

NDB-Artikel

Laeisz, *Carl* Kaufmann, Reeder, * 27.4.1828 Hamburg, † 22.3.1901 Hamburg.

Genealogie

V →Ferdinand (s. 1);

- ♂ Hamburg 1852 Sophie Christine (1831–1912), T d. Schiffsmaklers →Chrstn. Ludw. Knöhr (1788–1865) u. d. Henriette Sophie Heerwagen;

S →Carl Ferdinand (s. 3).

Leben

Nach kaufmännischer Lehrzeit in Bremen sowie Reisen durch England und Frankreich trat L. mit 23 Jahren als Teilhaber in die Firma F. Laeisz ein. Anders als sein Vater, der vom Handwerker zum Überseekaufmann aufgestiegen war, galt er als der geborene Kaufmann. Dieser ausgeprägten Begabung und seiner Energie war es zuzuschreiben, daß das in den drei Bereichen Handel, Schifffahrt und Versicherung tätige Unternehmen innerhalb weniger Jahrzehnte eine führende Stellung im hamburg. Wirtschaftsleben erlangen konnte. Dabei trat das Reedereigeschäft immer deutlicher in den Vordergrund. Obwohl Mitbegründer einer Vielzahl von Dampfschiffahrtsgesellschaften – hier sind vor allem zu nennen die Hamburg-Südamerikanische (1871), die Deutsch-Australische (1874), die Woermann-Linie (1886), die Deutsche Levante Linie (1889) und die Deutsche Ost-Afrika-Linie (1890) –, hat L. in seiner eigenen Reederei zeitlebens am Einsatz von Segelschiffen festgehalten. Vor allem die seit den 1880er Jahren in der Linienfahrt um das Kap Hoorn nach Chile eingesetzten „Salpeter-Clipper“ sind es gewesen, die der in den hamburg. Farben gehaltenen weißen Kontorflagge mit den roten Buchstaben FL internationales Ansehen verschafft haben. Höchste Perfektion beim Bau schneller stählener Segelschiffe – meist bei Blohm & Voss in Hamburg oder Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde in Auftrag gegeben – hat zusammen mit äußerster Rationalisierung bei der Abfertigung dazu geführt, daß diese Form des Massengutfrachtverkehrs überaus einträglich gewesen ist. Die „Flying P-Liner“, deren Führung freilich hohes seemännisches Können erforderte, waren also keineswegs ein Anachronismus im technisch-industriellen Zeitalter, sondern geradezu „Ausgeburten kaufmännischen Zweckdenkens“ (Prager). Der Stolz der Reederei, die Fünfmastbark „Potosi“ (1895), und auch die erst nach L.s Tod fertiggestellte „Preußen“ (1902), das einzige jemals gebaute Fünfmastvollschiff, dürfen mit Fug und Recht – allein schon angesichts der von ihnen geseelten Rekordzeiten – als Höhe- und wohl auch Endpunkt in der Entwicklung von Segelschiffbau und Segelfrachtschiffahrt gelten. – In seinem Testament hat L., der bei aller ihm nachgesagten Derbheit eine gleichwohl populäre Erscheinung gewesen ist, seiner Vaterstadt die Mittel

für die Errichtung einer Musikhalle als Heimstatt für die 1828 gegründete Philharmonische Gesellschaft, deren Vorstand er jahrzehntelang angehört hatte, gestiftet.

Auszeichnungen

Literatur

Hamburg. Correspondent v. 22.3.1901 (Nachruf);

Die Laeiszhalle in Hamburg, zum Tage d. Einweihung, 1908;

W. Heyden, Die Mitglieder d. Hamburger Bürgerschaft, 1909, Nr. 225;

W. Matlhies, Vereinsbank in Hamburg, 1970, S. 58-60 u. 211;

BJ VI;

Dt.GB 27 (Knöhr).

Autor

Gerhard Ahrens

Empfohlene Zitierweise

, „Laeisz, Carl“, in: Neue Deutsche Biographie 13 (1982), S. 399-400
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
