

**JUBILÄUM** 2011 ist das Jahr der Jubiläen! - 2. Teil .....4 **ANNIVERSARIE** 2011 - The year of anniversaries! - Part II ...5 REEDEREI Externes Audit ohne Beanstandungen..... **SHIPPING COMPANY** External audit without any objections.....6 **■** FLOTTE Ablieferung MS "RAN J"..... FLEET Delivery of MV "RÁN J" ..... SCHIFFSBETEILIGUNG Beteiligungsangebot MS "SENDA J" ab sofort verfügbar .....8 SHIP INVESTMENT Investment offer MV "SENDA J" now available .....8

#### Liebe Leserinnen und Leser,

in wenigen Wochen liegt das mit großer Spannung erwartete Jahr 2011 schon wieder hinter uns. Viele hatten an dieses Jahr große Erwartungen gestellt, zumal sich im Spätherbst des Jahres 2010 erste Anzeichen für eine leichte Erholung der Schifffahrt zeigten. Angesichts der positiven Entwicklungen waren die Verhandlungen und Gespräche mit Geschäftspartnern, Banken und Investoren bis in den Sommer hinein geprägt von Zuversicht und der Erwartung auf eine weitere Verstetigung der Aufwärtsentwicklung. Die frühen Nachrichten über Vorgänge und Umbrüche in der Welt sowie über sich anbahnende Staatskrisen von Griechenland über Italien bis Irland klangen zunächst wenig bedrohlich für die Entwicklung von Welthandel und -wirtschaft. Doch leider kehrte mit diesen Ereignissen eine eigentlich längst verabschiedete alte Bekannte an die Märkte zurück: die Unsicherheit.

Die Berichterstattung und damit auch die Wahrnehmung der Entwicklungen spiegelt die scheinbar große Widersprüchlichkeit wieder: noch an einem Tag wird über Rekordumsätze und einen Containerumschlag weit über dem Vorkrisenniveau berichtet, nur wenig später ist von Gewinneinbrüchen und Ratenrückgängen zu lesen. Hier eine robuste deutsche Wirtschaft mit der niedrigsten Arbeitslosenquote seit Jahrzehnten und die Meldung, dass sogar Japan trotz der verheerenden Reaktorkatastrophe im Frühjahr schon wieder aus der Rezession gekommen ist, dort aber ein Anstieg der Aufliegerzahlen. Und auch wenn es jahreszeitlich bedingt eine geringfügig höhere Nachfrage nach Schiffen mit hoher Eisklasse für die Ostsee-Feederdienste gab, so hat die Nachfrage nach Schiffsraum im Feedersegment insgesamt doch wieder nachgelassen.



Und auch, wenn die Zahl der aufgelegten Schiffe mit ca. 180 Einheiten noch immer weit von den Höchstzahlen zum Jahreswechsel 2009/2010 entfernt ist, stellt dies aber trotz allem eine ebenso unerwartete wie auch ungelegene Entwicklung dar. Die positive und konstruktive Atmosphäre der Gesellschafterversammlungen, die deutlich überwiegend positive Einstellung und die vielfach sogar einstimmig gefassten Beschlüsse über die notwendig gewordenen Kapitalmaßahmen bestärken uns aber zugleich auch darin, mit unserer Geschäftspolitik, die von Augenmaß und Nachhaltigkeit geprägt ist, auf dem richtigen Weg zu sein.

Mit der Ablieferung des vierten und vorerst letzten Schwergutschiffes von der Sainty-Werft ist unser Flottenprogramm damit weitestgehend abgeschlossen. Unser Dank für die geleistete Arbeit, das oftmals weit überdurchschnittliche Engagement
und die treue Verbundenheit zur Reederei
gilt wieder unseren Besatzungen an Bord der
Schiffe und den Mitarbeitern der Reederei.
Auch die Gesellschafter und Investoren, die
Banken, Geschäftspartner und Freunde des
Hauses schließen wir für viele gute und vertrauensvolle Gespräche und Kontakte in diesen
Dank ausdrücklich mit ein. Ihnen allen und Ihren Familien, vor allem aber den Besatzungen
die das Weihnachtsfest an Bord verbringen,
wünschen wir friedvolle und besinnliche Feiertage und für das neue Jahr alles Gute.

Herzliche Grüße aus Haren (Ems)!

Stefan Jüngerhans



#### Dear Readers,

In just a few days, the highly anticipated year 2011 will already be over. Many had great expectations placed on this year, especially, since in late autumn of 2010 the first signs of a slight recovery in the shipping industry showed. In the light of the positive development, negotiations and discussions with business partners, banks and investors were marked well into the summer by optimism and expectations of a further stabilization of the upward trend. The early news about events and upheavals in the world as well as about looming national crises in Greece and Italy as well as Ireland initially sounded less threatening for the development of world trade and economy. But unfortunately, with these events, a long dismissed old acquaintance returned to the markets: uncertainty.

Reporting and thus also perception of the developments reflect the seemingly stark contradiction: on one day, record sales and a container turnover far above the pre-crisis level was reported, only a little later to read about profit declines and rate reductions. Here, a stable German economy with the lowest unemployment rate in decades and then news that even Japan in spite of the devastating nuclear disaster in spring already recovered from the recession, but there, an increase in the number of laid-up vessels. And even if there was a slight seasonal increase in demand for vessels with high ice class for the Baltic feeder service, the demand for shipping capacity in the feeder segment, however, has again overall decreased. And even if the number of ships launched, with approximately 180 units still being far from the maximum figures for the turn of the year 2009/2010, nevertheless, still represents an equally unexpected as well as inconvenient development. The positive and constructive atmosphere of the shareholder meetings, the clearly predominantly positive attitude and often even unanimous decisions on the necessary corporate actions encourage us, however, in that we are on the right track with our business policy being characterized by sound judgment and sustainability.

With the delivery of the fourth and - for the time being - last heavy-lift vessel from the Sainty Shipyard, our fleet program is largely completed.

Our gratitude for the hard work, the frequently well above-average dedication and faithful solidarity with the shipping company is again extended to our crews aboard the ships and to the employees of the shipping company. The shareholders and investors, the banks, business partners and friends of our house are expressly included in this gratitude for many good and trusting conversations and contacts. May all of you and your families, especially the crews spending Christmas on board, have peaceful and happy holidays and we wish you a happy New Year, in particular health, bliss and contentment.

Many greetings from Haren (Ems)





## Gesellschafterversammlungen 2011

An insgesamt drei Tagen im September und November haben auch in diesem Jahr wieder die Gesellschafterversammlungen für den größten Teil der Schiffsgesellschaften in Haren (Ems) stattgefunden. Die Resonanz war auch in diesem Jahr wieder erfreulich aut. Mehrere Hundert Gesellschafter nutzten die Gelegenheit, Informationen zum Stand ihrer Gesellschaften aus erster Hand zu erfahren. Die Versammlungen verliefen dabei allesamt in großer Sachlichkeit, was auch durch fast ausschließlich sehr qualifizierte und interessierte Wortbeiträge zum Ausdruck kam. Auch kritische Fragen zu möglichen Auswirkungen und Folgen der Schifffahrtskrise konnten zur Zufriedenheit der Kommanditisten beantwortet werden. Am Ende wurden fast alle Beschlüsse einstimmig, bzw. mit großer oder sehr großer Mehrheit gefasst. Deutlich wurde dabei auch, dass der größte Teil der Gesellschafter die vorgeschlagenen Kapitalmaßnahmen nicht nur für notwendig, sondern auch für sinnvoll hält. Damit einher geht eine breite Bereitschaft, sich an der Überbrückung der Liquiditätsprobleme finanziell zu beteiligen.

# ■ Shareholders' Meetings 2011

For a total of three days in September and November of this year, the shareholders' meetings for most of the shipping companies took place in Haren (Ems). The response was again positive also in this year. Several hundred shareholders made use of the opportunity to gain first-hand knowledge on the status of their companies. The meetings were all conducted on a high level of objectivity, which was expressed by almost exclusively very qualified and interested verbal contributions. Even critical questions about possible effects and consequences of the shipping crisis were answered to the satisfaction of the limited partners. In the end, almost all decisions were unanimous or passed with a large or very large majority, respectively. It also became clear that the majority of the shareholders considered the proposed capital measures not only as being necessary but also reasonable. This is accompanied by a broad willingness to participate in bridging financial liquidity problems.

## 2011 - das Jahr der Jubiläen! – 2. Teil

Wie bereits in der letzten Ausgabe dargestellt, markiert das Jahr 2011 für die Reederei Jüngerhans in vielfacher Hinsicht ein besonderes Jahr. Von den insgesamt sechs Jubiläen, die in diesem Jahr anstehen, haben wir die ersten drei bereits

ausführlich vorgestellt: Vor 120 Jahren erfolgte die erste Atlantiküberguerung mit der Spitzpünte "HELENE", die der Urgroßvater von Stefan und Herm Jüngerhans hatte bauen lassen. Vor 80 Jahren kaufte Kapitän Heinrich Jüngerhans (1865-1942)

einen Motorsegler, dem er den Namen seiner Ehefrau gab: "MARIA". Und vor 50 Jahren wurde von der Lühring Werft in Brake mit dem Küstenmotorschiff MS "A. JUENGERHANS" der erste Schiffneubau übernommen.

#### Vor 40 Jahren:

#### Bau des ersten KG-finanzierten Schiffes

Anfang der 1970er Jahre kam die Idee und Planung zum Bau eines neuen Schiffes auf. Damit war auch die Frage der Finanzierung zu lösen. Ein größeres Schiff mit entsprechend höheren Baukosten erforderte auch eine große Summe Eigenmittel. Zur Stärkung der deutschen Handelsflotte hatte der Gesetzgeber durch erhöhte Verlustzuweisungen einen Anreiz für Beteiligungen an Seeschiffen geschaffen. So kam schließlich über Kontakte, die Werftchef Ingo Jansen vermittelt hatte, ein kleiner Kreis von Kommanditisten zusammen, die gemeinsam mit der Reederfamilie Jüngerhans das Eigenkapital für den Schiffsneubau MS "STEPHAN J" bereitstellten. Es handelte sich um einen der ersten rheingängigen Shelterdecker, ein für die damalige Zeit sehr modernes Schiff. Gegenüber den Vorgängern wurde durch Optimierungen eine erhöhte Ladungskapazität erreicht, die dem mit 299 Bruttoregistertonnen (BRT) vermessenen Schiff eine Tragfähigkeit von 888 Tonnen (TDW) ermöglichte. Damit war man der ideale Partner für den Transport von Papier aus Norwegen und Schweden nach Düsseldorf sowie für Stahlprodukte auf dem Rückweg nach Dänemark und Südschweden. Im Juni 1971 fand auf der Werft Martin Jansen in Leer am gleichen Tag zunächst die Werftprobefahrt und anschließend die Taufe und Übergabe des Schiffes statt. Von den damaligen Kommanditisten sind einige noch bis heute aktive Anleger und Gesellschafter bei

mehreren Schiffsgesellschaften der Reederei Jüngerhans. In der mithin vierzigjährigen Geschäftsbeziehung, die auch weiterhin Bestand hat, galt es durchaus auch einige Schifffahrtskrisen gemeinsam zu überstehen. Am Ende konnte jedoch jede Investition mit einer positiven Rendite abgeschlossen werden. Wohl nicht zuletzt deshalb hat sich schon seit mehreren Jahren die nächste Generation der damaligen Kommanditisten bereits mehrfach für Beteiligungen der Reederei Jüngerhans entschieden.

#### Vor 20 Jahren:

### Beginn des Serienschiffbaus

Das Jahr 1991 markiert einen weiteren wichtigen Meilenstein in der Geschichte der Reederei Jüngerhans. Erstmals in der Firmengeschichte wurde bei einer Werft ein Vertrag über den Bau einer Serie von Schiffen abgeschlossen. Während bisher immer einzelne Schiffe aus größeren Bauserien geordert wurden, hatte der mit der portugiesischen Werft Estaleiros Navais de Viana do Castello (ENVC) geschlossene Kontrakt den Bau und die Lieferung von sechs baugleichen Container-Feeder-Schiffen mit Stellplätzen für 200 TEU zum Gegenstand. Damit war der Grundstein für eine besonders langjährige Kooperation gelegt, in der bis Januar 2010 insgesamt über 30 Schiffe gebaut wurden. In diese Zeit fällt auch die erste Zusammenarbeit mit MPC Marine, die sich in den Folgejahren und bis in die heutige Zeit noch um viele gemeinsame Projekte entwickeln sollte. Die 1991 bestell-

ten Schiffe erhielten später reedereiintern den Spitznamen "kleine Portugiesen", da in späteren Serien zunächst 400 TEU-, dann auch 600-TEU-Schiffe sowie ab 2000 auch Schwergutschiffe mit 8.000 und 10.000 tdw sowie Krankapazitäten von bis zu 2 x 250 Tonnen bestellt und stets termingerecht und in hoher Qualität abgeliefert wurden.

#### Vor 10 Jahren:

## Einzug in das neue Reedereigebäude

Nachdem der Reedereibetrieb in den ersten

Jahren von einem Büroraum im Wohnhaus der Familie von Heinrich Jüngerhans untergebracht war, ergab sich in den 1980er Jahren die Möglichkeit zum Erwerb eines benachbarten Wohnhauses. Dieses wurde mit immer wachsender Flotte zunächst durch Um- und Anbauten an die Anforderungen des Bürobetriebs angepasst. Nachdem es am Standort des Wohnhauses keine sinnvolle Möglichkeit zur Erweiterung mehr gab, nutze man 1998 die Möglichkeit zum Erwerb einer vormaligen Arztpraxis, die aus damaliger Sicht "langfristige Perspektiven" bot. Während des Geschäftsbetriebs an diesem Standort wurde allerdings eigentlich fast permanent an der Erweiterung der Büroflächen innerhalb des Gebäudes geplant oder gebaut. Vor allem fehlte es an Lagerflächen für die Anlieferung und Zwischenlagerung von kleineren und größten Ersatzteilen für die Schiffe. Somit reifte alsbald der Entschluss, in einem nah an der Innenstadt gelegenen Gewerbegebiet ein Grundstück für den Neubau eines Büros mit Lagerflächen zu erwerben. Nach erfolgreicher Planungs- und Bauphase konnte der Reedereineubau im Herbst 2001 bezogen werden. Aus den Erfahrungen der Vergangenheit hatte man allerdings gelernt und das Bürogebäude bereits so konzipiert, dass eine Erweiterung an den bestehenden Komplex nicht nur möglich, sondern bereits planerisch vorgesehen war. Diese Erweiterung wurde bereits nach fünf Jahren vollzogen. Das Nachbargrundstück wurde zunächst für spätere Erweiterungen reserviert. Im Jahr 2008 wurde dort der Bau einer modernen Lager- und Logistikhalle fertig gestellt. Damit sollten nunmehr die baulichen und räumlichen Voraussetzungen für längere Zeit ausreichen.



## ■ 2011 - The year of anniversaries! - Part II

As already illustrated in the last edition, the year 2011 marked a special year for the Jüngerhans shipping company in many respects. Of the total of six anniversaries which are due this year, we have already presented the first three in detail: 120 years ago, the first Atlantic crossing was achieved with the punt boat "HELENE", which had been built by the great grandfather of Stefan and Herm Jüngerhans. 80 years ago, Captain Heinrich Jüngerhans (1865-1942) bought a motor

sailor, which he named after his wife: "MARIA". And 50 years ago, the coastal motor vessel MV "A. JUENGERHANS" being the first newbuilding was taken over from the Lühring shipyard in Brake.



ENVC 200 TEU

## 40 years ago: Building the first vessel financed by the limited partnership (KG)

In the early 1970s, the idea and the plan to build a new vessel arose. And the question of financing was therefore to be resolved. A larger vessel with correspondingly higher construction costs also required a large sum of equity. To strengthen the German merchant fleet, legislature had created an incentive for investments in ships by means of increased loss allocation. Due to contacts being arranged by the director of the shipyard Ingo Jansen, a small group of limited partners was gathered, which together with the Jüngerhans shipping family provided the equity capital for the newbuilding MV "STEPHAN J". It was one of the first Rhine-going shelter-decker, a very modern vessel for those times. Compared with its predecessors, high loading capacity was achieved by optimizing, which enabled the vessel being measured to 299 gross registered tons (GRT) a loading capacity of 888 tons (DWT). In this way, one was the ideal partner for the transportation of paper from Norway and Sweden to Dusseldorf as well as for steel products on the return journey to Denmark and southern Sweden. In June of 1971, first the sea trials and subsequently the christening and delivery of the ship took place at the Martin Jansen shipyard in Leer on the same day. Of the former limited partners, some are still active investors and shareholder in several of the shipping companies of the Jüngerhans shipping company. In the fortyyear relationship, which continues to remain,

there were therefore indeed some maritime crises to overcome together. In the end, however, it was possible to conclude every investment with positive returns. Not least for that reason has the next generation of the former limited partners already for several years decided in favor of investment in the Jüngerhans shipping company.

## 20 years ago: Start of series shipbuilding

The year 1991 marks another important milestone in the history of the Jüngerhans shipping company. For the first time in company history, a contract to build a series of vessels was concluded with a shipyard. Where single vessels of a construction series were previously always ordered, building and delivery of six identical container feeder vessels with slots for 200 TEU was subject matter of the contract concluded with the Portuguese shipyard Estaleiros Navais de Viana do Castello (ENVC). The foundation for a particularly long-lasting cooperation was thus laid, during which by January of 2010 a total of 30 vessels were built. This period also coincides with the first cooperation with MPC Marine, which in the subsequent years until the present time was to expand to many joint projects. The vessels ordered in 1991 were later within the shipping company nicknamed "Little Portuguese", since in subsequent series first 400 TEU and then 600 TEU vessels as well as and from 2000 also heavy-lift vessels with 8.000 and 10.000 DWT and crane capacities of up to 2 x 250 tons were ordered and always delivered on time and in high quality.

#### 10 years ago:

# Relocating to the new shipping company building

Upon having the shipping company business in the early years be accommodated in an office space in the family home of Heinrich Jüngerhans, in the 1980s, the opportunity to acquire a neighboring house arose. With the continuously growing fleet, it was initially adapted to the requirements of office operations by means of renovations and additions. After having exhausted all reasonable means of expansion at the location of the residential house, the opportunity to acquire a former doctor's office was made use of in 1998, which at that time provided "a long-term perspective". During business operations at this location, however, expansion of office space within the building was almost permanently in planning or construction. There was above all a lack of storage area for the delivery and intermediate storage of small and larger spare parts for the vessels. Therefore, the decision to purchase a plot in an industrial area located close to the city for the new construction of an office with warehouse facilities was soon taken. After a successful planning and construction phase, the new shipping company building could be relocated to in the fall of 2001. Lessons have been learnt from past experience, however, and the office building was already designed in a manner where extension to the existing complex is not only possible but already provided for in the plans. This extension was already completed after five years. At the same time, the adjacent property was acquired, which had initially been reserved for future expansion, in order to build a modern warehouse and logistics center there, which was completed in 2008. This should suffice for the structural and spatial requirements for a long time ...



Reedereigebäude / Shipping company building 2001

## Externes Audit ohne Beanstandungen

Im Rahmen einer kombinierten ISM und ISO-Zertifizierung hatte sich unlängst die Reedereicrew einem externen Audit zu unterziehen. ISM steht für International Safety Management Code und behandelt die Sicherheit der Besatzung und des Schiffes. EN ISO 9001 legt die Mindestanforderungen an ein Qualitätsmanagementsystem (QM-System) fest, damit die von einer Organisation bereitgestellten Produkte und Dienstleistungen die Kundenerwartungen sowie behördliche Anforderungen erfüllen. Das Managementsystem soll dabei außerdem einem stetigen Verbesserungsprozess unterliegen. Die acht Grundsätze des Qualitätsmanagements sind:

- Kundenorientierung
- Verantwortlichkeit der Führung
- Einbeziehung der beteiligten Personen,
- Prozessorientierter Ansatz

- Systemorientierter Managementansatz,
- Kontinuierliche Verbesserung
- Sachbezogener Entscheidungsfindungsansatz und
- Lieferantenbeziehungen zum gegenseitigen Nutzen.

Die Flaggenstaaten Antigua und Barbuda, Zypern und Liberia hatten damit den Germanischen Lloyd beauftragt. Zusätzlich waren die Flaggenstaaten Deutschland und England (Vereinigtes Königreich) jeweils direkt durch einen Vertreter ihrer Flaggenstaatsadministration vertreten. Neben dem Management wurden auch die Mitarbeiter der verschiedenen Abteilungen nach den standardisierten Abläufen unseres ISM und ISO Systems befragt. Ziel des Audits ist die externe Kontrolle, dass das interne, kombinierte ISM / ISO 9001:2008 System der Reederei in die Praxis umgesetzt wird. Der Beauftragte für ISM, DPA = Designated

Person Ashore genannt, ist Kapitän Andreas Schepers. Neben ihm ist auch der Quality Manager Kapitän Jens Köster in den Prozess involviert. Ihm obliegt die Pflege und Aufsicht der Zertifizierung nach ISO 9001:2008.

Am späten Nachmittag stand das Ergebnis des Audits fest. Während es nach dem letzten Audit noch eine sog. "Observation", also einen "zu beobachtenden" Punkt gab, stellten die Prüfer diesmal ein fehlerfreies Zeugnis aus. Es wurden weder "Non-Conformities" noch "Observations" festgestellt. Mit anderen Worten: alles richtig gemacht. Die Reederei ist mit ihren Prozessen und Abläufen gut aufgestellt und erfüllt die Anforderungen von ISM und ISO 9001 vollständig. Auch an Bord der Schiffe finden regelmäßig kombinierte ISM/ISO 9001 Audits statt, um auch hier eine vollständige Umsetzung der Systeme zu gewährleisten.

## **■** External audit without any objections

As part of a combined ISM and ISO certification, the shipping company crew has recently undergone an external audit. ISM stands for International Safety Management Code and deals with the safety of crew and ship. EN ISO 9001 specifies the minimum requirements for a quality management system (QM system) to ensure that the products and services provided by an organization fulfill customer expectations and regulatory requirements. The management system should also be subjected to a continuous improvement process. The eight quality management principles are

- Customer focus,
- · leadership accountability,
- · participation of the people involved,
- · process-oriented approach,
- system-oriented management approach,
- continual improvement
- factual approach to decision making
- and supplier relations for mutual benefit.

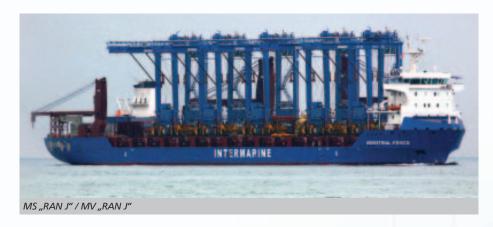
The flag states of Antigua and Barbuda, Cyprus, and Liberia had mandated Germanischer Lloyd with this. In addition, the flag states of Germany and England (United Kingdom) were each represented directly by a representative of their flag state administration. In addition to the management, the employees of various departments were also surveyed on the standardized processes of our ISM and ISO system. The aim of the audit is external control ensuring that the internal combined ISM / ISO 9001:2008 system of the shipping company is implemented in practice. The officer for ISM, referred to as DPA =Designated Person Ashore, is captain Andreas Schepers. In addition to him, quality manager captain Jens Köster is likewise involved in the process. He is responsible for maintenance and supervision of the certification according to ISO 9001:2008

In the late afternoon, the result of the audit had been determined. Whereas the previous audit resulted in a so-called "observation", thus an issue "to be monitored", this time the examiners issued a flawless report. Neither "non-conformities" nor "observations" were determined. In other words: all done right. The shipping company is well positioned with

its processes and procedures and fulfils the requirements of ISM and ISO 9001 in full. Also on board the ships combined ISM / ISO 9001 audits are performed regularly in order to here as well ensure full implementation of the systems.



## Ablieferung MS "RAN J"



Mit MS "RAN J" konnte das vierte und vorerst letzte Schiff einer Serie moderner Schwergutschiffe mit einer Tragfähigkeit von 14.300 Tonnen (tdw) und einer kombinierten Krankapazität von 800 Tonnen von der chinesischen Werft Sainty Marine übernommen werden. Unter dem Charternamen MS "INDUSTRIAL FORCE" konnte

der Neubau, ebenso wie auch alle übrigen Schwergutschiffe der Jüngerhans-Flotte, direkt nach der Werftablieferung eine bereits 2007 vereinbarte Charterbeschäftigung für mindestens drei Jahre bei Industrial Maritime Carriers antreten. Die US-Reederei ist ein Unternehmen der Intermarine-Gruppe, die weltweit zu den führenden Anbietern für Projekt- und Schwergutladungen zählt. "Wir sehen uns mit unserer jungen und diversifizierten Flotte in den beiden Segmenten Container- und Schwergutschifffahrt in verschiedenen Größen- und Leistungsklassen gut aufgestellt und für die Herausforderungen der Zukunft bestens gerüstet", erläutert Herm Jüngerhans die Flottenstrategie der traditionsreichen Familienreederei.

## ■ Delivery of MV "RAN J"

With MV "RAN J", the fourth and - for the time being - the last vessel of a series of modern heavy-lift vessels with a loading capacity of 14.300 tons (DWT) and a combined crane capacity of 800 tons was taken over from the Chinese Sainty Marine shipyard. Under the charter name MV "INDUSTRIAL FORCE", the newbuilding,

like all the other heavy-lift vessels of the Jüngerhans fleet, was directly upon shipyard delivery able to pick up charter operations which had already been contracted in 2007 for at least three years with Industrial Maritime Carriers. The U.S. shipping company is a member of the Intermarine Group, which ranks among the world's leading providers of project and heavy-lift cargo. "With our young and diversified fleet in the two segments of container and heavy-lift shipping, we see ourselves well-positioned in various size and performance classes for the challenges of the future," explains Herm Jüngerhans on the fleet strategy of the family shipping company enjoying long tradition.

## Segler nach Maschinenschaden aus Seenot gerettet

Auf ihrer Reise von Santos nach Galveston wurde das Schwergutschiff MS "LIR J" (Chartername: MV "INDUSTRIAL FREE-DOM") im Golf von Mexiko durch einen Funkspruch der US-Küstenwache zu einem Hilfeleistungseinsatz gerufen. Das Segelboot "FRIENDSHIP" hatte zuvor per Funk einen Hilferuf abgesetzt, da es manövrierunfähig sei und mit der Strömung auf den Ozean hinaustreibe. In seinen detaillierten Berichten konnte Kapitän Pavlo abschließend vermerken, dass das Rettungsmanöver dank des besonnenen und routinierten Verhaltens der Crew ohne Probleme absolviert werden konnte. Der Skipper wollte seine geplante Reise nach der Reparatur seines Bootes fortsetzen. Er dankte der Besatzung der MS "INDUSTRIAL FREEDOM" für ihren vorbildlichen Einsatz.





## Sailor rescued from distress at sea after engine trouble

On their journey from Santos to Galveston, the heavy lift vessel MV "LIR J" (charter name: MV "INDUSTRIAL FREEDOM") was called to come to a rescue aid in the Gulf of Mexico by a radio message from the U.S. Coast Guard. The sailing boat "FRIENDSHIP" had earlier called for help by radio, as it was disabled and drifting out to the ocean with the current. In his detailed report captain Pavlo noted in his summary, that the rescue maneuver was completed without experiencing any problems thanks to the prudent conduct of the crew. The skipper wanted to continue his planned journey upon repair of his boat. He thanked the crew of the MV "INDUSTRIAL FREEDOM" for their exemplary operation.

## Beteiligungsangebot MS "SENDA J" ab sofort verfügbar



Für das bereits am 10. August 2011 in Fahrt gegangene Schwergutschiff MS "SENDA J" ist ab sofort ein Beteiligungsangebot für private Investoren verfügbar. Eine Beteiligung ist ab 20.000 Euro möglich. Bereits für 2012 ist eine erste Ausschüttung in Höhe von 8 Prozent prognostiziert. Zuletzt war Anfang des Jahres mit MS "ERIS J" ein baugleiches Schwesterschiff aus der Serie innerhalb von fünf Monaten platziert worden. Die Nachfrage war am Ende so groß, dass nicht alle Interessenten als Gesellschafter aufgenommen werden konnten. Der neue Fonds soll daher vorab diesem Personenkreis angeboten werden. Einige Marktteilnehmer hatten angesichts der Situation an den Finanzmärkten zunächst spekuliert, ob es überhaupt möglich sein würde, einen klassischen Schiffsfonds in dieser Zeit zu platzieren. "Mit einem soliden Angebot und den richtigen Partnern kann man natürlich auch weiterhin Anleger von den Vorzügen einer Schiffsbeteiligung überzeugen", ist sich Stefan Jüngerhans sicher. Mehrere unabhängige Experten kommen in ihren Studien zu dem Ergebnis, dass die Nachfrage nach Spezialtransporten für Pro-

jekt- und Schwergutladungen in den kommenden Jahren weiter zunehmen wird. Zugleich sei mit einem vergleichsweise geringen Flottenwachstum zu rechnen, da aufgrund eines hohen Durchschnittsalters der Mehrzweckfrachterflotte ein großes Potenzial für Verschrottungen bestehe. Vor allem aber wird demnach der Bedarf nach modernen Schiffen mit speziellen Leistungsmerkmalen zunehmen, da dies für den Transport besonders hochwertiger Spezialladungen sowohl von Verladern als auch von Transportversicherern verlangt werde. Durch den Zusammenbruch einer Schwergutreederei, die sich bis dato zu den Marktführern zählte, musste im Frühjahr dieses Jahres für einen Großteil der dort beschäftigten Flotte eine neue Beschäftigung gesucht werden. Innerhalb nur weniger Tage waren sämtliche freien Schiffe vom Chartermarkt aufgenommen. Durch die hohe Nachfrage nach Transportkapazitäten ergaben sich neue Beschäftigungsmöglichkeiten, zumal andere Marktteilnehmer die Situation umgehend für die Erweitung ihrer Kapazitäten nutzten. Seit über einem Jahr zeige sich der Zeitchartermarkt für Schwergutschiffe stabil. Der Zusammenbruch einer der größten Schwergutreedereien war somit zugleich ein Beleg für einen insgesamt sehr intakten und auf der Nachfrageseite überaus robusten Markt. Im März 2011 hatten die in London ansässigen Analysten von Drewry für den Bereich der Projektladungen bis 2015 ein jährliches Wachstum von rund 11 Prozent prognostiziert. Damit gehört dieser Nischenmarkt zu einem der am stärksten wachsenden Schifffahrtssegmente. In einer Studie vom April 2011 wurden die Segmente der Projekt- und Mehrzweckladung auch vom Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) als "mittel- und langfristige Wachstumsmärkte"

> Telefon: 05932/725039 oder per E-Mail über: investment@juengerhans.de

Informationen erhalten

Sie telefonisch unter

Bitte beachten Sie: Bei diesem Text handelt es sich um eine unverbindliche Vorabinformation. Grundlage für eine Beteiligung ist ausschließlich der Emissionsprosper

## ■ Investment offer MV "SENDA J" now available

An investment offer for the heavy-lift vessel MV "SENDA J", which took up operations on August 10th 2011, is now available to private investors. Participation is possible from 20.000 euro. A first payout of dividends at 8 percent is already available for 2012. With MIV "ERIS J", an identical sister ship from the

series was last placed within five months at the beginning of the year. The demand was in the end so great that not all interested parties could be included as partners. The new fund shall therefore be first offered to these individuals. Some market participants had initially speculated in view of the

situation on the financial markets, whether it would be possible at all to place a traditional ship fund at this time. "With a solid offer and the right partners it of course continues to be possible to convince investors of the merits of a ship investment," Stefan Jüngerhans is convinced. Several independent experts

come to the conclusion in their studies that demand for special transportation of project and heavy-lift cargo will in the years to come again increase. Simultaneously, a relatively small fleet growth was to be expected, because due to a high average age of the general-purpose freighter fleet, there is large potential for scrapping. Above all, the demand for modern vessels with special performance features will increase, since this would be required for transportation of very high-quality special cargo by both shippers and transportation insurers. Due to the collapse of a heavy-lift shipping company in the spring of this year, which had to date ranked among the market leaders, new work needed to be sought for a large part of the fleet employed there. All vacant vessels were absorbed by the charter market within a few days. New employment opportunities due to the high demand for transportation capacity arose, in particular since other market participants immediately made use of the situation by expanding their capacities. For over a year, the time charter market shows stability for heavy-lift vessels. The collapse of one of the largest heavy-lift shipping companies was thus both testimony for a market being overall very sound and quite robust on the demand side. In March of 2011, the Londonbased analyst of Drewry predicted an annual growth of around 11 percent for the field of project cargo until 2015. This niche market is therefore one of the fastest growing shipping segments. In a study published in April of 2011, the segments of project and general-purpose cargo were by the Bremen Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) referred to as "medium and long-term growth markets".

Technische Details/technical details	
Länge/length:	153,80 m
Breite/width:	23,20 m
Tiefgang/draught:	9,10 m
Tragfähigkeit/deadweight:	rd. 14,360 tdw
Geschwindigkeit/speed:	rd. 17,5 kn



# ■ FOTO-WETTBEWERB...

Dass die Stadt Haren (Ems) Deutschlands drittgrößter Reedereistandort ist, hat sich mittlerweile bei vielen in der Branche herumgesprochen. Dass in der kleinen Stadt an der Ems aber auch eine der größten und imposantesten Kirchen der Region steht, kann eigentlich nur wissen, wer schon einmal vor Ort war und schon von weitem die mächtige Kuppel der Pfarrkirche St. Martinus gesehen hat. Sehr verwunderlich erscheint es allerdings, auf ein großformatiges Bild dieser Kirche in einem Büroturm mitten in der chinesischen Metropole Shanghai zu treffen. Noch dazu in einer Reihe von weltberühmten Monumentalbauten. Der Hintergrund ist schnell erklärt: Herr Li Sheng, Präsident von HitCo, der dort sein Büro hat, gehört

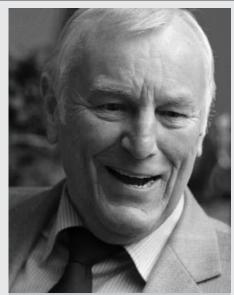
zur christlichen Minderheit in China und interessiert sich sehr für Kirchen und Architektur. Er hat das Foto selbst anlässlich eines geschäftlichen Besuches in Haren (Ems) geschossen und in seine persönliche Galerie imposanter Bauwerke gehängt.

# ■ PHOTO COMPETITION...

The word that the town of Haren (Ems) is Germany's third largest shipping business location has meanwhile gotten about in the industry. The fact that in the small town on the river Ems, however, there is one of the largest and most impressive churches in the region can actually only be known to those who have been there and have seen from afar the mighty dome of

the St. Martin parish church. However, it seems very surprising to encounter a large-scale picture of this church in an office tower in the middle of the Chinese metropolis of Shanghai. Moreover, in row with world famous monuments. The reason is simple: Mr. Li Sheng, president of HitCo, having his office there is a member of the Christian minority in China and is very interested in churches and architecture. He shot the photo himself during a business visit in Haren (Ems), and hung it in his personal gallery of impressive buildings.

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



Kapitän Hubert Kiepe

## KAPITÄN HUBERT KIEPE VERSTORBEN

Am 08.09.2011 ist unser langjähriger Mitarbeiter Kapitän Hubert Kiepe verstorben. Er war seit über 10 Jahren für die Reederei Jüngerhans tätig. Seine Zuverlässigkeit und sein Engagement zeichneten ihn stets aus. Durch seine stets freundliche und zuvorkommende Art hat er sich im Kreise der Kollegen viele Freunde erworben. Durch seine Tätigkeit war er auch bei vielen Besatzungen an Bord bekannt und beliebt. In seiner Freizeit engagierte sich Hubert Kiepe ehrenamtlich als Vorsitzender der ambulanten Herzgruppe im Behindersportverein Haren (Ems) sowie seit vielen Jahren im Vorstand des St. Nikolaus Schiffervereins. Unsere Anteilnahme und unser tiefes Mitgefühl gelten seiner Familie. Hubert Kiepe hinterlässt eine Frau, zwei Kinder und drei Enkelkinder.

## CAPTAIN HUBERT KIEPE DECEASED

On Sept. 8th 2011, our long-term employee Captain Hubert Kiepe deceased. He worked for the Jüngerhans shipping company for over 10 years. He was always characterized by his reliability and commitment. Due to his always friendly and courteous manner, he had made many friends among his colleagues. Due to his work, he was known to and liked by many crews on board. In his free time, Hubert Kiepe was the honorary chairman of the outpatient cardiac group Behindertensportverein Haren (Ems), and for many years on the board of the St. Nikolaus skipper's association. We are extending our condolences and our deepest sympathies to his family. Hubert Kiepe leaves behind a wife, two children and three grandchildren.

## KAPITÄN SÄHLOFF SCHON FAST 20 JAHRE DABEI!

Zu unserem großen Bedauern ist in der letzten Ausgabe bei der Darstellung der Reedereijubiläen ein grober Fehler unterlaufen. Ausgerechnet bei einem der langjährigen Kapitäne der Flotte hatten wir mehrere Jahre Dienstzeit "unterschlagen". Kapitän Alfred Sähloff hatte seinen ersten Einsatz auf einem Schiff der Jüngerhans-Flotte bereits im Oktober 1992 – als 1. Offizier auf MS "STEPHAN J". Nach der Beförderung zum Kapitän führte er dort auch sein erstes Kommando und blieb auf dem Schiff bis zu dessen Verkauf. Danach war er zunächst mit MS "HERM J" vor allem in der Karibik unterwegs bevor er auf die MS "ADELE J" wechselte.

## CAPTAIN SÄHLOFF WITH US FOR ALMOST 20 YFARS!

To our great regret, we made a gross mistake in the last issue when presenting the shipping company anniversaries. Of all things, we have "denied" one of the longtime captains of the fleet several years of service. Captain Alfred Sähloff had his first service on a vessel of the Jüngerhans fleet already in October of 1992 - as the first Officer on the MV "STEPHAN J". After being promoted captain, he led his first command there and stayed on the ship until it was sold. He then first worked on the MV "HERM J", especially in the Caribbean, before transferring to the MV "ADELE J".



Kapitän Alfred Sähloff

### **50. GEBURTSTAG ANDRÉ FERLE**

Am 8. Oktober feierte André Ferle, Technischer Inspektor in der 2-Takt-Abteilung, seinen 50. Geburtstag. Nach der Schule hatte er zunächst eine Ausbildung zum Kfz-Mechaniker absolviert. Nach zweijähriger Bundeswehrzeit zog es ihn dann als technischer Offiziersassistent zur Seefahrt. Die Ausbildung zum Schiffsbetriebstechniker schloss er im Februar 1987 erfolgreich ab. Nach den erforderlichen Fahrzeiten als sog. "Alleinfahrer", sowie als 3., 2. und 1. technischer Offizier heuerte er am 1. November erstmals bei der Reederei Jüngerhans an und ging als 2. Ing. auf die MS "HELENE J". Später folgten weitere Einsätze auf der

MS "ARA J", MS "KLAUS J" sowie auf MS "HEINRICH J". Bereits während der Bauphase der MS "AURIGA J" war er als Bauaufsicht auf der Peene-Werft in Wolgast tätig und blieb auch noch nach der Indienststellung als Leiter der Maschinenanlage zunächst an Bord. Ab 2003 betreute er mit den beiden 700- und 900-TEU-Serien den Neubau von 15 Schiffen als Bauaufsicht auf der Rolandwerft in Berne-Ganspe. André Ferle ist Wochenendpendler; er wohnt mit seiner Frau Silke im kleinen Ort Nordleda im Landkreis Cuxhaven. In seiner Freizeit beschäftigt er sich als Hobbylandwirt und restauriert ein Oldtimer-Motorrad.



### 50TH BIRTHDAY ANDRÉ FERI F

On October 8th, André Ferle, technical inspector in the 2-stroke department, celebrated his 50th birthday. After leaving school, he initially trained as a motor mechanic. Subsequently he completed a service at the Federal Armed Forces for 2 years, before he was attracted by the seafaring as technical assistant of the officer . In February 1987, he completed successfully his training as a ship operating engineer. After the necessary travel time as a so-called "single driver", as well as a third, second and first technical officer, he signed on for the first time with the Jüngerhans shipping company on November 1st and joined the MV "HELENE J" as second engineer. There were subsequent missions on the MV "ARA J", MV "KLAUS J" and MV "HEINRICH J". Already during the construction phase of MV "AURIGA J", he was active as supervisor at the Peene shipyard in Wolgast and initially remained on board as chief engineer even after its entry into service. From 2003, for both the 700 and 900 TEU series, he was in charge of the newbuilding of 15 vessels as supervisor at the Roland shipyard in Berne-Ganspe. André Ferle is a weekend commuter; with his wife Silke he lives in the small town of Nordleda in the district of Cuxhaven. In his spare time he keeps himself busy with hobby farming and the restoration of an oldtimer motor-bike.

#### HOCHZEIT DEIKE UND CHRISTIAN TIECK

Am 9. September 2011 haben sich Deike Lentke, Mitarbeiterin in der Anlegerbetreuung und ihr Mann Christian Tieck das Ja-Wort gegeben. Deike Lentke stammt aus der Stadt Leer in Ostfriesland. Schon während ihrer Ausbildung bei einer Genossenschaftsbank wurde ihr eine Stelle als Kundenberaterin in der Filiale Haren (Ems) angeboten. Nachdem sie zunächst zwei Jahre lang täglich die 65 Kilometer von zuhause zur Arbeit gefahren ist, hat sie im Juni 2008 auch ihren Wohnsitz nach Haren verlegt. Ihren heutigen Ehemann hatte sie im Jahr zuvor auf der Harener Kirmes kennen gelernt. Nach einer erfolgreichen Initiativbewerbung bei der Reederei Jüngerhans verstärkt sie seit Oktober 2008 das Team der Anlegerbetreuung (Investor Relations). Ihr Mann Christian stammt gebürtig aus dem Harener Stadtteil Altenberge. Nach einem Maschinenbaustudium und ersten beruflichen Stationen ist er seit einiger Zeit als technischer Inspektor ebenfalls in einer Harener Reederei tätig. Folgerichtig haben sich die beiden als Ort für ihre standesamtliche Trauung dann auch für das Museumsschiff Spitzpünte "HELENE" entschieden. Das Standesamt der Stadt Haren (Ems) bietet Eheschlie-Bungen in der maritimen Atmosphäre einer nachgebildeten Kapitänskajüte an.

# WEDDING OF DEIKE AND CHRISTIAN TIECK

On October 9th 2011, Deike Lentke, employee in investor relations and her husband Christian Tieck exchanged their "I do". Deike Lentke is a native of the city of Weener in the Rheiderland region. Already during her training at a mutual savings bank, she was offered a position as a customer service representative at the Haren (Ems) branch office. After initially driving 65 kilometers from home to work every day for two years, she then relocated to Haren in June of 2008. She had met her present husband the year before at the fairground in Haren. Upon a successful unsolicited application with the Jüngerhans shipping company, she is strengthening the Investor Relations team since October 2008. Her husband Christian is originally form the Haren quarters of Altenberge. After studying mechanical engineering and first professional positions, he has for some time also been employed as a technical inspector for a shipping company in Haren. Consequently, both of them have then chosen the museum





Christian & Deike Tiek

ship punt boat "HELENE" as the venue for their civil ceremony. The registry office of the city of Haren (Ems) offers marriages in the maritime surroundings of a simulated captain's cabin.

**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

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.





## STILLE NACHT / SILENT NIGHT



Stille Nacht! Heilige Nacht! Alles schläft, Einsam wacht Nur das traute heilige Paar. Holder Knab' im lockigen Haar; Schlafe in himmlischer Ruh! Schlafe in himmlischer Ruh!

Stille Nacht! Heilige Nacht! Hirten erst kundgemacht Durch der Engel "Hallelujah!", Tönt es laut von Fern und Nah: "Jesus der Retter ist da!" "Jesus der Retter ist da!"

Stille Nacht! Heilige Nacht!
Gottes Sohn, O! wie lacht
Lieb' aus Deinem göttlichen Mund,
Da schlägt uns die rettende Stund;
Jesus in deiner Geburt!
Jesus in deiner Geburt!



Silent night, holy night! All is calm, all is bright, ,Round yon virgin Mother and Child! Holy infant so tender and mild, Sleep in heavenly peace! Sleep in heavenly peace!

Silent night, holy night, Shepherds quake at the sight. Glories stream from heaven afar, Heavenly hosts sing Alleluia; Christ the Savior is born! Christ the Savior is born!

Silent night, holy night, Son of God, love's pure light. Radiant beams from Thy holy face, With the dawn of redeeming grace, Jesus, Lord, at Thy birth! Jesus, Lord, at Thy birth! "Stille Nacht, heilige Nacht" gilt als das bekannteste Weihnachtslied der Welt. Heute gibt es Übersetzungen in mehr als 300 Sprachen und Dialekte.

Zu Heiligabend 1818 wurde das Lied vom Dorfschullehrer und Organist Franz Xaver Gruber und dem Hilfspfarrer Joseph Mohr in der Kirche St. Nikolaus in Oberndorf erstmals aufgeführt. Oberndorf, am rechten Ufer der Salzach gelegen, war die einstige Schiffervorstadt der Stadt Laufen.

Nach einer unbestätigten Vermutung, soll die alte Kirchenorgel nicht bespielbar gewesen sein, so dass Mohr und Gruber deshalb ein Lied mit Gitarrenbegleitung schufen.

Während des Ersten Weltkriegs wurde das Lied während des sog. "Weihnachtsfriedens" simultan in Französisch, Englisch und Deutsch gesungen, da es eines der wenigen Weihnachtslieder war, das auf beiden Seiten der Front bekannt war. Der "Weihnachtsfrieden" war von den Befehlsführern nicht autorisierter Waffenstillstand an der Westfront während des Weihnachtsfestes 1914.

Auf der folgenden Internetseite findet man den Text des Liedes in 142 Übersetzungen:

http://silentnight.web.za/translate/

"Silent night, holy night" is considered the most popular Christmas song in the world. Today, there are translations in more than 300 languages and dialects.

The carol was first performed by the teacher and organist Franz Xaver Gruber and the curate Joseph Mohr in the Church of St. Nicholas in Oberndorf on Christmas Eve 1818. Oberndorf, on the right bank of the Salzach River, was the former suburban town for skippers of the city of Laufen.

According to an unconfirmed suspicion, the old church organ was not playable, so Mohr and Gruber created a song with guitar accompaniment.

During the First World War, the song was sung simultaneously in French, English and German by troops while the so called "Christmas truce" in 1914, as it was one of the few carols that soldiers on both sides of the front line knew. The Christmas truce was a series of widespread unofficial ceasefires that took place along the Western Front around Christmas of 1914.

On the following website you can find the lyrics of the song in 142 translations:

http://silentnight.web.za/translate/

