

CMA CGA PERSEUS

FONDSMANAGEMENT
Studie belegt
qute Performance ..........5

FUNDS MANAGEMENT Study shows good performance! .......5

MARKT

Aufliegerzahlen gesunken, Charterraten teils stark verbessert, so kann es weitergehen ......6

**MARKET** 

Idle numbers dropped, charter rates in part greatly improved, this is the way to go .......6

MARKT

MARKET

CMACEN

REEDEREI

STV: Konzept stößt auf breites Interesse ......9

SHIPPING COMPANY STV: Concept encounters widespread interest ......9

#### Liebe Leserinnen und Leser,

die Frühjahrsausgabe unserer "ship's mail" erscheint in diesem Jahr etwas später als gewöhnlich. Bisher hat die Ausgabe immer schon vor dem Osterfest vorgelegen. Nicht nur, dass Ostern in diesem Jahr an einem sehr frühen Termin gefeiert wurde, vor allem das Frühjahr lässt - zumindest klimatisch - in diesem Jahr auch deutlich länger auf sich warten als üblich.

Das erste Ouartal des neuen Jahres war überschattet vom Tod unserer Mutter. Wir haben hierzu große Anteilnahme erfahren dürfen. Auch aus dem Kreis unserer Geschäftspartner, der Mitarbeiter und Besatzungen hat es viel Zuspruch gegeben. Dafür sind wir allen, ausdrücklich auch im Namen unseres Vaters, von Herzen dankbar. Es ist gut zu erfahren, dass unsere Mutter von so vielen Menschen sehr geschätzt wurde.

Nach der eigentlichen Gründung schreiten nun die weitere Entwicklung und das operative Geschäft der Reederei STV weiter voran. Wir arbeiten mit Hochdruck an den ersten Projekten und führen vielversprechende Gespräche mit der Ladungsseite und Kapitalpartnern. Selbstverständlich halten wir Sie über die weiteren Schritte auch auf diesem Wege weiter unterrichtet.

Die Platzierung des letzten Schwergutschiff-Neubaus, der MS "SENDA J" ist abgeschlossen. Die Nachfrage nach diesem vorerst letzten Beteiligungsangebot aus unserem Hause erfreute sich in den letzten Wochen wieder zunehmender Beliebtheit. Eigentlich kein Wunder: denn in der Zwischenzeit konnte nicht nur die planmäßige Tilgung von rund 2,7 Mio. US-Dollar vorgenommen werden, sondern es ergibt sich nach der aktuellen Prognose auch ein Liquiditätsvorteil von rund 950.000,- EUR gegenüber den Prospektdaten.



Leider kann man mit solch guten Nachrichten in einer von immer neuen Negativ-Rekorden dominierten Presselandschaft kaum noch durchdringen. Und so sind auch einige sehr erfreuliche Charterabschlüsse im Segment der Container-Feederschiffe weitgehend unerwähnt geblieben. Wir wollen uns auch weiterhin bemühen, zumindest für den zugegebenermaßen eher kleinen, dafür aber umso exklusiveren Kreis der regelmäßigen "ship's mail"-Leser für Abhilfe zu sorgen und informieren Sie gern wieder über Neuigkeiten und Wissenswertes. Wir

wünschen Ihnen eine interessante und unterhaltsame Lektüre und freuen uns auf Ihr Feedback!

Herzliche Grüße

Mum Jungerhans



#### Dear Readers,

The spring edition of our "ship's mail" is published a little later this year than usual. So far, the issue had always been available already before Easter. Not only that Easter was celebrated at a very early date this year, even spring this year - at least climate-wise - also takes significantly longer than usual.

The first quarter of the new year was overshadowed by the death of our mother. We were able to experience deepest sympathy for this. There has also been much consolation from among our business partners, employees and crews. We are all deeply grateful for this, also particularly in the name of our father. It is good to know that our mother was very much appreciated by so many people.

After the actual founding, the further development and operations of the STV Shipping Company is now underway. We are working hard on the first projects and are leading promising negotiations with the charteres and capital partners. Of course, we shall continue to keep you informed of further steps also via this channel.

The placement of the last heavy-lift new building, MV "SENDA J" is completed. Demand for this temporarily last investment offer from our company in recent weeks again enjoyed increasing popularity. Actually no wonder: because it was in the meantime possible to not only carry out the scheduled repayment of approx. 2.7 million U.S. dollars, but the current prognosis also results in a liquidity advantage of around 950,000, - EUR over the prospectus data.

Unfortunately, such good news is virtually unable to penetrate the press world which is dominated by ever new negative records. And therefore some very encouraging charter contracts in the container feeder vessel segment have remained largely unmentioned. We shall continue striving to counter this, at least for the admittedly rather small, but all the more exclusive circle of regular "ship's mail" readers and continue informing you about news and noteworthy matters. We wish you enjoyable and entertaining reading and are looking forward to your feedback!

Kind regards!

St. Jinglows



### ■ Nachruf / Obituary Maria Jüngerhans

Maria Jüngerhans, Ehefrau von Kapitän Heinrich Jüngerhans und langiährige kaufmännische Leiterin der Reederei sowie Geschäftsführerin mehrerer Gesellschaften der Jüngerhans-Gruppe, ist am Morgen des 6. Februar 2013 nach schwerer Krankheit verstorben. Wir verlieren mit Maria Jüngerhans eine herausragende Persönlichkeit und eine charismatische sowie erfolgreiche Unternehmerin. Seit ihrer Hochzeit mit Kapitän und Reeder Heinrich Jüngerhans im Jahr 1970 hat sie maßgeblich am Aufbau und an der Entwicklung der Reederei mitgewirkt. Über Jahrzehnte hatte sie die kaufmännische Leitung der Reederei inne. An der Konzeption der ersten KG-Finanzierung für den Neubau MS "STEPHAN J" war sie maßgeblich beteiligt. Wegweisende Entscheidungen der Reederei, darunter der Einstieg in den Serienschiffbau und das Schwergutsegment wurden unter ihrer Mitwirkung getroffen und umgesetzt. Vor bereits etwas über 10 Jahren hat mit ihren beiden Söhnen Stefan und Herm die nächste Generation das Ruder im Familienbetrieb übernommen. Auch nach ihrem Ausscheiden aus dem operativen Tagesgeschäft stand sie ihren Söhnen gemeinsam mit ihrem Mann Heinrich Jüngerhans beratend zur Seite. Stets hatte sie mehr als nur ein offenes Ohr für die Belange ihrer Mitarbeiter und hat auf diese Weise ein familiäres Betriebsklima geschaffen. Vielen war sie dadurch eine wichtige und wertvolle Ratgeberin. Die Familie und auch alle Mitarbeiter der Reederei Jüngerhans macht der Tod von Maria Jüngerhans traurig und tief betroffen.

Heinrich Jüngerhans and long-standing commercial manager of the Shipping Company and director of several companies in the Jüngerhans Group, passed away on the morning of February 6th 2013 after long illness. With Maria Jüngerhans, we are losing an outstanding personality and a charismatic and successful business woman. Since her marriage to Captain and ship owner Heinrich Jüngerhans in 1970, she played a major role in the establishment and development of the Shipping Company. For decades, she was the commercial manager of the Shipping Company. She was significantly involved in the design of the first KG-financing for the new-building MV "STEPHAN J". Landmark decisions of the Shipping Company, including entry into the series shipbuilding and the heavy-lift segment, were taken and implemented with her participation. Already about 10 years ago, her two sons Stefan and Herm, being the next generation, took the helm in the family business. Even after retiring from daily business operations, she, together with her husband Heinrich Jüngerhans. supported her sons with advice. She was always more than just willing to listen to the needs of her employees and has thereby created a family atmosphere in the company. She was thereby an important and valuable counselor for many. The family and all the employees of the Jüngerhans Shipping Company are sad and deeply touched by the passingaway of Maria Jüngerhans.

Maria Jüngerhans, wife of Captain

### In-House-Seminar des Germanischen Lloyds für interne Auditoren

Eine Weiterbildung zum internen Auditor für die unterschiedlichen Schiffssicherheits- und Managementsysteme fand im Rahmen eines vom Germanischen Lloyd durchgeführten Seminars für die technischen und nautischen Inspektoren der Reederei statt. Dabei stand die Planung und Durchführung von internen Audits für die in der internationalen Handelsschifffahrt verbindlichen Richtlinien "International Safety Management"-Code (ISM), "International Ship and Portfacility

Security"-Code (ISPS) sowie die "Maritime Labor Convention" (MLC) im Mittelpunkt. Über die fachliche Oualifikation hinaus wurden vor allem komplementäre Kompetenzen vermittelt. Dies umfasste die Vermittlung von Kommunikationstechniken, wie Körpersprache oder die geeignete Formulierung von Fragen ebenso, wie eine professionelle Abarbeitung von "Nichterfüllungen" (sog. "Non-Conformities") oder eine strukturierte Ursachenermittlung ("Root cause analysis"). Die hohe

Bedeutung, die diesem Thema seitens der Geschäftsleitung beigemessen wird, wurde durch die persönliche Teilnahme von Herm Jüngerhans deutlich. So galt auch für ihn, wie für alle Seminarteilnehmer, dass für eine "erfolgreiche Teilnahme" nicht allein die Anwesenheit ausreichte. Vielmehr musste zum Abschluss eine Prüfung absolviert werden, die am Ende alle Teilnehmer bestanden haben.

### **■ In-house seminar by GL for internal auditors**

ship safety and management systems was part of a seminar conducted by

Internal auditor training for the various Germanischer Lloyd for technical and nautical inspectors of the Shipping Company. Planning

Gespannte Aufmerksamkeit / Rapt attention

internal audits regarding "International Safety Management"-Code (ISM), the "International Ship and Portfacility Security"-Code (ISPS) as well as the "Maritime Labor Convention" (MLC), which are binding for international merchant shipping, focused on. Beyond the professional qualification, complementary were primarily taught. This comprised teaching communication techniques, such as body language or appropriate wording of questions as well as a professional execution of so-called "nonconformities" or a structured root cause analysis. The high importance awarded to this issue by the management became evident with the personal participation of Herm Jüngerhans. It was true for him as well, as for all seminar participants, that "successful participation" required more than mere presence. In addition, an examination was successfully passed upon completion by all participants.

### Schwergutschiff MS "SENDA J" platziert



In einem schwierigen Marktumfeld für Schiffsbeteiligungen konnte der Fonds MS "SENDA J" mit einem Eigenkapital von über 12 Millionen Euro am deutschen Beteiligungsmarkt erfolgreich platziert werden. Das Schwergutschiff mit Deckshaus vorne und einer Tragfähigkeit von 14.300 tdw verfügt über zwei elektro-hydraulische Krane mit einer Tragfähigkeit von je 400 to. Das Schiff ist fest an Intermarine verchartert und konnte im Dezember 2012 bereits 8 Prozent an die Anleger auszahlen.

### **■** Heavy-Lift vessel MV "SENDA J" is placed

In a difficult market environment for ship investments the fund MV "SENDA J" could be successfully placed with an equity of over 12 million euros in the German equity market. The heavy-lift vessel with deckhouse forward and a capacity of 14.300 tdw has two electro-hydraulic cranes with a lifting capacity of 400 tons each. The ship is chartered fix to Intermarine and could pay out already 8 percent to investors in December 2012.



Durchschnittlicher Vermögenszuwachs p.a. der Top 100

25%

20%

15%

16,90%

Top 100 Immobilienfonds (33) Schiffsfonds (67)

Quelle/Source: FondsMedia

### Studie belegt gute Performance!

### 4 der 100 erfolgreichsten Sachwert-Investments kommen von Jüngerhans

Bereits durch die Benchmark-Analyse 2012 wurde belegt, dass die Ergebnisse der Beteiligungen aus dem Hause der Reederei Jüngerhans um 68 Prozent über dem Marktdurchschnitt liegen, indem sie seit 1971 eine durchschnittliche IRR-Rendite von 24,2% p.a. nach Steuern und einem Vermögenszuwachs pro Jahr von über 10% nach Steuern ausweisen. In einer aktuellen Bestenliste der 100 erfolgreichsten Sachwert-Investments zählen Jüngerhans-Beteiligungen auf den Plätzen 20, 28, 30 und 54 gleich viermal zu den Spitzenrei-

tern. Auf Platz 20 nimmt dabei die Beteiligung MS " COLUMBA J" mit einer Laufzeit von nur 1,3 Jahren und einer Rendite (IRR nach Steuern) in Höhe von 164,8% p.a. den Spitzenplatz ein. Die Studie untersuchte die erfolgreichsten Sachwert-Investments im Zeitraum zwischen 2001 und 2011. Interessant an dieser aktuellen Studie (Januar 2013) ist auch, dass obwohl insgesamt die Ergebnisse von 11 Asset-Klassen mit einem Investitionsvolumen von über Euro 18 Mrd. untersucht wurden, es nur Immobilien und Schiffe in die TOP 100 geschafft haben. In Zahlen: 67 der 100 untersuchten erfolgreichsten Sachwertinvestments der letzten 10 Jahre waren Schiffsbeteiligungen.

## Study shows good performance!

4 of the 100 most successful asset value investments originate from Jüngerhans

Already the benchmark analysis in 2012 evidenced that the results of the investments from the Jüngerhans Shipping Company are around 68 percent above market average, in that they since 1971 show an average IRR of 24.2 % per year after tax and an asset growth of over 10% per year after taxes. In a recent top-100 list of the most successful asset value investments, Jüngerhans investments, by scoring places 20, 28, 30 and 54, are four times among the frontrunners. Place 20 as the top position is taking by the participation MV "COLUMBA J" having a term of only 1.3 years and a return (IRR after tax) in the amount of 164.8% per year. The study examined the most successful investments in asset value between 2001 and 2011. The interesting fact about this current study (January 2013) is that, although the overall results of 11 asset classes with a total investment of over € 18 billion were examined, only real estate and ships managed to reach the TOP 100. In numbers: 67 of the 100 most successful asset value investments of the last 10 years examined were ship investments.

### Aufliegerzahlen gesunken, Charterraten teils stark verbessert, so kann es weitergehen...

Ist das jetzt der vielzitierte Silberstreif am Horizont - oder das sprichwörtliche "Licht am Ende des Tunnels"? Nachdem sich in der Vergangenheit der Silberstreif leider schon mehr als einmal nur als laues Lüftchen entpuppte und das Licht am Tunnelende als Frontscheinwerfer des Gegenverkehrs, ist die sonst oft euphorische Einschätzung vieler Marktteilnehmer einer eher abwartend resignativen Haltung gewichen. Bekanntlich stellt das chinesische Neujahrsfest, mit dem diesmal das "Jahr der Wasserschlange" eingeläutet wurde, eine wichtige Terminmarke für den Frachten- und Chartermarkt dar.

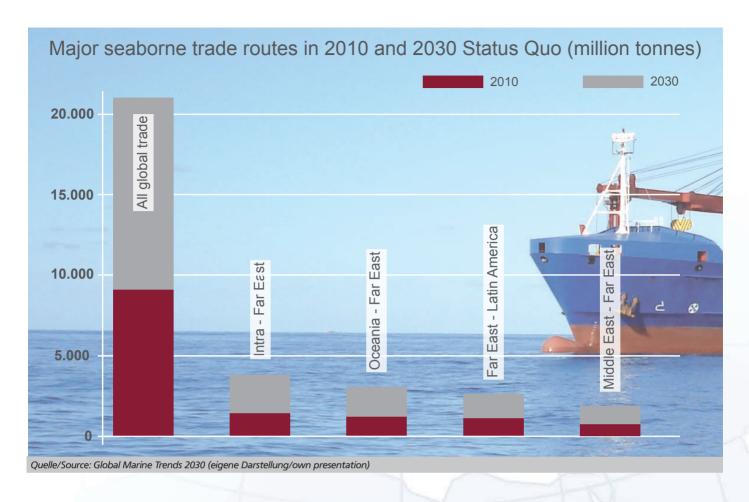
Nachfrage zumindest nach bestimmten Containerschiffen ließ in den vergangenen Wochen durchaus wieder Grund für zumindest verhaltenen Optimismus aufkommen. So konnten wir ein Schiff vom Typ SSW-1000 (1.036 TEU nom./748 TEU à 14 to. hom.) am Kontinent mit einjähriger Laufzeit zu über 7.000,- EUR schließen. Und auch wenn dieses Niveau sicherlich auch den herausragenden technischen Leistungsmerkmalen des Schiffstyps geschuldet ist, so konnten bei Charterverhandlungen für Containerfeederschiffe andere doch auch Ratensteigerungen von bis zu 25% gegenüber der Vorperiode erzielt werden. Auch für unsere Schwergutflotte, die die Krise ohnehin zumindest im Vergleich nahezu "unbeschadet", d.h. sogar ohne Tilgungsaussetzungen überstanden hat, konnten neue Charterabschlüsse vielfach zu verbesserten Konditionen erzielt werden.

Damit ist zwar, um das deutlich zu sagen, das Vorkrisen-Niveau noch nicht wieder erreicht, aber zumindest zeigen die Trends in diesen beiden für uns maßgeblichen Segmenten wieder deutlich in die richtige Richtung. Die entscheidende Frage, ob es sich dabei wiederum nur um ein kurzlebiges Strohfeuer handeln könnte, ist vielleicht mit Blick in das Orderbuch zu beantworten. Einem, wenn auch verlangsamten Wachstum im Containerumschlag, stehen im Feedersegment nur noch sehr vereinzelte Ablieferungen, zugleich aber massive Verschrottungen gegenüber. Im Ergebnis rechnen wir nach 2012 auch für 2013 mit einer schrumpfenden Feederflotte und damit mit einer Rückkehr zum Ausgleich von Angebot und Nachfrage. Die kommenden Monate werden darüber Gewissheit bringen.

#### Auflieger im Feedersegment / Idle fleet in feeder vessel segment -500-999 TEU -1000-1999 TEU 80 70 60 50 40 30.06 16.07. 10.09 22.10. 05.11. 25.02. 11.03. 08.04. 2012 2012 2012 2012 2012 2013 2013 Quelle/Source: Alphaliner (eigene Darstellung/own presentation)

### ■ Idle numbers dropped, charter rates in part greatly improved, this is the way to go.....

Is this the much-quoted silver lining - or the proverbial "light at the end of the tunnel"? However, as the silver lining unfortunately more than once in the past turned out to be just a gentle breeze and the light at the end of the tunnel to be the headlights of oncoming traffic, the otherwise often euphoric assessment of many market participants changed to a rather hesitant attitude of resignation. As is known, the Chinese New Year celebration this time heralding the "Year of the Water Snake" was an important event for the freight and charter market. The demand at least for certain container ships has in recent weeks indeed given rise to at least cautious optimism. We were able to close a contract for a vessel of the type SSW-1000 (1.036 TEU nom. / 748 à 14 to, hom.) on the continent with a one-year term at more than 7.000,euros. And even if this level is certainly also owed to the outstanding technical features of this type of vessel, it was in charter negotiations for other container feeder vessels also possible to achieve rate increases of up to 25% compared to the previous period. Also for our heavylift fleet, which has at least in comparison mastered the crisis almost "without harm", i.e. even without deferments of repayment, it was possible to conclude new charter contracts frequently at improved conditions. In this however, to make it clear, we have not yet returned to the pre-crisis level, but these trends in these two segments relevant for us again clearly point in the right direction. The crucial question whether this again could only be a short-lived flash in the pan can perhaps be answered by inspecting the order book. Albeit a slower growth in container handling is faced with only very few deliveries in the feeder segment, but simultaneously massive scrapping. As a result, after 2012, we expect a shrinking feeder fleet also for 2013 and thus a return to a balanced supply and demand. The coming months will bring about certainty.



# Studie: Seeverkehr wird sich bis 2030 mehr als verdoppeln

Einer aktuellen Studie zufolge wird der weltweite Seehandel in den nächsten Jahrzehnten weiter sehr deutlich zunehmen. In einer gemeinsamen Untersuchung, die unter anderem von Llovd's Register und der University of Strathclyde im schottischen Glasgow erstellt wurde, wird eine Verdoppelung des Seefrachtaufkommens in den nächsten 20 Jahren erwartet. Demnach würden im Jahr 2030 schätzungsweise 19 bis 24 Milliarden Tonnen pro Jahr per Schiff transportiert. Derzeit sind es rund neun Milliarden Tonnen. Als einer der maßgeblichen Gründe für dieses enorme Wachstum wird unter anderem eine weiterhin steigende Nachfrage nach Rohstoffen im Wachstumsmarkt China genannt. So werde die Volksrepublik bis 2030 etwa dreifache Menge des derzeit benötigten Öls benötigen und Abnehmer für etwa 60 Prozent der weltweit geförderten Kohle sein. Der Studie zugrunde gelegt wurden das Wachstum der Bevölkerung, die wirtschaftliche Entwicklung und die Nachfrage nach Rohstoffen. Aus den unterschiedlichen Annahmen zukünftiger politischer oder wirtschaftlicher Entwicklung wurden drei unterschiedliche Szenarien entwickelt.

Alle untersuchten Aspekte werden jeweils unter jeder dieser drei Prämissen dargestellt. Demnach werde selbst unter den ungünstigsten Annahmen ein gewaltiges Wachstum der Schifffahrt zu erwarten sein, sagte Richard Sadler, Chef von Lloyd's Register, bei der Vorstellung der Studie.

Die Studie ist im Internet aufrufbar unter: https://dl.dropbox.com/u/110796764/ gmt2030/index.html

# Study: Seas transport shall more than double by 2030

According to a recent study, global sea trade will in the coming decades continue to increase very significantly. In a joint study, which was created among other by Lloyd's Register and the University of Strathclyde in Glasgow, Scotland, doubling of sea cargo volume is expected over the next

20 years. According thereto, an estimated 19 to 24 billion tons per year would be transported by ship in 2030. Currently, this is about nine billion tons. One of the main reasons among others for this tremendous growth is continued increase in demand for commodities for the growing Chinese market. The People's Republic will by 2030 need about three times the amount of oil as compared to now and be customer for about 60 percent of the coal mined worldwide. The study was based on population growth, economic development and the demand for commodities. From the different assumptions of future political and economic development, three different scenarios were developed. All aspects examined were each illustrated subject to these three premises. According thereto, even under the most unfavorable assumptions, tremendous growth in shipping is to be expected, said Richard Sadler, CEO of Lloyd's Register, during the presentation of the study.

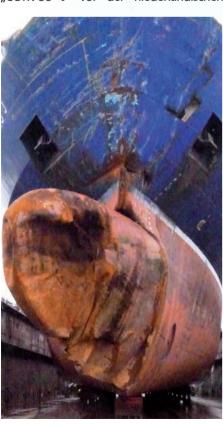
The study is accessible on the Internet at: https://dl.dropbox.com/u/110796764/gmt2030/index.html



Container-Feederschiff MS "CORVUS J" / Container feeder vessel MV "CORVUS J"

### ■ Havarie "CORVUS J"

Am Abend des 5. Dezember 2012 kollidierte das Container-Feederschiff MS "CORVUS J" vor der niederländischen



Küste mit dem Autotransporter "BALTIC ACE". Nach der Kollision ist der Autotransporter gesunken. Trotz einer umgehend eingeleiteten Such- und Rettungsaktion haben mehrere Seeleute dabei ihr Leben verloren. Den Opfern und ihren Hinterbliebenen gilt das ganze Mitgefühl der Reederei Jüngerhans.

Die MS "CORVUS J" wurde bei der Havarie zwar stark beschädigt, blieb aber schwimmfähig und konnte sich an der Such- und Rettungsaktion beteiligen. Dabei gelang es, einen Seemann an Bord zu nehmen und zu retten. Die Besatzungsmitglieder der MS "CORVUS J" blieben unverletzt. Die Untersuchung der Unfallursache und des Verlaufs dauern weiter an. MS "CORVUS J" wurde anschließend in einer Werft in den Niederlanden repariert. Dabei wurde das Vorschiff umfassend erneuert. Bei dieser Havarie handelte es sich um den folgenschwersten Schiffsunfall in der Geschichte der Reederei Jüngerhans. Allen, die sich mit großem Einsatz an den Rettungsmaßnahmen beteiligt und dabei mehrere Menschenleben gerettet haben, gilt großer Dank und Anerkennung.

### Accident "CORVUS J"

On the evening of December 5th 2012, the container feeder vessel MV "CORVUS J" collided with the car transporter "BALTIC ACE" off the Dutch coast.

After the collision, the car transporter sank. Despite immediately initiated search and rescue operations, several sailors lost their lives. The Jüngerhans Shipping Company feels the deepest sympathy for the victims and their families.

The MV "CORVUS J", though badly damaged in the accident, remained afloat and was able to participate in the search and rescue operation. They were able to take one seaman on board and save him. The crew members of the MV "CORVUS J" were unharmed. The investigation as to the cause and the course of the accident are ongoing. MV "CORVUS J" was then repaired at a shipyard in the Netherlands In this, the bow was completely renewed. This accident was the most serious ship accident in the history of the Jüngerhans Shipping Company. Many thanks to all those who participated with great commitment in the search and rescue operation and thereby save several lives.



Messestand "STV" / Booth "STV"

### STV: Konzept stößt auf breites Interesse

Die konzeptionelle und strategische Ausrichtung der neuen Reederei "STV" wurde im Rahmen erster Gespräche sowie eines Messeauftritts einer breiteren Öffentlichkeit vorgestellt. Dabei konnte ein breites Interesse festgestellt werden. Die beabsichtigten Investitionen im Bereich "Green Shipping" und die Bündelung von Interessen in einer gemeinsamen Plattform ist demnach offenbar der richtige Weg für die Zukunft. Derzeit werden mehrere potenzielle Schiffsneubauten projektiert. Weit vor der Auswahl einer geeigneten Bauwerft steht

dabei zunächst jeweils das Schiffbaudesign mit hohen Anforderungen an technische Innovation und Energieeffizienz im Fokus. Zuvor wurde bereits im engen Dialog mit der verladenden Industrie der künftige Bedarf für Seetransporte ermittelt und mit den Parametern der fahrenden Flotte, darunter neben der Anzahl vor allem auch das Flottenalter, abgeglichen. Der auf diese Weise ermittelte Bedarf stellt die Grundlage für die weiteren Überlegungen dar. In enger Zusammenarbeit der Experten aus den beteiligten Reedereien werden vor-

handene Konzepte geprüft und optimiert. Zeitgleich finden Gespräche mit Finanzpartnern und Banken statt. Dabei gilt es nicht nur, die zur Jahresmitte für den deutschen Kapitalmarkt in Kraft tretenden zusätzlichen regulatorischen Anforderungen im Blick zu haben, sondern sich rechtlich und strukturell für institutionelle sowie internationale Kapitalpartner aufzustellen. Hierfür haben sich die Gründer von STV dazu entschieden, sich von namhaften Experten beraten und begleiten zu lassen.

### **■ STV: Concept encounters widespread interest**

The conceptual and strategic direction of the new shipping company "STV" was presented to a wider public during first talks and a trade fair appearance. Broad interest was detected. The planned investment in the field of "green shipping" and pooling of interests in a common platform is therefore obviously the right way to the future. Currently, the project for several potential new-buildings is underway. The shipbuilding design with high demands on technical innovation and energy efficiency is first focused

on, long before selecting a suitable shipyard. Prior to that, future demand for sea transport had already been determined in close consultation with the shipping industry and matched with the parameters of the sailing fleet, including, in addition to the number, above all, the age of the fleet. The demand determined in this manner provides the basis for further contemplations. Existing concepts are examined and optimized in close cooperation with the professionals from the participating shipping companies. At

the same time, there are negotiations with financial partners and banks. In this, it is essential to not only bear in mind the additional regulatory requirements entering into force for the German capital market in the middle of this year, but to establish a legal and structural basis for institutional as well as international capital and partners. For this purpose, the founders of STV have decided to seek advice and support from well-known experts.

### ■ MS "URSA J" rettet Fischer aus Seenot

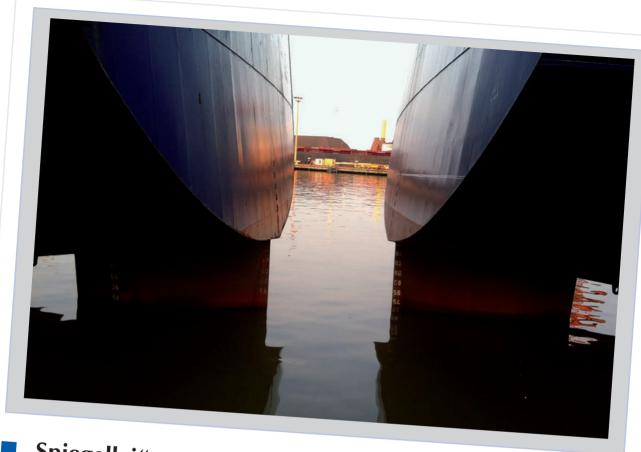
Auf dem Seeweg von Houston (Texas) nach Puerto Bolivar (Kolumbien) empfing das Schwergutschiff MS "URSA J" (Chartername: MS "INDUSTRIAL CHAMP") in den frühen Abendstunden des 13. April einen Funk-Notruf. Der Funkspruch wurde in spanischer Sprache abgegeben, obwohl in internationalen Gewässern, bzw. im internationalen Funkverkehr eigentlich Englisch als die von allen Funkteilnehmern verstandene Verkehrssprache gilt - zumal für Notrufe. Der Notruf kam von einem Fischerboot namens "El Poca". Man befinde sich in Seenot. Das Boot sei manövrierunfähig und man habe mit Wassereinbruch zu kämpfen, rief der Absender des Notrufs in den Äther. Sodann folgte die Angabe der Position des Bootes: 15°-13,0' nördlicher Länge und 076° - 36,0' westlicher Breite.Der wachhabende Offizier informierte den Kapitän über den Notruf. Schnell war klar, dass sich die "INDUSTRIAL CHAMP" nur etwa 10 Seemeilen von der angegebenen Position entfernt war. Der Kapitän setzte direkten Kurs und nach etwa 1 Stunde war das Fischerboot in Sicht.Es herrschte unruhige See mit Schwell von rund 3 Metern Höhe. Die "INDUSTRIAL CHAMP" drehte in den Wind, so dass das die insgesamt vier Schiffsbrüchigen auf der windabgewandten Seite geschützt über ein ausgebrachtes Rettungsnetz von ihrem Holzboot an Bord der MS "URSA J" genommen werden konnten. Alle vier waren unverletzt und es ging ihnen den Umständen entsprechend gut. Sie berichteten, dass sie vor der Rettung seit 8 Tagen manövrierunfähig auf See getrieben hätten und rund um die Uhr damit beschäftigt waren, den Wassereinbruch einzudämmen. Nach der Rettung der Havaristen wurde zunächst eine Schleppleine zum Fischerboot aufgebaut um dann mit stark reduzierter Geschwindigkeit von nur noch 5 Knoten weiter in Richtung Puerto Bolivar zu dampfen. Nach zwei Tagen musste das Fischerboot jedoch aufgeben werden, da es infolge des Seegangs offenbar wieder stark Wasser gemacht hatte. Die vier schiffsbrüchigen Fischer bedankten sich herzlich bei der Besatzung der MS "URSA J" für die Rettung und die freundliche Aufnahme. Dem umsichtigen Handeln der Schiffsleitung ist es zu verdanken, dass bei diesem Unglück keine Menschenleben zu beklagen waren.

## ■ MV "URSA J" rescues fishermen in distress

During the sea journey from Houston (Texas) to Puerto Bolivar (Colombia), the heavy-lift vessel MV "URSA J" (Charter Name: MV "INDUSTRIAL CHAMP") in the early evening hours of April 13th received a radio distress call. The radio message was delivered in Spanish, although English is actually the language used in international waters or for all international radio calls - particularly for distress calls - because it is understood by all radio subscribers. The distress call came from a fishing vessel named "El Poca". They said they were in distress at sea. The boat was said to be adrift and they were fighting water ingress said the sender of the distress call on air. Then they gave the position of the boat: latitude 15° 13.0′ north, longitude 076° - 36.0' west. The officer on deck informed the captain about the distress call. It quickly became clear that the "INDUSTRIAL CHAMP" was only about 10 nautical miles from the location specified. The captain set direct course and after about 1 hour the fishing boat was in sight. There was a rough sea with swells of around 3 meters.

The "INDUSTRIAL CHAMP" turned into the wind so that a total of four people in distress could be taken from their wooden boat aboard the MV "URSA J" on the protected leeward side by means of a rescue net. All four were unharmed and doing well considering the circumstances. They reported that they had prior to being rescued drifted at sea in the disabled boat for 8 days and were busy around the clock containing the water ingress. After rescuing the distressed men, a tow line was initially brought out to the fishing vessel in order to then steam towards Puerto Bolivar at a greatly reduced speed of only 5 knots. However, after two days the fishing boat had to be given up because it had apparently again taken on much water due to the swell. The four shipwrecked fishermen warmly thanked the crew of the MV "URSA J" for the rescue and friendly reception. Thanks to the prudent actions of the ship's officers, no lives were lost during this tragedy.





### "Spiegellei"

In der Reihe Foto-Wettbewerb präsentieren wir Ihnen diesmal ein Bild, bei dem das eher ungeübte Auge vielleicht auf den ersten Blick nicht einmal erkennen wird, was überhaupt dargestellt ist. Und entstanden ist das konkrete Bild vor genau einem Jahr aus einem recht unerfreulichen Grund – wenngleich dieser Grund keine Bedingung für die Entstehung des Motivs darstellt. Der Fotograf des Bildes ist Armin Gerdelmann, technischer Inspektor der Reederei und zuständig für alle elektrischen und elektronischen Anlagen an Bord der Schiffe. Er gab dem Bild den überaus treffenden Titel "Spiegellei" – und das ist durchaus kein Tippfehler: also nicht "Spiegel\_ei", sondern eben "Spiegel\_lei"! Die Auflösung: das Bild zeigt die sog. "Heckspiegel" von zwei Schiffen. Es ist als nicht nur der optische Eindruck eines "gespiegelten" dargestellt, sondern bei dem Motiv selbst Motivs handelt es sich tatsächlich um "Spiegel" – um die "Heckspiegel" der beiden Schiffe eben. Es handelt sich dabei um die beiden Container-Feederschiffe MS "HERM J" und MS "CHARON J", die vor einem Jahr, im April 2012, in Bremerhaven "aufgelegt" waren. Beide Schiffe sind auf der zur Hegemann-Gruppe gehörenden Rolandwerft in Berne an der Weser gebaut worden. Und obwohl beide Schiffe mit einer Länge von 133,60 Metern und eine Breite von 19,40 Metern

identische Abmessungen aufweisen, sind sie doch nicht genau gleich. Denn die im Mai 2005 abgelieferte MS "HERM J" verfügt nicht nur über die hohe Eisklasse E3, sondern auch über Stellplätze für rund 700 TEU, während die bereits zwei Jahre früher in Dienst gestellte MS "CHARON J" für 630 TEU ausgelegt ist.

### ■ "Spiegellei"

In the photo contest, we are this time presenting a picture in which the rather untrained eye might not even realize at first glance, what is actually shown. And the actual image originated exactly one year ago due to a rather unfortunate occurrence - although this occurrence is no condition for the creation of the motif. The photographer of the image, Armin Gerdelmann, is technical inspector of the Shipping Company responsible for all electrical and electronic systems on board the vessels. He named the image of the very aptly titled "Spiegellei" - and that is not a typo: therefore not "Speigel\_ ei" (fried egg), but "Spiegel\_lei" (reflection).

The explanation: the image shows the so-called "transom" (in German: Heckspiegel) of two ships. Not only the visual impression of a "reflected" motif is illustrated, but the motif itself it is in fact a "transom" - namely the "transom" of the two ships. These are two container feeder vessels MV "HERM J" and MV "CHARON J" which were launched a year ago, in April of 2012, in Bremerhaven. Both ships were built on the Rolandwerft shipyard, being a member of the Hegemann Group, in Berne on the Weser river. And although both vessels have identical dimensions at a length of 133.60 meters and a beam of 19.40 meters, they are not exactly the same. Because MV "HERM J" being delivered in May of 2005 does not only have the high ice class E3, but also slots for approximately 700 TEUs, whereas the MV "CHARON J" which was commissioned two years earlier is designed for 630 TEUs.

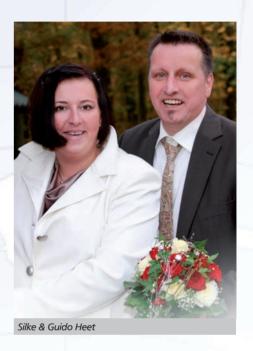
NOTICE: We're always keen to hear from you and kindly invite you to send in photos, articles or whatever else you wish to have published. Any contribution from you, our seafarers, would be very much appreciated. shipsmail@juengerhans.de



### Runder Geburtstag und Hochzeit / Milestone birthday and Marriage

Am 10. Januar feierte Guido Heet seinen 50. Geburtstag. Dazu gratulierten Geschäftsleitung und Kollegen sehr herzlich. Nachträglich gratulieren wir auf diesem Wege auch noch zur Hochzeit mit seiner Frau Silke die bereits am 16.11.2012 stattfand. Er ist gelernter Maschinenbauer und seit September 2007 als technischer Inspektor in der Reederei Jüngerhans tätig. Vorher hat er als Bauleiter und Servicetechniker bei Siemens und der Deutschen Babcock gearbeitet. Jetzt betreut er gemeinsam mit Olrik Wöhlert und André Ferle alle Schiffe die einen 2-Takt-Hauptmaschinen Antrieb haben, Guido hat 3 Kinder, die Tochter Hanna sowie die beiden Söhne Erik und Henry. In seiner Freizeit beschäftigt sich der gebürtige Harener am liebsten mit seiner Familie, mit dem Garten und fährt, wenn es die Zeit erlaubt, mit seinem Motorrad.

On January 10th, Guido Heet celebrated his 50th birthday. The management and colleagues extend their warmest congratulations. We are also here extending our belated congratulations on the wedding with his wife Silke, which already took place on November 16th 2012. He is a qualified mechanical engineer and since September of 2007 working as a technical inspector for the Jüngerhans Shipping Company. He had previously worked as a construction manager and service technician for Siemens and Deutsche Babcock. Now he and Olrik Wöhlert and André Ferle together attend all vessels that have a 2-stroke main engine drive. Guido has 3 children, daughter Hannah and two sons Erik and Henry. In his spare time the native from Haren prefers to spend time with his family, with the garden and where time permits, ride his motorcycle.



### ■ Jubiläen an Land - 10 Jahre / Anniversaries ashore - 10 Years



Am 01. Januar 2013 konnte André Ferle sein 10-jähriges Reedereijubiläum feiern. Vor seiner Tätigkeit als technischer Inspektor, hatte er allerdings bereits einige Jahre Fahrzeit als technischer Offizier an Bord mehrerer Schiffe absolviert. Nach einer Ausbildung zum Kfz-Mechaniker und zweijähriger Bundeswehrzeit zog es ihn als technischer Offiziersassistent in die Seefahrt, wo er die Ausbildung zum Schiffsbetriebstechniker im Februar 1987 erfolgreich abschloss. Bereits während der Bauphase der MS "AURIGA J" war er als Bauaufsicht auf der Peene-Werft in Wolgast tätig. Danach war er mit der Bauaufsicht für die beiden Serien von 700- und 900-TEU-Schiffen auf der Rolandwerft in Berne-Ganspe betraut. André Ferle 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.

On January 1st 2013 André Ferle celebrated his 10th Shipping Company anniversary. Prior to his work as a technical inspector, however, he had already completed several years of steaming time as a technical officer aboard several vessels. After an apprenticeship as a car mechanic and two years of military service, he was drawn to seafaring as assistant technical officer where he successfully completed his training as ship's engineer in February of 1987. Already during the construction phase of MV "AURIGA J", he worked as building inspector at the Peene Shipyard in Wolgast. After that, he supervised the building of the two series of 700- and 900-TEU vessels at the Roland Shipyard in Berne-Ganspe. André lives with his wife Silke in the small town of Nordleda in the district of Cuxhaven. In his spare time he works as a hobby farmer and restores a vintage motorcycle.