



Liebe Leserinnen und Leser,

vor Ihnen liegt die Dezemberausgabe unserer "ship's mail". Wie auch schon in den Vorjahren wollen wir in dieser Ausgabe wieder Rückblick auf das ausgehende Jahr und Ausblick auf das vor uns liegende Jahr

Das Jahr 2012 war abermals geprägt von den tiefgreifenden Auswirkungen der Schifffahrtskrise. Von mehreren Teilnehmern wurde iedoch im Rahmen der Gesellschafterversammlungen eine im Vergleich zu den Vorjahren positivere Stimmung wahrgenommen. Dies mag zum einen mit einer gewissen "Gewöhnung" an das Krisenumfeld zu tun haben. Zum anderen gibt es aber vielleicht seit längerer Zeit auch wieder berechtigten Anlass zur Hoffnung auf eine Besserung der Lage. Wir würden es uns allen wünschen!

Im März konnten wir mit MS "POLARIS J" das neue Flaggschiff unserer Flotte in Dienst stellen. Aufgrund der künftigen Abmessungen der Schleusen des Panama-Kanals erlaubt das "Wide-Beam-Konzept" eine um rund 5 Meter größere Schiffsbreite, wodurch das Schiff der sog. "New-Panamax-Klasse" eine Stellplatzkapazität von rund 4.600 TEU aufweist. Dies wird einen möglicherweise maßgeblichen Wettbewerbsvorteil gegenüber älteren Panamax-Schiffen darstellen. Zugleich konnten wir damit unser Neubauprogramm abschließen und sehen uns mit einer modernen und leistungsfähigen Flotte sehr gut aufgestellt.

Die Situation an den Finanzmärkten, die unter dem Eindruck der Staatsschulden- und Euro-Krise stehen, hatte mithin über einen längeren Zeitraum auch Auswirkungen auf den Markt für Schiffsbeteiligungen. Wir haben indes intensive Bemühungen unternommen, um die Finanzierung aktueller und künftiger Projekte auf eine breitere Basis zu stellen. Hierzu haben wir auch unser Team personell verstärkt. Es wird sich entscheiden, ob auch künftig private Anleger in Deutschland noch von den Vorzügen chancenreicher Schiffsbeteiligungen profitieren können, oder ob vorrangig nur noch professionelle und institutionelle Investoren Zugang finden werden. Angesichts der enormen Inflationsrisiken in Folge des gigantischen Geldmengenwachstums, die auch von Fachleuten als virulente Bedrohung unseres Wohlstandes angesehen werden, sollte eine Sachwertinvestition eigentlich längst wieder in den Fokus weitsichtiger Anleger gerückt sein.



Herm und Stefan Jüngerhans

In vielfältigen Bemühungen haben wir uns für eine Ausweitung der Zusammenarbeit und damit für eine Stärkung unserer Branche engagiert. Wir haben uns in vielen Gesprächen, auch auf politischer Ebene, für die massiven Probleme der Schifffahrt eingesetzt, um den Anliegen der Branche Gehör zu verschaffen. Wir sind davon überzeugt, dass in der Intensivierung der Zusammenarbeit mit starken und verlässlichen Partnern ein maßgeblicher Schlüssel für zukünftige Erfolge liegt.

Wir gehen mit der Gewissheit in den Jahreswechsel, dass der Welthandel auch in Zukunft auf die Schifffahrt angewiesen sein wird. Ausdrücklich danken möchten wir allen Partnern, die ein weiteres Jahr schwierigen Weges mit uns gegangen sind: den Kunden und Geschäftspartnern ebenso, wie den Banken, Beratern und natürlich auch den Anlegern als den maßgeblichen Eigentümern der Schiffe, sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Seien Sie versichert, dass wir mit unseren Anstrengungen nicht nachlassen werden und wir auch weiterhin von der Zukunftsfähigkeit und der Rückkehr zu wirtschaftlicher Dynamik unserer Branche überzeugt sind.

Wir wünschen allen Lesern, ganz besonders aber den Besatzungen, die in diesem Jahr wieder die Weihnachtstage und den Jahreswechsel an Bord der Schiffe verbringen und ihren Familien ein friedvolles und besinnliches Weihnachtsfest und alles Gute für das neue Jahr 2013!

Herzliche Grüße

Mun Julys Herri Jüngerhans

St. Jinglows

Dear Readers.

You are looking at the December edition of our "ship's mail". As in previous years, we would again in this edition like to review the ending year and look ahead to the year to come.

The year 2012 was again marked by the profound impact of the shipping crisis. Several participants, however, have during the shareholders' meetings in contrast to previous years perceived a more positive atmosphere. This may have to do with a certain "getting used" to the crisis environment. On the other hand, there might after a long time possibly again be cause for hope to improvement of the situation. We shall all hope for this!

With MV "POLARIS J", we were in March able to commission the new flagship of our fleet. Due to the future dimensions of the locks in the Panama Canal, the "wide beam concept" allows for a larger beam by about 5 meters, due to which the vessel in the so-called "New Panamax Class" has a slot capacity of 4,600 TEUs. This will represent a potentially significant competitive advantage over older Panamax vessels. Simultaneously, we were thereby able to complete our new building program and see ourselves very well positioned with a very modern and efficient fleet.

The situation in the financial markets, being under the impression of the sovereign debt and euro crisis over a long time, also affected the market for ship investments. We have, however, made intensive efforts to set up financing for current and future projects on a broader basis. For this purpose, we have strengthened our team. It will show whether private investors in Germany can also in future still benefit

from the advantages of prosperous ship investments, or whether predominantly only professional and institutional investors will gain access. Given the enormous risks of inflation due to the massive monetary expansion, which are regarded also by experts as being a virulent threat to our prosperity, investment in material assets should long ago have been in the focus of far-sighted investors.

Investing much effort, we were involved in expanding cooperation and thus strengthening our industry. We have in many discussions even at the political level devoted ourselves to the massive problems of the shipping industry in order to make investors' concerns heard. We are convinced, that to strengthen cooperation with strong and reliable partners is a major key to future success.

We are approaching the New Year with the certainty, that world trade will also in future be dependant upon the shipping industry. We would like to specifically express our gratitude to all the partners who have journeyed with us through another difficult year: customers and business partners as well as banks, consultants and of course the investors who are the key owners of the vessels, and all our employees. Rest assured that we will continue our efforts and that we remain convinced of the sustainability and the return to economic dynamics in our industry.

We wish all our readers and especially the crew, who are this year again spending the Christmas holidays and New Year on board the vessels, and their families a peaceful and merry Christmas and all the best wishes for the New Year of 2013.

Best regards from Haren (Ems)

Gesellschafterversammlungen in konstruktiver Atmosphäre

In einer durchweg guten und konstruktiven Arbeitsatmosphäre fanden in diesem Jahr die Gesellschafterversammlungen für rund die Hälfte aller Schiffsgesellschaften in Form von Präsenzveranstaltungen statt. Dabei nahmen Herm und Stefan Jüngerhans ausführlich Stellung zur aktuellen Marktlage sowie zur Situation der Schiffsgesellschaften. Auch der derzeitige Stand der Bankgespräche wurde eingehend erörtert und dargestellt.

Bei allen Versammlungen wurde der Geschäftsleitung jeweils mit sehr großer Zustimmung, in mehreren Fällen sogar einstimmig, Entlastung erteilt. Auch die Feststellung der Jahresabschlüsse sowie die Wahl der von der Geschäftsleitung erneut als Abschlussprüfer vorgeschlagenen Anchor Steuerberatung erfolgten mit breitem Votum.

■ Shareholder meetings in a constructive atmosphere

The shareholder meetings for about half of all shipping companies took place in an overall good and constructive working atmosphere this year, where attendance was in person. Herm and Stefan Jüngerhans commented in detail on the current market situation and the situation of the shipping companies. The current situation regarding negotiations with the banks was likewise explained and illustrated in detail.

At all meetings, the Executive Board was granted discharge, each with very great approval, in several cases unanimously. The approval of the financial statements as well as the election of the auditor, Anchor Steuerberatung, proposed by the Executive Board was met with great consent.



■ Marktausblick Containermärkte

Die Containerschiffe machen mit 35 Schiffen rund 2/3 unserer Gesamtflotte und damit den größeren Teil unserer geschäftlichen Aktivität aus. Daher wollen wir diesem Marktsegment in dieser Ausgabe eine umfassende Markteinschätzung widmen, so wie wir sie auch in den Gesellschafterversammlungen vorgetragen haben.

Seit Oktober sind wieder alle Schiffe unserer Flotte in Fahrt. Die individuelle Aufliegerquote unserer Flotte liegt damit wieder bei 0 Prozent. Dies ist nicht nur erfreulich, sondern auch insofern bemerkenswert, als dass in den Vorjahren zum Jahresende eher eine Tendenz für die Rücklieferung von Tonnage zu verzeichnen war.

In diesem Jahr konnten wir allerdings eine Reihe positiver, wenn auch noch sehr zaghafter Ratenzuwächse bei den Containerschiffen verzeichnen. Das könnten durchaus bereits Vorboten darauf sein, dass sich Angebot und Nachfrage im Feedersegment wieder einem Gleichgewicht nähern. Schon in diesem Jahr war die Anzahl von Schiffsablieferungen in diesem Segment äußerst gering. In den nächsten Jahren sind für mehrere Größenklassen bis zur Panmax-Größe teilweise überhaupt keine weiteren Ablieferungen mehr angekündigt. Zusammen mit einer weiterhin regen Verschrottungstätigkeit, die nicht zuletzt aufgrund eines im Vergleich höheren Flotten-Durchschnittsalters zu erwarten

ist und von einem stabilen Stahlpreis noch gestützt wird, kann eine effektive Verkleinerung der gesamten Feederflotte erwartet werden. Damit sollte sich im Laufe des nächsten Jahres bei einer weiterhin stabil wachsenden Nachfrage erstmals wieder Nachfrageüberhang einstellen.

Die Aktivitäten an den internationalen Chartermärkten nehmen erfahrungsgemäß nach den Feiertagen rund um den Jahreswechsel in Europa und dann wieder nach Abschluss des chinesischen Neujahrsfestes zu. Dieses wird im kommenden Jahr am 10. Februar begangen und das läutet das Jahr der Wasser-Schlange ein. Bleibt zu hoffen, dass die erwarteten Entwicklungen unter diesen Vorzeichen auch zu einer zügigen Belebung der Chartermärkte führen. Mit einer verstärkten Nachfrage verbessert sich im Allgemeinen recht schnell die Verhandlungsposition der Schiffseigner gegenüber ihren Charterkunden, so dass auch wieder höhere Raten durchsetzbar sind. Derzeit werden für Panamax-Schiffe bei zweijähriger Laufzeit schon um rund 40% höhere Raten gezahlt als für einen einiährigen Vertrag. Daraus kann man deutlich die von den Marktteilnehmern erwartete Entwicklung der Charterraten ablesen, die einen erheblichen Aufschlag in Kauf nehmen, um sich das derzeit niedrige Ratenniveau für einen längeren Zeitraum zu sichern.

Market outlook container markets

With 35 ships - container vessels make up around 2/3 of our entire fleet, and thus the greater part of our business activity. Therefore, we would like in this issue to dedicate this market segment a comprehensive market assessment, just like what we have presented in the shareholders' meetings.

Fortunately, all ships in our fleet have been back in service from October. The individual idle rate of our fleet is thereby again at 0 percent. This is not only fortunate but also remarkable, in that in previous years towards the end of the year, there was more of a tendency towards return of tonnage.

For container ships, we were this year able to note a number fortunate growth rates, though still very small. That could very well already be a forerunner to again approaching a balance of supply and demand in the feeder segment. The number of vessel deliveries in this segment was very low already in this year. In the next few years, no further deliveries for several size classes up to the Panamax size were to some extent announced. Together with continued scrapping activities, which is, if nothing else, already to be expected due to a comparatively higher average fleet age and is further supported by a strong steel price, effective reduction of the entire feeder fleet can be expected. This should in the course of the next year, under the condition of a continued stable increase in demand, for the first time again generate excess demand.

Experience shows that the activities in the international charter markets after the holidays around the turn of the year in Europe then again increase after the Chinese New Year. This will be celebrated next year on February 10th and heralds the Year of the Water Snake. Is to be hoped that the expected development under this omen also leads to rapid recovery of the charter markets. With increased demand, the ship owners' negotiating position vis-à-vis their charter customers generally improves rapidly, so that higher rates are

again achievable. For Panamax vessels, around 40% higher rates are currently paid for a two-year period than for a one-year contract. From this, one can clearly see the development of the charter rates as expected by market participants who are willing to accept a substantial additional charge in order to secure the current low level rates for a longer period.



Schwergutmarkt mit guten Aussichten

Die Fachleute des britischen Beratungsunternehmens Drewry gehen in einer aktuellen Studie davon aus, dass das Ladungspotenzial für Projekt- und Schwergutladung in den kommenden Jahren durchschnittlich um über 11% pro Jahr zunimmt. Während im Jahr 2011 den Annahmen zufolge ein Gesamtvolumen von rund 250 Mio. Tonnen umgeschlagen wurde, soll sich dieser Wert bis 2016 auf nahezu 450 Mio. Tonnen erhöhen. Zuwächse werden demnach grundsätzlich für alle Teilsegmente, Bergbau (Mining), Petrochemische Industrie (Oil, Gas, Chemicals), zivile Industrie (Civil), vor allem aber für den Energiesektor (Power) erwartet.

Diesem deutlich überdurchschnittlichen Ladungsmengenzuwachs scheint die Ordertätigkeit kaum noch zu entsprechen, da seit dem Ausbruch der Wirtschaftskrise auch in diesem Segment kaum noch neue Schiffe bestellt wurden. Dabei wurde der absolut überwiegende Teil der Neubauten bis in das laufende Jahr hinein gebaut und abgeliefert. Nach Drewry-Analysen werden im Mehrzweck- und Schwergutsegment für 2013 lediglich noch 55 Schiffe zur Ablieferung erwartet; für die beiden folgenden Jahre sind sogar nur noch 8, bzw. 3 Schiffe im Vorlauf.

Durch die dynamische Neubautätigkeit der vergangenen Jahre konnte zwar das Durchschnittsalter der Gesamtflotte bereits deutlich gesenkt werden. Nach Angaben des ISL ist rund die Hälfte der Gesamtflotte in die Altersklasse bis 5 Jahre einzuordnen. Aber noch immer sind fast 15% der Flotte über 20 Jahre alt und stehen demnach mit hoher Wahrscheinlichkeit in naher Zukunft zur Verschrottung

an, zumal die verladende Wirtschaft und auch die Ladungsversicherer stets moderne und leistungsfähige Schiffe für den Transport der oftmals sehr hochwertigen Güter fordern. Insbesondere beim Transport von Generatoren und Transformatoren für neue Kraftwerksstandorte ist dabei noch weniger der eigentliche Herstellungspreis der Ladung entscheidend, sondern vielmehr die durch einen Ladungsfehler entstehende Verzögerung bei der Inbetriebnahme der Anlagen. Insbesondere die von vielen Industrienationen beabsichtigte Energiewende scheint ihre Auswirkungen erst in nächster Zeit voll zu entfalten. Dabei ist schon heute ein signifikanter Anteil der Spezialfrachter zu großen Teilen mit dem Transport von Komponenten für Windenergieanlagen wie Rotorblätter, Maschinenhäuser oder Turmteile ausgelastet.

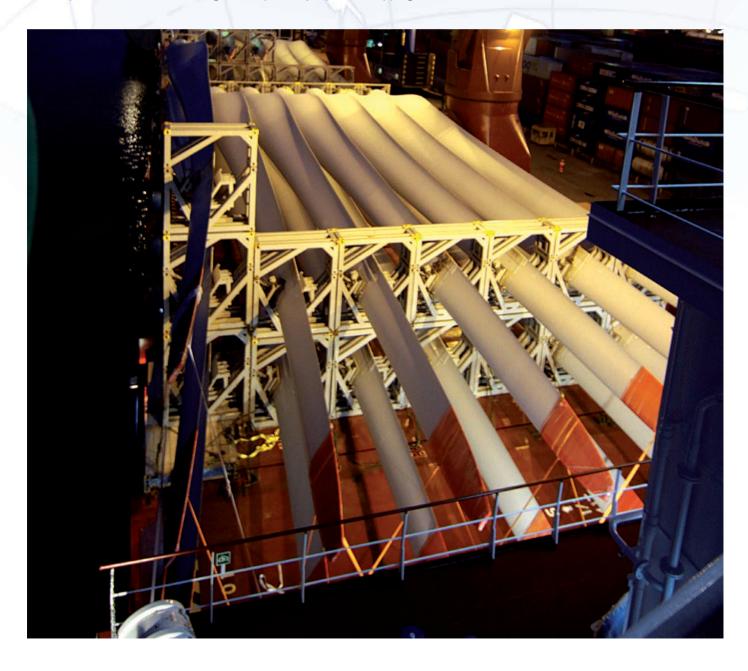
■ Heavy lift market with good prospects

The experts of the British consulting firm Drewry in a recent study assume that the cargo potential for project and heavy lift cargo will in the coming years increase by an average of over 11% per year. Whereas in 2011 a total volume of around 250 million tons was handled according to the assumption, this value is to increase by 2016 to nearly 450 million tons. Growth is therefore expected in principle for all sub-segments, mining, Petrochemicals (Oil, Gas and Chemicals), civil industry, but especially for the energy sector (power).

Order activities hardly seem to correspond to this growth of cargo volume, which is clearly above average, because hardly any new ships were ordered in this segment since the outbreak of the economic crisis. And yet the overwhelming majority of the new buildings were built and delivered during the current year. According to the Drewry analysis, only 55 vessels are expected to be delivered in the multipurpose and heavy lift segment for 2013; 8 for the next two years, and 3 vessels planned, respectively.

Due to the dynamic new buildings activity in recent years, the average age of the entire fleet could indeed already be significantly reduced. According to the ISL, about half of the entire fleet is classified in the age group of up to 5 years. But still almost 15% of the fleet is over 20 years old and is therefore very probably up for scrapping in the near

future, especially since the forwarding industry and the cargo insurers always require modern and efficient vessels for the transportation of the frequently very expensive goods. In particular when transporting generators and transformers for new power plant sites, the actual production costs of the cargo is less of an issue, but rather the delay in the commissioning of the plants created by any cargo error. In particular the energy turnaround proposed by many industrialized nations seems to unfold its full exert only in the near future. Where a significant portion of specialized cargo vessels is already today used to capacity with the transportation of components for wind turbines, such as rotor blades, nacelles and tower sections.





Betriebskostenstudie belegt gute Ergebnisse

Die aktuelle Betriebskostenstudie des Beratungsunternehmens Moore Stephens bescheinigt der Reederei Jüngerhans auch in diesem Jahr wieder sehr gute Ergebnisse im Marktvergleich. Die Studie unterteilt aus Gründen einer besseren Vergleichbarkeit Containerschiffe in mehrere Größencluster. Dabei wurden die verschiedenen Kostenpositionen genau analysiert, um Sondereffekte, wie z.B. die Kosten der Klasseerneuerung, entsprechend zu berücksichtigen.

Während im Marktvergleich der Studie in der Größenklasse der Container-Feederschiffe mit rund 850 TEU die reinen Betriebskosten (ohne Kapitaldienst) mit 1,653 TUSD/Jahr angegeben wurden, betragen diese in der vergleichbaren Größenklasse der Jüngerhans-Flotte 1,542 TUSD/Jahr. Es ergibt sich mithin ein Kostenvorteil von über 300 USD pro Tag oder relativ von 7,5% gegenüber dem Marktdurchschnitt.

Damit setzt sich der Trend, einen technisch hochwertigen Schiffsbetrieb auch mit Kostensätzen unterhalb des Marktdurchschnitts zu erzielen, fort. "Wir verdanken diese Ergebnisse vor allem den intensiven Bemühungen und der besonderen Umsicht der Besatzungen an Bord der Schiffe, sowie einer sehr präzisen Kostenkontrolle durch die Inspektoren", erklärt Herm Jüngerhans die Gründe für die deutlichen Kostenvorteile. Dabei werde stets auf einen tadellosen Unterhaltungs- und Pflegezustand der Schiffe großen Wert gelegt. Ein möglichst störungsfreier Schiffsbetrieb ohne größere Unterbrechungen und damit ohne maßgebliche Einnahmeausfälle stelle die zweite Seite der gleichen Medaille dar. Er sprach den verantwortlichen Mitarbeitern der Reederei sowie den Schiffsbesatzungen seinen ausdrücklichen Dank für die geleistete Arbeit aus.

Operating costs study shows good results

The current operating costs study by the consulting firm Moore Stephens certifies that the Jüngerhans shipping company in market comparison shows very good results this year again. For the sake of greater comparability, the study divides container vessels in several size clusters. In this, the various cost items were analyzed in detail, in order to respectively consider special effects, such as the costs of the class renewal.

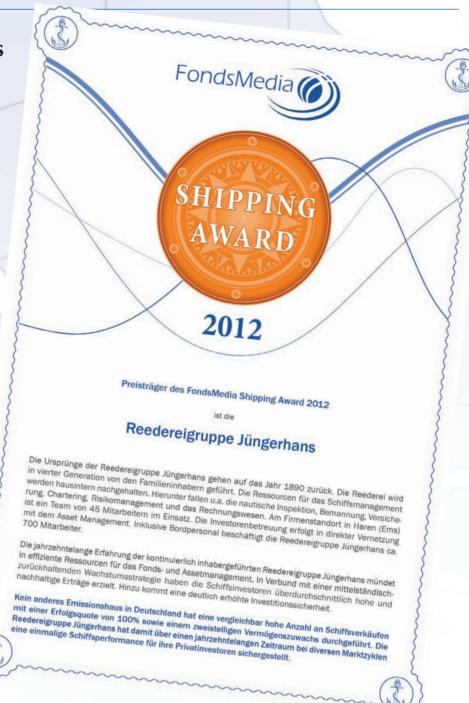
While the market comparison of the study in the size class of container feeder vessels with about 850 TEUs specifies the pure operating costs (excluding debt service) at 1,653 thousand USD / year, in the comparable category of Jüngerhans fleet, they amount to 1,542 thousand USD / year. As a result, there is therefore a cost advantage of about 300 USD per day, or in relation, of 7.5% compared to the market average.

Therefore, the trend to gain technically high-quality vessel operations with cost rates below the market average continues. "We owe these results in particular to the intensive efforts and the particular care of the

crews on board the vessels and very precise cost control by the inspectors," explains Herm Jüngerhans with respect to the reasons for the significant cost advantages. Great value would always be attached to an impeccably maintained condition of the vessels, since shipping operations as trouble-free as possible without major disruption and therefore without any significant loss of revenue would represent the other side of the same coin. He extended his gratitude to the employees of the shipping company and the ship crews for the work done.

Reederei Jüngerhans ausgezeichnet mit SHIPPING AWARD 2012

Die Reederei Jüngerhans ist in Hamburg mit dem "SHIPPING AWARD 2012" von FondsMedia ausgezeichnet worden. Das renommierte Analysehaus prämiert damit die konstanten und positiven Ergebnisse der letzten 40 Jahre und die deutlich über dem Marktdurchschnitt liegenden Ergebnisse. In der Begründung heißt es: "Kein anderes Emissionshaus in Deutschland hat eine vergleichbar hohe Anzahl an Schiffsverkäufen mit einer Erfolgsquote von 100% sowie einem zweistelligen Vermögenszuwachs durchgeführt." Die Reederei Jüngerhans habe über mehrere Jahrzehnte und somit über mehrere Marktzyklen unter Beweis gestellt, für private Investoren eine einmalige Performance sicherstellen zu können. "Wir freuen uns sehr über diese Auszeichnung, gerade im aktuell nicht ganz einfachen Marktumfeld", so Stefan Jüngerhans bei der Übergabe des Preises durch Peter Kastell, Gründer und Geschäftsführer von FondsMedia. Wie bereits in der letzten Ausgabe der ship's mail berichtet, hatte FondsMedia zuvor die bisherigen Ergebnisse aller durch den Verkauf des Schiffes beendeten Fonds, die von der Reederei Jüngerhans aufgelegt wurden, untersucht.



■ Jüngerhans shipping company decorated with SHIPPING AWARD 2012



The Jüngerhans shipping company has in Hamburg been awarded the "SHIPPING AWARD 2012" by FondsMedia. The renowned research firm therewith awards the constant and positive results of the last 40 years and the results being well above the market average. The reasons for the decision state: "No other underwriter in Germany has performed a similarly high number of vessel sales with a success rate of 100% and a double-digit asset growth." The Jüngerhans shipping company had over several decades and thus across

several market cycles demonstrated to be able to ensure unique performance for private investors. "We are very happy to have received this award, especially in the currently difficult market environment, "said Stefan Jüngerhans when handed the prize by Peter's Kastell, founder and CEO of FondsMedia. As already reported in the last edition of the Ship's Mail, FondsMedia hat previously examined the past results of all the funds launched by the Jüngerhans shipping company, which were completed with the sale of the vessel.



Dr. Philipp Rösler plädierte im Ratssaal für mehr Verantwortung der Banken. / Dr. Philipp Rösler requested the banks to fulfill their responsibilities.

Harener Seeschifffahrtstag sendet Rettungssignal

Auch in diesem Jahr hatten die Interessengemeinschaft Harener Reeder (IHR) gemeinsam mit dem Nautikklub und der Stadt Haren (Ems) wieder zu dem im zweijährigen Rhythmus stattfindenden Seeschifffahrtstag eingeladen. Rund 250 Vertreter aus Politik, Bankwesen und maritimer Wirtschaft waren der Einladung gefolgt und hatten sich im Ratssaal eingefunden, wo Bundeswirtschaftsminister Dr. Philipp Rösler die Banken aufforderte, ihrer Verantwortung zur Finanzierung der Wirtschaft nachzukommen. Insbesondere die Commerzbank, die zuletzt ihren Rückzug aus der Schiffsfinanzierung angekündigt hatte, forderte er angesichts der staatlichen Unterstützung der Bank zu einem Umdenken auf. Auch wenn er direkte finanzielle Unterstützungen für

die Reedereien ausschloss, werde die Bundesregierung "an allen Stellschrauben, an denen sie drehen kann" drehen, um die maritime Wirtschaft in Deutschland zu unterstützen.

Zuvor hatte der Vorsitzende der IHR, Reeder Bernd Sibum, in einem Statement deutlich gemacht, dass es für viele Reeder "schon fünf nach Zwölf" sei und Hilfen seitens der Banken und der Politik dringend nötig seien. Vor allem die Bewertung der Schiffe müsse umgehend nach dem langfristig mittleren Ertragswert vorgenommen werden (sog. LTAV-Modell). Die Banken, die sich ihrerseits infolge der Finanzmarktkrise und durch regulatorische Anforderungen teilweise großen Problemen ausgesetzt sähen,

müssten Tilgungsstundungen auch für mehr als drei Jahre gewähren können und wollen.

Für den Verband Deutscher Reeder unterstrich dessen geschäftsführendes Präsidiumsmitglied Ralf Nagel die Bedeutung der maritimen Wirtschaft mit ihren insgesamt rund 400.000 Arbeitsplätzen für die Exportnation Deutschland. Es bedürfe nunmehr der sofortigen und gemeinsamen Anstrengung aller Akteure, wenn die mittelständisch geprägte Struktur deutscher Reedereien erhalten werden solle. Sobald die Finanzierung der maritimen Wirtschaft vor allem durch ausländisches Kapital erfolge, sei mit einem unwiederbringlichen Know-How-Verlust zu rechnen, warnte Nagel.

■ Haren Seeschifffahrtstag sends emergency signal

This year as well, the Interessengemeinschaft Harener Reeder (IHR) (Syndicate of Haren Shipping Company Owners) in conjunction with Nautic Club and the city of Haren (Ems) have extended an invitation for the Seeschifffahrtstag which takes place every two years. Around 250 representatives from government, banking and the maritime industry responded to the invitation and gathered in the Council Hall where the German Minister of Economics, Mr. Philipp Rösler, requested the banks to fulfill their responsibilities in financing the economy. He called in particular on the Commerzbank, which had recently announced their withdrawal from financing ships, to rethink this in

view of the government support given to the bank. Even if he counted out direct financial support for the shipping companies, the federal government intends to turn " all screws that they can turn" to support the maritime industry in Germany.

Earlier, the chairman of the IHR, ship owner Bernd Sibum, made clear in a statement, that for many ship owners "time has already run out" and that assistance from banks and politics are urgently needed. Especially the valuation of vessels must be performed immediately according to the long term asset value (so-called LTAV model) The banks, who would in turn see themselves faced with partly major

problems due to the financial crisis and regulatory requirements, would also need to be able and willing to grant repayment deferral of more than three years.

For the Verband Deutscher Reeder (German Ship Owners Association), its executive committee member Ralf Nagel emphasized the importance of the maritime industry providing a total of some 400,000 jobs for export nation Germany. An immediate and concerted effort of all stakeholders would be required if the medium-sized structure of the German shipping companies is to be preserved. Once financing of the maritime industry is done mainly through foreign capital, there would be an irretrievable loss of know-how, warned Mr. Nagel.



■ STV - Shipping Trust & Values gegründet

Am Schifffahrtsstandort Haren (Ems) hat das Firmenkürzel "STV" eine lange Tradition. Ergänzt um ein "H" für "Haren" hatten sich unter dieser Abkürzung im Jahr 1906 rund zwei Duzend Schiffseigner zusammengeschlossen, um durch die Gründung eines eigenen Befrachtungsunternehmens eine größere Unabhängigkeit und bessere Einnahmen zu schaffen.

Nachdem das gemeinsam mit Torsten Westphal gegründete Befrachtungsunternehmen ARKON Shipping bereits seit 1995 sehr erfolgreich am Markt agiert, haben sich die beiden traditionsreichen Harener Familienreedereien Wessels und Jüngerhans gemeinsam mit ARKON Shipping zur Gründung eines neuen, gemeinsamen Schifffahrtsunternehmens entschlossen. Um der internationalen Ausrichtung der

Geschäftstätigkeit zu entsprechen, steht allerdings hinter der traditionellen Abkürzung "STV" bei der Neugründung die Bezeichnung "Shipping Trust & Values". "Durch ein gemeinsames Engagement an den internationalen Schifffahrts- und Finanzmärkten reagieren wir auf die seit einigen Jahren veränderten Rahmenbedingungen, die eine stärke Zusammenarbeit und eine Bündelung der Kräfte notwendig machen", erklärt Stefan Jüngerhans die Motivation der Neugründung. Gemeinsam mit Gerd Wessels und Torsten Westphal bildet er die Geschäftsleitung des neuen Unternehmens.

Beide Reederfamilien blicken auf eine über 100-jährige Tradition in der Schifffahrt zurück. Sowohl die Reederei Wessels mit ihren 45 Schiffen in den Segmenten Minibulk, Stückgut und Container, als auch die Reederei Jüngerhans mit ihrer 50 Schiffe umfassenden Flotte bestehend aus Schwergut- und Containerschiffen, zählen nicht nur zu den größten Reedereien am Standort Haren, sondern auch zu den Größeren der deutschen Reedereilandschaft.

Die gemeinsame Expertise aller drei Gründungspartner stellt dabei eine geradezu ideale Symbiose dar. Mit ARKON Shipping, als Befrachter für über 150 Schiffe tätig, verfügt die Gruppe über einen exzellenten und direkten Zugang zum Ladungsmarkt, der zugleich für große Unabhängigkeit und Flexibilität sorgt. Die Fachabteilungen der beiden beteiligten Reedereien verfügen über umfassendes und langjähriges Know-How bei der Projektierung und Finanzierung sowie dem

erfolgreichen Betrieb von Schiffen unterschiedlicher Segmente. Durch die Bündelung dieser Erfahrung und den Zugriff auf alle Ressourcen der beteiligten Partner ist STV der ideale Lösungsanbieter für verschiedene Konstellationen.

So gibt es bereits mehrere Kontakte zu Ladungsinhabern, die für den Transport ihrer Waren "die passenden Schiffe" suchen, ohne aber selbst deren Bereederung übernehmen zu wollen. Die neue Reederei ist offen für weitere Investoren, die sich gemeinsam mit den langjährig erfahrenen und geschäftlich sehr erfolgreichen Partnern erstmals direkt an der gesamten Wertschöpfungskette der Schifffahrt beteiligen können. Es werden bereits sehr erfolgversprechende Gespräche mit namhaften Investorengruppen geführt. Das für den Ankauf von Schiffen erforderliche Eigenkapital

soll dabei auf der Ebene der neuen Gesellschaft eingebracht werden, die damit als "Corporate Struktur" fungiert. Diese Vorgehensweise wird von den Banken für die Finanzierbarkeit von Projekten ausdrücklich begrüßt. Das neue Unternehmen wird sich in Kürze mit weiteren Informationen und ersten Projekten am Markt vorstellen. Schon bald werden im Internet unter der Adresse www.stvh.de weitere Informationen verfügbar sein.

■ STV - Shipping Trust & Values founded

The company symbol "STV" has a long tradition in the shipping location of Haren (Ems). Supplemented by an "H" for "Haren", about two dozen ship owners united under this acronym in 1906 to provide greater independence and better revenue by establishing a separate freight company.

Since the joint freight company ARKON Shipping founded with Torsten Westphal has already since 1995 operated very successfully in the market the two Haren traditional family shipping companies Wessels and Jüngerhans together with ARKON Shipping decided to establish a new joint shipping company. To correspond to the international focus of the business however, the traditional abbreviation "STV" in the business foundation means "Shipping Trust & Values". "By means of joint activities in the international shipping and financial markets, we are responding to the change of the general framework in recent years that requires strengthening collaboration and combining forces" says Stefan Jüngerhans with respect to the motivation for the new foundation. Together with Gerd Wessels and Torsten Westphal, he represents the management of the new company.

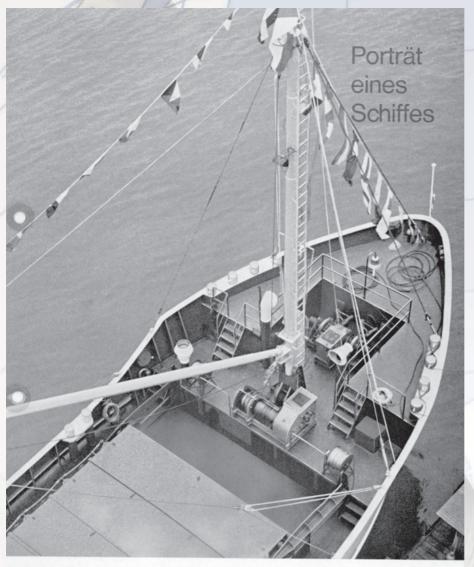
Both ship owner families can look back on over 100 years of tradition in the shipping industry. Both, the Wessels shipping company with its 45 vessels in the segments minibulk, general cargo and containers as well as the Jüngerhans shipping company with their fleet of heavy cargo and container ships comprising 50 vessels are not only part of the largest shipping companies in Haren but are also larger units in the German shipping company landscape. The combined

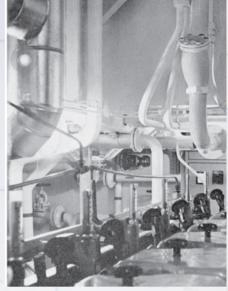
expertise of the three founding partners represents an almost ideal symbiosis. With ARKON Shipping being the broker for more than 150 Vessels the group has an excellent and direct access to the cargo market which would also lead to great independence and flexibility. The special departments of the two participating shipping companies have extensive and long-standing know-how in planning and financing as well as in the successful operation of ships of different segments. By pooling this experience and accessing all resources of the partners involved STV is an ideal solution provider for various constellations.

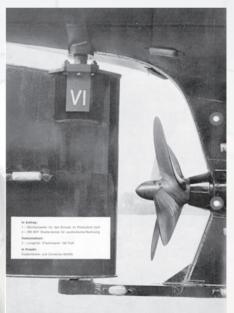
There are already several contacts with cargo owners who are searching for "the suitable vessels" for transporting their

cargo, without taking care of chartering themself. The new steamship company is open for further investors who could directly participate in the entire value creation chain of the shipping industry together with long experienced and successful business partners. In this regard very promising negotiations with renowned investor groups are conducted. The equity required for purchasing vessels should be placed at the level of the new company which thus acts as the "corporate structure". This approach is highly appreciated by the banks in the financing of projects. The new company will soon present itself on the market with more information and initial projects. Further information will shortly be available on the Internet at www.stvh.de .











Schiffsportrait des Küstenmotorschiffs "ADELE J" von 1966 / Ship portrait of the coaster "ADELE J" from 1966

■ Schiffsportrait des Kümos "ADELE J" von 1966

Vor einigen Wochen erreichte die Reederei eine E-Mail eines früheren Mitarbeiters der Schiffswerft Oberwinter am Rhein, auf der er Ende der 1960er Jahre eine Ausbildung zum technischen Zeichner begonnen hatte. Das Küstenmotorschiff "ADELE J" wurde auf der "SWO" gebaut und im Dezember 1966 als Neubau S187 an die Familie Jüngerhans abgeliefert. In seinem Privatarchiv befand sich ein von der Werft anlässlich der Übergabe erstelltes Schiffsportrait, das wir hier in Auszügen wiedergeben wollen.

Die "ADELE J" war erst das zweite von insgesamt nur neun seegängigen Schiffen, die auf dieser Werft gebaut wurden. Es wurde nach den Vorschriften und unter Aufsicht des Germanischen Lloyd für die Klasse 100/A/4 "Nordsee" (E) gebaut. Der Auftrag wurde am 2. Mai 1966 vergeben und noch im gleichen Monat erfolgte die Kiellegung. Mit dem Zusammenbau der vorgefertigten Sektionen wurde am 20. Juli begonnen, so dass schon am 29. Oktober der Stapellauf erfolgte und am Vortag des zweiten Advent die Übergabe an den Reeder. Somit vergingen vom Auftrag bis zur Ablieferung nur rund acht Monate. Das dürfte selbst heute nirgends mehr zu schaffen sein.

Durch drei wasserdichte Schotten war der Schiffsrumpf in vier Abteilungen unterteilt. Die "ADELE J", die übrigens den Namen der Mutter von Heinrich und Hermann Jüngerhans trug, wurde für den Fahrtbereich "Kleine Fahrt" gebaut und war mit 299 BRT vermessen. Die Räume für die Besatzung

lagen unter dem achteren Poopdeck. Darüber befand sich das Steuerhaus, dessen Oberteil für die Durchfahrt durch niedrige Brücken und bei Hochwasser abgeklappt werden konnte. An Bord waren Unterkunftsräume für sechs Mann Besatzung vorhanden: Kapitän Hermann Jüngerhans, ein Steuermann, zwei Matrosen und zwei Schiffsjungen. Als Spezialschiff für den Rhein-See-Verkehr wurde die "ADELE J" in ständigem Service für die Industrie im Rhein-Ruhr-Gebiet im sogenannten Hauszu-Haus-Verkehr zwischen dem Rhein und Skandinavien eingesetzt. Die Antriebsmaschine vom Typ MAK 6 MU 351 A leistete 600 PS bei 600 U/min und sorgte für eine Geschwindigkeit von 10 Knoten.

■ Ship portrait from the Coaster "ADELE J" from 1966

Several weeks ago, the shipping company received an e-mail from a former employee of the Oberwinter shipyard on the Rhine, where he had in the late 1960s started training as a design draftsman. The coaster "ADELE J" was built there at the "SWO" (shipyard Oberwinter) and delivered to the Jüngerhans family in December of 1966 as the new building \$187. In his private

archive, there was a ship portrait created by the shipyard on the occasion of the delivery, which we would like to represent here in part. The "ADELE J" was the second of a total of only nine seagoing vessels which were built at this yard. It was built according to the regulations and under the supervision of Germanischer Lloyd for the class 100/A/4 "North Sea" (E). The order was placed on May 2nd 1966 and the keel was laid that same month. Assembly of prefabricated sections commenced on July 20th so that launching took place already on October 29th and delivery to the ship owner was on the day before the second Advent. Therefore, only about eight months passed from order to delivery that is likely no longer possible nowadays.



Räume für die Besatzung unter dem achteren Poopdeck / Crew quarters below the aft poop deck

The hull was divided into four sections by three watertight bulkheads. The "ADELE J", which incidentally was the name of the mother of Heinrich and Hermann Jüngerhans, was built for the shipping range "Kleine Fahrt" and was measured at 299 GRT. The quarters for the crew were below the aft poop deck aft, the pilot house above, the top of which could be folded down for passing under low bridges and at high water. There was accommodation space on board for six crew: Captain Hermann Jüngerhans, a mate, two seamen and two ship's boys. Being a special ship for the Rhine-sea transportation, "ADELE J" was in continuous service for the industry in the Rhine-Ruhr area in the so-called door-to-door service between the Rhine and Scandinavia. The engine type MAK 6 MU 351 A generated 600 hp at 600 rpm and provided a speed of 10 knots.

Oktoberfest im Emsland

Anlässlich ihrer Hochzeit hatten Herm und Elisabeth Jüngerhans alle Kolleginnen und Kollegen der Reederei zu einem Oktoberfest auf das Fahrgastschiff "AMISIA" eingeladen. Viele waren der Einladung, in der üblichen Trachtenkleidung zu kommen, gefolgt. So konnte man "Inspektoren in Lederhose" oder "Assistentinnen in Dirndl" an Bord sehen. Auch die beiden Gastgeber des Abends hatten sich stilecht gekleidet. Zwei Wochen zuvor hatten sich Herm und Elisabeth Jüngerhans im Mühlenmuseum vor einem Standesbeamten der Stadt Haren (Ems) das Ja-Wort gegeben. Alle Kolleginnen und Kollegen gratulieren herzlich und wünschen alles Gute auf dem gemeinsamen Lebensweg.



Stilechte Kleidung auf der AMISIA / Common traditional dresses at the AMISIA

Oktoberfest in Emsland

On the occasion of their wedding, Herm and Elisabeth Jüngerhans had invited all colleagues of the shipping company to an Oktoberfest on the passenger ship "AMISIA". Many accepted the invitation to attend in the common traditional dress. One could see "inspectors in Lederhose (leather pants)" or "assistants in a Dirndl" on board. The two hosts of the evening were likewise dressed in proper style. Two weeks earlier, Herm and Elisabeth Jüngerhans had in the mill museum before a civil registrar of the city Haren (Ems) exchanged their "I do". All colleagues extend their warmest congratulations wish all the best as they embark for their life together.





Runder Geburtstag / Milestone birthday

Am 2. Dezember feierte Ralf Pitschke seinen 50. Geburtstag. Der technische Inspektor ist seit 12 Jahren für die Reederei Jüngerhans tätig. Er wurde 1952 in Roßlau an der Elbe geboren, wo er nach der Schulzeit zunächst eine Ausbildung zum Elektronikfacharbeiter machte. An der Offiziershochschule Stralsund absolvierte er dann ein Studium, das er als Diplom-Ingenieur und Schiffsmaschinenoffizier abschloss. Nach Fahrzeiten an Bord von Schiffen der Volksmarine sowie auf verschiedenen Schiffen der Handelsflotte verstärkt er seit 2000 das Team der Reederei Jüngerhans als technischer Inspektor. Seine Freizeit verbringt er gerne mit seinen zwei Töchtern und dem Familienhund.

On December 2nd Ralf Pitschke celebrated his 50th birthday. He has been working as an inspector for the Jüngerhans shipping company for 12 years. He was born in 1952 in Roßlau an der Elbe, where following his schooling he initially trained as an electronics technician. At the Offiziershochschule Stralsund, he then completed his studies and graduated as an engineer (Diplom-Ingenieur) and ship engine officer After steaming time on board vessels of the Volksmarine (Navy of the GDR) and on various vessels of the merchant fleet, he in 2000 strengthened the team of the Jüngerhans shipping company as technical inspector. He likes to spend his spare time with his two daughters and the family's dog.

■ Jubiläen an Land / Anniversaries ashore

10 JAHRE DABEI!

10 YFARS WITH US!

Am 1. November konnte Herm Jüngerhans auf 10 Jahre Betriebszugehörigkeit im Familienunternehmen zurückblicken. Nach dem Abitur hatte er zunächst eine Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann bei "der Hamburg-Süd" absolviert. Im Anschluss daran war er für ein Studium der internationalen Wirtschaft an die Deutsche Au-Benhandels- und Verkehrsakademie nach Bremen gegangen. Nach erfolgreichem Abschluss als Staatlich geprüfter Betriebswirt (DAV) trat er im November 2002 in das von seinen Eltern geleitete Unternehmen ein. Gemeinsam mit seinem Bruder Stefan wurde er zum Geschäftsführer von Jüngerhans Maritime Services und mehreren Schifffahrtsgesellschaften bestellt, wo er die nautisch-technischen Bereiche Crewing, Chartering, Versicherung, Inspektion und Neubauentwicklung verantwortet.

On November 1st, Herm Jüngerhans looked back on being a member in the family business for 10 years. After obtaining his secondary-school examination (Abitur), he initially trained as a shipping clerk for "the Hamburg-Süd". Subsequently, he went to study international business at the "Deutsche Außenhandels- und Verkehrsakademie" (German Foreign Trade and Logistics Academy) in Bremen. After successfully obtaining his Certified Business Manager (DAV), he joined the company run by his parents in November of 2002. Together with his brother Stefan, he was appointed Managing Director of Jüngerhans Maritime Services and several shipping companies, where he is responsible for the nautical and technical areas of crewing, chartering, insurance, inspection and new-building development.



Kapitän Rathmann geht von Bord

Nach über 50 Berufsjahren ist Kapitän Peter-Adolf Rathmann in den wohlverdienten Ruhestand gegangen. Der 67-jährige, der gebürtig aus der Hansestadt Lübeck stammt, hat nach der Schulzeit zunächst eine Ausbildung zum Matrosen absolviert. Nach der erforderlichen Fahrzeit ging er 1966 an die Seefahrtschule Lübeck, um dort zunächst das Patent "A5" zu erlangen. Nach dem "Ausfahren" des Patents war er ab 1970 an der Fachhochschule Lübeck im Fachbereich Seefahrt eingeschrieben, wo er erfolgreich die Prüfung zum "Kapitän auf großer Fahrt" ablegte. Später wurde ihm der Hochschulgrad eines Diplom-Wirtschaftsingenieurs für Seeverkehr (FH) verliehen. Nach den vorgeschriebenen Fahrzeiten als Nautischer Offizier übernahm er alsbald sein erstes Kommando als Kapitän und war für einige Jahre auf verschiedenen Handelsschiffen tätig. Im Juli 1980 wurde er Mitglied der Lotsbrüderschaft Brunsbüttel und trat seinen Dienst als Seelotse im Nord-Ostsee-Kanal (Seelotsrevier NOK I) an, den er über 25 Jahre lang verrichtete. Ab 1983 war er darüber hinaus als Reserveoffizier der Bundesmarine tätig und an

verschiedenen Einsätzen beteiligt. Im Rang eines Kapitäns zur See d.R. wurde er 2006 mit einer Dankurkunde verabschiedet.

Im Anschluss an seine Laufbahn als Lotse und Reserveoffizier zog es ihn dann noch einmal in die Handelsmarine. Sein erster Einsatz auf einem Schiff der Jüngerhans-Flotte war im Juli 2007, als er das Kommando auf der MS "ANDROMEDA J" übernahm. Es folgten Einsätze auf fast allen Containerschiffs-Typen der Jüngerhans-Flotto: vom 630 TEU-Schiff MS "CORVUS J", über den RW-850-Typ MS "ANDROMEDA J" und die im spanischen Giion gebauten 925-TEU-Schiffe MS "PERSEUS J" und MS "PICTOR J" bis zu den beiden damals größten Schiffen der Flotte, den bei MTW in Wismar gebauten 1900-TEU-Schiffen MS "KLAUS J" und MS "HELENE J". Mitte August 2012 hatte Kapitän Rathmann dann als letzten Einsatz vor dem Ruhestand das Kommando des Flaggschiffes MS "POLA-RIS J" übernommen. In Begleitung seiner Frau ging er Ende Oktober im Hafen von Valencia an Land und übergab das Kommando zum letzten Mal an einen Ablöser.



"Wir danken Kapitän Rathmann für seinen stets sehr engagierten Einsatz an Bord unserer Schiffe und wünschen ihm und seiner Familie noch viele schöne Jahre, Gesundheit und Zufriedenheit im wohlverdienten Ruhestand", würdigte Herm Jüngerhans das Wirken des Jungpensionärs.

■ Captain Rathmann disembarks

After more than 50 years on the job, captain Peter Adolf Rathmann is taking well-deserved retirement. 67-year-old, being born in the city of Lübeck, completed his training as a sailor following his time at school. After the necessary steaming time, he went to the Seefahrtschule Lübeck (Nautical College) in Lubeck in 1966 where he first obtained his Patent "A5". After having completed his "sea time" for the patent, he was in 1970 enrolled at the University of Lubeck in the Department of Maritime Studies, where he successfully passed the exam for "Master Mariner". He was later awarded the university degree of Diplom-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr (FH) (Industrial Engineer for Maritime Transportation). Following the prescribed time at sea as a Deck Officer, he soon took over command as captain and worked on various merchant vessels for several years. In July of 1980, he became a member of the Pilot Brotherhood in Brunsbüttel and took up duties as a sea pilot in the Nord-Ostsee-Kanal (pilotage NOK I), which he performed for over 25 years. In 1983, he

was also involved in working as a reserve officer for the German Navy and in various missions. Holding the rank of Sea Captain (Kapitän zur See d.R.), he took leave in 2006 receiving a certificate of gratitude.

Following his career as a pilot and a reserve officer, he was again drawn to the merchant navy. His first assignment on a vessel of the Jüngerhans fleet was in July of 2007 when he assumed command



Letzter Einsatzort MS "POLARIS J" / Final mission flagship MS "POLARIS J"

over MV "ANDROMEDA J". Missions on almost all container vessel types of the Jüngerhans fleet followed: from the 630-TEU vessel MV "CORVUS J", via the RW-850-type MV "ANDROMEDA J" and the 925-TEU vessels MV "PERSEUS J" and MV" PICTOR J" built in the Spanish city of Gijon up to the 1900-TEU vessels MV "KLAUS J" and MV "HELENE J" which at the time were the two largest vessels in the fleet and built by MTW in Wismar. In mid-August of 2012, Captain Rathmann then assumed his final mission prior to retirement, taking command over the flagship MS "POLARIS J". Accompanied by his wife, he went ashore in the port of Valencia in late October and handed over command for the last time to the one replacing him

"We are grateful to Captain Rathmann for his always very dedicated work on board our vessels and we wish him and his family many more years of health and happiness in the well-deserved retirement," Herm Jüngerhans praised the work of the young retiree.



■ Weihnachten auf See – und der NDR sendet "Gruß an Bord"



Zu einem festen Ritual, in wohl nahezu allen deutschen Seemanns- und Schifferfamilien, gehört seit Jahrzehnten am Heiligabend die Radiosendung "Gruß an Bord" des NDR. Damit wird per Radiowellen seit fast 60 Jahren eine Brücke zu den Seeleuten an Bord geschlagen, von denen viele die Sendung über Mittelwelle und UKW empfangen können. Erstmals wurde die Sendung am 24. Dezember 1953 ausgestrahlt. Sie gehört damit zu den ältesten Sendungen im deutschen

Rundfunk. Seit vielen Jahren wird sie von Herbert Fricke moderiert, dessen Stimme somit zu einem Bestandteil dieses Weihnachtsrituals geworden ist.

Seit einigen Jahren werden die Grüße an Bord an zwei Terminen im Dezember aufgezeichnet. Aber auch per Post und E-Mail können Grußbotschaften an den Sender geschickt werden. Aufgrund der großen Beteiligung und der auf einige Stunden begrenzten Sendezeit, können allerdings nur ausgewählte Botschaften verlesen werden.

Auch von Bord der Schiffe wurden früher über Norddeich-Radio, heute zumeist über Satellitentelefon, Grüße von Seeleuten über den Äther geschickt, um die Familien an Land zu grüßen. Der Sendeplatz ist seit einigen Jahren von 20:00 Uhr bis 22:00 Uhr auf NDR Info und NDR 90,3, von 23:00 Uhr bis Mitternacht über Mittelwelle auf NDR Info Spezial sowie seit wenigen Jahren auch per Livestream im Internet.

Auch wir senden unsere besonders herzlichen Grüße an alle Seeleute, die das Weihnachtsfest an Bord unserer Schiffe verbringen und ebenso an ihre Familien.

Allen Lesern, Geschäftspartnern, Mitarbeitern und Freunden des Hauses wünschen wir ein frohes und besinnliches Weihnachtsfest und alles Gute für das neue Jahr, vor allem Gesundheit, Glück und Gottes Segen.

Ihre/Eure Familie Jüngerhans

Christmas on seas - and the NDR sends "greetings on board"

A fixed ritual in probably almost all sailor and skipper families in northern Germany for decades is the radio program "Gruß an Bord (greetings on board)" on Christmas Eve by the NDR (Radio Channel of Northern Germany). For nearly 60 years a bridge has been drawn via radio waves to the sailors on board, many of which can receive the broadcast via MW or VHF.

The program was for the first time broadcast on 24 December 1953. It is thereby one of the oldest programs on German radio. It has been hosted for many years by Herbert Fricke, whose voice has thus become a part of this Christmas ritual.

"Grüße an Bord" is recorded on two dates in December. But greetings can be sent to the radio station also by post and e-mail. Due to the large participation and the air time being limited to a few hours, however, only selected messages can be read.

Greetings from seafarers are even sent from board the ships to the families ashore, formerly via Norddeich radio, nowadays usually via satellite phone. The time slot has for several years been from 8 to 10 p.m. on "NDR Info" and "NDR 90.3", from 11 p.m. till midnight via MW on "NDR Info Spezial" and a few years also via live stream on the Internet.

We as well will send our most cordial greetings to all the sailors who spend the Christmas time on board our ships and to their families.

We wish all readers, business partners, employees and friends of the company a merry and peaceful Christmas and all the best for a happy New Year, especially health, happiness and God's blessings.

Yours, the Jüngerhans family

kompensier

Print