

**Dach-Kontor.**

Michael Vinnen, hier  
am Sitz der Reederei in  
Bremen, ist seit 1994 in  
der Schifffahrt aktiv.



**Deutsche  
Reeder  
im Porträt**

# Tradition hat Zukunft

**| Teil 13 |** F. A. Vinnen ist die älteste Bremer Reederei. Michael Vinnen, der das Unternehmen in siebter Generation führt, engagiert sich als Vorsitzender des Bremer Rhedervereins für die Branche und den Standort.

Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Joerg Schwalfenberg

**K**ontinuität ist eine wichtige Dimension bei der Bremer Reederei Vinnen. Schließlich existiert sie seit rund 200 Jahren – „und in der Zeit sind wir mit unserem Büro auch nur Einmal umgezogen“, schmunzelt Geschäftsführer Michael Vinnen.

Der 51-Jährige sitzt mit seinem 14-köpfigen Team natürlich im Vinnen-Haus, einem hübschen Gebäudeensemble mit Weserblick. Das hatte sein Urgroßvater Friedrich Adolf Vinnen 1912 zum Kontorhaus umbauen lassen. Da war das Unternehmen schon fast 100 Jahre alt: Denn die ursprünglich unter dem Namen E.C. Schramm & Co. firmierende Reederei war schon 1819 gegründet worden. Der Gründer E. C. Schramm hatte später die noch deutlich ältere Firma seines Schwiegervaters, nämlich die 1797 gegründete Firma C. C. Hücke & Co., integriert. So steht 1797 auch als Ursprungsdatum seit Langem in

die Fassade des Vinnen-Hauses eingemeißelt. F. A. Vinnen ist damit die älteste Reederei Bremens – und nach der Hamburger Reederei Rob. M. Sloman wohl die zweitälteste Deutschlands.

Eine Menge Tradition also – und doch ein überschaubarer Laden. Die Reederei betreibt von der modern gestalteten obersten Etage aus heute zehn Containerschiffe, darunter zwei im „Third-Party-Management“. Gravierend mehr waren es selten: „Wir haben nicht so viel Federn lassen müssen wie andere, weil wir auch in guten Zeiten vorsichtig gewesen sind“, sagt Michael Vinnen. Kein großer Schrumpfungsprozess, keine große Expansion: In einer Spanne von zehn bis 20 Schiffen sieht Vinnen das Unternehmen nach wie vor gut aufgestellt. „Wir wollen uns im mittleren Segment bewegen“, sagt der hochgewachsene Bremer.

Das gilt auch für die Schiffsgröße: Die Containerfrachter von Vinnen →





→ liegen schwerpunktmäßig in der Range zwischen 3.800 und 4.900 TEU Ladekapazität, zwei ältere Schiffe sind mit knapp 1.600 bzw. 2.600 TEU kleiner – aber Letzteres beispielsweise dank der besonders hohen Zahl an Kühlcontaineranschlüssen meist gut beschäftigt. „Sechs unserer Schiffe sind moderne Wide-Beam-Frachter“, betont Vinnen. Deren deutlich breitere Rumpfform hat gegenüber klassischen Panamaxen enorme Vorteile: Sie brauchen weniger Ballastwasser zur Stabilisierung und lassen sich mit einer kleineren Maschine betreiben, was die Effizienz deutlich steigert.

**| Wettbewerbsfähiger Zuschnitt |** Dank der leistungsfähigen Flotte und der schlanken Struktur hat die Reederei bei den großen Linien einen guten Ruf – die langjährigen guten Beziehungen sind ein Pfund, mit dem Vinnen wuchert. „Owner’s Style Management“ bedeutet nicht nur, dass man dicht dran ist an den Schiffen: „Wir denken wie Eigner – und das bedeutet: langfristig“, sagt Vinnen.

So sei es bei aller Optimierung der Kosten wichtig, in größeren Zeiträumen zu planen und beispielsweise auch die Klassenerneuerung nebst Dockung im Blick zu haben. „Wer vorher auf Teufel komm raus spart, zahlt hinterher womöglich drauf“, sagt Vinnen. Als langjähriges Mitglied

## Steuern, Finanzierung, Arbeitsmarkt: Wir leben in der Schifffahrt von Standortbedingungen. Da muss man sich einbringen.

Michael Vinnen, Geschäftsführender Gesellschafter

einer Einkaufsgemeinschaft (Trampko Purchase Alliance mit ca. 700 Schiffen) profitiere man auch als kleiner Player von vorteilhaften Konditionen. „In einschlägigen Betriebskostenstudien schneiden wir sehr gut ab“, sagt Vinnen. Wer modernen Technologien aufgeschlossen gegenüberstehe, könne auch im kleinen Maßstab wettbewerbsfähig sein.

Besonders wichtig ist dem Traditionsreeder das Personal. Vor einigen Jahren hat das Unternehmen eine eigene Crewing-Agentur in Manila aufgebaut, die sich um die Rekrutierung und Betreuung der

philippinischen Seeleute kümmert. Das Prinzip: „Wir behandeln unsere Leute anständig und sorgen dafür, dass sie sich bei uns wohlfühlen.“ Das hat nicht nur eine ethische Komponente, sondern hilft auch dabei, Kontinuität und Qualität zu sichern.

Seit 2009 betreibt das Unternehmen ein eigenes Kadettenprogramm auf den Philippinen. 60 Nachwuchskräfte haben es schon durchlaufen und sind teilweise bereits in Führungsaufgaben hineingewachsen. In Deutschland bildet die Reederei Schiffsmechaniker aus und gibt nautischen und technischen Offiziersassistenten eine Chance. Vinnens Fazit ist an der Stelle eindeutig: „Das Investment in die Menschen hat sich bezahlt gemacht.“ Das Thema Ausbildung hat für ihn einen hohen Stellenwert. Er sieht hier die ganze Branche in der Pflicht: „Wir müssen einen Beitrag dazu leisten, dass weiter in maritimen Berufen ausgebildet wird – das ist auch wichtig für den Schifffahrtsstandort Deutschland.“

**| Vielfältiges Engagement |** Der Name Vinnen hat in der Hansestadt Bremen und darüber hinaus einen guten Klang. Das liegt zum einen an der reichen Historie, zu der auch die 1921 ausgelieferte Stahl-Viermastbark „Magdalene Vinnen“ zählt, bei Ablieferung das größte Segelfrachtschiff der Welt. Sie ist heute unter dem Namen „Sedov“ als russisches Segelschulschiff unterwegs und mit 117 Metern das längste noch segelnde Traditionsschiff der Welt.

Aber auch das Engagement der Familie spielt hier eine Rolle: Seit Langem ist Vinnen beim Bremer Rhederverein aktiv, seit einigen Jahren als Vorsitzender. Der Rhederverein macht sich für den Schifffahrtsstandort Bremen und seine nautische Kompetenz stark. So wurde für fünf Jahre eine Stiftungsprofessur an der Hochschule Bremen eingerichtet. Nach wie vor ist die Verbindung zwischen Rhederverein und Hochschule eng.

Im Verband Deutscher Reeder (VDR) war Vinnen jahrelang in der Finanz- und Steuer-Kommission aktiv und ist seit 2010 Mitglied im Verwaltungsrat. „Shipping ist ein People’s business“, sagt er. Dazu gehörten auch der informelle Austausch und



**Modell.** Der 1955 gebaute Stückgutfrachter „Adolf Vinnen“ fuhr für die Holland-Amerika-Linie.





### Profil Michael Vinnen

- Geboren 1965
- Diplom-Volkswirt
- Auslandsaufenthalte USA und Japan
- Berufseinstieg Elektronikbranche/Investmentbanking
- 1994 Deutsche Seereederei Rostock/Laeisz
- 1999 Einstieg in die Reederei Vinnen
- Seit 2003 Geschäftsführender Gesellschafter
- Seit 2016 Inhaber
- Vorsitzter Bremer Rhederverein; Mitglied im VDR-Verwaltungsrat
- Verheiratet, drei Kinder

das Knüpfen von Kontakten. „Wir leben in der Schifffahrt von Standortbedingungen – Steuern, Finanzierung, aber auch Arbeitsmarkt. Da muss man sich einbringen, das kommt nicht von allein.“ Der VDR sei ein gutes Beispiel dafür, wie man die Wahrnehmung einer Branche auf politischer Ebene verbessern und wichtige Ziele erreichen könne.

**| Entscheidender Schritt |** Eine ganz besondere Herausforderung meisterte Michael Vinnen im vergangenen Jahr: Es gelang ihm, die Reederei wieder zum Familienunternehmen zu machen, indem er den langjährigen Partner, die Wünsche-Gruppe, rauskaufte. Der Hamburger Handelskonzern war 1980 mit einer Mehrheitsbeteiligung eingestiegen, hatte nach jahrelanger Schifffahrtskrise aber ein bisschen die Lust an seinem Engagement verloren – und Vinnen wollte, dass die Familie wieder allein das Sagen hat. „Für beide Seiten war das der ideale Zeitpunkt.“

Bleibt die Firma jetzt in der Familie? Vinnens Kinder – zwei Jungen, ein Mädchen – haben immerhin schon mal einen gewissen Bezug zur Schifffahrt: „Wenn eines unserer Schiffe in der Nähe ist, fahren

wir hin und machen einen Besuch an Bord.“ Seinen eigenen Weg ins Unternehmen sieht er bis heute als optimal an: „Mein Vater hat mich zu nichts gedrängt, und ich habe erst mal was ganz anderes gemacht.“ Volkswirtschaftsstudium in Freiburg, erfolgreicher Berufseinstieg in Branchen, die nichts mit Schifffahrt zu tun haben – und dann die Chance, in Rostock an der Privatisierung des DDR-Staatsbetriebs „Deutsche Seereederei“ mitzuwirken, der später teilweise in Laeisz aufging. Mit 34 landet er dann schließlich im Familienunternehmen und übernimmt dort schon nach wenigen Jahren das Ruder. Sein Vater Christel, mitt-

lerweile 82, hat sich – anders als dessen Vater – von Anfang an zurückgenommen und gibt längst nur noch Ratschläge, wenn man ihn fragt.

Im Blut liegt wohl die insgesamt positive Einstellung zur Branche – die Faszination des weltumspannenden Geschäfts, die Beschäftigung mit großen Objekten, der Kontakt zu den Seeleuten, einem immer noch besonderen Menschenschlag. Das Bonmot seines Großvaters gilt da bis heute: „Schifffahrt ist eine sehr interessante Industrie. Manchmal wäre es mir lieber, sie wäre weniger interessant und dafür ertragreicher.“

Michael Vinnen, der mit seiner Frau im Kirchenchor singt und Finnland als Reiseziel schätzt, lässt sich von der schwierigen Gemengelage aber nicht unterkriegen: „Man kann ja nicht acht Jahre lang mit schlechtem Gefühl ins Büro gehen.“ Immerhin habe die Firma es geschafft, rund 200 Jahre zu überleben. Er und sein Mitgeschäftsführer für den Betrieb der Flotte, Bernd Hein, sehen durchaus Chancen, mit geeigneten Projekten und den passenden Partnern vorsichtig zu wachsen. Vinnen ist überzeugt: „Die Dauerkrise ist nicht der neue Normalzustand.“ |●●●