



## 1 DIE REEDEREI LAEISZ

Ferdinand Laeisz, am 01.01.1801 in Hamburg geboren, wuchs als sechstes Kind einer gut situierten Kaufmannsfamilie auf.

Ferdinand Laeisz (F.L.) hegte schon früh den Wunsch zur See zu fahren. Daher heuerte er 1815 auf dem Schoner „ELISABETH“ an, welcher allerdings kurz nach der Abfahrt havarierte. Da keine andere Heuer in Aussicht war, erlernte er auf Drängen seiner Eltern den Beruf des Buchbinders. Anschließend begab er sich auf die fünf Jahre währende Walz, im Rahmen derer er in Berlin in einer Seidenhutfabrik arbeitete. Dort erlernte er das Handwerkzeug zum Führen eines Hutgeschäfts.

Nach seiner Rückkehr nach Hamburg gründete F.L. am 18.03.1824 ebenda sein eigenes Unternehmen zur Herstellung von Seidenhüten. Bereits knapp ein Jahr später konnte er über einen befreundeten Kapitän seine Seidenhüte nach Buenos Aires exportieren. Der Startpunkt des wirtschaftlichen Aufstiegs des Unternehmens war somit markiert.

Im Juni 1826 heiratete F.L. Johanna Ulrike Catharina Creutzburg, die Tochter eines befreundeten Hutmachers. Am 27.04.1828 wurde Carl Heinrich, der einzige Sohn des Paares, geboren.

Die Nachfrage nach Hüten stieg in den Folgejahren weltweit so stark an, dass der Export gesteigert wurde und in vielen größeren Städten Filialen eröffnet werden konnten - unter anderem in Caracas, Lima, Santiago de Chile und Valparaíso. Über diese Filialen wurden schon bald weitere europäische Güter nach Südamerika exportiert, im Gegenzug Kolonialwaren wie überseeische Lebens- und Genussmittel (Zucker, Kaffee, Tabak, Reis, Kakao, Gewürze, etc.) nach Hamburg importiert<sup>1</sup>.

Nachdem das Export- und Importgeschäft sich etabliert hatte, kaufte F.L. im Jahr 1839 für 42.000 Mark Branco (eine Verrechnungseinheit im Börsenhandel) eine 206 Netto-registertonnen (NRT) große Brigg bei der Lübecker Werft J. Meyer. Getauft wurde das Schiff auf den Namen des einzigen Sohnes Laeiszs: „CARL“. Der rahgetakelte Zweimaster „CARL“ wurde primär für Reisen nach Brasilien, Ecuador und New York eingesetzt, 1847 jedoch schon wieder verkauft. F.L. erfüllte sich somit schlussendlich seinen



Ferdinand Laeisz

<sup>1</sup> Handelsbeziehungen zwischen Europa und Übersee bestanden schon seit der kolumbischen Ära beziehungsweise der Kolonialzeit. Viele der gehandelten Erträge und Importgüter wurden bis teilweise ins 19. Jahrhundert von Zwangsarbeitern oder Sklaven erwirtschaftet. Die Sklaverei in Südamerika wurde vielerorts erst mit dem Ende der Kolonialherrschaft abgeschafft. Chile existiert als Staat seit 1818.

Jugendtraum von der Seefahrt, wenn auch nicht als aktiver Seemann, sondern im Reedereigeschäft.

1843 gründete F.L. mit weiteren Firmen die „Südsee Fischerey Company zu Hamburg“ welche mit zwei Schiffen, der „HAMBURG“ und der „ELBE“ Walfang betrieb und durch den Handel mit Tran positive Gewinne einfuhr. Das Unternehmen wurde jedoch aufgrund von steigenden Verlusten nur wenige Jahre nach der Gründung wieder aufgelöst.

Einen erneuten Versuch in der Schifffahrtsbranche Fuß zu fassen startete F.L. im Jahr 1847. Die Reederei Laeisz war Gründungsmitglied der „Hamburg-Amerika Paketfahrt Aktien Gesellschaft“ (HAPAG), die sich bis 1914 zur weltweit größten Reederei entwickelte.



**Carl Laeisz**

Carl Laeisz (C.L.) stieg am 01.03.1852 in das Unternehmen seines Vaters ein. Noch im selben Jahr heiratete Carl die Tochter des Schiffsmaklers Christian Knöhr, Sophie Christine Knöhr (1831-1912). Sie und Carl hatten einen Sohn, Carl Ferdinand (1853-1900).

Vater und Sohn Laeisz wagten 1856 erneut den Sprung ins Reedereigeschäft. Sie kauften den in Stettin erbauten, zwölf Jahre alten Schoner „SOPHIE UND FRIEDERICKE“, ein Jahr später kam die Brigg „ADOLPH“ dazu. Letztere fuhr so gute Gewinne ein, dass 1857 der Entschluss gefasst wurde, den ersten Schiffsneubau bei der Hamburger Stülcken Werft in Auftrag zu geben.

Das erste eigens für die Reederei Laeisz gebaute Schiff war eine hölzerne Bark, die nach dem Spitznamen von Sophie Laeisz benannt wurde: „PUDEL“. Sophie Laeisz hatten diesen Spitznamen aufgrund ihrer Frisur inne, welche an einen Pudel erinnerte. Eine Pudelstatue zierte auch heute noch den Giebel des Kontor Hauses in der Hamburger Altstadt an der Trostbrücke.

1861 gründete F.L. eine Seemannskasse und finanzierte damit den Hamburger Rettungsverein, welcher im Jahr 1865 in die „Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“ (DGzRS) umbenannt wurde. Auch heute noch pflegt das Unternehmen eine enge Verbundenheit zu der DGzRS (LAEISZ 2020).



**Der Pudel**

1862 wurde mit der ersten Einfahrt eines laeiszschen Seglers in den Hafen von Valparaíso (Chile) die Grundlage für die Salpeterfahrt geschaffen. Nitrathaltige Erze, aus denen der sogenannte Chilesalpeter (Natriumnitrat) gewonnen wird, kommen natürlich in besonders trockenen Gebieten, wie der Atacamawüste in Nordchile, vor (REPÚBLICA DE CHILE 2003, 30f). Chilesalpeter wurde hauptsächlich zur Herstellung von Düngemittel verwendet; außerdem für die Sprengstoffproduktion genutzt.



In den darauffolgenden Jahren wurde die Reederei für ihre sehr robusten und schnellen Großsegler, die vornehmlich in der Salpeterfahrt nach Südamerika um Kap Horn eingesetzt wurden, berühmt. Das legendäre „P“ wurde zunächst nur vereinzelt für Schiffsnamen verwendet. Erst ab 1877 entstand die Tradition, allen Schiffsneubauten der Reederei Laeisz einen Namen zu geben, dessen erster Buchstabe ein „P“ war. Das „P“ entwickelte sich schnell zum Qualitätsmerkmal und Markenzeichen der Reederei, der Mythos Flying P-Liner war erschaffen (HAMECHER 1968,13). Um die enge Verbindung zu Südamerika und deren Bedeutung für das Unternehmen darzustellen, tragen zudem einige der Laeisz-Segler Namen mit südamerikanischem Bezug (Pampa, Potosi, Pisagua, Placilla, etc.) (LEHNEN 2018).

Anfang 1879 wurde Carl Ferdinand Laeisz Teilhaber am Familienunternehmen. Carl Ferdinand war ein äußerst talentierter Reeder und eine anerkannte Autorität. Neben seinem Verständnis für den Segelschiffbau und dem geschäftlichen Geschick, war er bekannt für ‚sein warmes Herz für die Schiffsmannschaften‘ (HAMECHER, 1967,15), was sich beispielsweise in der vergleichsweisen komfortablen Unterbringung der Mannschaft auf laeiszschen Großseglern widerspiegelt (LEHNEN, 2018). Mit dem Einstieg Carl Ferdinands waren drei Laeisz-Generationen zeitgleich in der Reederei tätig (LAEISZ 2020): Ferdinand Laeisz, Carl Heinrich Laeisz und Carl Ferdinand Laeisz.

Am 07.02.1887 starb Ferdinand Laeisz in Hamburg.

Von 1897 bis 1898 ließ die Reederei Laeisz ein von Bernhard Hansen, Emil Meerwein und Martin Haller entworfenes Kontorhaus für 960.000 Reichsmark an der Trostbrücke 1 in Hamburg errichten. Der am Verlauf des Fleets ausgerichtete Laeiszhof erhielt diverse Ziergiebel, Gauben und Statuen. Über dem großen Torbogen zieren zwischen dem dritten und vierten Stock vier von Bruno Kruse, zu Ehren der Initiatoren der Reichsgründung, geschaffene Statuen das Gebäude:

- Reichskanzler Otto von Bismarck
- Kaiser Wilhelm I.
- Generalfeldmarschall Albrecht von Roon
- Generalfeldmarschall Helmuth von Moltke



**Der Laeiszhof an der Trostbrücke 1**

Carl Laeisz verstarb am 22.03.1901 im Alter von 73 Jahren im Hamburg. In seinem Testament hatte er der Stadt 1,2 Millionen Mark vermacht, die zur Erbauung einer würdigen Stätte für die Ausübung und den Genuss edler Musik verwendet werden sollte. Sophie Laeisz stockte den Betrag später auf 2 Millionen Mark auf. Zwischen 1904 und 1908 wurde die neobarocke Musikhalle, die auch heute noch unter dem Namen Laeiszhalde bekannt ist, erbaut. Zur Zeit der Eröffnung am 04.06.1908 war die Musikhalle das größte und modernste Konzerthaus in Deutschland.

Carl Ferdinand Laeisz war krankheitsbedingt bereits sieben Monate vor seinem Vater im Alter von nur 47 Jahren gestorben. In seinem Schreibtisch wurden postum die schon ausgearbeiteten Pläne für das Fünfmastvollschiff Preussen gefunden (PRAGER 1994,35). Testamentarisch hatte Carl Laeisz nach dem Tod seines Sohnes verfügt, dass seine Ehefrau Sophie nach seinem Ableben Eigentümerin des Unternehmens wird und drei seiner Mitarbeiter (Paul Ganssauge, J. Reisse und H. Struck) als Prokuristen eingesetzt werden sollten (LAEISZ 2020), bis die Söhne Carl Ferdinands, Herbert Ferdinand und Erich Ferdinand, das geschäftsfähige Alter erreichen würden.

1913 ist das Unternehmen schließlich die größte Privatreederei Hamburgs, alle 18 Schiffe sind Tiefwassersegler, es befindet sich kein einziger Dampfer in der Flotte (PRAGER, 1994, 66/LAEISZ 2020).

Zu Beginn des ersten Weltkrieges im August 1914 lagen neun Schiffe der laeiszschen Flotte in neutralen chilenischen Häfen: „PASSAT“, „PARMA“, „PEIHO“, „PINNAS“, „POMMERN“, „PELIKAN“, „PETSCHILI“, „POTOSI“ und die „PEKING“. Die „PAMIR“ wurde auf ihrer Heimreise über den Atlantik von einem entgegenkommenden Schiff über den Ausbruch des Krieges informiert. Sie fand Zuflucht in einer Bucht der kanarischen Insel La Palma.



Ab 1918, nach Ende des Krieges, konnte Laeisz einige der mittlerweile von den Siegermächten konfisierten Schiffe wieder in seinen Besitz bringen, indem er diese auf eigene Rechnung mit Salpeter beladen ließ und das dringend benötigte „weiße Gold“ im Anschluss in Europa verkaufte. Den Erlös aus diesen Geschäften investierte er direkt in den Rückkauf der Fahrzeuge, so dass das Transportgeschäft umgehend wieder aufgenommen werden konnte. Die Organisation des Rückkaufs übernimmt das Deutsche Segelkontor, der laeiszsche Prokurst und spätere Partner Paul Ganssauge war maßgeblich am Erfolg der Aktion beteiligt (LAEISZ 2020).

Die Reederei hielt noch lange an der Segelschifftradition fest. Noch bis in die 1920er Jahre fuhren die Segler durch den chilenischen Salpeterhandel hohe Gewinne ein. Der Salpeterhandel jedoch wurde bald überflüssig, da es durch eine Modifikation des Haber-Bosch-Verfahrens gelang, Natriumnitrat synthetisch herzustellen. Nach dem Ersten Weltkrieg war der künstliche Dünger binnen Kurzem günstiger als der natürliche. Dies war hauptsächlich dadurch bedingt, dass die Transportkosten entfielen, die bis dato der große Pluspunkt der Frachtsegler waren, da diese, im Gegensatz zu den Dampfschiffen, keinen Brennstoff für den Antrieb benötigten. Nach und nach kam der Salpeterhandel endgültig zum Erliegen, da er sich wirtschaftlich nicht mehr rentierte.

1926 entstand auf der Tecklenborg Werft in Geestemünde der letzte Großsegler für die Reederei Laeisz, die Viermastbark „PADUA“. Die „PADUA“ wurde sowohl in der Salpeterfahrt als auch in der Weizenfahrt von/ab Australien eingesetzt. Neu war das auf dem Schiff umgesetzte Konzept des frachtfahrenden Segelschulschiffes, das die Reederei Laeisz als zukunftsweisend und rentabel erachtete. Neben dem Gütertransport wurde nunmehr auch der seemännische Nachwuchs auf den Reisen in Seemannschaft ausgebildet. Nach dem Zweiten Weltkrieg musste das Schiff als Reparationsleistung im Jahr 1945 an die Sowjetunion abgetreten werden.

In den 1930er Jahren entwickelte sich die Bananenfahrt mit Külschiffen zwischen Afrika, der Karibik und Südamerika zur Hauptaktivität der Reederei F. Laeisz (LAEISZ 2020). Der Grundstein dazu wurde bereits in den Jahren 1907-1908 gelegt, indem Bananenplantagen in Kamerun aufgebaut und die Früchte per Külschiff nach Europa exportiert werden. Im Zuge dessen werden zudem große Anteile der Afrikanischen Frucht Companie (AFC) erworben (ebd.).

Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm die Reederei Laeisz den Betrieb 1947 wieder auf, indem zwei Fischkutter in der Fischerei eingesetzt wurden. Die Külschiffflotte wurde zwischen 1952 und 1972 auf über 12 Fahrzeuge erweitert. Außerdem werden die ersten Panmax-Bulkcarrier MS „PROSPERPINA“ und MS „PROPONTIS“ 1972 in Dienst gestellt, unmittelbar danach die ersten Vollcontainerschiffe MS „PLUVIUS“ und MS „PLUTOS“ (LAEISZ 2020). 1989 leiten die M/S „PANAMA SENATOR“ und M/S „PARIS SENATOR“ schließlich die Ära der großen Containerschiffe ein (ebd.). Das aktuelle Flaggschiff der Reederei ist die Peene Ore, ein 332 Meter langer Massengutfrachter – das heute größte Handelsschiff unter deutscher Flagge.

Im Laufe der Firmengeschichte war Laeisz an vielen bekannten Unternehmen beteiligt, unter anderem der „Hamburg-Süd“, „Woermann-Linie“ und der „Deutsche Ostafrika Linie“. Die Beteiligungen und Gründungen F.L.s beschränkten sich nicht ausschließlich auf das Reedereigeschäft. Faktisch hatte das Unternehmen drei Standbeine: Handel,



Schifffahrt und Assekuranz. Diese drei Geschäftszweige werden durch drei Sterne im Logo der Reederei repräsentiert. Durch das Wirken Laeiszs avancierte Hamburg außerdem zum Seever sicherungsplatz Nummer 1. Im Jahr 1993 wurde zusammen mit dem Hamburger Kaufmann Horst Rahe im Zuge der Privatisierung die DDR-Staatsreederei (Deutsche Seereederei Rostock) übernommen. Laeisz wuchs damit zu einer der größten europäischen Reedereien.

Bis heute ist das Unternehmen, geführt von Nikolaus H. Schües (Vorsitzender der Geschäftsführung), Roland Pallutz (Kaufmännischer Geschäftsführer), Harald Schlotfeldt (Technischer Direktor), primär im Reedereigeschäft tätig, ebenso in den Bereichen Handel, Versicherung, Finanzierung, Immobilien/Land und einem Reisebüro (LAEISZ 2020) und hat Sitze in Hamburg, Rostock, Bremerhaven und Grabow. Die Reederei betreibt Containerschiffe, Massengutschiffe, Gas- und Car Carrier sowie Forschungsschiffe. Der Tradition von 1877 folgend tragen fast alle Schiffe auch heute noch Namen, die mit einen „P“ beginnen.



**Reederei Logo F. Laeisz**

#### **Quellenverzeichnis:**

HAMECHER 1968: H. Hamecher, Königin der See Fünfmast-Vollschiff „PREUSSEN“ (Hamburg 1968).

LAEISZ 2020: <https://www.laeisz.de/unternehmen/historie/> [01.07.2020].

PRAGER 1994: H.G. Prager, F. Laeisz. Vom Frachtsegler zum Kühl Schiff, Containerschiff und Bulk Carrier (Herford 1994).

REPÚBLICA DE CHILE 2003: Oficinas Salitreras Humberstone y Santa Laura. Postulación para su inclusión en la lista del patrimonio mundial/UNESCO, República de Chile (2003).