

NDB-Artikel

Heineken, *Philipp* Cornelius Baumwollkaufmann, Präsident des Norddeutschen Lloyd, * 1.3.1860 Bremen, † 28.12.1947 Tutzing Kreis Starnberg (Oberbayern).

Genealogie

V →Johannes (1822–99), Dr. iur., Obergerichts- u. Staatsanwalt, Rechtsanwalt u. Konsulent d. Norddt. Lloyd, S d. →Philipp (1789–1871), Dr. med., Stadtphysikus in B. (s. ADB XI; Brem. Biogr., 1912), u. d. Kaufm.-T Anna Dröge;

M Ella (1832–87), T d. Großkaufm. Eduard Hagedorn in B. u. d. Alwina Bohlen aus Philadelphia;

Ur-Gvm →Conrad Hagedorn (1768–1819), Großkaufm. in B.;

- • Bremen 1890 Paula (1870–1934), T d. →Ernst Heye (1833–1915), Großkaufm. in B. u. New York, u. d. Emilie (T d. →Karl Gg. Schünemann, 1814–54, Buchdruckereibes. u. Verleger in B.);

1 S, 2 T.

Leben

H. machte den gewöhnlichen Bildungsweg des Bremer Kaufmanns durch: nach der Schulentlassung eine 3jährige Lehre, dann einen Aufenthalt bei de Jersey & Co. in Liverpool, einer der größten englischen Baumwollfirmen, die mit auf bremische Gründung zurückging. 1886 gründete H. mit Johannes Vogelsang die Firma Heineken & Vogelsang, die bald eines der bedeutendsten Einfuhr- und Versandhäuser dieser Art in Bremen war, mit Zweigniederlassungen an den wichtigsten Baumwollplätzen im Süden der Vereinigten Staaten, in New York, in Liverpool, Hamburg und Le Havre. So hatte er sich bald eine angesehene Stellung in Bremen errungen, mit entsprechender öffentlicher Tätigkeit als Mitglied der Brem. Bürgerschaft, Vizepräsident der Bremer Baumwollbörse, einer Vereinigung der Baumwolleinfuhrhäuser und der verarbeitenden Industrie, sodann Aufsichtsratsmitglied beim Norddeutschen Lloyd, 1905 Präses der Handelskammer. Seit März 1906 Mitglied des Vorstandes des Norddeutschen Lloyd und Leiter seiner Frachtabteilungen, wurde H. nach dem Tode H. Wiegands 1909, des ersten Generaldirektors, dessen Nachfolger. Als solcher sah er sich sehr bald vor die unangenehme Aufgabe gestellt, die von Wiegand betriebene Ausdehnung der Gesellschaft im Bereiche der Schifffahrt wie über diesen hinaus in Industrieunternehmungen auf ein gesundes Maß zurückzuschrauben, ein Bemühen, das ihn unter anderem davon absehen ließ, den Kampf um das größte und schnellste Schiff auf dem Ozean weiter mitzumachen. Die Erfolge solcher Haltung wurden aber durch den 1. Weltkrieg zunichte gemacht, dessen Ende der Gesellschaft auf Grund

der Waffenstillstands- und Friedensbedingungen, zu deren Verhandlung H. selber als Sachverständiger mit herangezogen worden war, nur noch 57 671 BRT in kleinen Fahrzeugen beließ anstatt der 982 952 bei Ausbruch des Krieges vorhandenen. – Um so tatkräftiger wurde|der Wiederaufbau in Angriff genommen, sobald die Möglichkeiten dafür vorhanden waren, zunächst im Verkehr mit Nordamerika, der allezeit das Rückgrat der über den ganzen Erdball gespannten Unternehmungen des Norddeutschen Lloyd gebildet hatte. Ein kluger Vertrag (27.8.1920) mit der United States Mail Steamship Company in New York, der den Schiffsverkehr anfänglich der amerikanischen Gesellschaft überließ, dem Lloyd aber ihre Vertretung in Deutschland übertrug, später aber dahin abgebaut werden sollte, daß dieser den Schiffsbetrieb allmählich wieder mit eigenen Schiffen übernehmen und sein Vertragspartner die Vertretungen des Lloyd in Amerika haben sollte, machte den Anfang, von dem aus dann auch die weiteren Liniendienste wiederaufgebaut werden konnten.

Der weitere Ausbau der großen Schifffahrtsgesellschaft bis hin zu einer neuen Aufblähung durch Angliederung ganzer Reedereien durch Aufkauf oder Fusion mit dem Ziele der Bildung eines großen Konzerns ist nicht H.s Werk gewesen. Da er aber, Anfang 1921 als Generaldirektor zurückgetreten, dafür als Präsident Vorsitzender des Aufsichtsrates geworden war und weiterhin maßgeblich mit seiner Gesellschaft verbunden blieb, kam auch der Fehlschlag der übersteigerten Aufbaupolitik, wie er mit der Weltwirtschaftskrise um 1930 in Erscheinung trat, mit auf seine Rechnung. Die willkürliche Schifffahrtspolitik der Nationalsozialisten mußte in ihm einen Gegner haben; auf ihr Verlangen trat H. 1933 von seinen Ämtern zurück. – H. war an der Verwaltung der Suezkanal-Gesellschaft beteiligt, der einzige Deutsche bis 1914|

Auszeichnungen

Senator d. Dt. Ak. in München;

Mitgl. d. Verwaltungsrates d. Dt. Mus. München;

Dr.-Ing. E. h. (TH Danzig 1922).

Werke

zahlr. Aufsätze üb. wirtsch.geschichtl. u. pol. Fragen im Jb. d. Norddt. Lloyd seit 1915;

Tagebuch m. Reise nach Australien, d. Südsee u. d. Osten v. 21.5.1910-11.2.1911 (*Privatdr.*);

Südamerikan. Reiseindrücke, in: Jb. d. Norddt. Lloyd, 1925, S. 94 ff.

Literatur

R. Rühnick, Die Fam. H., in: Der Schlüssel, Brem. Btrr. z. dt. Wirtsch. u. Kultur, 1937, H. 2, S. 39 ff.;

Jb. d. Schiffbautechn. Ges. 44, 1950, S. 25 f.;

G. Besell, 1857-1957 Norddt. Lloyd, Gesch. e. brem. Reederei, 1957;
Gedenkaufsätze z. 100. Wiederkehr d. Geb.tages v. H. in:

Bremer Nachrr. u. im Weser-Kurier v. 1.3.1900;

Rhdb. (P).

Portraits

in: Jb. d. Norddt. Lloyd 1920/21 (*Titelbild*);

Büste v. Schubert, Abb. in: Bremer Nachrr. v. 16.7.1939.

Autor

Friedrich Prüser

Empfohlene Zitierweise

, „Heineken, Philipp“, in: Neue Deutsche Biographie 8 (1969), S. 299-300
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
