





**Fjordfahrt:** In Europa stieg die Nachfrage nach Vergnügungsreisen in den 1930ern stark an. Besonders beliebt: Skandinavien. Regelmäßig brachten auch die „Monte Rosa“ und ihre Schwesterschiffe Touristinnen und Touristen in die norwegischen Fjorde.

# Rot und Weiß

Unser Logo hat sich über die vielen Jahrzehnte unseres Bestehens häufig verändert. Je nach Zeitgeist war es mal rund oder mal kantig, verspielt mit Anker und Kette, später eher schlicht und sachlich. Was sich aber durch alle Epochen zieht, sind unsere Farben: Rot und Weiß.



1905



1924



1930



ca. 1960



1978



1987



1994



2010

## 04 Vorwort

Poul Hestbaek, Chief Executive Officer der Hamburg Süd

## 06 Zuverlässiger Begleiter

Kunden sagen, warum sie dem Service der Hamburg Süd vertrauen

## 10 Heimweh, Sturm und Liebe

Zwei Kapitäne erzählen vom Leben auf See gestern und heute

## 14 Klimaschutz

Mit viel Tempo arbeiten die Hamburg Süd und Maersk an der Dekarbonisierung der Flotte. Die Seetransporte von morgen sind klimaneutral

## 16 Wirgefühl

Für die Beschäftigten ist die Hamburg Süd nicht nur Arbeitgeber, sondern auch ein Stück Familie und Zuhause

## 18 Markenfamilie

Wie Weltmarktführer Maersk die Hamburg Süd noch stärker macht – und wie Kunden davon profitieren

## 20 Coole Sache

Seit 120 Jahren transportiert die Hamburg Süd temperatursensible Handelsware über die Weltmeere. Früher auf dem Eisblock, heute im Hightech-Reefer-Container

## 22 Neustart in Brasilien

Die bewegende Geschichte der deutschen Auswanderer-Familie Ackermann und ihre enge Verbindung zur Hamburg Süd

## 24 Mikro-Abenteuer

Profi-Fotograf Phillip Gätz auf großer Südamerikafahrt an Bord der „Cap San Marco“

## 28 Dampfer und Containerriesen

Die legendären All-Stars der Hamburg Süd-Flotte aus 150 Jahren

## 30 Vergnügen auf See

Historische Plakate aus der goldenen Zeit der luxuriösen Hamburg Süd-Passagierschiffe

## 32 Exklusiv-Urlaub

Europas erste Kreuzfahrtgäste und ihre stolzen Postkartengrüße in die Heimat

## 34 Alles in die Box

Wie der Container die Handlungsschiffahrt revolutionierte – und wie die Hamburg Süd die Containerisierung beschleunigte



## 36 Giraffe an Bord

Die abenteuerlichen Seereisen von Zoo- und Zirkustieren

## 38 Tragödien

Blick zurück auf die dunkelsten Momente der Unternehmensgeschichte

## 40 Alles aus einer Hand

Schiene, Straße, Seeweg: Für ihre Kunden plant und organisiert die Hamburg Süd weltweit intermodale Transporte von Tür zu Tür

## 42 Erfolg durch Ideen

Für ihren Erfolg hat sich die Hamburg Süd immer wieder neu erfunden. Ein Blick auf 150 Jahre Innovationskultur

## 44 Herausforderungen

Diversifizierung, Dekarbonisierung, Digitalisierung: Wie die Hamburg Süd die großen Aufgaben der Zukunft anpackt

## 46 Blick nach achtern

150 Jahre Unternehmensgeschichte im Zeitraffer

## DIE HAMBURG SÜD, EIN SCHMUCKSTÜCK

Tattoo-Beileger mit maritimen Motiven – ein Statement zum Auf-die-Haut-Kleben

## IMPRESSUM

### Herausgeber

Hamburg Süd A/S  
Willy-Brandt-Straße 59–65, 20457 Hamburg

### Verantwortlich

Rainer Horn  
Head of Brand Communication, Hamburg Süd

### Text

Jens Lehmann (✉), Rainer Horn (✉), Christiane Krämer (✉), Till Behrend (✉)

### Grafik

Jana Klüssendorf, Rasmus Hoffmann

### Cover Tattoo

Nikkels Hoffmann

### Lektorat

Text first, Hamburg



Poul Hestbaek  
CEO Hamburg Süd

Foto: Christoph Boerries



## Liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Kunden, Partner und Freunde der Hamburg Süd,

wäre es nicht unglaublich spannend, sich auf Zeitreise in das Jahr 1871 zu begeben und die Anfänge der Hamburg Süd hautnah miterleben zu können? Als die Hamburg Süd gegründet wurde, war die Welt noch eine völlig andere – politisch, gesellschaftlich und technologisch. Wahrscheinlich wären wir bei unserer Rückkehr in das Jahr 2021 noch viel stolzer, dass es die Hamburg Süd schon so lange gibt.

Aber was genau macht unsere Marke über 150 Jahre so erfolgreich und beständig? Das sind nicht alleine die Schiffe und die Container – es sind über die vielen Generationen hinweg die Menschen: Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit großartigen Ideen und persönlichem Einsatz sowie mit Begeisterung für Schifffahrt und Logistik genauso wie Kunden, die uns über Jahrzehnte hinweg vertrauen, oder furchtlose Kapitäninnen und Kapitäne mit ihren Besatzungen. Sie alle sind ein Teil unserer Geschichte und unseres Erfolges. Und das

ist ein Grund, nicht nur stolz, sondern vor allen Dingen auch dankbar und demütig zu sein.

In 150 Jahren hat die Hamburg Süd die Lebensgeschichten unzähliger Menschen überall auf der Welt beeinflusst, hat es tolle Erfolge gegeben, mussten traurige Tiefpunkte überwunden werden. Einiges hiervon finden Sie in dieser Broschüre. Es lohnt sich, sich ein bisschen Zeit zu nehmen und in die Geschichten der Hamburg Süd abzutauchen. Denn auch wenn wir nicht immer hautnah dabei sein konnten – unter die Haut gehen sie trotzdem.

In diesem Sinne – herzlichst

Poul Hestbaek  
CEO Hamburg Süd

# An der Seite der Kunden

**Langjährige Beziehungen** mit ihren Kunden sind für die Hamburg Süd ebenso selbstverständlich wie der persönliche, direkte Kontakt vor Ort. Beides sorgt für große Expertise bei wertvoller Ladung – zum Beispiel edlem Kaffee.



## Kolumbianischer Kaffeegenuss für die Welt

„Vor allem Qualität zählt!“, betont Roberto Velez. Der CEO der Federación Nacional de Cafeteros (FNC) spricht für rund 540.000 Kleinbauernfamilien, die in Kolumbien vom Kaffeeanbau leben. Das Land, seine Bäuerinnen und Bauern profitieren aktuell vom Trend zum anspruchsvollen Kaffeegenuss, erzählt der FNC-Chef und schwärmt von den „komplexen Kaffeearomen, ähnlich wie beim Wein“.

Die USA, Europa und Japan sind heute die Schlüsselmärkte für kolumbianische Kaffeebohnen. Sie werden mit dem Schiff erreicht. Die Verbindung zur Hamburg Süd ist dabei besonders eng und herzlich. „Mit Ihrem großen Netzwerk und Ihren schnellen Verbindungen tragen Sie schon seit 1928 maßgeblich dazu bei, dass wir qualitätsbewusste Kaffeetrinker:innen weltweit zuverlässig bedienen können“, bekräftigt Roberto Velez: „Vielen Dank, Hamburg Süd, und herzlichen Glückwunsch zum 150.!“ ☘



**Roberto Velez**  
CEO Federación Nacional  
de Cafeteros (FNC), Kolumbien



## Kiwis für die Welt

Lecker und gesund – dafür wird die Kiwi geschätzt. Ein Großteil der Welternte stammt aus Neuseeland und wird über den Hafen von Tauranga exportiert. Die Seereise in die Schlüsselmärkte in Asien und Europa dauert mindestens zwei bis vier Wochen. Viel Sorgfalt und modernste Kühltechnik sind nötig, damit die empfindlichen Früchte die Verbraucher:innen frisch und appetitlich erreichen.

Seit rund 20 Jahren setzt Kiwi-Marktführer Zespri daher auch auf die Dienste der Hamburg Süd – eines „erstklassigen Reefer-Carriers mit sehr viel Expertise und Erfahrung“, wie Mike Knowles schwärmt. Der Zespri Shipping Manager schätzt zudem die enge Abstimmung mit dem Hamburg Süd-Management in Auckland bei der strategischen Planung der Exporte. Mike Knowles: „Wir ziehen gemeinsam an einem Strang – das macht eine starke Partnerschaft aus.“ 🌿

### Mike Knowles

Shipping Manager  
bei Zespri International Ltd.  
Mount Maunganui, Neuseeland



# Im Sturm bist du ganz klein

**Patagonien-Pionier** Kommodore Ernst Rolin (1863–1943) und Kapitän Volkert Harms (Jahrgang 1958) bringen es zusammen auf knapp 100 Jahre auf See. In einem fiktiven Doppelinterview sprechen die Hamburg Süd-Kapitäne unterschiedlicher Generationen über schwere Stürme, das Gefühl von Heimweh und ihre große Liebe zur Seefahrt.



Arbeitsplatz: Volkert Harms auf der Brücke der „Monte Cervantes“ im Hamburger Hafen. Aktuell fährt der Kapitän auf der „San Clemente“.



**Dackel an Bord:** Neben der Seefahrt hatten es Ernst Rolin auch Dackel angetan. Oft gingen die Schlappohren mit dem Kommodore an Bord.

## Was lieben Sie an Ihrem Beruf?

**Rolin:** Das Seefahrerleben hat mich immer begeistert. Oft lagen wir wochenlang in einem Hafen und hatten viel Zeit, uns an Land umzusehen. Über die Jahrzehnte habe ich dabei viele enge Freundschaften geschlossen, vor allem in Südamerika. In mehr als 50 Jahren auf See habe ich die Welt gesehen und Land und Leute kennengelernt.

**Harms:** Das ist heute ganz anders. Die Liegezeiten im Hafen sind kurz, der Containerumschlag dauert nur wenige Stunden. Da bleibt kaum Zeit für Landgänge. Trotzdem liebe ich meine Arbeit, weil sie so vielfältig ist. Es geht um Technik, Logistik, Personalfragen, die Arbeit im internationalen Team, Meteorologie, Navigation, Warenumschlag und vieles mehr. In welchem anderen Beruf hat man schon so viel Abwechslung?

## Was waren die gefährlichsten Momente?

**Harms:** Ich bin vor Jahren südlich von Australien in schwere See geraten. Unser Bulkcarrier hatte in Adelaide Getreide für den Persischen Golf geladen. Unterwegs traf uns das Unwetter. Im Sturm bist du ganz klein, egal, wie groß dein Schiff ist. Kleinere Schiffe sind immerhin wendig und können Wellentäler durchfahren. Ein größeres Schiff ist behäbiger. Es kommt vor, dass es mit Bug und Heck auf zwei Wellenbergern steht – darunter ein tiefes Tal aus schwarzer See. Das ist kein schönes Gefühl.

**Rolin:** Auf der „Evelina“ lernte ich die Schrecken von Kap Hoorn kennen. Dort schlug uns die grobe See ein Leck in den Rumpf. Wir mussten die ganze Nacht an den Handpumpen stehen, um die Bark flottzuhalten. Bei einer späteren Fahrt um Kap Hoorn tobte ein Sturm so heftig, ▷

dass unser Koch in rasender Angst über Bord sprang. Es war unmöglich, ihn zu retten.

#### Gab es je ernste Krankheiten an Bord?

**Rolin:** Krankheiten waren unsere ständigen Begleiter. Schon als 14-jähriger Seemannschüler bin ich an Typhus erkrankt und wäre beinahe gestorben. Besonders das Gelbe Fieber, das Santos jahrelang beherrschte, war eine ständige Bedrohung. Es nahm uns viele Mannschaften. Auf dem Dampfer

„Campinas“ verloren wir im La Plata neben dem Ersten Offizier auch den Schiffsarzt, dessen Platz ich zeitweise einnehmen musste.

**Harms:** All das ist heute unvorstellbar. In unserem kleinen Schiffskrankenhaus können wir im Fall der Fälle kleine OPs durchführen. Notfalls holen wir Hilfe an Bord oder lassen kranke Besatzungsmitglieder ausfliegen. Auch in den Häfen gibt es Behandlungsmöglichkeiten. Zum Glück ist auf meinen Schiffen bislang nie jemand ernsthaft krank geworden.



Foto: Malte Betz

#### KAPITÄN VOLKERT HARMS: DER SEEFÄHRER AUS FAMILIENTRADITION

Der Sohn eines Hamburger Schiffsingenieurs kommt 1977 als Auszubildender zur Hamburg Süd. Im Anschluss fährt Volkert Harms zunächst als Kadett und Offiziersassistent auf dem Stückgutfrachter „Cap San Diego“. 1983 macht er sein Kapitänspatent, später auch sein technisches Patent als Schiffsingenieur. Seit 1997 fährt Harms als Kapitän auf verschiedenen Schiffen, zur Zeit des Interviews auf der „San Clemente“.

#### Kennen Sie das Gefühl von Heimweh?

**Harms:** Einmal war ich sieben Monate unterwegs, das war eindeutig zu lang. Üblicherweise dauert eine Tour etwa drei Monate. Da freue ich mich natürlich immer sehr, wieder nach Hause zu kommen. Aber es ist auch ein schönes Gefühl, wenn es wieder an Bord geht.

**Rolin:** Im Ersten Weltkrieg und in der schweren Zeit danach saß ich mehr als sieben Jahre fern der Heimat in Südamerika fest. Gewöhnliche Reisen dauerten bis zu drei Jahre. Aber ich

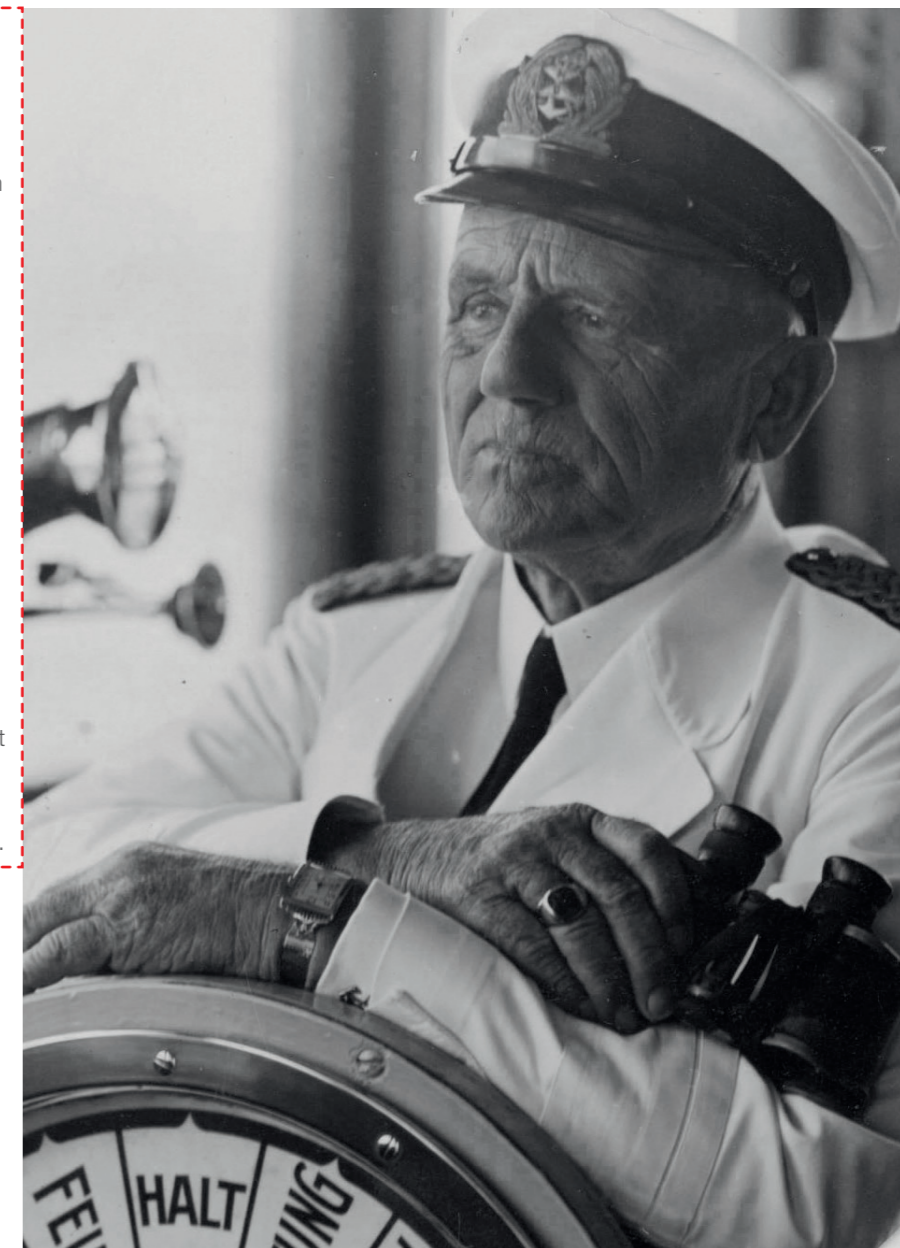
habe das Seemannsleben geliebt und viele schöne Dinge erlebt. Da war zum Beispiel die liebevolle Rosa, eine Schusterstochter aus Marseille. Ich lernte sie auf einer meiner ersten Fahrten kennen. Das Feuer in Rosas Augen ließ mir keine Ruhe. Um ihr nahe zu sein, beschloss ich, mir ein Paar Schuhe bei ihrem Vater zu kaufen. Und noch eins. Und noch eins. Nach dem fünften Paar Schuhe war unsere Liebe tief und fest. Bis zu meiner Weiterfahrt. Seemannsglück währt leider nicht lang. ⚓



#### ERNST ROLIN: DIE KAPITÄNSLEGENDE

1863 in Posen (heute Poznań, Polen) geboren, heuert Ernst Rolin mit 14 Jahren als Decksjunge an, wird Leichtmatrose, Smutje, Offizier, zwischenzeitlich sogar Schiffsarzt – und schließlich Kapitän bei der Hamburg Süd. Wie kein anderer bewährt sich Ernst Rolin in der schwierigen Patagonienfahrt. Höhepunkte seiner Laufbahn sind die Ernennung zum Kommodore und das Kommando über die „Cap Arcona“ 1927. In 54 Jahren auf See knüpft die Kapitänslgende zahlreiche Kontakte in Übersee und wird international zur geschätzten Persönlichkeit. 1933 beendet Ernst Rolin seine Laufbahn. Zehn Jahre später stirbt der Kommodore in Prien am Chiemsee (Deutschland).

Die Antworten von Kapitän Ernst Rolin sind seiner Autobiografie „Kommodore Rolin – Mein Leben auf dem Ozean“ (Verlagsbuchhandlung Broschek & Co., Hamburg 1934) entnommen und wörtlich, teilweise auch sinngemäß wiedergegeben.



**M**it nachhaltigem Handeln übernimmt die Hamburg Süd Verantwortung für den Klimaschutz und kommt zugleich dem Wunsch vieler Kunden und Geschäftspartner nach klima- und umweltschonenden Logistikdienstleistungen nach. Ziel ist es, das Transportwachstum von den CO<sub>2</sub>-Emissionen zu entkoppeln, also zu wachsen und gleichzeitig den Ausstoß von Kohlendioxid deutlich zu senken. Dafür müssen innovative, klimaneutrale Brennstoffe eingesetzt und es muss in neueste Maschinenteknik investiert werden – nur so kann das Ziel der kompletten Dekarbonisierung der gesamten Flotte bis 2050 erreicht werden.

Ein wichtiges Etappenziel auf dem Weg zur CO<sub>2</sub>-Neutralität peilt die Hamburg Süd schon für das Jahr 2030 an. Bis dahin sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Standardcontainer und Kilometer bereits 60 Prozent unter dem Niveau von 2008 liegen. Parallel dazu wird auch der Ausstoß anderer Schadstoffe wie Schwefel und Stickstoffdioxid verringert.

Bereits in zwei Jahren wird Maersk das weltweit erste komplett CO<sub>2</sub>-neutrale Containerschiff der Welt im Linienbetrieb einsetzen – sieben Jahre früher als ursprünglich geplant. Der innovative Feeder besitzt eine Kapazität von 2.000 TEU. Herzstück des grünen Schiffs ist ein Dual-Fuel-Motor, der wahlweise mit E-Methanol oder nachhaltigem Biomethanol, alternativ auch mit besonders schwefelarmem Standard-Heizöl (VLSFO) betrieben werden kann. Ziel ist es aber, das

Schiff vom ersten Betriebstag an ausschließlich mit klimaneutralem Kraftstoff zu fahren.

#### NEUE ANTRIEBSTECHNIK

Auch alle künftigen Schiffsneubauten für die gemeinsame Flotte werden mit der Dual-Fuel-Technologie ausgerüstet. Maersk und die Hamburg Süd drücken bei der Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aufs Tempo. Das ist gut fürs Klima und macht es den Kunden leichter, ihre Lieferketten zu dekarbonisieren und ihrerseits die gesteckten Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. ⚓

## Die Zukunft ist grün

**Saubere Lösung:** Maersk und die Hamburg Süd arbeiten gemeinsam daran, die Transportketten für ihre Kunden nachhaltig zu gestalten. Im Zentrum steht dabei das Ziel der CO<sub>2</sub>-Neutralität bis zum Jahr 2050. Die Zukunft der Handelsschifffahrt ist grün und klimafreundlich.



**2023**  
Das voraussichtlich erste CO<sub>2</sub>-neutral betriebene Containerschiff der Welt geht in Betrieb

**2030**  
60% relative CO<sub>2</sub>-Reduktion in der Schifffahrt

**2050**  
Nettonull CO<sub>2</sub>-Emissionen



# Wir sind Hamburg Süd

Mehr als 4.300 Menschen arbeiten für die Hamburg Süd – fast über den gesamten Globus verteilt. Was alle vereint, ist ein übergreifendes Wirgefühl und eine starke Identifikation mit der Marke. Hier beispielhaft ein paar Stimmen.

## „Großartige Menschen“

Was die Hamburg Süd so einzigartig macht, sind die großartigen Menschen. Alle geben ihr Bestes und gehen nicht nur für sich selbst zur Arbeit, sondern auch für die, die neben ihnen sitzen, fürs Team und für die Kunden. Alle gehen die Extrameile. Es ist großartig, Teil des Ganzen und Leiterin eines Teams in diesem Unternehmen zu sein. Das geht mir auch noch nach 15 Jahren so. Die Hamburg Süd ist viel mehr als nur irgendein Job. Ich bin hier zu Hause.

### Vanesa Novara

Sales & Marketing  
Hamburg Süd Argentina  
Buenos Aires



## „Globale Familie“

Die Hamburg Süd ist eine große globale Familie, in der der persönliche Kontakt zählt. Ich bin stolz und dankbar, dass ich seit 19 Jahren dazugehöre. Viele Kolleginnen und Kollegen, aber auch Kunden sind in dieser Zeit meine Freundinnen und Freunde geworden – das ist ein wunderbares Wirgefühl.

### Zehra Uzunali

Area Customer Experience Manager Eastern Mediterranean  
Hamburg Süd Istanbul, Türkei



## „Exzellenter Ruf“

Der Hamburg Süd eilt der Ruf voraus, sehr kundenorientiert zu sein – vor mehr als 15 Jahren ein Grund für mich, bei der Hamburg Süd anzufangen. Heute arbeite ich daran, unseren tollen Kundenservice immer noch besser zu machen, das ist ein gutes Gefühl. Und ich liebe die Farbe unserer Container und Schiffe, dieses satte Rot. Kein Witz: Auch das ist ein Stück Identifikation für mich.

### Charles Ye

Direktor Hamburg Süd Ningbo  
China



Familientreffen: „Monte Azul“ und „Lamanai“ am Terminal in Itapoá, Brasilien



# Gemeinsam stärker

Seit 2017 gehört die Hamburg Süd zum Weltmarktführer Maersk – und ist damit Mitglied einer starken Markenfamilie auf dem Weg zum globalen Integrator für Containerlogistik.

Die größte Schiffs- und Containerflotte der Welt, das dichteste Netzwerk mit über 400 angefahrenen Häfen, zum Teil mit eigenen Terminals, und insgesamt deutlich über 80.000 Kolleginnen und Kollegen weltweit – die Zugehörigkeit zu Maersk hat der Hamburg Süd und ihren Kunden rein größtmäßig völlig neue Möglichkeiten und Dimensionen eröffnet. Auch bei Themen wie Digitalisierung und Nachhaltigkeit profitiert die Hamburg Süd von der Stärke und Vorreiterrolle des Weltmarktführers. Dabei spielt die Marke Hamburg Süd eine

wichtige Rolle auf dem Weg von Maersk zum globalen Integrator für Containerlogistik. Mit ihrem Ansatz, langfristige Kundenbeziehungen insbesondere über den persönlichen Kontakt lokal vor Ort zu pflegen und auszubauen, trifft sie die Bedürfnisse bestimmter Kundensegmente passgenau und leistet damit einen wichtigen strategischen Mehrwert für die gesamte Maersk-Organisation. Gemeinsam erreichen wir mehr Märkte, mehr Segmente und können besser denn je auf die individuellen Bedürfnisse unserer Kunden eingehen. Die Hamburg Süd steht dabei für ihre Markenattribute *trusted, can do und by your side.*



## Cool bleiben

Die **Hamburg Süd** hat schon sehr früh temperatursensible Handelsware sicher und in großem Stil per Schiff um den Globus transportiert. Bis heute ist die Hamburg Süd eine führende Kraft im Reefer-Geschäft.

**A**lles begann mit einem langsam dahinschmelzenden Eisblock unter Deck. Um frisches Fleisch und Früchte von Südamerika nach Europa transportieren zu können, legte die Hamburg Süd vor 120 Jahren leicht verderbliche Fracht buchstäblich auf Eis: Anno 1900 dampfte die „Cap Roca“ erstmals mit ein paar Büscheln Bananen im eisgekühlten Frachtraum über den Atlantik.

In den folgenden Jahrzehnten stieg die Reederei zum Spezialisten für Kühltransporte auf. Daran hatten vor allem die „Cap San“-Schiffe großen Anteil: Die Kühlräume der legendären Stückgutfrachter hatten ein Ladevolumen

von je 250.000 Kubikfuß, für die frühen 1960er-Jahre eine gigantische Größe. Mit dem Bau von sechs reinen Kühlschiffen der „Polar“-Klasse festigte die Reederei Mitte der 1960er-Jahre ihre europäische Spitzenposition im Reefer-Marktsegment – und ließ werbewirksam Königspinguine über das Deck der „Polarstern“ watscheln. Das erste Vollcontainerschiff, die „Columbus New Zealand“ mit 553 Anschlüssen für Kühlcontainer, untermauerte Anfang der 70er den Ruf der Reederei als Kühlfrachtspezialist.

Heute befördert die Hamburg Süd temperatursensible Fracht in speziellen Reefer-Containern mit kontrollierter Atmosphäre. Selbst hochempfindliche Medikamente erreichen so perfekt gekühlt ihr Ziel. Dafür sorgt auch weitere Hightech wie das Remote Container Management (RCM). Das System überwacht die Einhaltung der Kühlkette von der Abholung beim Absender bis zur Haustür des Empfängers. Lückenlos. In Echtzeit. Überall auf der Welt. 📍

Foto: Stephanie Brinkkötter (Montage)



# „Mein Opa kam mit der Hamburg Süd“

Die Familiengeschichte der Ammermanns ist eng mit der Hamburg Süd verbunden. 1933 wanderte Hans Gerhard Ammermann mit der Hamburg Süd nach Brasilien aus. Heute arbeitet sein Enkel Thomas im Controlling & Crewing für die Hamburg Süd-Schwestermarke Aliança.

## Auswandererschiff

In den 1930ern brachte die „Monte Pascoal“ viele Europäer:innen nach Südamerika. Auch der Hamburger Hans Gerhard Ammermann wanderte aus.



Die Geschichte beginnt vor exakt 88 Jahren in Hamburg. Der 20-jährige Hans Gerhard Ammermann geht mit seinem jüngeren Bruder und seiner Mutter an Bord der „Monte Pascoal“. Der Pianist des Hamburger Symphonie-Orchesters will seine Heimat für immer verlassen und in Brasilien ganz neu anfangen. In Deutschland sieht er nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten keine Lebensperspektive.

Während Europa auf einen verheerenden Krieg zusteuert, macht der Auswanderer in Brasilien Karriere. Nicht als Musiker zwar, aber als kaufmännischer Angestellter bei Telefonken. In São Paulo verliebt er sich in die deutschstämmige Ingeborg und gründet eine Familie mit ihr. Als seine alte Heimat im Kriegschaos versinkt, ist Hans Gerhard Ammermann auch privat in Brasilien angekommen.

„Trotz der Trennung von seinem Vater und seinem älteren Bruder, die beide in Hamburg zurückblieben, war mein Großvater ein sehr lebenslustiger Mann und als Pianist und Akkordeonspieler Mittelpunkt jeder Party“, sagt Enkelsohn Thomas (41). „Wann immer es ging, hat er deutsche Volkslieder gespielt. Obwohl er sehr glücklich in Brasilien war, hat er Deutschland auch immer vermisst.“

Wie eng sein Großvater zeitlebens mit seiner Heimat verbunden blieb, wurde Thomas Ammermann erst 1999 so richtig klar. „Ich fing

**Ausgewanderte:** Aliança-Mitarbeiter Thomas Ammermann aus São Paulo hat eine spannende Familiengeschichte. Sein Großvater wanderte an Bord eines Hamburg Süd-Schiffs nach Brasilien aus, auch seine Großmutter Ingeborg (kl. Foto) stammt aus Deutschland.

damals als Trainee bei der Hamburg Süd an“, erinnert sich Thomas Ammermann. „Dieser verrückte Zufall hat meinen Großvater wahnsinnig stolz und glücklich gemacht. Nicht nur, weil die Hamburg Süd die Reederei war, mit deren Schiff er ausgewandert ist. Sondern auch wegen der Verbindung zu seiner Heimatstadt Hamburg.“

Nach dem Tod des Großvaters im Jahr 2002 verbrachte Thomas Ammermann einige Monate im Headquarter der Hamburg Süd in Hamburg. „Das war nicht nur eine tolle berufliche Erfahrung. Es war auch eine Reise in die eigene Familiengeschichte. Auch meine Eltern und Geschwister sind damals nach Hamburg gekommen, um sich anzusehen, wo ihre Wurzeln liegen. Es war für uns alle sehr bewegend und schön.“



Humor hat er auch: Fotograf Phillip Gätz beim Bordrundgang auf der „Cap San Marco“ – mit verspiegelter Sonnenbrille und knallgelbem Friesennerz

Foto: Phillip Gätz

Volle Fahrt: Blick des Fotografen auf die Containertürme tief unter der Brücke – nichts für Menschen mit Höhenangst



Foto: Phillip Gätz

# Hamburg Süd geht unter die Haut

Fotos gegen Koje: Phillip Gätz heuert als Fotograf auf der „Cap San Marco“ an – und wird sofort von der Hamburg Süd-Crew an Bord „adoptiert“. Aus Verbundenheit lässt er sich den Containerriesen nach der Reise auf den Arm tätowieren.

**V**iele träumen davon, einmal mit dem Schiff über die Weltmeere zu reisen. Phillip Gätz hat sich diesen Traum erfüllt: Auf einem Containerriesen der Hamburg Süd fuhr der Profi-Fotograf von Hamburg nach Buenos Aires und erlebte seine Reise wie im Rausch. „Die Überfahrt werde ich mein ganzes Leben nicht mehr vergessen. Und ich habe viele großartige Menschen an Bord kennengelernt“, sagt der 38-Jährige.

Rückblende: 2019 will Phillip Gätz eine persönliche Auszeit nehmen, Abstand vom Alltag bekommen. Er überzeugt die Hamburg Süd von seiner Idee, ein Containerschiff auf dem Weg über den Atlantik fotografisch zu begleiten. Fotos gegen Koje, so lautet der Deal. Im Herbst geht er mit 65 Kilo Fotoausrüstung an Bord der „Cap San Marco“ und tritt seine „Reise in den Verstand“ an. So nennt Phillip Gätz sein persönliches Fotoprojekt. ▶

28 Tage verbringt Phillip Gätz auf dem Schiff. Er bringt sich ein, unterstützt die Nachtwache, hilft in der Kombüse, macht Tausende Fotos und Videos, porträtiert alle 27 Crewmitglieder. Vom Maschinisten bis zum Kapitän – und wird so Teil der Mannschaft. „Alle haben mir gleich das Gefühl gegeben, dass ich zur großen Hamburg Süd-Familie gehöre.“ Ehrenhalber nennt ihn die Crew „First Photo Officer“ – ein Ritterschlag weit draußen auf dem Atlantik.

Doch seinen emotionalsten Moment erlebt Phillip Gätz in Buenos Aires, als er von Bord geht und die „Cap San Marco“ ohne ihren

Gast-Matrosen ausläuft. „Die Mannschaft stand Spalier an der Reling, Kapitän Tim Ohorn hat zum Abschied das Nebelhorn gezogen. Mir kamen die Tränen.“ Ein sehr bewegendes „Adios“.

#### EWIGE ERINNERUNG

Unter dem Eindruck seiner 7.400 Meilen auf See hat sich Phillip Gätz noch am selben Tag zu einer besonderen Aktion hinreißen lassen: In Buenos Aires ließ er sich die „Cap San Marco“ auf den linken Oberarm tätowieren. Eine lebenslange Erinnerung. Die Hamburg Süd geht buchstäblich unter die Haut. ⚓

**Familienzuwachs:** Die Crew der „Cap San Marco“ nahm Phillip Gätz (ganz rechts) sehr gut auf. Der Fotograf fühlte sich sofort wie ein Familienmitglied.



Foto: Phillip Gätz

**Verrückt:** Aus Verbundenheit mit Crew und Schiff ließ sich Phillip Gätz in Buenos Aires die „Cap San Marco“ auf den Oberarm tätowieren.



Foto: Phillip Gätz

#### TRAGEN SIE DIE HAMBURG SÜD AUF DER HAUT

Es muss ja nicht gleich ein echtes Tattoo sein ... Dem Jubiläumsmagazin liegt eine Seite mit einer Auswahl abwaschbarer Hamburg Süd-Tattoos bei. Probieren Sie unsere klassisch-seemännischen Motive einmal selbst aus und senden Sie ein Foto ihres temporären Hamburg Süd-Tattoos an: [150years@hamburgsud.com](mailto:150years@hamburgsud.com)





### „Rio“

Typ: Fracht- und Passagierdampfer
Größe: 1.688 BRT
Leistung: 640 PS
Geschwindigkeit: 11 kn
Kapazität: –
Kühlcontaineranschlüsse: –
Passagiere: 78
Besatzung: 46
Länge; Breite (m): 79,2; 10,1
Baujahr: 1870



### „Cap San Diego“

Typ: Frachtmotorschiff
Größe: 9.850 BRT
Leistung: 11.650 PS
Geschwindigkeit: 20 kn
Kapazität: –
Kühlcontaineranschlüsse: –
Passagiere: 12
Besatzung: 38
Länge; Breite (m): 159,4; 21,4
Baujahr: 1961

Foto: Uwe Köhler



### „Columbus New Zealand“

Typ: Containerschiff
Größe: 19.146 BRT
Leistung: 25.000 PS
Geschwindigkeit: 22 kn
Kapazität: 1.187 TEU
Kühlcontaineranschlüsse: 553
Passagiere: –
Besatzung: 38
Länge; Breite (m): 187,4; 29,3
Baujahr: 1971



### „Cap San Nicolas“

Typ: Containerschiff
Größe: 118.938 BRZ
Leistung: 55.296 PS
Geschwindigkeit: 21 kn
Kapazität: 9.600 TEU
Kühlcontaineranschlüsse: 2.100
Passagiere: –
Besatzung: 23
Länge; Breite (m): 333,2; 48,2
Baujahr: 2013

Foto: Arkadiusz Woszek

# Schwimmende Legenden

Seit ihrer Gründung hat die Hamburg Süd viele Hundert eigene und gecharterte Handels- und Passagierschiffe eingesetzt. Viele davon sind längst vergessen. Einige ragen jedoch aus der 150-jährigen Unternehmensgeschichte heraus. Sie wurden zu Legenden.

Die Geschichte der Reederei beginnt 1871 mit drei aus heutiger Sicht kleinen Dampfern. Mit der Mini-Flotte stellt die Hamburg Süd eine erste „regelmäßige Schiffsverbindung zwischen Hamburg und Brasilien sowie den La-Plata-Staaten“ her, wie es in der Gründungsurkunde heißt. Mit dabei: der Fracht- und Passagierdampfer „Rio“. 20 Jahre steht er in Diensten der Reederei und fährt in dieser Zeit Hunderte Male zuverlässig über den Atlantik.

Zu den herausragenden Schiffen zählen auch die „Cap San Diego“ und ihre drei „Cap San“-Schwesterschiffe. Wegen ihrer Eleganz werden die Frachtmotorschiffe oft liebevoll „Weiße Schwäne des Südatlantiks“ genannt. Die „Cap San Diego“ fährt 20 Jahre für die Hamburg Süd. Nach mehreren Verkäufen endet das Schiff 1986 unter dem Namen „Sangria“ in China. Kurz vor dem Abwracken kommt die Rettung: Die Stadt Hamburg kauft die Legende und restauriert sie. Heute liegt die „Cap San Diego“ als größtes fahrtüchtiges Museumsfrachtschiff der Welt im Hamburger Hafen.

Die „Columbus New Zealand“ von 1971 zählt aus völlig anderen Gründen zu den Schiffslegenden. Das erste Vollcontainerschiff der Reederei markiert den Aufbruch der Hamburger ins Containerzeitalter. Jahrelang hält es den Rekord als weltgrößtes Kühlcontainerschiff – und untermauert damit den Ruf der Hamburg Süd als Reefer-Spezialist.

#### EISKALTER REEFER-REKORD

Mehr als 40 Jahre später – im Jahr 2013 – setzt die Hamburg Süd mit der „Cap San Nicolas“ einen weiteren Meilenstein: Das Schiff ist das erste einer Baureihe von sechs baugleichen Schwesterschiffen. Das Besondere an der „Cap San Nicolas“ sind nicht ihre beeindruckende Länge von 333 Metern und die Gesamtkapazität von 9.600 TEU, sondern die 2.100 Reefer-Plugs an Bord. Kein anderes Schiff kann zu diesem Zeitpunkt in Relation zur Gesamtkapazität mehr Kühlcontainer transportieren. In Kombination mit seinem geringen Tiefgang ist das Schiff perfekt für den Einsatz in den sedimentreichen Häfen der Ostküste Südamerikas – eines der Kernfahrtgebiete der Hamburg Süd. ⚓

# Fernweh!

In den 1920ern begann das goldene Zeitalter des Seetourismus. Zehntausende buchten jedes Jahr Kreuzfahrten auf den Luxusdampfern der Hamburg Süd. Ihr Ziel: Skandinavien, das Mittelmeer, die USA und Südamerika. Hier sind Postkarten und Werbeplakate aus einer Zeit, in der Seereisen zum Vergnügen wurden.



**Städtetrip:** Venedig zählte schon vor 100 Jahren zu den beliebtesten Zielen des Kreuzfahrttourismus. Im Frühjahr 1930 legte die „Monte Rosa“ vor der Piazza San Marco an.

Foto: R. Schmidt

## KURS SÜDAMERIKA

Hunderttausende verarmte Europäer:innen kehrten ihrer Heimat Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts für immer den Rücken. Viele der **Auswandernden** zog es in der Hoffnung auf ein besseres Leben nach Südamerika. Zudem zog es Jahr für Jahr Tausende europäische **Saisonarbeitskräfte** nach Südamerika, die in Argentinien und Brasilien bei der Ernte halfen. Für die Hamburg Süd entwickelte sich der Passagierverkehr zu einem lukrativen Geschäft.



**Kurzreise:** Betuchte Kreuzfahrer:innen konnten den Jahreswechsel 1935/36 auf Madeira verbringen. Reisepreis: ab 380 Reichsmark (heute ca. 1.700 Euro)



**Traumschiff:** Bei ihrer ersten Südamerika-Kreuzfahrt 1927 war die legendäre „Cap Arcona“ bis auf die letzte Kabine ausgebucht.





Foto: Verlag C. Worzadialeck

# Urlaubsgrüße aus Übersee



Fotos: photoship.co.uk

**Urlaubsfreuden:** Um das Jahr 1900 waren Vergnügungsreisen auf See noch eine Seltenheit. Stolz schickten die ersten Kreuzfahrer:innen Postkartengrüße in die Heimat. Sehr beliebt: Strand- und Schiffsmotive



**Abgestempelt:** Schiffspoststempel auf Postkarten waren Anfang des 20. Jahrhunderts eine Art Statussymbol für Absender:innen und Empfänger:innen. Denn der Stempel wurde nur an Bord vergeben. Er war der ultimative Beweis dafür, dass sich jemand eine exklusive Seereise leisten konnte. Heute sind die gestempelten Ansichtskarten unter Sammlerinnen und Sammlern begehrt.

**Abschied:** Das Auslaufen der großen Ozeandampfer wie der „Monte Sarmiento“ geriet oft zum gesellschaftlichen Ereignis. Schaulustige standen in den Häfen Spalier, um Schiff und Reisende zu verabschieden.

Illustration: Eduard Edler



**Papierschiff:** Zehn Jahre pendelte das Fracht- und Passagierschiff „Argentina“ über den Atlantik. 1932 kam das Aus. Von der „Argentina“ blieb nur eine Postkarte.

# Wie eine Box die Welt veränderte

Container sorgten ab Mitte der 60er-Jahre für eine erhebliche Beschleunigung des Seehandels. Schon früh stellte die Hamburg Süd erfolgreich auf die Stahlboxen um.

**K**urze Mode oder geniale Idee? Noch Ende der 60er-Jahre standen viele große Reedereien dem Container skeptisch gegenüber. So bedeutete die Umstellung doch hohe Investitionen in Schiffe und Hafenanlagen. Die Hamburg Süd jedoch erkannte früh das Potenzial der stählernen Boxen und investierte massiv in die neue Transporttechnik. Schon 1971 bot die damalige

nordamerikanische Hamburg Süd-Tochter „Columbus Line“ einen Containerdienst mit Semicontainerschiffen zwischen der US-Ostküste und Australien sowie Neuseeland an. Im gleichen Jahr stellte die Reederei drei Vollcontainerschiffe der „Columbus“-Klasse mit einer Kapazität von je 1.200 20'-Containern in Dienst. Die schnelle Umstellung auf die Stahlbox machte die Hamburg Süd zum Marktführer im Pazifik-Containerverkehr.

**Sensation:** 1971 bejubelten 10.000 Schaulustige die „Columbus New Zealand“ beim Einlaufen in Wellington. Es war das erste Vollcontainerschiff der Hamburg Süd.



Auch an Land trieb die Hamburg Süd den Strukturwandel voran und machte eine ganze Reihe von Häfen in „Down Under“ sowie den Heimathafen Hamburg mit hohen Investitionen in die Infrastruktur fit für den schnellen Containerumschlag. Im Vergleich zu Stückgutfrachtern, die zum Laden und Löschen sperriger Einzelkolli wie Ballen, Säcke, Fässer oder Kisten mehrere Tage in den Häfen lagen, verringerte sich die Liegezeit der Hamburg

Süd-Containerschifflotte auf wenige Stunden. Unterdessen trat der Container seinen globalen Siegeszug an. Spätestens seit den 1980ern gilt der moderne Containerseeverkehr als unverzichtbares Rückgrat der Globalisierung. Durch ihre Zugehörigkeit zu Maersk hat die Hamburg Süd heute Zugang zum größten Containerpool der Welt mit knapp 3,6 Millionen Einheiten und einer Kapazität von 4 Millionen TEU. ⚓



Foto: Rotterdam Zoo

Flüssigfracht: Die „Cap San“-Schiffe beliefern Rotterdams Oceanium regelmäßig mit Meerwasser aus der Biskaya.

**XL-Passagier:** Giraffen zählten schon mehrfach zu den Fahrgästen der Hamburg Süd. Zuletzt 2017, als ein Jungtier nach Australien reiste

# Riesen auf Reisen

„Geht nicht“ gibts nicht! Auch wenn es um anspruchsvolle Transporte geht, finden die Logistikfachleute der Hamburg Süd eine Lösung. Selbst Zoo- und Zirkustiere haben sie schon um den Globus gefahren. Wie den jungen Giraffenbullen Mtundu. Er ging 2017 auf Fahrt von Neuseeland nach Australien.

**A**ußenkabine, eigener Arzt, All-inclusive-Service durch mitreisende Tierpfleger:innen und ruhige See: Viel besser konnte die dreitägige Schiffspassage von Auckland (Neuseeland) nach Sydney (Australien) für den 15 Monate alten Giraffenbullen Mtundu nicht laufen. An Bord der „Hammonia Galicia“ legte der mit 3,50 Metern hochgewachsene und damit vermutlich größte lebendige Passagier der Hamburg Süd-Geschichte 1.200 Seemeilen durch die Tasmanische See zurück, um zu seiner neuen Giraffenfamilie in den Mogo Wildlife Park in New South Wales überzusiedeln.

Der Transport in seiner „Außenkabine“ – einer rund 4 Meter hohen Spezialbox, die im Windschatten der Brücke platziert wurde – verlief ohne jeden Zwischenfall. Von Sydney aus ging es für den Bullen per Tieflader auf die 300 Kilometer lange Schlussetappe – die Hamburg Süd hatte die komplette Reise des Riesen

minutiös vorbereitet, wie schon viele tierische Reisen zuvor.

Legendar ist die Seefahrt mit Tiger. 1910 fuhr die Hamburg Süd den kompletten Hamburger Großzirkus Hagenbeck mit 150 Tieren nach Argentinien. Nach zweiwöchiger Fahrt erreichten die tierischen Reisenden sowie rund 20 große Zirkuswagen ohne Zwischenfall Südamerika – vor mehr als 100 Jahren eine logistische Meisterleistung. Für die Pferde und Elefanten wurde damals eigens eine Art Reitbahn an Deck eingerichtet, damit sich die Tiere während der Seereise die Beine vertreten konnten. Auch für seine Welttournee 1936 setzte Hagenbeck auf die bewährte Partnerschaft mit der Hamburg Süd.

Der Transport lebender Tiere bleibt zwar die Ausnahme, zeigt aber, wie individuell die Hamburg Süd auf die Wünsche und Anforderungen ihrer Kunden eingeht. Selbst für den speziellen Bedarf des Rotterdamer Oceaniums hat die Hamburger Reederei eine Lösung: Etwa alle zwei Wochen flutet ein „Cap San“-Schiff in der Biskaya einen leeren Ballasttank, nimmt 400 Tonnen Seewasser auf und bringt es in die Niederlande. Dort warten schon Haie, Rochen und andere Salzwasser liebende Zoobewohner auf das pro bono frisch gezapfte Meerwasser. ⚓

**Gastspiel:** Der Hamburger Zirkus Hagenbeck ging 1910 auf Südamerika-Tour. Die Hamburg Süd übernahm den Tiertransport.



Foto: © adobeStock.com/adogis/frephoto

# Tiefpunkte

In 150 Jahren feierte die Hamburg Süd nicht nur Erfolge. Es gab auch traurige Momente. Den Tiefpunkt der Unternehmensgeschichte markiert der Untergang der „Cap Arcona“ 1945 kurz vor Ende des Zweiten Weltkrieges. Auch vor Feuerland verlor die Reederei ein Schiff – und einen Kapitän.

**D**er dunkelste Tag in der Geschichte der Hamburg Süd ist der 3. Mai 1945. An diesem Donnerstag liegt die „Cap Arcona“, das legendäre Kreuzfahrtschiff der Reederei, in der Neustädter Bucht vor Anker. An Bord des zuvor durch die Nationalsozialisten beschlagnahmten Luxusdampfers befinden sich 4.600 Häftlinge aus deutschen Konzentrationslagern.



Eingesperrt unter Deck. Gegen 15 Uhr tauchen im Westen britische Jagdflieger auf. Die Piloten fliegen die „Cap Arcona“ in Längsrichtung an und werfen Tonnen von Spreng- und Brandbomben auf das Schiff. Sie ahnen nicht, dass unter Deck Tausende Opfer des Naziregimes eingeschlossen sind.

Sofort stehen die Aufbauten in Flammen, binnen weniger Minuten gleicht die „Cap Arcona“ einer Fackel im Meer. In kürzester Zeit wird das 1927 gebaute Schiff zerstört, nur wenige der Eingeschlossenen überleben den verheerenden Luftschlag. Die Geschichte der „Cap Arcona“ endet in einer Tragödie, nur fünf Tage vor der bedingungslosen Kapitulation Deutschlands.

**Tragödie:** Die „Cap Arcona“ wurde 1945 bei einem Luftangriff zerstört, Tausende starben in den Flammen.



**Untergang:** Die „Monte Cervantes“ lief 1930 vor Feuerland auf Grund und kenterte.

Verglichen mit dem Untergang der „Cap Arcona“ wird die Havarie der „Monte Cervantes“ im Januar 1930 zur Randnotiz in der langen Geschichte der Hamburg Süd. Doch ist mit dem Schiffsunglück im Süden Argentiniens ein besonderes persönliches Schicksal verbunden: das von Kapitän Theodor Dreyer. Während einer Kreuzfahrt schlägt das Schiff trotz Lotsenassistenz vor Feuerland an einem Felsen leck. Der erfahrene Dreyer, 55 Jahre alt, reagiert besonnen: Innerhalb einer Stunde sind alle 1.117 Mitreisenden in den Booten und in Sicherheit.

Dreyer aber bleibt mit einem Teil der Mannschaft an Bord, um den 160 Meter langen Luxusdampfer zu retten. Einen Tag

nach der Havarie legt sich das Schiff plötzlich in seichtem Wasser auf die Seite. Nur ein Besatzungsmitglied stirbt dabei den Seemannsod: Kapitän Theodor Dreyer.

Wir gedenken der zivilen Opfer beim Untergang der „Cap Arcona“ sowie aller Seeleute, die in den 150 Jahren des Bestehens der Hamburg Süd in Ausübung ihrer Tätigkeit ihr Leben ließen. ⚓



**Rekord-Rettung:** In nur einer Stunde waren Reisende und Crew in den Booten.



**D**er Startschuss für den intermodalen Door-to-Door-Verkehr fiel bereits in den 60er-Jahren mit dem Siegeszug des Containers. Schon damals übernahm die Hamburg Süd auf Wunsch in einigen Regionen den Weitertransport über den Seehafen hinaus – inklusive der Abwicklung aller dazugehörigen Formalitäten. Dieser intermodale Ansatz aus

einer Hand machte durchgehende Lieferketten vom Start- bis zum Zielort der Ladung möglich.

#### **GLOBALES NETZWERK FÜR PASSGENAUE INTERMODALE LÖSUNGEN**

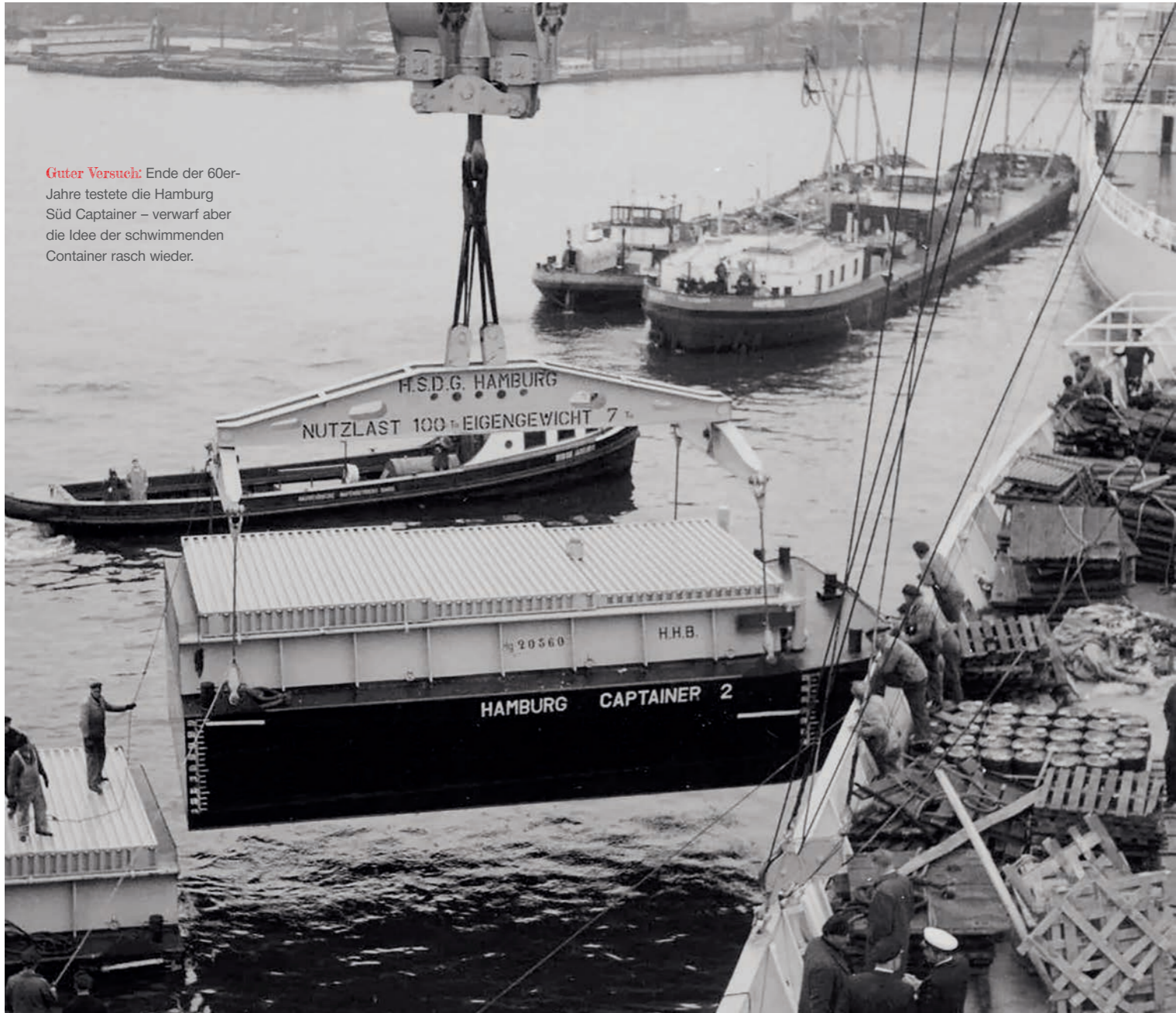
Heute arbeitet die Hamburg Süd weltweit mit einem großen Netzwerk von Partnern und Fachleuten zusammen, die sich jeweils bestens mit den jeweiligen Gegebenheiten vor Ort auskennen. Denn ob für die Vor- und Nachläufe eher Binnenschiffe, Lkws oder die Bahn infrage kommen, hängt nicht nur von der topografischen und infrastrukturellen Situation in den jeweiligen Ländern ab, sondern auch davon, wie möglichst umwelt- und ressourcenschonend weitertransportiert werden kann. Digitale Lösungen wie Track & Trace ermöglichen es zudem, dass Kunden jederzeit nachverfolgen können, wo sich ihre Ladung gerade befindet – um so ihre Transportkette optimal zu gestalten. 📍

## Komplette Kette

**Alles aus einer Hand:** Die Zeiten, in denen sich die Hamburg Süd auf den reinen Seetransport konzentrierte, sind lange vorbei. Für ihre Kunden planen die Logistikspezialistinnen und -spezialisten auch den vor- und nachgelagerten Landtransport sowie weitere Serviceleistungen. Beim Transport von Tür zu Tür kommen im Auftrag der Hamburg Süd auch Binnenschiffe, Lkws und die Bahn zum Einsatz.

# 150 Jahre gute Ideen

Die **Geschichte** der Hamburg Süd ist geprägt von Innovationen. Immer wieder ließ und lässt sich die Reederei Neues einfallen, um Kundenwünsche zu befriedigen, die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten zu verbessern oder Abläufe an Bord und an Land zu optimieren. Ein Blick auf 150 Jahre Innovationskultur.



**Guter Versuch:** Ende der 60er-Jahre testete die Hamburg Süd Captainer – verwarf aber die Idee der schwimmenden Container rasch wieder.

**W**er wie die Hamburg Süd 150 Jahre am Markt bestehen will, muss vor allem eine Fähigkeit mitbringen: Innovationskraft. In einer sich ständig wandelnden Welt ist es existenziell für jedes Unternehmen, sich immer wieder neu zu erfinden, außerhalb gängiger Muster zu denken und neue technische oder logistische Lösungen für Kunden zu entwickeln. Hier hat die Hamburg Süd von ihrer Gründung an immer wieder mutige Akzente gesetzt. Oft war sie dabei ihrer Zeit und der Konkurrenz weit voraus ...

Zum Beispiel mit dem Columbus-Heim auf der Ilha das Palmas in der brasilianischen Santos-Bucht. Mit dem 1892 eröffneten Hospital gelang der Hamburg Süd der entscheidende Schlag gegen das Gelbfieber – und rettete so Tausenden Seeleuten das Leben. Zeitgleich führte die Reederei strenge Hygieneregeln für ihre Flotte und ein „Schiffsarzt-System“ ein: An Bord jedes Schiffs fuhr ein Mediziner zur Versorgung von Besatzung und Passagieren mit. Eine kostspielige, aber hochwirksame Innovation zur Bekämpfung von Krankheiten und Vorbild für andere Reedereien.

Die großen Herausforderungen der Gegenwart liegen darin, die Flotte so schnell wie möglich mit nachhaltiger und wirtschaftlicher Antriebstechnologie auszurüsten und die Digitalisierung voranzutreiben. Zu den wichtigsten Schritten zählen hier aktuell das Remote Container Management (RCM) und das digitale Containerbuchungstool INSTANT. Mit RCM setzt die Reederei im Reefer-Geschäft modernste Monitoring-Technologie ein, mit der

**Kleines Gerät, große Wirkung:** Die RCM-Technologie an einem Hamburg Süd-Kühlcontainer erlaubt eine ständige Kontrolle der Situation im Container – weltweit, auf See und an Land.



Foto: Reinhard Ott

Kunden jederzeit den Standort ihres Containers ermitteln und die Kühlkette lückenlos kontrollieren können. Mit der Web-Booking-Lösung INSTANT erhalten Kunden in Sekunden eine Preisauskunft und die Möglichkeit, den Seetransport inklusive aller Vor- und Nachläufe an Land von Tür zu Tür zu buchen. Das Tool macht die Containerbuchung ungefähr so einfach, wie ein Paket mit der Post zu verschicken.

In 150 Jahren Unternehmensgeschichte zündete übrigens nicht jede Idee so gut wie RCM oder INSTANT. So gab die Reederei in den späten 1960ern Experimente mit „Captainern“ bald wieder auf. Die schwimmenden Container sollten selbstständig ohne Ladekran in das Mutterschiff fahren. Die Idee schien genial, doch in der Praxis erwies sich das System als viel zu umständlich. Statt in Captainer investierte die Hamburg Süd in den 1970ern massiv in die Infrastruktur vieler Häfen und trieb so die Containerisierung voran. Eine weise Entscheidung. 🚢

# Säulen der Zukunft

In den Strategieabteilungen der Linienreedereien ist das D auf den Computertastaturen oft stärker abgenutzt als die anderen Buchstaben. Weshalb? Ganz einfach: Diversifizierung, Dekarbonisierung und last, but not least Digitalisierung sind die großen D-Themen, die eine zukunftsorientierte Reederei strategisch auf dem Radar haben muss. Auch die Hamburg Süd hat diese „Säulen der Zukunft“ fest im Blick.

**N**eben der Diversifizierung des Angebotes (End-to-End-Lösungen aus einer Hand statt nur Ocean Transport, s. S. 40) und der Dekarbonisierung der Seefracht (null CO<sub>2</sub> bis 2050, s. S. 14) werden die Kunden der Hamburg Süd auch von der Digitalisierung der Containerlogistik ganz entscheidend profitieren. Nicht zuletzt dank der Zugehörigkeit zu Maersk kann die Hamburg Süd hier aus dem Vollen schöpfen: etwa beim Einsatz von Blockchain-Technologie, die ein wichtiger Katalysator für die Digitalisierung ist. Damit kann heutige Handarbeit künftig fälschungssicher digital abgebildet werden. Stempel, Prüfungen, Zertifikate oder die Zollabwicklung, all diese nerven- und zeitraubenden Dinge werden damit für Carrier wie Kunden bequem per Mausclick durchführbar – bei voller Visibilität für alle Seiten.

Die Erleichterung wird erheblich sein, denn bei einem einzigen Shipment von Früchten zwischen zwei Kontinenten können schnell bis zu 30 Parteien involviert sein, die mehr als 200 Informationen austauschen – und nur ein Bruchteil davon ist heute schon digitalisiert.

Die Hamburg Süd arbeitet deshalb – gemeinsam mit Maersk – mit Hochdruck daran, die digitale Abwicklung von Containertransporten ständig weiter auszubauen und zu verbessern.

Und was paradox klingen mag, hat sich in anderen Branchen, die die digitale Transformation schon vollzogen haben, immer wieder erwiesen: Die Digitalisierung macht das Geschäft nicht nur viel angenehmer für die Kunden, sie sorgt auch für deutlich mehr Kundennähe, was eine Kernkompetenz der Hamburg Süd ist. 🌐

# Ankerpunkte aus 150 Jahren

Die Entwicklung der Flottengröße und Liniendienste, die Eroberung neuer Geschäftsfelder, wichtige strategische Weichenstellungen – das alles sind bedeutende Meilensteine in der langen Geschichte der Hamburg Süd. Zahlen alleine können aber nicht wirklich das wiedergeben, was uns ausmacht. Es sind die Menschen und die vielen großen und kleinen Ereignisse und Geschichten, die den Hamburg Süd-Spirit ausmachen.



Altes Geschäftshaus der Hamburg Süd am Cremon in der Nähe vom Rödingsmarkt



Die „Cap Vilano“ fährt acht Jahre im La-Plata-Dienst, bis sie infolge des Ersten Weltkriegs aufgelegt wird.



Die „Cap Polonio“ in einem norwegischen Fjord

1871

Der Anfang: Elf Hamburger Kaufleute, Reeder und Banker gründen am 4. November 1871 die Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Sofort startet ein monatlicher Dienst nach Brasilien, der einige Monate später auf den La Plata ausgedehnt wurde. Ob die Gründer sich vorstellen konnten, dass die Hamburg Süd einmal ihren 150. Geburtstag feiern würde?

1906

Mehr Tempo: Auf der Südamerika-Linie beginnt die goldene Zeit der Schnelldampfer. Mit neuen, modernen Schiffen wie der „Cap Vilano“ und der „Cap Arcona I.“ wurden Reisende, Post und Ladung nach Brasilien und Argentinien transportiert. Die Dampfer verfügen bereits über relativ große Kühlkapazitäten.

1914

Rasanten Wachstum: Seit ihrer Gründung ist die Hamburg Süd stetig gewachsen. Zu Beginn des Ersten Weltkriegs im Sommer 1914 fahren mehr als 50 Schiffe unter ihrer Flagge.

1920

Neubeginn I: Nach dem Totalverlust der Flotte durch den Ersten Weltkrieg nimmt die Hamburg Süd den Liniendienst wieder auf. Im Lauf der 20er-Jahre erschließt sich die Reederei mit Passagierreisen ein neues, lukratives Geschäftsfeld. Das Traumschiff der damaligen Zeit ist die „Cap Polonio“, das mit Abstand größte und luxuriöseste Dampfschiff auf der Südatlantikroute.



1892 Ende des 19. Jahrhunderts werden Tausende Seeleute weltweit Opfer des Gelbfiebers. Ein Schwerpunkt der Seuche ist die Region Santos in Brasilien. Um ihre Schiffsbesatzungen zu schützen, richtet die Hamburg Süd ein modernes Quarantäne-Hospital auf der Ilha das Palmas in der Santos-Bucht ein – und rettet so vielen Seeleuten das Leben. Seite 42



1910 Der Hamburger Zirkus Hagenbeck reist auf der Südamerika-Linie zu einem Gastspiel nach Buenos Aires. Die Hamburg Süd fährt gut 150 Zirkustiere, wie Raubkatzen und Elefanten, sicher über den Atlantik. Seite 36



1927 Mit dem neuen Spitzenschiff der Hamburg Süd, der „Cap Arcona“, erreicht die glanzvolle Zeit der Vergnügungsreisen auf See einen neuen Höhepunkt. Das Kommando über das neue Luxus-Passagierschiff übernimmt Hamburg Süd-Kapitänsliege Kommandore Ernst Rolin (3. v.l.). Seite 10



La Dolce Vita auf See: Luxus-Urlaub auf der „Cap Arcona“ in den 1930ern



Das Stammhaus der Hamburg Süd wird durch Bomben im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt.



Die „Santa Ursula“, der erste Neubau der Hamburg Süd nach dem Zweiten Weltkrieg, bei ihrer Jungfernfahrt



Rudolf-August Oetker Mitte der 60er-Jahre während einer Schiffstaufe in Paraguay



Die „Cap San Augustin“ vor der Skyline Manhattans: Das Schiff fährt in den 1960ern auf der Columbus Line zwischen Nordamerika und Australien/Neuseeland.



Mit Kühlschiffen wie der „Polarstern“ festigt die Hamburg Süd in den 1960ern ihre Position als Reefer-Spezialist.

1930

Weiteres Wachstum: Nach der Weltwirtschaftskrise geht es wieder aufwärts, und nicht nur die Handelsflotte der Hamburg Süd wächst kräftig. Auch das Kreuzfahrtgeschäft boomt.

1945

Absoluter Albtraum: Der Zweite Weltkrieg verändert alles. Die Hamburg Süd verliert 1945 ein zweites Mal ihre gesamte Flotte.

1951

Neubeginn II: Nach dem Krieg beginnt die Hamburg Süd wieder bei null. Doch mit dem wirtschaftlichen Aufschwung in Deutschland geht es schnell wieder aufwärts, und sie nimmt den Liniendienst in ihrem Kernfahrtgebiet von Europa zur Ostküste Südamerikas wieder auf. Unter den Schiffen ist auch die „Santa Ursula“, das zu der Zeit größte deutsche Handelsschiff.

1952

Neue Geschäftsfelder: Rudolf-August Oetker dehnt mit der Gründung der Reederei RAO (für Rudolf-August Oetker) das Geschäft innerhalb der Hamburg Süd-Gruppe auf die Trampschiffahrt aus. Die Hamburg Süd wird außerdem in der Tankschiffahrt aktiv und baut die Reefer-Kapazitäten ihrer Flotte weiter aus.

1955

Schiffahrtsbegeisterter Unternehmer: Rudolf-August Oetker, schon viele Jahre prägender Akteur und Teilhaber der Hamburg Süd, wird Alleininhaber der Reederei.

1957

Neue Linie: Nach langer Abwesenheit in diesem Trade start die Hamburg Süd einen neuen Dienst zwischen den Ostküsten Nord- und Südamerikas. Der Name: Columbus Line. Nur wenige Jahre später – 1963 – verbindet die Columbus Line nun auch Nordamerika mit Australien und Neuseeland.

1964 Die Hamburg Süd ist anerkannter Spezialist für den Transport temperatursensibler Ladung und stellt mit der „Polarlicht“ und der „Polarstern“ neue Kühlschiffe in den Dienst. Die Stars des Pressetermins zur Jungfernfahrt der „Polarstern“ sind zwei Königspinguine. Mehr eiskalte Fakten auf Seite 20



1933 Der Musiker Hans Gerhard Ammermann (rechts) geht mit seiner Mutter (links) in Hamburg an Bord der „Monte Pascoal“ und bricht nach Brasilien auf, wo er ein neues Leben beginnt. Heute arbeitet sein Enkel Thomas bei der Aliança in São Paulo. Eine unglaubliche Familiengeschichte auf Seite 22



1945 Besonders tragisch: Nur fünf Tage vor der Kapitulation Deutschlands wird die „Cap Arcona“ von den Alliierten versenkt. Was sie nicht wussten: An Bord befinden sich 4.600 Gefangene des NS-Regimes – fast alle sterben. Mehr auf Seite 38



Die „Columbus New Zealand“



Die „Monte Rosa“ (1.185 TEU), erster Containerschiffsneubau 1981 für die Südamerikafahrt, vor dem Hamburger Fischmarkt



Die „Aliança Europa“ gehört seit 1998 zur Flotte der Hamburg Süd.



Die „Monte Cervantes“ im Hamburger Hafen



Die 2014 gebaute „Cap San Artemissio“ auf der Elbe bei Hamburg



In den 1970ern lösen Container schrittweise die Stückfracht ab. Die Containerisierung revolutioniert die Handelsschiffahrt.

1971

Revolution mit Standardmaß: Eine stählerne Box revolutioniert die Transportschiffahrt. Die Hamburg Süd nimmt die ersten drei Vollcontainerschiffe in Dienst. Die Schiffe der „Columbus“-Klasse verkehren künftig zwischen der US-Ostküste und Australien sowie Neuseeland. Die Containerisierung des Pazifik hat begonnen.

1980

Container auf dem Vormarsch: Die Hamburg Süd startet einen Vollcontainerdienst in ihrem Kernfahrtgebiet zwischen Europa und der Ostküste Südamerikas. Mit dabei ist die „Monte Rosa“, ein eigens für die Südamerikafahrt gebautes Vollcontainerschiff.

1998

Unter brasilianischer Flagge: Mit dem Kauf der Reederei Aliança baut die Hamburg Süd ihre starke Marktposition in Brasilien weiter aus. Die Aliança ist auf das innerbrasilianische Cabotagegeschäft konzentriert.

2000

Übernahmen und Flottenausbau: In den 2000er-Jahren übernimmt die Hamburg Süd eine ganze Reihe von Reedereien und erweitert die eigene Flotte: Die „Monte Cervantes“ ist 2004 das erste von zehn baugleichen Containerschiffen mit einer Kapazität von je 5.552 TEU. Es folgen insgesamt zehn Containerriesen der „Santa“-Klasse mit jeweils 7.100 TEU.

2014

Globaler Carrier: Mit neuen Diensten zwischen Nordeuropa und Asien sowie zwischen Nordamerika und Asien steigt die Hamburg Süd jetzt konsequenter als bisher in das Ost-West-Geschäft ein. Eine weitreichende strategische Entscheidung, die die Hamburg Süd, die bis dahin hauptsächlich auf den Nord-Süd-Verkehr unterwegs ist, zu einem global agierenden Carrier macht. Etwa zeitgleich stellt die Hamburg Süd weitere Schiffe der neuen „Cap San“-Klasse in Dienst und verfügt damit nun über die weltgrößte Reefer-Kapazität.

2017

Eigentümerwechsel: Weltmarktführer Maersk kauft die Hamburg Süd, die als eigene Marke innerhalb des dänischen Logistikriesen bestehen bleibt – genau wie ihr Erfolgsrezept: der gute und persönliche Kontakt zu Kunden und Partnern vor Ort.

2021

150. Geburtstag: Seit ihrer Gründung im Jahr 1871 hat die Hamburg Süd ein Stück Seefahrtsgeschichte geschrieben – und schreibt schon an den nächsten Kapiteln.



1971 Die ersten Columbus Line Container sind bereit für die Verladung. Seite 34



2017 Ein Riese geht auf große Fahrt: Giraffenbulle Mtundu reist per Schiff und Treflader von Neuseeland in seine neue Heimat Australien. Die Hamburg Süd plant die Tour des Auswanderers minutiös, alles verläuft wie gewünscht. Seite 36



2019 Gast auf der „Cap San Marco“: Profi-Fotograf Phillip Gätz begleitet das Containerschiff von Hamburg nach Buenos Aires. Es entsteht eine eindrucksvolle Fotodokumentation über Arbeit und Leben an Bord. Seite 24



**150**  
YEARS  
BY YOUR SIDE

HAMBURG  SÜD  
A Maersk Company

Hamburg Süd A/S  
Willy-Brandt-Straße 59–65, D-20457 Hamburg  
Phone: +49 40 3705-0  
Fax: +49 40 3705-2400  
E-Mail: [central@hamburgsud.com](mailto:central@hamburgsud.com)

[www.hamburgsud.com](http://www.hamburgsud.com)