www.juengerhans.de

no. 39 - Dezember 2022

ship's mail

REEDEREI JÜNGERHANS

S. 6 SMM in Hamburg – Thema CO_2 Reduzierung

SMM in Hamburg – focus on CO_2 reduction

S. 8 MS "CASTOR J" in Barrow Island (Australien)

MV „CASTOR J" in Barrow Island (Australia)

S. 12 Der Alltag der Seeleute an Bord – Ein Filmprojekt

Everyday life of seamen on board – a film project

Liebe Leser/-innen,

schon wieder neigt sich ein Jahr dem Ende und wir blicken zurück auf die vergangenen Monate, aber auch nach vorne auf die Zeit, die vor uns liegt.

Nach fast zwei Jahren der Covid19-Pandemie sind wir hoffnungsvoll in das Jahr gestartet, dass die Pandemie sich weiter abschwächen und wir in die vorher gekannte Normalität zurückkehren würden. Dabei wissen wir heute, dass einiges sich gravierend und dauerhaft verändert hat. Der 24. Februar bedeutete dann jedoch erneut eine Zäsur. Der Überfall Russlands auf die Ukraine hat seither nicht nur gigantische Zerstörung, sondern vor allem aber vieltausendfaches menschliches Leid verursacht. Auch die Familien von Crewmitgliedern waren und sind mittel- und unmittelbar betroffen. Ihnen gilt unser Mitgefühl und unsere Solidarität. Wir haben daher große Anstrengungen unternommen, um geflüchteten Familien mit Unterkunft und Unterstützung zu helfen.

An Bord vieler Schiffe – auch in unserer Flotte – haben Russen und Ukrainer seit Jahrzehnten eng und vertrauensvoll zusammengearbeitet. Ein Kapitän hat es richtig formuliert: „Wir sind zunächst Seeleute – und an Bord zählt nicht die Nationalität." Und auch wenn staatliche Konflikte an Bord nichts zu suchen haben, ist die emotionale Lage – zumal bei persönlicher Betroffenheit – alles andere als einfach. Bleibt zu hoffen, dass der Krieg in der Ukraine bald ein friedliches Ende findet.

Die positive Entwicklung der Chartermärkte sorgte kommerziell für eine gewisse Entspannung. Die Null-Covid-Strategie in China hat über das Jahr dazu beigetragen, dass viele Lieferketten gestört und die Abwicklung in chinesischen Häfen stark beeinträchtigt war. Dies hat im Seehandel bei stabiler Nachfrage zu einer Verknappung des Angebots geführt und die Charterraten nach oben getrieben. Seit einiger Zeit entspannen sich die Märkte jedoch und es ist eine Abkühlung der teilweise stark überhitzten Märkte zu beobachten. Wir gehen davon aus, dass im nächsten Jahr weiterhin auskömmliche Raten erzielt werden können. Wobei die stark gestiegenen Energiekosten und die Erhöhung der Leitzinsen – im Euroraum ebenso wie in den USA – eine dämpfende Wirkung haben.

Wir haben in dieser Ausgabe wieder einige Berichte und Nachrichten aus der Reederei zusammengestellt und wünschen eine unterhaltsame und interessante Lektüre.

Ihnen allen, Ihren Familien und vor allem den Besatzungen an Bord wünschen wir ein frohes und friedvolles Weihnachtsfest und alles Gute für das neue Jahr, vor allem Gesundheit, Glück und Wohlergehen.

Herzliche Grüße

Herm Jüngerhans & Stefan Jüngerhans

Dear Readers,

Another year is coming to an end and we are looking back to the past few months, but also forward to the time that lies ahead of us.

After almost two years of the Covid19 pandemic, we started the year with h ope that the pandemic would continue to weaken and that we would return to the normality we knew before. We know today that some things have changed seriously and permanently. However, February 24th marked another turning point. Since then, Russia's attack on Ukraine has not only caused gigantic destruction but above all caused human suffering many thousands of times over. The families of crew members were and are directly and indirectly affected. They have our sympathy and our solidarity. We have therefore made great efforts to help refugee families with accommodation and support.

On board many ships - including those in our fleet - Russians and Ukrainians have worked closely and trustingly together for decades. One captain put it correctly: "First and foremost, we are seafarers – and nationality doesn't count on board." And even if national conflicts have no place on board, the emotional situation – especially when it comes to personal involvement – is anything but easy. It is to be hoped that the war in Ukraine will soon come to a peaceful end.

The positive development of the charter markets provided some commercial relaxation. The zero-Covid strategy in China has contributed to many supply chains being disrupted and has disrupted handling in Chinese ports severely over the year. This has led to a shortage of supply in maritime trade while demand remained stable and pushed charter rates up. However, the markets have been relaxing for some time now and a cooling off of the sometimes severely overheated markets can be observed. We are assuming that we will continue to be able to achieve adequate rates in the coming year. The sharp rise in energy costs and the increase in key interest rates - in the euro zone as well as in the US – have a dampening effect.

In this issue, we have again complied some reports and news from the shipping company and wish you entertaining and interesting reading. We wish you all, your families, and especially the crews on board a merry and peaceful Christmas and all the best for the New Year, above all, health, happiness, and prosperity.

Die Marktentwicklung in der zweiten Jahreshälfte 2022

Wie auch in der ersten Jahreshälfte sind die bestimmenden Themen der Verlauf der russischen Invasion der Ukraine und die bisherige Anwendung der strengen „ZERO-COVID" Strategie in China. Ein schnelles Ende des Krieges ist derzeit leider noch nicht in Sicht. In China zeigen sich in den letzten Tagen Demonstranten gegen die Quarantänepolitik der chinesischen Regierung. Inwiefern diese zu einem Umdenken in der Politik, bei derzeit hohen Infektionszahlen im Land, führen können, ist allerdings fraglich. Die Inflationsraten in der Europäischen Union und in den USA sind trotz deutlicher Leitzinserhöhungen immer noch auf einem hohen Niveau und deutlich über den Zielsetzungen der Zentralbanken. Eine Konsequenz könnten weitere Erhöhungen sein.

Aufgrund der gestiegenen Preise lässt die Nachfrage am Weltmarkt bereits etwas nach und damit ebenfalls das Wirtschaftswachstum. Letzteres liegt aber höher als zunächst angenommen. Dies wirkt sich ebenfalls auf die Charterraten an den Schiffahrtsmärkten aus. So liegen sowohl der für die Containerschiffahrt wichtige NewContex als auch dessen Pendant für Schwergutschiffe der Toepfer-Index zwar unter dem Niveau des letzten Jahres. Zu erwähnen ist hier allerdings, dass es sich damals um einen Rekordwert handelte und die derzeitigen Raten immer noch deutlich über dem mehrjährigen Durchschnitt und unseren Prognosen aus den Vorjahren liegen. Die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft und welche Auswirkungen sie auf die Schiffahrt haben wird, ist aufgrund der eingangs erwähnten Unklarheiten derzeit nur schwer vorhersehbar.

Abbildung 1: Weltweites wirtschaftliches Wachstum in %

Figure 1: worldwide economic growth in %

Source: STATISTA

Market development in the second half of 2022

Like in the first half of the year, the dominant topics are the development of the Russian invasion of Ukraine and the application of the strict "ZERO-COVID" strategy in China to date. Unfortunately, a quick end to the war is not yet in sight. In China, demonstrators have been protesting the Chinese government's quarantine policy for the past few days. However, it is questionable to what extent this can lead to a rethinking of politics given the current high number of infections in the country. Despite significant interest rate hikes, inflation rates in the European Union and the US are still high and well above the central banks' targets. One consequence could be further increases. Due to the increased prices, the demand on the world market is already decreasing somewhat and along with it the economic growth. However, the latter is higher than initially assumed. This also affects the charter rates in the shipping markets. Though both the NewContex, which is important for container shipping, and its counterpart for heavy-lift vessels, the Toepfer index, are below last year's level, it is to be mentioned here, however, that this was a record value at the time and the current rates are still well above the multi-year average and our forecasts from previous years. The further development of the world economy and what effects it will have on the shipping industry is currently difficult to predict due to the lack of clarity mentioned at the beginning.

Jochen Specken und Christian Hanses mit Vertretern der Werft Sembcorp Marine aus Singapur / Jochen Specken and Christian Hanses with representatives of the Sembcorp Marine shi

SMM in Hamburg – Im Zeichen der CO_2-Reduzierung

Vom 6. bis 9. September fand in diesem Jahr wieder die *„Shipbuilding, Machinery and Maritime Technology international – Messe"* (Kurz: SMM) in Hamburg statt. Es handelte sich um die 30. Ausgabe des Events und fand nach pandemiebedingter Auszeit wieder in gewohnten Rahmen statt. Nach einer Eröffnungs-Videobotschaft von Bundeskanzler Olaf Scholz konnten Gespräche zwischen verschiedensten Vertretern der weltweiten maritimen Wirtschaft wieder persönlich stattfinden. Mit mehr als 2.000 Ausstellern, über 200 Referenten und einer Auszeichnung für Start Up's wurde ein großes Rahmenprogramm für die mehr als 30.000 Besucher aus 100 Nationen geschaffen. Unter den Besuchern waren auch unsere nautischen Inspektoren Christian Hanses und Jochen Specken.

Bei den Treffen mit Werften, Schiffsausrüstern, maritimen Dienstleistern etc. wurden Themen wie die aktuelle Lieferkettenproblematik, die Digitalisierung der Schiffe und der Fachkräftemangel besprochen. Allerdings war in den zahlreichen Konferenzen und Gesprächen vor allem ein Thema vorherrschend: Wie kann die Dekarbonisierung der Schiffahrt gelingen?

Passend zum Beginn der Messe wurde der deutsche Umweltpreis an zwei Forschende aus der maritimen Wirtschaft verliehen, die mit ihren Erkenntnissen zu Schiffsantrieben schätzungsweise 12 Millionen Tonnen CO_2 eingespart haben. Allerdings ging es nicht mehr um die Einsparung von klimaschädlichen Kraftstoffen, sondern einem zukünftigen vollständigen Umstieg auf klimaneutrale Alternativen. Auf der Messe wurden die Möglichkeiten, Risiken und Chancen von verschiedenen Kraftstoffen wie Methanol, Ammoniak und grünen Wasserstoff besprochen. Hierbei gab es auch auf den ersten Blick ungewöhnliche Vorschläge wie die Nutzung von nuklearen Antrieben. Hierbei spielten nicht nur Gedanken wie die technische Verwendung auf den Schiffen, sondern auch die Möglichkeit bzw. die Verfügbarkeit des Kraftstoffes eine wichtige Rolle. Allein für die Produktion von grünem Wasserstoff für ein großes Containerschiff werden bspw. 36 große Windkraftanlegen benötigt. Aufgrund der Größe der weltweiten Containerflotte würde dies einen enormen Bedarf an erneuerbaren Energien bedeuten. Dies

ipyard from Singapore

zeigt, dass die Entwicklung der Schifffahrt auch von den Entwicklungen am Land und den Häfen abhängt. Hierbei wird auch die Vernetzung von Verkehrsknotenpunkten eine Rolle spielen bspw. beim Transport der Kraftstoffe zum Schiff.

Das Thema der Reduzierung der CO_2-Emissionen wurde auch in der Ende November stattgefundenen UN-Klimakonferenz in Scharm asch-Schaich betont. Das Thema ist für die Schiffahrt allerdings schon jetzt sehr relevant, denn bei einer unterstellten Nutz- und Bauzeit von Schiffen von insgesamt 27 Jahren wird schon bald entschieden, welche Schiffe im Jahr 2050, dem Zieljahr des Pariser Klimaabkommens, auf den Weltmeeren fahren.

The SMM in Hamburg – focus on CO_2 reduction

The Shipbuilding, Machinery and Maritime Technology international trade fair (abbr.: SMM) was held in Hamburg from September 6 to September 9 this year. It was the 30th edition of the event and was held again in the usual setting after a break due to the pandemic. After an opening video message from German Federal Chancellor Olaf Scholz, discussions among various representatives of the global maritime industry could again take place in person. With more than 2,000 exhibitors, over 200 speakers, and an award for start-ups, a large supporting program was created for the more than 30,000 visitors from 100 nations. Our nautical inspectors Christian Hanses and Jochen Specken were among the visitors.

Topics such as the current supply chain problems, the digitization of vessels, and the shortage of skilled workers were discussed at the meetings with shipyards, ship chandlers, maritime service providers, etc. However, one topic dominated the numerous conferences and discussions: How can the decarbonization of the shipping industry be accomplished?

At the beginning of the fair, the German environmental prize was awarded to two researchers from the maritime industry who have saved an estimated 12 million tons of CO_2 with their findings on vessel drives. However, the issue was no longer about saving climate-damaging fuels, but about a complete switch to climate-neutral alternatives in the future. The options, risks, and opportunities of different fuels such as methanol, ammonia, and green hydrogen were discussed at the fair. Suggestions that were unusual at first glance were raised, such as the use of nuclear propulsion systems. Not only considerations such as the technical use on the vessels played an important role there, but also the possibility and availability of the fuel. For example, 36 large wind turbines systems are required to produce green hydrogen just for one large container vessel. Due to the size of the global container fleet, this would mean an enormous need for renewable energy. This shows that the development of the shipping industry also depends on developments on land and in ports. The networking of transport hubs will also play a role there, for example, when transporting fuel to the vessel.

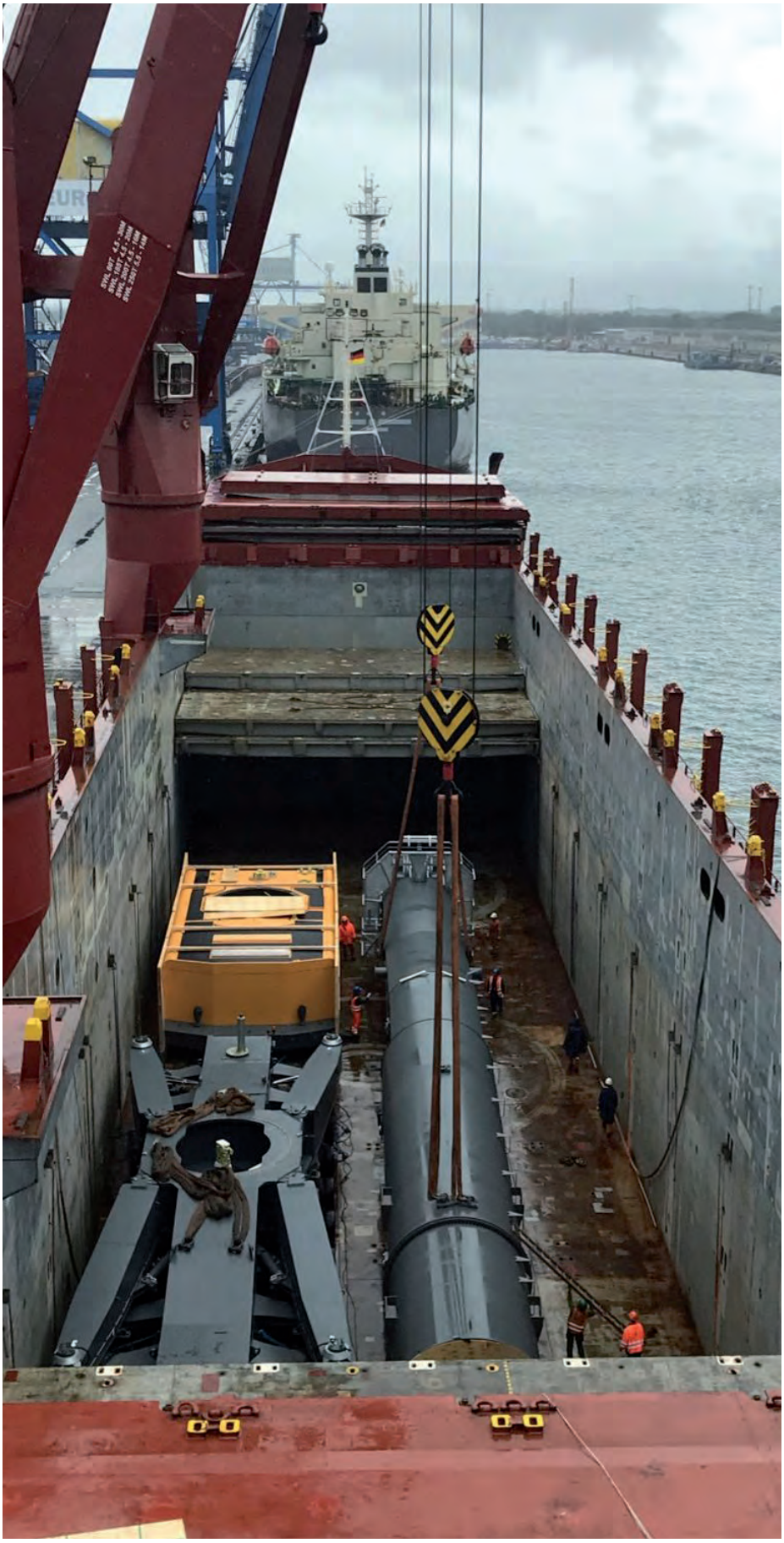
The topic of reducing CO_2 emissions was also emphasized at the UN climate conference in Sharm El Sheikh that was held at the end of November. However, the topic is very relevant for the shipping industry already now because, with an assumed utilization and construction time of vessels of 27 years in total, a decision will soon be made as to which vessels will sail the world's oceans in 2050, the target year of the Paris climate agreement.

MS "CASTOR J" auf den Weg nach Barrow Island (Australien)

In der zweiten Woche ihres Werftaufenthalts in Bremerhaven wurde die MS „CASTOR J" vom Charterer dazu ausgewählt, einen Spezialkran von Rostock nach Barrow Island zu bringen. Neben der wichtigen Fracht ist vor allem der Zielort eine Besonderheit. So finden sich auf ihr hunderte Pflanzen und Tierarten, die auf dem australischen Festland bereits ausgestorben sind, weswegen sie zu der höchst geschützten Umweltschutzkategorien Australiens, den sog. CLASS A - Nature Reserves gehört.

Aufgrund dessen mussten bereits im Trockendock spezielle Maßnahmen getroffen werden, um das Eindringen von nicht-indigenen Spezies, sowohl von Pflanzen als auch von Tieren auf dieser einmaligen Insel zu verhindern. Hierfür erstellte die Jamirotec GmbH, in Zusammenarbeit mit Chevron Quarantine Corp., einen umfassenden Reinigungs- und Fallenplan. Um sie der Crew näher zu bringen fanden bereits vor Antritt der Reise Onlineschulungen für mehrere Besatzungsmitglieder statt. Dabei wurden die strengen Quarantäneverordnungen der Insel erklärt. Anschließend wurde das Schiff genauestens inspiziert und gereinigt. Ein Prozess, der auf der gesamten Reise wiederholt werden musste. Beispielsweise waren Fallen für Nagetiere und Insekten aufzustellen, die zweimal täglich kontrolliert werden mussten.

Die Reise dauerte insgesamt länger als einen Monat. Von Bremerhaven war das erste Ziel Rostock, wo der benötigte Kran geladen wurde. Anschließend führte der Weg durch das Mittelmeer und den Suez Kanal zum Indischen Ozean und schließlich nach Barrow Island. Gerade der letzte Abschnitt der Reise war aufgrund der Monsun-Zeit mit schwierigen Wetterbedingungen verbunden. Dennoch kam das Schiff pünktlich am Ziel an und durfte nach einer weiteren Kontrolle durch einen Verantwortlichen der Insel ohne Verzögerung abgeladen werden. Aufgrund der



strengen Quarantänevorschriften auf der Insel dauerte dies zwei Tage.

Der Werftaufenthalt und die anstehende Fahrt waren eine große Herausforderung für die Crew, wie Cpt. Tendido berichtet. Von allen Beteiligten wurde sie mit großer Sorgfalt und Disziplin bewältigt, sodass es im Anschluss eine Ehrenurkunde und ein großes Lob von den Quarantäneverantwortlichen der Insel für die gesamte Besatzung der MS „CASTOR J“ gab.

Das Schiff war damit das erste internationale Schiff, das die Insel innerhalb der letzten fünf Jahre angelaufen hat.

Ehrenurkunde für die gesamte Besatzung der MS „CASTOR J" / Certificate of honor for the entire crew of MV "CASTOR J"

MV „CASTOR J" on its way to Barrow Island (Australia)

In the second week of her stay in the shipyard in Bremerhaven, MV "CASTOR J" was selected by the charterer to take a special crane from Rostock to Barrow Island. Apart from the important freight, the destination is a special place. Hundreds of plant and animal species that are already extinct on the Australian mainland can be found there, which is why it is part of Australia's most protected environmental protection categories, the so-called CLASS A - Nature Reserves.

As a result, special measures had to be taken in the dry dock to prevent non-indigenous species, both plants and animals, from invading this unique island. For this purpose, Jamirotec GmbH, in cooperation with Chevron Quarantine Corp., developed a comprehensive cleaning and trapping plan. In order to make the crew more familiar with this, online training courses were held for several crew members before the start of the voyage. The island's strict quarantine regulations were then explained. The vessel was then thoroughly inspected and cleaned. A process that had to be repeated throughout the journey. For example, traps had to be set up for rodents and insects and had to be inspected twice a day.

The journey lasted more than a month in total. From Bremerhaven, the first destination was Rostock where the needed crane was loaded. The route then led through the Mediterranean Sea and the Suez Canal to the Indian Ocean and finally to Barrow Island. The last leg of the trip in particular was associated with difficult weather conditions due to the monsoon season. Nevertheless, the vessel arrived on time at its destination and was allowed to be unloaded without delay after another inspection by a person responsible for the island. This took two days due to the strict quarantine regulations on the island.

The stay in the shipyard and the upcoming journey were a big challenge for the crew, as Cpt. Tendido reported. This was handled with great care and discipline by everyone involved so that the entire crew of MV "CASTOR J" received a certificate of honor and great praise from the island's quarantine authority.

The ship was the first international vessel to call at the island in the last five years.

Route der MS „CASTOR J“ von Rostock nach Barrow Island / Route of MV “CASTOR J” from Rostock to Barrow Island

Neu im Team / New to the team

Tobias Gels

TOBIAS GELS

Am 01. Oktober konnten wir Tobias Gels als neues Mitglied der nautischen Inspektion begrüßen.

Als Nautical Superintendent verstärkt er nun unser Team an Land. Auf See war Tobias bereits für uns tätig, da er 2013, direkt nach Beendigung seines Studiums, als 3. Offizier auf der MS „HELENE J“ seinen Dienst antrat. Anschließend ist er als 2. Offizier und 1. Offizier auf der MS „PERSEUS J“ und MS „PICTOR J“ gefahren. Im Jahr 2017 folgte dann der Wechsel an Land. Der gebürtige Meppener fährt in seiner Freizeit Motorrad und engagiert sich an der Freilichtbühne seiner Heimatstadt.

TOBIAS GELS

On October 1, we welcomed Tobias Gels as a new member of the Nautical Inspection.

He is now strengthening our team ashore as nautical superintendent. Tobias was already working for us at sea, since in 2013, directly after completing his studies, he started working as third officer on MV “HELENE J”. He then sailed as 2nd officer and 1st officer on the MV “PERSEUS J” and MV “PICTOR J”. In 2017 the change on land followed. Born in Meppen, he rides a motorcycle during his free time and is involved in the open-air theater in his hometown.

Bilder vom Bord / Pictures from aboard

Der Alltag der Seeleute an Bord – Ein Filmprojekt von Niklas Grüter

Die Arbeit fernab von Familien, Freunden und dem eigenen Zuhause ist für Seeleute Alltag. Gleichzeitig wurde in den letzten zwei Jahren das ohnehin herausfordernde Arbeitsumfeld durch die COVID-19-Pandemie noch weiter beeinträchtigt. Dieses spezielle Arbeitsumfeld, welches sich sehr stark von den meisten anderen Berufen unterscheidet, wollte Niklas Grüter im Rahmen seiner Abschlussarbeit näher kennenlernen. Sein Ziel war unter anderem das Anfertigen eines 360°Films, wodurch es möglich ist, den Arbeitsplatz der Seeleute auch vom Land aus zu beobachten.

Herr Grüter, damals noch Journalismus-Student, ging deswegen am 08. November 2021 in Rotterdam an Bord der BG Diamond. Hier machte er zahlreiche Film- und Fotoaufnahmen und führte mehrere Gespräche mit den Besatzungsmitgliedern. Hier konnten zahlreiche Eindrücke aus dem Arbeitsalltag der Seeleute gewonnen werden. Auffällig war vor allem die hohe Hilfsbereitschaft der gesamten Crew, so wurde bspw. beim Tragen der Kameraausrüstung geholfen oder Ersatzschuhwerk ausgeliehen. Seine größte Befürchtung nur wortkarge und ruppige Seemänner vorzufinden, so das Klischee vergangener Tage, trat also glücklicherweise nicht ein. Vielmehr wurden auch die „dümmsten" Fragen ausführlich erläutert und es gab stets ein offenes Ohr oder eine helfende Hand. Im Ergebnis entstand ein sehenswerter Film mit dazugehöriger Ausstellung, welche erstmals im April 2022 auf der „Zwischenzeit"-Ausstellung in Hannover zu sehen war. Später gewann der Film den ersten Preis in der Kategorie „360°-Film" beim Sehsüchte Film Festival in Babelsberg.

Weitere Informationen zu der Arbeit von Herrn Grüter, finden Sie unter: **http://www.niklasgrueter.com/**

Außerdem wurde uns der Film mit dem nötigen Equipment von Herrn Grüter zugeschickt, da ein persönlicher Termin leider nicht möglich war. So kann sich das Büropersonal den Film ansehen und ohne das Gebäude verlassen zu müssen, einen Blick ins Schiff werfen.

Mehr dazu gibt es auf unseren instagram-Kanal: **https://www.instagram.com/reederei_juengerhans/**

Everyday life of seamen on board - a film project by Niklas Grüter

Working away from family, friends, and home is part of everyday life for seamen. At the same time, the already challenging work environment was further disrupted by the COVID-19 pandemic over the past two years. As part of his final project, Niklas Grüter wanted to get to know this special working environment, which differs greatly from most other professions. One of his aims was to produce a 360° film which would make it possible to observe the workplace of the seamen from shore.

Mr. Grüter, who was still a journalism student at the time, boarded BG Diamond for this purpose in Rotterdam on November 8, 2021. There he took numerous film and photo recordings and held several discussions with the crew members. He was there able to collect ample impressions of the daily work of seamen. What was particularly striking was the high willingness of the entire crew to assist, for example, they helped carry the camera equipment or lent spare shoes. His biggest fear of finding only tight-lipped and rugged sailors, the cliché of the past, fortunately did not materialize. Instead, even the "stupidest" questions were explained in detail and there was always an open ear or a helping hand available. The result was a film worth seeing with the accompanying exhibition which was shown for the first time in April of 2022 at the "Zwischenzeit" exhibition in Hanover. The film later won first prize in the "360° film" category at the "Sehsüchte Film Festival" in Babelsberg.

You could find more informations about Mr. Grüter's Work at:
http://www.niklasgrueter.com/

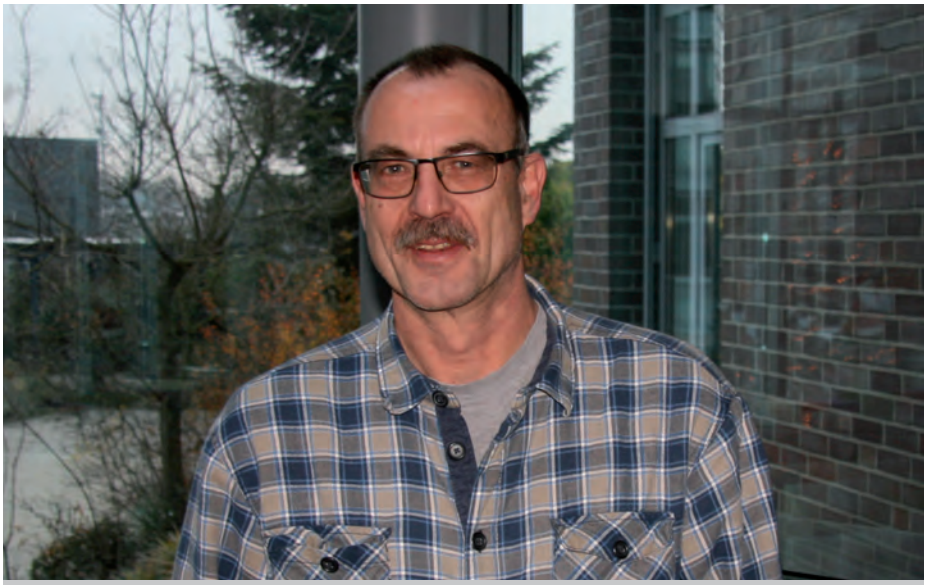
In addition, Mr. Grüter sent us the film with the necessary equipment, since a personal appearance was unfortunately not possible. This enables office staff to watch the film and take a peek inside the ship without having to leave the building.

More information will be available soon on our Instagram channel: ***https://www.instagram.com/reederei_juengerhans/***

Bilder von der Ausstellung in Hannover/ Pictures from the exhibition in Hanover

Jubiläum an Land / Anniversary ashore

Herm Jüngerhans



Ralf Westedt

HERM JÜNGERHANS 20-JÄHRIGES

Seit nunmehr zwanzig Jahren ist Herm Jüngerhans im Familienunternehmen tätig. Nach abgeschlossenem Studium und Ausbildung zum Schiffahrtskaufmann trat er 2002 als staatlich geprüfter Betriebswirt (DAV) in die Reederei ein. Zusammen mit seinem Bruder Stefan ist er Geschäftsführer der Reedereigruppe. Er verantwortet die nautisch-technischen Bereiche Crewing, Chartering, Versicherung, Inspektion und Neubauentwicklung. Außerdem ist er Vorstandsmitglied des Schutzvereins Deutscher Rheder. Momentan ist er außerdem der amtierende Schützenkönig der Stadt Haren (Ems).

Herm Jüngerhans has been working in the family business for twenty years now. After completing his studies and training as a shipping merchant, he joined the shipping company in 2002 as a state-certified business economist (DAV). Together with his brother Stefan, he is the managing director of the shipping group. He is responsible for the nautical-technical areas of crewing, chartering, insurance, inspection and new building development. He is also a board member of the German Shipowners' Defense Association. He is furthermore currently the reigning King of Marksmen of the city of Haren.

RALF WESTEDT 20-JÄHRIGES

Am 1. Februar 2002 konnte Ralf Westedt ebenfalls sein 20-jähriges Firmenjubiläum feiern. Der technische Inspektor stammt gebürtig aus Lüneburg und ist in Langen bei Bremerhaven aufgewachsen. Nach verschiedenen beruflichen Stationen, unter anderem bei der Bundeswehr und als leitender Ingenieur, ist er seit Februar 2002 in der technischen Inspektion bei uns tätig. Ralf ist verheiratet und hat eine Tochter. Seine Freizeit verbringt er am liebsten mit seiner Familie und mit der Arbeit in seinen heimischen Garten.

On February 1, 2002, Ralf Westedt was also able to celebrate his 20th company anniversary. The technical inspector was born in Lüneburg and grew up in Langen near Bremerhaven. Following various professional positions, including with the German Armed Forces and as a senior engineer, he has been with us in Technical Inspection since February of 2002. Ralf is married and has one daughter. He prefers to spend his free time with his family and to work in his home garden.

ARMIN GERDELMANN 20-JÄHRIGES

Armin Gerdelmann

Wasser ist sein Element, denn Armin ist bereits bei seinen Eltern an Bord aufgewachsen. Anschließend entschloss er sich den Beruf des Elektroinstallateurs zu erlernen. Diese Ausbildung, neben der des Radio- und Fernsehtechnikers, fand überwiegend auf Schiffen statt. Nach einigen Jahren der Gesellenzeit, unter anderem auf dem Kreuzfahrtschiff MS „Berlin“, begann er mit dem Studium der Elektrotechnik und erlangte gleichzeitig sogar die notwendigen Patente, die ihn berechtigen ein Binnenschiff zu führen.

Anschließend war er zunächst in der Industrie tätig. Verantwortlich war er hier für verschiedene Bereiche wie Instandhaltung, Konstruktion von Schaltschränken, Ausrüsten und Konzeption von Sondermaschinen sowie der Reparatur von CNC-Maschinen. Dabei erhielt er das notwendige Rüstzeug, um am 01.01.2002 wieder beruflich in die Schiffahrt zurückzukehren. Der Zeitpunkt für den Wechsel konnte nicht besser sein, denn zu dieser Zeit fand gerade die Inbetriebnahmen von mehreren neuen Neubauten statt. Seit 20 Jahren ist er nun Ansprechpartner für sämtliche elektrotechnischen Belange der Schiffe bzw. der technischen Inspektion.

In Rahmen seiner Tätigkeit ist er auch auf den Schiffen im Einsatz. In den letzten zehn Jahren sind allerdings die Kommunikationswege zu den Schiffen immer besser geworden, sodass mittlerweile viele Probleme vom Schreibtisch aus gelöst werden können. So können bspw. Schaltpläne und Fotos schnell und zuverlässig an Bord geschickt werden. Dies war in den 2000er Jahren noch nicht möglich, was damals für erheblichen Mehraufwand sorgte, wenngleich auch viele bleibende Erlebnisse auf den Reisen entstanden sind. Als Nebeneffekt kann er mittlerweile die meisten beruflichen Fahrten mit dem Fahrrad zurücklegen, indem er morgens zur Arbeit ins Büro fährt. Mittlerweile hat er so wohl 40.000 km auf dem Rad zurückgelegt. In seiner Freizeit spielt er Gitarre und ist stolzer Besitzer eines Motorkreuzers traditioneller Bauart.

Water is his element because Armin grew up on board with his parents. He then decided to learn the trade of electrician. This training, alongside that of radio and television technician, took place mainly on ships. After a few years as a journeyman, including on the cruise ship MV “Berlin”, he began studying electrical engineering and at the same time even obtained the necessary patents that entitle him to captain an inland waterway craft. He then initially worked in the industry. He was responsible for various areas such as maintenance, construction of electrical cabinets, equipping and designing special machines and repairing CNC machines. He obtained the necessary skills to return professionally to the shipping industry on January 1, 2002. The time for the change could not have been better because, at that time, several newbuildings were being commissioned.

For 20 years now, he has been the contact person for all electrotechnical matters relating to the vessels and the technical inspection, respectively.

As part of his job, he is also active on the vessels. In the last ten years, however, the communication channels to the ships have improved so that many problems can now be solved from the desk. For example, circuit diagrams and photos can be sent aboard quickly and reliably. This was not yet possible in the 2000s, which meant a lot of extra work at the time, although many lasting moments were gathered on those trips.

As a side effect, he can meanwhile make most of his job trips by bicycle by riding to the office in the morning. In the meantime, he has probably covered 40,000 km on the bike. In his spare time, he plays the guitar and is the proud owner of a traditionally built motor cruiser.

REEDEREI
JÜNGERHANS

WEIHNACHTEN IM HAFEN - CHRISTMAS IN PORT

BY FREDDY QUINN

Was wusste schon das Wasser, von Abschied und vom Weh?
Es lief am Weihnachtsabend wie immer in die See.

Was wusste schon der Dampfer vom Abschied still und schwer?
Er suchte Weihnachtsabend das große weite Meer.

Was wusste schon die Flagge vom Abschied und vom Leid?
Sie wehte Weihnachtsabend wie alle alle Zeit.

Was wusste schon die Tanne? Ein Schiff ging heut hinaus
und alle Lichter brannten an Bord und auch zu Haus.

Der Seemann nur der wusste, sah er den Christbaum steh'n,
dass tausend Herzenswünsche mit auf die Reise geh'n,

What did the water know of farewell and of woe?
It was on Christmas Eve as always in the sea.

What did the steamer know of farewell silent and heavy?
She was searching on Christmas Eve for the great open sea.

What did the flag know of farewell and suffering?
It blew on Christmas Eve like all time before.

What did the fir know? A ship went out today
and all the lights were on on board and also at home.

The sailor only knew while seeing the Christmas tree standing
that a thousand desires of the heart go along on the journey

Besinnliche Weihnachten und ein frohes neues Jahr !
Merry Christmas and a happy New Year !

Impressum: **Jüngerhans Maritime Services** GmbH & Co. KG · Boschstraße 31 · 49733 Haren (Ems)
Phone +49 (0) 59 32 72 50-0 · shipsmail@juengerhans.de· www.juengerhans.de

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

klimaneutral gedruckt
www.klima-druck.de
ID-Nr. 22123869
bvdm.

218522016 5 www.merke.de