

NDB-Artikel

Meier, *Hermann Henrich* Kaufmann, Reeder, Parlamentarier, * 16.10.1809 Bremen, † 17.11.1898 Bremen.

Genealogie

V →Hermann Henrich (1779–1821), Kaufm. u. Reeder in B. u. New York, S d. →Diederich (1748–1802), Dr. iur., Bgm. in B., u. d. Amalia Smidt (1749–1816);

M Lucie (1776–1839), T d. Kaufm. u. Eltermanns Daniel Warneken in B. u. d. Adelheid Tidemann;

Ov →Henrich (1777–1837), Dr. iur., Senatsbuchdrucker in B., →Diederich (1787–1857), Dr. iur., Bgm. in B., →Caspar (1774–1839), Kaufm. in B. u. New York;

B →Diedrich August (1806–52), Kaufm. in New York, →Johann gen. John (1804–71, s. Gen. 2);

– ◊ Bremen 1843 Mathilde (1819–1909), T d. Kaufm. u. Eltermanns →Friedrich Leo Quentell (1779–1852), Begründer d. Quentell-Stiftung in B., u. d. Catharina Raake (1791–1864);

2 S (1 früh †), 1 T, u. a. →Hermann (1845–1905), Dr. iur., Kaufm. in B., Kunstsammler, Catharina gen. Käthi (1853–1930, ◊ →Julius Smidt, 1848–1902, Kaufm. in B.), Biographin M.s;

N →John (s. 2), →Hermann Henrich (1844–89), Rechtsanwalt, Senator in B.

Leben

M.s Vater, der Ende des 18. Jh. mit seinem Bruder Caspar in New York eine Firma gegründet hatte, starb, als M. 12 Jahre alt war. Nach dem Besuch der Hauptschule in Bremen zog dieser mit der Mutter nach Stuttgart und besuchte dort das Obergymnasium. Nach einjährigem Aufenthalt in der Schweiz (Orbe) trat er 1826 in das väterliche Unternehmen ein zu einem Zeitpunkt, als der Handel Bremens – namentlich mit den USA – nach der Gründung Bremerhavens (1827) einen bedeutenden Aufschwung nahm. M. ging 1831 nach England und von dort über New York 1832 nach Boston, wo bisher sein Bruder Diedrich August die Firma vertreten hatte. Am 1.1.1834 wurde er Teilhaber des Handelsunternehmens. Schon während seines Amerikaaufenthaltes brachte M. dem öffentlichen Leben und der Politik starkes Interesse entgegen und war u. a. Wirtschaftsgutachter für den preuß. Gesandten in den USA, Ludwig v. Rönne.

1838 beendete M. seinen Aufenthalt in den USA. Er unternahm zunächst Bildungsreisen nach Österreich, Böhmen, Frankreich und Italien. In seine

Vaterstadt zurückgekehrt, setzte er sich das Ziel, eine Eisenbahnverbindung zwischen Bremen und Bremerhaven zu schaffen. Dieses Vorhaben war jedoch wegen finanzieller Schwierigkeiten und der angespannten politischen Lage nach 1848 zunächst nicht zu verwirklichen. Erst 1862 wurde die Bahnlinie gebaut. In der Zwischenzeit war es M. aber gelungen, einen Schlepptampferverkehr auf der Unterweser einzurichten (1853). In dieser Zeit kam auch die erste direkte Dampfverbindung zwischen Nordamerika und Kontinentaleuropa (New York – Bremerhaven) zustande, nachdem M. und andere Bremer Kaufleute einige deutsche Staaten bewogen hatten, für diesen Zweck einen Betrag von 300 000 Dollar zur Verfügung zu stellen. Die damit subventionierte amerikan. Ocean Steam Navigation Company wurde aber 1857 wieder aufgelöst. M. nutzte nun die Gelegenheit, um noch im selben Jahr gemeinsam mit dem jungen Kaufmann Eduard Crüsemann ein brem. Schiffahrtsunternehmen zu gründen, das zu seinem Lebenswerk wurde: den Norddeutschen Lloyd (NDL). 31 Jahre lang – bis 1888 – stand er als Vorsitzender des Verwaltungsrats an der Spitze dieser Reederei und verhalf ihr zu weltweiter Bedeutung. Der NDL wurde der wichtigste Träger der überseeischen Auswanderung. Millionen von Passagieren überquerten unter seiner Flagge den Ozean. Groß war auch sein Einfluß auf die deutsche Schiffbauindustrie, die Entwicklung neuer Dampfertypen und den Ausbau der Hafenanlagen. Durch Verträge von 1885 und 1889 wurde der Reederei die Einrichtung und Unterhaltung deutscher Postdampfschiffverbindungen mit Ostasien und Australien übertragen. Auf eigenen Schulschiffen förderte der NDL die Ausbildung des nautischen Nachwuchses.

Auch bei vielen anderen wirtschaftlichen Vorhaben war M. beteiligt. Es gelang ihm, den engl. Ingenieur J. Hartley für das Projekt eines neuen Hafens zu gewinnen, dessen Vorschläge für den Bau der Molen, der Schleuse u. ä. sich als sehr vorteilhaft erwiesen, weil sie die Durchfahrt der seit 1847 verkehrenden breiteren Postdampfer ermöglichten. 1846/47 entwarf M. die Statuten einer in Bremen zu errichtenden Bank und legte seinen Plan 1850 der Handelskammer vor. Nach längerer Prüfung durch einen Ausschuß kam das Projekt zustande, und am 1.7.1856 konnte die „Bremer Bank“ eröffnet werden, die unter der fast 40jährigen Leitung M.s einen großen Beitrag zum wirtschaftlichen Aufstieg der Stadt leistete. M. gehörte auch zu den Gründern der Hamburg-Bremer Feuerversicherungsgesellschaft (1854). In den 60er Jahren trieb er den Bau eines neuen Börsengebäudes voran und sorgte dafür, daß die Kaufmannschaft die entstehenden Kosten durch eine Börsensteuer selbst abdeckte. 1852-74 gehörte M. der Bremer Handelskammer an und war 1863 und 1872 ihr Präsident. 1864 wurde er zum Präsidenten des Deutschen Handelstages gewählt, der marktwirtschaftliche und freihändlerische Ziele verfolgte.

Fast fünf Jahrzehnte lang spielte M. eine herausragende Rolle als Parlamentarier. Seit Anfang der 40er Jahre gehörte er dem Bürgerkonvent seiner Vaterstadt an und später bis 1874 der Bürgerschaft. M. erreichte, daß der Senat im Streit um die Einführung von bürgerschaftlichen Rechten Zugeständnisse machen mußte. Ein wichtiges Anliegen war ihm die politische Gleichberechtigung der Juden. Anfang 1849 entsandte ihn der Wahlkreis Bremervörde in die Frankfurter Nationalversammlung. Zusammen mit dem Bremer Arnold Duckwitz, dem damaligen Reichshandelsminister, widmete

er sich besonders Handels- und Schifffahrtsangelegenheiten. 1867 wurde M. in den Reichstag des Norddeutschen Bundes gewählt, in dem er in allen Marinefragen als einziger Sachverständiger eine wesentliche Rolle spielte. Er gehörte ihm bis zu seiner Auflösung an. Nachdem er 1871 aus beruflichen Gründen nicht kandidiert hatte und bei der Wahl von 1874 unterlegen war, gehörte er 1878-81 für den Wahlkreis Schaumburg-Lippe und 1881-90 für Bremen dem Deutschen Reichstag an, wo er sich der nationalliberalen Fraktion anschloß. Sein hauptsächliches Betätigungsfeld war wiederum die Handels- und Schifffahrtspolitik. Nach dem Übergang vom Freihandel zum Schutzzoll Ende der 70er Jahre bewährte sich M. als geschickter, allseits geachteter Vermittler bei der Wahrung der Interessen des brem. Handels. Noch 1890 war er maßgeblich an der Vorbereitung der großen „Norddeutschen Gewerbe-, Industrie- und Handelsausstellung“ in Bremen beteiligt.

Auch mit privaten Unternehmungen war M. erfolgreich. Seit 1861 betrieb er in Bad Harzburg ein Eisenhüttenwerk, und in Kolumbien ließ er eine Eisenbahnlinie bauen. Obwohl seine Bedeutung vor allem auf wirtschaftlichem und wirtschaftspolitischem Gebiet lag, engagierte er sich auch für sozialpolitische Ziele. M. gehörte zu den Gründungsmitgliedern der See-Berufsgenossenschaft. Die 1865 in Kiel gegründete „Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“ wählte ihn zu ihrem ersten Vorsitzenden. Er hat dieses Amt mehr als 30 Jahre lang innegehabt.

Literatur

ADB 52;

Urkk. d. Sanders-M.schen Fam.stiftung u. Stammtafeln d. M.schen Fam., 1844;

M. Lindemann, Der Norddt. Lloyd, Gesch. u. Hdb., 1892;

D. Kulenkampf, Unsere Eltern, 1898;

P. Neubaur, Der Norddt. Lloyd, 50 J. d. Entwicklung, 2 Bde., 1907 (P);

F. Hardegen, H. H. M., d. Gründer d. Norddt. Lloyd (fortgeführt u. abgeschlossen von Käthi Smidt geb. Meier), 1920 (P);

R. Engelsing, Die Vorgesch. d. Gründung d. Norddt. Lloyd, in: ZUG 2, 1957, S. 77-103 (P);

Brem. Biogr. d. 19. Jh., 1912 (*auch z. anderen Mitgl. d. Fam.*);

W. Kloos, Bremer Lex., 1980;

Kleines Bremer Lex., Serie 5, Bedeutende Männer d. Brem. Gesch., Folge 22, 1987;

BJ III. – Eigene Archivstud. im Staatsarchiv Bremen u. im Archiv d. Handelskammer Bremen.

Portraits

2 Ölgem. v. C. Lasch (Bremer Bank u. Handelskammer Bremen).

Autor

Monika Duensing

Empfohlene Zitierweise

, „Meier, Hermann Henrich“, in: Neue Deutsche Biographie 16 (1990), S. 642-643 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/>.html

ADB-Artikel

Meier: *Hermann Henrich M.*, als Sohn eines angesehenen Kaufmanns geboren zu Bremen am 16. October 1809, † ebenda am 17. November 1898, hat an der Förderung des Handels und der Schifffahrt Bremens und am öffentlichen Leben seiner Vaterstadt sowol wie auch Deutschlands thätigen und erfolgreichen Antheil genommen. Nach dem frühzeitigen Tode seines Vaters zog die Mutter mit ihren Kindern nach Stuttgart, wo M. das Gymnasium besuchte. Nach einem kurzen Aufenthalte in der Schweiz kehrte er 1826 nach Bremen zurück, um in dem väterlichen Geschäfte seine Lehrzeit durchzumachen. Es war die Zeit, in der die Gründung Bremerhavens die bremische Unternehmungslust neu anspornte, vortrefflich geeignet, den Blick eines jungen Mannes, den die Familienüberlieferung auf die Theilnahme am öffentlichen Leben hinwies, über die Sphäre des privaten Geschäftsverkehrs hinaus auf die allgemeinen Bedingungen des Handels und der Schifffahrt zu lenken. Eine Reise, die M. 1831 im Interesse seines Hauses nach England machte, vor allem aber ein sechsjähriger Aufenthalt in den Vereinigten Staaten von Amerika, wo er von 1832 bis 1838 vornehmlich in Boston als Agent des Geschäfts thätig war, erweiterten den Umfang seiner kaufmännischen Kenntnisse und schärften sein Auge für die Erfassung großer Verhältnisse. Während er noch in Amerika sich aufhielt, war er am 1. Januar 1834 Theilhaber der Firma H. H. Meier & Co. geworden. Im J. 1838 nach Bremen zurückgekehrt, unternahm er zunächst, um sich von den Anstrengungen seines Berufes auszuruhen, eine längere Reise durch Italien und Frankreich. Dann aber widmete er sich mit Eifer seinem Handelsgeschäfte und als Mitglied des Bürgerconvents zugleich den öffentlichen Angelegenheiten seiner Vaterstadt. Im J. 1846 ging er zusammen mit zwei anderen bremischen Kaufleuten in vertraulichem Auftrage des Senats nach Berlin, um bei der preußischen Regierung eine Unterstützung der amerikanischen Gesellschaft zu befürworten, die die erste directe Dampfschifffahrt zwischen New-York und dem europäischen Continent nach Bremerhaven zu leiten gedachte. Es gelang ihren Vorstellungen in der That, Preußen zur Zeichnung von 100 000 Dollars, der gleichen Summe, die schon vorher Bremen gezeichnet hatte, willig zu machen. Auf diese Weise und durch die von Preußen gemeinsam mit Bremen empfohlenen Zeichnungen mehrerer anderer deutscher Regierungen gelang es, in Deutschland eine Summe von 300 000 Dollars aufzubringen und so das Zustandekommen der neuen Dampfschiffslinie zu sichern. Seit dieser Zeit hat M. den bremischen Schifffahrtsangelegenheiten beständig sein lebhaftes Interesse zugewandt. Auch als Mitglied des Frankfurter Parlaments, in das ihn der Wahlkreis Bremervörde bei einer Nachwahl zu Anfang 1849 abordnete, hat er zusammen mit Duckwitz die Förderung der Schifffahrts- und Handelssachen sich angelegen sein lassen und an den Arbeiten für die deutsche Kriegsmarine theilgenommen.

Die folgenden anderthalb Jahrzehnte gehörten, den obwaltenden Verhältnissen entsprechend, wieder ganz den heimischen Angelegenheiten. Sie waren aber auch die fruchtbarsten in Meier's Leben. Der Plan einer von einer Privatgesellschaft zu erbauenden Eisenbahn nach Bremerhaven scheiterte freilich an dem Widerspruche Hannovers. Dagegen gelang es M. im J. 1853

eine Dampfschleppschiffahrt auf der Unterweser ins Leben zu rufen und dadurch die Verbindung Bremens mit seinem Seehafen wesentlich zu verbessern. Lebhafte Antheil nahm er gleich darauf an dem Bau des ersten festen Leuchthturms in der Wesermündung, der 1855 und 1856 von Baurath van Ronzelen, dem Erbauer des Bremerhavener Docks, ausgeführt wurde. Im J. 1856 trat als erstes großes Bankinstitut in Bremen die Bremer Bank ins Leben, durch eine Actiengesellschaft begründet, an deren Spitze M. als Chef des Verwaltungsraths stand. Sie hat gleich im folgenden Jahre, als eine schwere Handelskrise auch den bremischen Markt bedrohte, durch einen raschen Entschluß und eine geschickte Operation Meier's dem bremischen Handel ausgezeichnete Dienste geleistet und dann unter seiner langjährigen Leitung durch solide Geschäftsführung den Credit Bremens gefördert.

Das Jahr 1857 sah mit der Gründung des Norddeutschen Lloyd das Institut entstehen, das am meisten dazu beigetragen hat, Meier's Namen auch außerhalb Bremens zu einem geachteten zu machen. Die oft aufgeworfene Frage, ob M. als der eigentliche Gründer des Lloyd anzusehen oder ob nicht die erste Anregung dazu von Anderen ausgegangen sei, ist im Grunde durchaus müßig. Ein Unternehmen, wie dieses, kann nur gedeihen, wenn es einem praktischen Bedürfnisse entspricht und einem weit verbreiteten Wunsche entgegenkommt. Ein solcher mußte sich damals wenige Jahre nach der Gründung der Hamburger Paketfahrt-Actiengesellschaft in Bremen um so lebhafter regen, als die Ocean-steam-navigation Company, die zehn Jahre lang dem bremischen Handel erhebliche Vortheile gebracht hatte, in der Auflösung begriffen war. Darauf nur kam es an, den Gedanken so zweckmäßig wie möglich auszuführen, um dem Unternehmen Dauer zu sichern. Und daß dies geschehen ist, das ist unzweifelhaft in hervorragendem Maße das Verdienst H. H. Meier's gewesen. Sein scharfer, praktischer Verstand, seine genaue Kenntniß der Handels- und Schifffahrtsverhältnisse, sein mit Besonnenheit gepaarter Wagemuth, sein aller Kleinlichkeit abholdes Wesen, nicht zuletzt seine persönliche Uneigennützigkeit haben den Norddeutschen Lloyd glücklich durch eine Reihe schwerer Jahre hindurchgebracht, die vornehmlich infolge des bald nach seiner Gründung ausgebrochenen amerikanischen Secessionskrieges das junge Unternehmen ernstlich gefährdeten. Sie haben den Lloyd zu einem ausgezeichneten Instrumente des bremischen und des deutschen Handels gemacht und dazu beigetragen, noch bevor es ein Deutsches Reich gab, das Ansehen Deutschlands im Auslande zu erhöhen. Dreißig Jahre lang hat M. den Vorsitz im Verwaltungsrathe des Norddeutschen Lloyd geführt, bis die Bürde des Alters und neue Ideen, die in der jüngeren Generation hervortraten, ihn veranlaßten, das Amt niederzulegen.

Die hohe Werthschätzung, die sich M. bereits über Bremen hinaus erworben hatte, zeigte sich, als es galt, das menschenfreundliche Unternehmen einer organisirten Thätigkeit für die Rettung Schiffbrüchiger, das an verschiedenen Punkten der deutschen Seeküste zur Bildung von Vereinen geführt hatte, in einer großen Gesellschaft zusammenzufassen. Die zu diesem Zwecke im Mai 1865 nach Kiel berufene Versammlung stellte einmüthig H. H. Meier an die Spitze der Gesellschaft. Und diese hat das auf eine nur dreijährige Periode bemessene Amt des Vorsitzenden ihm im Laufe von mehr als dreißig Jahren immer wieder übertragen. M. hat auch für die Rettungsgesellschaft

eine überaus erfolgreiche Thätigkeit entwickelt. Die rasche Verbreitung, die die Gesellschaft in allen Theilen des deutschen Reiches fand, gestattete es, die Zahl und die Ausrüstung der Rettungsstationen an den deutschen Küsten beständig zu vermehren und zu verbessern und dabei einen sehr beträchtlichen Reservefonds anzusammeln. Schon früh, länger als ein Jahrzehnt vor dem Beginn der deutschen Socialgesetzgebung, gelang es M., eine Lebensversicherung der Rettungsmannschaften ins Werk zu setzen und bald wurde durch eine Reihe von Specialstiftungen für das Wohl der Mannschaften und ihrer Angehörigen gesorgt. So kann man sagen, daß unter Meier's praktischer und wohlwollender Leitung durch rein private und freiwillige Thätigkeit eine sociale Organisation geschaffen worden ist, die ihres gleichen sucht. Keinem andern der vielen Unternehmungen, die zu leiten M. in seinem langen Leben bemüht gewesen ist, hat er denn auch bis unmittelbar an sein Lebensende eine so hingebende Sorge gewidmet, wie der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.

Im Sommer 1866, bald nach der Schlacht von Königgrätz, aber noch bevor über das Schicksal des Königreichs Hannover entschieden worden war, ging M. abermals im vertraulichen Auftrage des Senats nach Berlin. Es galt für den Fall eines Friedensschlusses mit Hannover dafür zu wirken, daß die zahlreichen Beschwerden, die Bremens Handel und Schifffahrt seit zwei Jahrzehnten gegen die von engherzigsten Bestrebungen geleitete hannoversche Politik zu erheben hatte, in dem Friedensschlusse zu Gunsten Bremens als eines treuen und aufrichtigen Verbündeten Preußens abgestellt würden. M. machte dabei, als noch während der Dauer seiner Mission die Annexion Hannovers bekannt wurde, den Versuch, eine beträchtliche Erweiterung des Bremerhavener Gebiets von Preußen zu erreichen und fand in einer Unterredung, die er gleich nach Bismarck's Rückkehr aus dem Felde mit diesem hatte, eine gegen seinen Plan sehr wohlwollende Haltung. Seine Absichten aber sind dann doch am Widerspruche der preußischen Ressortbehörden gescheitert. Und wenn auch seine vornehmliche Aufgabe durch die Beseitigung des Königreichs Hannover hinfällig geworden war, so hat M. doch dazu beigetragen, freundliche Beziehungen zwischen Bremen und seinem neuen preußischen Nachbar einzuleiten. Der Senat erkannte das noch im Herbste desselben Jahres dadurch an, daß er M. die goldene Medaille verlieh, das höchste Ehrenzeichen, das er Bürgern Bremens zu geben vermag. In dem Begleitschreiben pries der Senat die Freudigkeit und Treue, mit der M., so oft die Vaterstadt seiner Kräfte bedurfte, sie immer von neuem der Vaterstadt zu widmen nicht müde geworden sei, und wies darauf hin, daß die unauflöslich mit Meier's Namen verknüpften Unternehmungen unserer Stadt zur Ehre und zum Vortheil gereichten.

Dieser rühmlichen Anerkennung des Senats gab bald darauf, als es sich um die Wahl eines Vertreters Bremens für den constituirenden Reichstag des norddeutschen Bundes handelte, die Bevölkerung Bremens durch die mit sehr großer Mehrheit erfolgte Wahl Meier's ihre Zustimmung. Auch im ersten ordentlichen Reichstage war M., der sich der nationalliberalen Partei anschloß, der Vertreter seiner Vaterstadt. Nicht nur seine genauen Kenntnisse des Handels und der Schifffahrt, sondern auch seine Persönlichkeit verschafften ihm im Reichstage bald eine angesehene Stellung. Und eben dieses persönliche

Element, sein Charakter, seine Zuverlässigkeit, seine aufrichtig liberale Gesinnung, die doch in rein praktischen Fragen stets zu vermitteln bereit war, haben auch später, als im Reiche die liberale Aera einer schutzzöllnerisch-reactionären gewichen war, die Stimmen der bremischen Wähler ihm wieder zugeführt. M. hatte 1871 aus persönlichen und geschäftlichen Gründen eine Wiederwahl in den Reichstag abgelehnt. Dann war er 1874 und 1878 unter Umständen, deren Herbeiführung auch manche seiner damaligen Gegner später bedauert haben, in Bremen zwei Mal bei der Reichstagswahl unterlegen. 1881 aber, nachdem M. inzwischen während einer Legislaturperiode Schaumburg-Lippe im Reichstage vertreten hatte, und nochmals 1884 fiel wieder eine bedeutende Stimmenmehrheit in seinem heimischen Wahlkreise ihm zu. Von 1890 an hat er dem Reichstage nicht mehr angehört.

Inzwischen hatte am 16. October 1889 die Vollendung des achten Jahrzehnts seines arbeits- und erfolgreichen Lebens seiner Vaterstadt Anlaß gegeben, die Verehrung, die ihm aus allen Kreisen der bremischen Bürgerschaft entgegengebracht wurde, in festlichen Veranstaltungen und Begrüßungen ihm zu bezeugen. Auch deutsche Fürsten, an ihrer Spitze der Kaiser und die alte Kaiserin Augusta, und deutsche Staatsmänner, unter denen Fürst Bismarck nicht fehlen wollte, sandten ihm ehrenvolle Grüße. In der großen Halle der Börse, deren Bau M. zu Anfang der sechziger Jahre in erster Linie mit ins Werk gesetzt hatte, in der er ein Vierteljahrhundert lang die prononcirteste Erscheinung der bremischen Kaufmannschaft gewesen war, wurde am Abend bei einem festlichen Mahle, an dem viele hundert Männer aller Berufszweige theilnahmen, seinem Wirken und seinem Charakter die verdiente Huldigung dargebracht. M. war eine ungewöhnlich stattliche und vornehme Erscheinung, und dem entsprach durchaus sein inneres Wesen. Eine wahrhaft vornehme Gesinnung hat er in allen Verhältnissen, in die sein vielgeschäftiges Leben ihn führte, bewiesen, und was immer an Unternehmungen mannichfacher Art seiner Leitung unterstellt war, das zeichnete sich nicht allein durch zweckmäßige Einrichtungen, sondern auch durch eine großzügige Anlage aus.

Autor

Bippen.

Empfohlene Zitierweise

, „Meier, Hermann Henrich“, in: Allgemeine Deutsche Biographie (1906), S. [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
