The aim of the Future Day is that girls and boys are given a taste of gender-atypical occupations. For the Future Day, they are upon request of the parents excused from school. The Future Day is organized by the schools for general education for grades 5 to 10. Preparation and debriefing is done at school. Justus, a fifth grade student of the Gymnasium at Haren was able to gather "interesting insight" in the company and thought it was great that it is there quite different than at school.

Geschichte neu erforscht und beschrieben Teil II

Motorsegler „MARIA“

Nachdem in der letzten ship's mail Ausgabe Teil I der Geschichte behandelt wurde, folgt nun die Fortsetzung. In dieser Ausgabe sollen die Generationen neun und zehn näher umrissen werden.

Schiffer Hermann Heinrich (geb. 1859) starb auf tragische Weise beim Untergang des Seglers „HERMANNUS“ vor der englischen Küste. Wilhelm Jüngerhans (geb. 1862) kaufte um 1882 die Spitzpünte „MARIA REGINA“, die um 1893 auf einer Fahrt in südschwedischen Gewässern verloren ging. Sein Bruder, Schiffer Heinrich Jüngerhans (geb. 1865), gilt als Urvater des Schifffahrtsunternehmens „Reederei Jüngerhans“.

Er begann als 14-Jähriger am 2. Juli 1879 seine Seemannsausbildung auf dem Segler seines Vaters Johann Rudolph. An diesem Tag ging er in Papenburg an Bord und blieb 40 Monate bis zum 15. Dezember 1882 auf diesem Schiff. Am 22. Februar 1883 wurde er Bestmann auf dem Segelschiff „MARIA REGINA“, die seinem Onkel Heinrich Rudolph gehörte. Später begab er sich auf das Segelschiff „VIRGO MARIA“. Eigner des Seglers war sein Onkel Rudolph Jüngerhans. Anschließend fuhr er auf dem Segelschiff „HERMANNUS“, welches seinem Bruder Hermann gehörte.

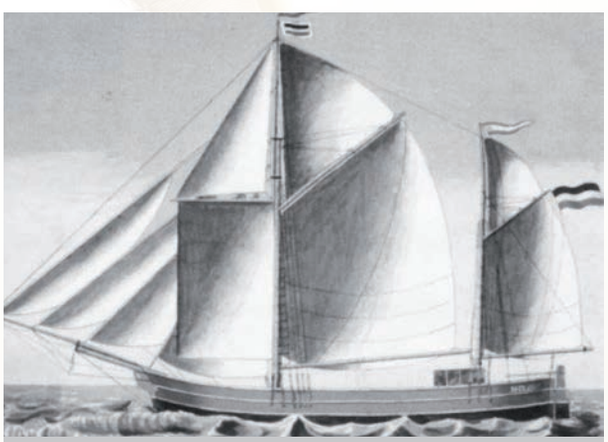
Im Jahr 1931 erwarb er den Motorsegler „MARIA ALEXANDER“. Das Schiff war 1927 auf der Werft Gebr. van Diepen gebaut worden und hatte 1928 einen 70 PS starken Bolnes Glühkopfmotor erhalten. Heinrich nannte das Schiff „MARIA“, nach dem Vornamen seiner Frau Maria, geb. Wessels.

Die „MARIA“ fuhr oft vom Ruhrgebiet und vom Rhein nach Berlin, Pillau, Königsberg und Tilsit. Nach Berlin wurde häufig Getreide transportiert, wobei bei gutem Wasserstand die Fahrt über die Elbe und Havel, sonst über Stettin und den Finowkanal ging. Die Ladung für Königsberg bestand auf der Hinfahrt aus Briketts von Weßling am Rhein, auf der Rückfahrt oft aus Mehl in Säcken, das von der Besatzung selber gestaut werden musste.

Auch Heinrichs Sohn Stephan (geb. 1908) knüpfte an die Tradition an: Er erlangte am 16. April 1931 auf der Seefahrtsschule in Leer sein Kapitänspatent und fuhr auf dem väterlichen Motorsegler „MARIA“. Während des 2. Weltkrieges war die „MARIA“ zeitweise von der Kriegsmarine beschlagnahmt, um Kriegsgüter zu transportieren. Kapitän Stephan Jüngerhans heiratete die Reedertochter Adelheid Kiepe, deren Vater Eigner der Spitzpünte „HELENE“ war. Dessen Nachbau kann noch heute als Flaggschiff des Schifffahrtsmuseum in Haren besichtigt werden. Im Jahr 1961 ließ Stephan auf der Lühring Werft in Brake ein neues Schiff bauen: die „A. JÜNGERHANS“, welche nach dem Namen seiner Frau Adelheid benannt wurde und eine Tragfähigkeit von bis zu 300 tdw aufwies. Das Küstenmotorschiff wurde für die Skandinavienfahrt gebaut und beförderte vornehmlich Schnittholz zu den niederländischen Kanalorten und brachte als Rückladung unter anderem Salz aus Hengelo sowie

Heinrich Jüngerhans mit Ehefrau Christina (geb. Lohmann)

Dachziegel aus Alphen mit. Des weiteren beförderte sie für eine Porzellan- und Steingutfabrik Silbersand von Maastricht nach Helsinki. Als Kapitän setzte Stephan Jüngerhans zunächst seinen ältesten Sohn Heinrich (geb. 1940) ein und ab 1963 dessen zwei Jahre jüngeren Bruder Hermann. Beide hatten bereits Anfang der 60er Jahre ihre Kapitänspatente in Leer erworben… (Fortsetzung in ship's mail No. 23 im Winter 2015)



Kapitänsbild Spitzpünte „HELENE“; Sammlung Schifffahrtsmuseum

6

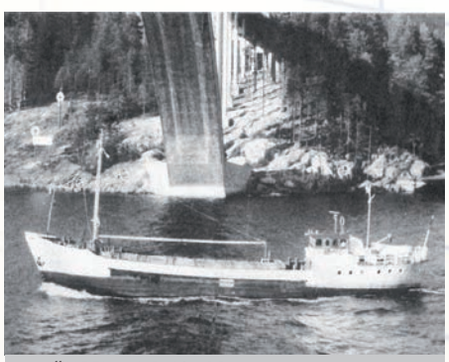
Familie Heinrich Jüngerhans; v.l. Bernhard, Johannes, Christina J. (geb. Lohmann), Maria, Adele, Christel, Heinrich

History newly researched and described Part II

After Part I of the history was illustrated in the last issue of the ship's mail, this shall now be continued. This issue shall outline generations nine and ten in more detail.

Master Hermann Heinrich (born 1859) died tragically in the sinking of his sailing vessel "HERMANNUS" off the English coast. Wilhelm Jüngerhans (born 1862) bought the punt boat "MARIA REGINA" which was lost around 1893 on a journey to the southern Swedish waters. His brother, master Heinrich Jüngerhans (born 1865) is considered to be the forefather of the shipping company "Reederei Jüngerhans".

He started his sailor training as a 14-year-old on July 2nd 1879 on the sailing vessel of his father Johann Rudolph. On that day he boarded in Papenburg and remained on this vessel for 40 months until December 15th 1882. On February 22nd 1883 he was made the mate on the sailing vessel "MARIA REGINA" which belonged to his uncle Heinrich Rudolph. Later he went on the sailing vessel "VIRGO MARIA". The owner of the sailing ship was his uncle Rudolph Jüngerhans. He then sailed on the sailing vessel "HERMANNUS" which belonged to his brother Hermann.

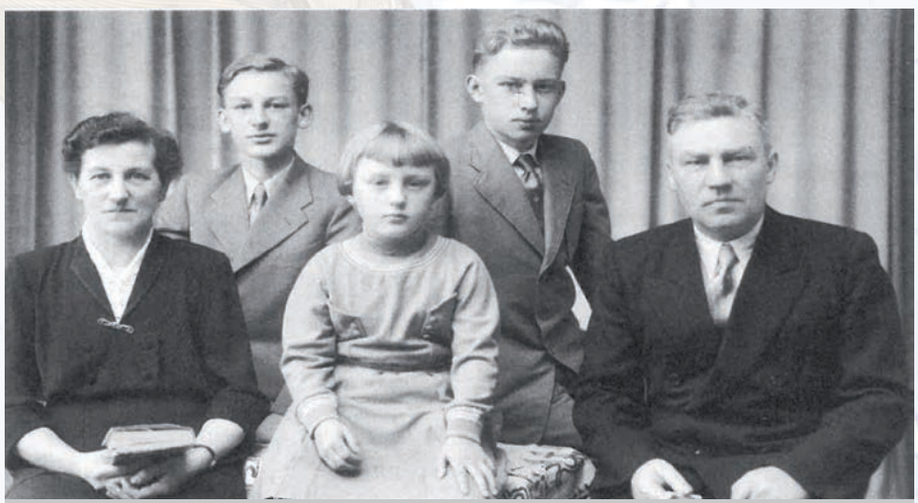


„A. JÜNGERHANS" Bj. 1961

In 1931 he acquired the motor sailer "MARIA ALEXANDER". The vessel had been built in 1927 at the shipyard Gebr. Van Diepen and been fitted with a 70 hp Bolnes hot bulb engine in 1928. Heinrich named the ship "MARIA" according to the name of his wife Maria, born Wessels.

"MARIA" frequently sailed from the Ruhr region and from the Rhine to Berlin, Pillaw, Königsberg (Kaliningrad), and Tilsit. Crop was frequently transported to Berlin, where the journey went via the Elbe and the Havel when the water level was good, otherwise via Szczecin and the Finow Canal. The cargo for Königsberg (Kaliningrad) was on the outward journey coal briquettes from Wessling on the Rhine and on the return journey bags of flour that had to be stowed by the crew itself.

Heinrich´s son Stephan (born 1908) as well continued the tradition: He received his captain's license on April 16th 1931 from the Nautical College (Seefahrtsschule) in Leer and sailed on his father's motor sailer "MARIA". During World War II, "MARIA" was temporarily seized by the navy to transport war supplies. Captain Stephan Jüngerhans married Adelheid Kiepe, daughter of the shipowner who owned the punt boat "HELENE". Its replica can still today be seen as the flagship of the Maritime Museum in Haren. Stephan had a new vessel built in 1961 at on the Lühring Shipyard in Brake: the "A. JÜNGERHANS" which was named after the name of his wife Adelheid and had a loading capacity of up to 300 dwt. The coastal motor vessel was built for Scandinavian journeys and transported mainly lumber to the Dutch canal towns and as return freight, among other things, transported salt from Hengelo and roof tiles from Alphen and silver sand for a porcelain and earthenware factory from Maastricht to Helsinki. Stephan Jüngerhans first appointed his eldest son Heinrich (born 1940) as captain and from 1963 his younger brother Hermann. Both had acquired their captain's patents in Leer in the early 1960s …. (to be continued in ship's mail no. 23 in the winter of 2015)



Familie Stephan Jüngerhans; v.l. Adelheid J (geb. Kiepe), Hermann, Maria, Heinrich, Stephan

MS „DENEB J“ rettet Boots-Besatzung

Handelsschiffe werden von Zeit zu Zeit gerufen, um in Not geratenen Schiffen zu helfen. In jüngster Zeit erhielt die MS „DENEB J“ von der honduranischen Hafenbehörde von Puerto Cortes die Nachricht, dass das Boot „PURA VIDA“ einschließlich seiner achtköpfigen Besatzung zu sinken droht. Sofort veranlasste der Kapitän der MS „DENEB J“ eine Kursänderung, denn eigentlich befanden sie sich auf dem Seeweg nach Santo Tomas (Guatemala). Die Besatzung wurde unterrichtet, die Beobachtungsposten auf der Brücke und dem Vorderdeck besetzt und der Chief Engineer informiert, damit alles für ein Rettungsmanöver vorbereitet werden konnte.

Die MS „DENEB J“ erreichte die „PURA VIDA“ nur wenige Minuten später. Während der gesamten Zeit stand die MS „DENEB J“ in Kontakt zu der spanischsprechenden Besatzung der „PURA VIDA“, dabei fungierte die Hafenbehörde von Puerto Cortes als Übersetzer. Aufgrund von Ostwind mit 20 Knoten und zwei bis drei Meter hohen Wellen, konnte die „PURA VIDA“ nur innerhalb eines Umkreises von 1,5 nautischen Meilen gesichtet werden. Neben der MS „DENEB J“ war auch noch der Kühlfrachter „LOMBOK STRAIT“ an Ort und Stelle. Dieser sollte jedoch auf Anweisung der Hafenbehörde von Puerto Cortes zunächst die Situation abwarten und nur falls nötig Hilfe leisten. Als sich die „PURA VIDA“ schließlich längsseits der MS „DENEB J“ befand, war die Assistenz von „LOMBOK STRAIT“ beendet. Alle acht honduranischen Geretteten konnten sicher an Bord gebracht werden.

Zwischenzeitlich war der Maschinenraum der „PURA VIDA“ mit Seewasser geflutet worden. Um das Boot vor dem Untergang zu retten, entschied der Kapitän es mit einem Seil zu sichern. Durch die Befestigung sollte es die nächsten Stunden der Reise nach Santo Tomas überstehen. Während der Fahrt sank jedoch plötzlich die „PURA VIDA“ - trotz Taubefestigung. Als das Reiseziel erreicht war, wurden die Hafenbehörde sowie der Hafenmeister von Santo Tomas über die Position des gesunkenen Bootes informiert. Schließlich machte die MS „DENEB J“ am Hafen in Santo Tomas fest. Der Hafenarzt untersuchte alle acht Geretteten und befand sie als gesund und in guter Verfassung. Nur wenig später konnten sie ihr Rettungsschiff verlassen und bedankten sich von ganzem Herzen bei der Crew, der Reederei und dem Charterer.

MV “DENEB J” saves boat crew

Merchant vessels are from time to time called to assist vessels in distress. Recently, MV “DENEB J” received a message from the Honduran Port Authority of Puerto Cortes that the boat “PURA VIDA” was about to sink with its crew. The captain of MV “DENEB J” immediately ordered a change of course because it was actually underway at sea to Santo Tomas (Guatemala). The crew was informed, look-out positions were manned on the bridge and the forecastle and the Chief Engineer was informed so that everything could be prepared for a rescue maneuver.

MV “DENEB J” reached the “PURA VIDA” only a few minutes later. MV “DENEB J” was during the entire time in contact with the Spanish-speaking crew of “PURA VIDA”, where the Port Authority of Puerto Cortes acted as a translator. Due to easterlies at 20 knots and waves of two to three meters in height, the “PURA VIDA” could be spotted only within a radius of 1.5 nautical miles. In addition to MV “DENEB J”, also the cooling freighter “LOMBOK STRAIT” arrived at the location. They were upon instruction by the Port Authority of Puerto Cortes to await the situation and provide assistance only when necessary. When “PURA VIDA” eventually came alongside MV “DENEB J”, assistance by “LOMBOK STRAIT” was ended. All eight Hondurans saved could be safely brought aboard.

In the meantime, the engine room of “PURA VIDA” flooded with seawater. In order to avoid the boat from sinking, the captain decided to secure it with a rope. With this attachment, it was to survive the trip to Santo Tomas for the next few hours. The journey continued without any deviation. During the journey, however, “PURA VIDA” suddenly sank - despite the rope attachment. Once the destination was reached, the Port Authority and the Harbor Master of Santo Tomas were informed about the position of the sunken boat. MV “DENEB J” ultimately moored at the port in Santo Tomas. The port doctor examined all eight rescued individuals and found them to be healthy and in good shape. Shortly afterwards, they were able to leave their rescue vessel and expressed their whole-hearted gratitude to the crew, the shipowner and the charterer.

„DIANA J" Mannschaft mit Kapitän TTNDJ / "DIANA J" Team with Captain TTNDJ

Frauenfußballteam mit Trikots der DIANA J

Ein großes Zeichen der Verbundenheit zur Reederei Jüngerhans erwies der Kapitän der „DIANA J": Tomas Tito Neves Duarte, auch bekannt unter „T T N D J", wobei das „J" für Jüngerhans steht. Kapitän Duarte gehört zu den langjährigen Mitarbeitern an Bord. Nicht zuletzt ist er bei den technischen Inspektoren auch bekannt für seine ausgezeichneten Künste in der Shrimps-Zubereitung. Privat ist er großer Fan des weltbekannten portugiesischen Fußballvereins Benfica Lissabon. So kam es, dass er in Santo Tomas eine Frauen-Fußballmannschaft gründete und diese seither vollständig aus privaten Mitteln unterstützt. So hat er dem Team die komplette benötigte Ausrüstung gesponsert. Wie bei Trikots von Profimannschaften, werden auch diese Shirts als Werbefläche genutzt. Auf den Trikots prangt der Aufdruck „DIANA J". Dies ist ein Zeichen seiner tiefen Verbundenheit zur Reederei Jüngerhans und vor allem zu seinem Schiff „DIANA J". Aber das ist noch nicht alles, denn das Team ist sogar sehr erfolgreich und geht fast immer als Sieger aus den Turnieren hervor. Die Reederei wünscht Kapitän Duarte und seiner Mannschaft auch weiterhin viel Erfolg!

Women's soccer team with jerseys of DIANA J

A big sign of solidarity with the Jüngerhans shipping company was given by the captain of "DIANA J": Tomas Tito Neves Duarte, also known as "T T N D J", where the "J" stands for Jüngerhans Captain Duarte is one of the long-term employees on board. He is not least known to the technical inspectors for his excellent arts in preparing shrimps.

Privately, he is a big fan of the famous Portuguese football club Benfica Lisbon. This is how it came about that he founded a women's soccer team in Santo Tomas and has since supported them fully with private funds. He sponsored the entire equipment required for the team. Like the jerseys of professional teams, these shirts are used as advertising space. The jerseys display the print "DIANA J". This is a sign of his deep commitment to the Jüngerhans shipping company and especially to his vessel "DIANA J". But that's not all because the team is even very successful and almost always turns out winning the tournaments. The shipping company wishes Captain Duarte and his team continued success!

Ausbildung! / Apprentice!

Mandy Schmitt und Sophia Gerdes

Seit dem 01. August 2015 darf die Reederei zwei neue Auszubildende begrüßen: Mandy Schmitt und Sophia Gerdes.

Mandy Schmitt absolviert fortan eine Ausbildung zur Kauffrau für Büromanagement. Die 20-Jährige ist in Gelsenkirchen geboren und lebt seit 11 Jahren in Holte-Lastrup. Nachdem sie das Wirtschaftsgymnasium in Meppen mit dem Abitur abgeschlossen hat, freut sie sich nun auf eine interessante und abwechslungsreiche Ausbildung. Ihre Freizeit verbringt sie gerne mit ihren Freunden und der Familie. Sie mag Tiere, Reisen und Lesen.

Sophia Gerdes wird eine klassische Ausbildung zur Schifffahrtskauffrau durchlaufen. Die 20-Jährige stammt aus Haren und hat nach dem Abitur ein Freiwilliges Soziales Jahr bei der Ambulanten Wohnungslosenhilfe in Meppen absolviert. Sie war schon immer von der Schifffahrt geprägt, da ihr Großvater jahrelang selbst als Kapitän zur See gefahren ist. Sie freut sich auf die kommenden Jahre.

Since the 01st of August the shipping company may welcome two new trainees: Mandy Schmitt and Sophia Gerdes.

Mandy Schmitt began her training as a businesswoman for office management. The 20-year-old was born in Gelsenkirchen and lives for 11 years in Holte-Lastrup. Completing commercial high school at Meppen with the German Abitur (A-Level) she is looking forward to an interesting and diverse training. In her spare time she spends time with friends and family. She likes animals, trips and reading.

Sophia Gerdes began a training as a shipping clerk. The 20-year-old comes from Haren and has finished a voluntary social year with the ambulant flat loose help in Meppen after the Abitur. She has always been affected by shipping as her grandfather has been a captain. She is looking forward to the coming years.

Runde Geburtstage

HOLGER COSSE

Seinen 40. Geburtstag feierte Holger Cosse am 23. Mai. Er ist Geschäftsführer von Jüngerhans Investment Services und seit acht Jahren in der Reederei tätig. Er ist für die Eigenkapitalseite der Schiffsfinanzierung sowie im Bereich der Fremdfinanzierung u.a. für den Kontakt zu den Banken zuständig.

Holger Cosse celebrated his 40th birthday on May 23rd. He is the Managing Director of Jüngerhans Investment Services and has been working for the shipping company for eight years. He is responsible for the equity side of ship financing as well as the area of debt financing, among other thing as a contact person for the banks.

RENÉ GROENHAGEN

René Groenhagen konnte am 24. Juli seinen 40. Geburtstag feiern. Er ist seit fast 15 Jahren bei uns in der Reederei Jüngerhans beschäftigt und mit seiner Kollegin Antje Hofmann in der Chartering-Abteilung tätig. Hier fungiert er als Schnittstelle zum Befrachtungsmakler und den Charterern.

René Groenhagen celebrated his 40th birthday on July 24th. He has been employed with the shipping company for nearly 15 years works in the Chartering Department together with his colleague Antje Hofmann. He acts as a link to the chartering brokers and charterers.

DETLEF BRÄMER

Seinen 60. Geburtstag konnte Detlef Brämer am 17. Juli feiern. Er ist seit sieben Jahren als nautischer Inspektor tätig. Zuvor ist er 36 Jahre aktiv zur See gefahren, davon 20 Jahre als Kapitän. Dann war er als Inspektor auf chinesischen Werften tätig. In seiner Freizeit segelt er gerne und verbringt Zeit mit seinen Enkelkindern.

Detlef Brämer celebrated his 60th birthday on July 17th. He has been working as a Nautical Inspector for seven years. Before that, he actively took to the seas for 36 years, 20 years of which as a captain. He then worked as an inspector at Chinese shipyards. In his spare time he likes to sail and spend time with his grandchildren.

Holger Cosse

Detlef Brämer

Die Geschäftsleitung und alle Kollegen gratulieren herzlich zu den runden Geburtstagen!
The management and the colleagues wholeheartedly extend their congratulations!

Jubiläum an Land / Anniversary ashore

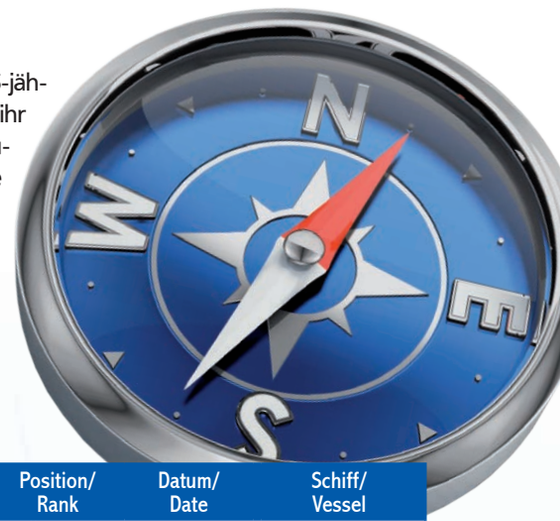
Michael Klute

Am 04. April konnte Michael Klute seine 10-jährige Firmenzugehörigkeit feiern. Michael Klute ist für das Riskmanagement zuständig und damit für die Dokumentation sowie für den Zahlungsverkehr und die Zins- und Währungsgeschäfte. Außerdem ist er Ansprechpartner für die Banken.
Die Geschäftsleitung, sowie alle Kollegen gratulieren ihm und danken für die langjährige Mitarbeit.

On April 4th Michael Klute celebrated his 10-year anniversary with the company. Michael Klute is responsible for risk management and thereby for documentation as well as for payment transactions and interest rate and currency transactions. He also is the contact person for the banks.
The management and all colleagues would like to extent their congratulations and thank him for his many years of service.

Jubiläen an Board / Anniversaries on board

Auch in diesem Jahr sollen wieder die langjährigen Jubiläen der Crew-Mitglieder aufgezeigt werden. Seit der letzten Sommerausgabe der ship's mail feierten wieder zahlreiche Mitarbeiter an Bord ihr Jubiläum. In diesem Jahr konnten sieben Offiziere und Besatzungsmitglieder ihr 15-jähriges und elf Mitarbeiter ihr 10-jähriges Reedereijubiläum begehen. Die Geschäftsleitung dankt allen Jubilaren für die langjährige Treue und gute Zusammenarbeit.



Name/ Name	Vorname/ First Name	Position/ Rank	Datum/ Date	Schiff/ Vessel
15-JÄHRIGES REEDEREI-JUBILÄUM / 15TH SHIPPING COMPANY ANNIVERSARY				
Greta	**Michael**	**Captain**	**09.08.1999**	**MICHAEL J**

- ist am 13.06.1974 geboren, kommt von den Philippinen / was born on 13.06.1974, originates from the Philippines
- hat 1999 auf der MS „MARIA J" als Hilfskraft im Decksbereich begonnen / began in 1999 on MV "MARIA J" as D-Boy
- ist 2001 zum 3. Nautischen Offizier, 2003 zum 2. Nautischen Offizier und 2007 zum 1. Nautischen Offizier und 2011 zum Kapitän aufgestiegen / was in 2001 promoted to 3rd Deck Officer, in 2003 to 2nd Deck Officer, 2007 to Chief Officer, and 2011 to Captain

Manansala	**Roel**	**Bosun**	**22.11.1999**	**IND CHALLENGER**

- ist am 11.01.1970 geboren, kommt von den Philippinen / was born on 11.01.1970, originates from the Philippines
- hat 1999 auf der MS „LIBRA J" als Vollmatrose begonnen / began in 1999 on MV "LIBRA J" as Able Bodied Seaman
- ist 2007 zum Bootsmann aufgestiegen / was in 2007 promoted to Bosun

Stolyarenko	**Igor**	**1. naut. Off.**	**23.01.2000**	**TAURUS J**

- ist am 28.07.1962 geboren, kommt aus der Ukraine / was born on 28.07.1962, originates from the Ukraine
- hat 2000 auf der MS „HEINRICH J" als 2. Nautischer Offizier begonnen / began in 2000 on MV "HEINRICH J" as 2nd Deck Officer
- ist 2002 zum 1. Nautischen Offizier aufgestiegen / was in 2002 promoted to Chief Officer

Lopez	**Marvin**	**Bosun**	**08.02.2000**	**PICTOR J**

- ist am 23.03.1967 geboren, kommt von den Philippinen / was born on 23.03.1967, originates from the Philippines
- hat 2000 auf der MS „CARINA J" als Vollmatrose begonnen / began in 2000 on MV "CARINA J" as Able Bodied Seaman
- ist 2008 zum Bootsmann aufgestiegen / was in 2008 promoted to Bosun

Name/ Name	Vorname/ First Name	Position/ Rank	Datum/ Date	Schiff/ Vessel
15-JÄHRIGES REEDEREI-JUBILÄUM / 15TH SHIPPING COMPANY ANNIVERSARY				
Bergonia	**Jonathan**	**1. naut. Off.**	**18.03.2000**	**LENA J**

- ist am 16.08.1978 geboren, kommt von den Philippinen / was born on 16.08.1978, originates from the Philippines
- hat 2000 auf der MS „INGO J" als Hilfskraft im Decksbereich begonnen / began in 2000 on MV "INGO J" as D-Boy
- ist 2004 zum Leichtmatrosen, 2006 zum 3. Nautischen Offizier, 2007 zum 2. Nautischen Offizier und 2010 zum 1. Nautischen Offizier aufgestiegen / was in 2004 promoted to Ordinary Seaman, in 2006 to 3rd Deck Officer, in 2007 to 2nd Deck Officer and 2010 to Chief Officer

Lacea	**Hermes**	**2. techn. Ing.**	**12.04.2000**	**DENEB J**

- ist am 29.08.1960 geboren, kommt von den Philippinen / was born on 29.08.1960, originates from the Philippines
- hat 2000 auf der MS „DORIS J" als 2. Technischer Ingenieur begonnen / began in 2000 on MV "DORIS J" as 2nd Technical Engineer

Arceno	**Castor**	**Oiler**	**02.06.2000**	**ERIS J**

- ist am 28.03.1969 geboren, kommt von den Philippinen / was born on 28.03.1969, originates from the Philippines
- hat 2000 auf der MS „DIANA J" als Reinigungskraft begonnen / began in 2000 on MV "DIANA J" as a Wiper
- ist 2001 zum Öler aufgestiegen / was in 2001 promoted to an Oiler

Name/ Name	Vorname/ First Name	Position/ Rank	Eintrittsdatum/ Date of Entry	Schiff/vessel last/present
10-JÄHRIGES REEDEREI-JUBILÄUM / 10TH SHIPPING COMPANY ANNIVERSARY				
Episcope	**Sidney**	**Bosun**	**15.10.2004**	**IND CHARGER**
Teodosio	**Castrence**	**AB**	**15.11.2004**	**AQUILA J**
Pimpicki	**Maciej**	**Captain**	**19.11.2004**	**ARIES J**
Lasitsa	**Oleksandr**	**Captain**	**25.11.2004**	**PERSEUS J**
Dyachkov	**Vladyslav**	**Captain**	**29.11.2004**	**TUCANA J**
Shevchenko	**Oleksandr**	**Captain**	**05.04.2005**	**TAURUS J**
Umis	**Jovito**	**1. naut. Off.**	**08.04.2005**	**ALDEBARAN J**
Almanon	**Esmael**	**Bosun**	**07.05.2005**	**DIANA J**
Panelo	**Mario P.**	**2. techn. Ing.**	**19.05.2005**	**LYRA J**
Klunder	**Mariusz**	**Captain**	**27.06.2005**	**ARIES J**
Sydorov	**Igor**	**Captain**	**27.07.2005**	**PHOENIX J**

REEDEREI
JÜNGERHANS

Nachwuchs / Newborn

JOSEFINE HANSES

Über Nachwuchs konnten sich Christian Hanses, nautischer Inspektor, und seine Frau Maria freuen: Am 11. Mai wurde Josefine geboren. Sie kam um 18:03 Uhr mit einem Gewicht von 4020 g und einer Größe von 55 cm zur Welt. Josefine ist das erste Kind für Christian und Maria.

JOSEFINE HANSES

Christian Hanses, Nautical Inspector, and his wife Maria are happy about the addition to the family: Josefine was born on May 11th. She was given birth at 6:03 p.m. weighing 4020 grams and was 55 cm tall. Josefine is the first child of Christian and Maria.

Josefine Hanses

Klara Specken

KLARA SPECKEN

Einen weiteren Grund zur Freude gab es bei Jochen Specken, Mitarbeiter in der nautischen Inspektion, und seiner Frau Eva-Maria: Die Geburt ihres zweiten Kindes Klara. Klara kam am 19. Juni um 01:06 Uhr mit 3360 g und 51 cm zur Welt.

Die Geschäftsleitung und Kollegen gratulieren von ganzem Herzen und wünschen den kleinen Familien für die Zukunft alles Gute, vor allem Gesundheit.

KLARA SPECKEN

Another reason to be happy was given for Jochen Specken, employee in Nautical Inspection, and his wife Eva-Maria: The birth of their second child Klara. Klara was born on June 19th at 1:06 a.m. weighing 3360 grams and is 51 cm tall.

The management and the colleagues wholeheartedly extend their congratulations and wish the small families all the best for the future, especially good health.

Neu im Team / New to the Team

NEUER FAHRER

Seit März dieses Jahres ist Udo Weihsmayr als Fahrer tätig. Der 60-jährige kommt aus Twist-Rühlerfeld und ist Frührentner. Früher war er bei einem großen Computerunternehmen weltweit im Einsatz. Wir heißen Herrn Weihsmayr als neuen Mitarbeiter herzlich willkommen und freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.

NEW DRIVER

Udo Weihsmayr has from March of this year been employed as a driver. The 60-year old originates from Twist-Rühlerfeld and has taken early retirement. He previously worked for a large computer company all over the world. We are welcoming Mr. Weihsmayr as a new employee and are looking forward to a good cooperation.

Impressum:

Jüngerhans Maritime Services
GmbH & Co. KG

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

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

Print CO2 kompensiert
Id-Nr. 1545438
www.bvdm-online.de

550415165 www.menke.de www.fotolia.de