

**Der Friedensvertrag und die deutsche Schifffahrt.**

**X**  
 A 10 n 32/5

1920

**Vortrag,**

1923  
 1021

gehalten im Rahmen der Hamburgischen Universität von  
**Geheimrat Cuno, Generaldirektor der Hamburg-Amerika Linie**  
 am Freitag, den 12. März 1920.



Gleichsam als ob das stolze Werk der deutschen Reederei den allzu frühen Tod seines Meisters Albert Ballin nicht sollte überleben können, hat für sie mit seinem Ableben ein Leidensweg begonnen, der ausgehend von der Fortsetzung der Blockade durch die Waffenstillstandsbedingungen über die tatsächliche Auslieferung unserer Schiffe zur Lebensmittelfahrt hinweg bis hin zur Übergabe der gesamten Übersee-Handelsflotte an die Feinde im Friedensvertrage und damit zur Vernichtung der Übersee-Handelschifffahrt führte. Schon damals, als Ballin noch unter uns weilte, hatte die Handelsflotte durch den Krieg viel von ihrer früheren Größe eingebüßt. Von ihrem Vorkriegsbestande von mehr als 5 Millionen Brutto-Register-Tonnen hatte sie mehr als die Hälfte durch Kriegeereignisse verloren. Aber was uns damals noch verblieb — rund 800 000 Tonnen in neutralen Häfen und 2 Millionen Tonnen in der Heimat — war groß genug, um mit der sofortigen Versorgung des durch vierjährige Hungerblockade erschöpften Inlandes mit Rohstoffen und Lebensmitteln einen wirksamen Anfang zu machen, wenn nur möglich war, die Schiffe sofort in Fahrt zu setzen. Daß dies mit aller Kraft und Beschleunigung geschehen müsse und könne, war Ballin's letzter Gedanke. Noch wenige Stunden vor seiner Erkrankung, schon im innersten Herzen getroffen durch das Unglück des Vaterlandes, beraumte er, in trügerischem Verlaß auf Wilson's Friedensprogramm, für den folgenden Tag eine Besprechung im Senat an, in welcher Maßnahmen beschlossen werden sollten, die die sofortige Wiederaufnahme der Handelschifffahrt bezweckten. Als diese Sitzung stattfand, lag Ballin auf dem Sterbebette, und mir lag es ob, während meine Gedanken bei dem sterbenden König der Schifffahrt weilten, über die Belebung seines durch den Krieg stillgelegten Werkes zu beraten. Es war vergebens. Der folgende Tag schon brachte die grausamen Waffenstillstandsbedingungen mit der Fortsetzung der Blockade und der Unmöglichkeit, die deutschen Schiffe für unsere Versorgung in Fahrt zu setzen, wie bitter nötig dies auch damals gewesen wäre. Was seitdem geschehen ist, Sie wissen es alle und Ihnen wie mir hat es zu sehr ans Herz gegriffen, als daß wir jemals es vergessen könnten. Ich brauche, um die ganze Größe der Katastrophe und die Wirkung der Friedensbedingungen Ihnen mit einem Sage vor Augen zu führen, nur daran zu erinnern, daß wir vor dem Kriege die zweitgrößte Handelsflotte der Welt, mit über 5 Millionen Brutto-Register-Tonnen, vom größten und bestgebauten Typ hatten und nach Ausführung des Friedensvertrages nicht sehr viel mehr als  $\frac{1}{2}$  Million Brutto-Register-Tonnen unser eigen nennen werden, von denen keines größer als 1 600 Tonnen — das ist etwa die Größe des Seebädderdampfers „Kaiser“ — sein wird, so daß wir auf die Zeit vor der Reichsgründung zurückgeworfen werden. Und doch kann ich Ihnen nicht ersparen, den ganzen Leidensweg der deutschen Handelsflotte, der auf Schritt und Tritt mit hanseatischem Blut und Tränen getränkt ist, nochmals mit mir zu gehen, um Ihnen die einzelnen Phasen der Geschichte der sterbenden deutschen Handelsflotte unauslöschlich ins Gedächtnis einzuprägen. Dabei will ich alles Gefühlsmäßige vermeiden. Ich will Ihnen nicht sprechen von jenem schweren Tage des 16. und 17. Januar 1919 in Trier, wo die deutsche Handelsflotte voreilig dem Feinde ausgeantwortet wurde, ohne daß Sachverständige rechtzeitig herbeigerufen waren. Ich will nicht sprechen von jener schwersten Stunde in Versailles am 7. Mai 1919, wo Carl Melchior und ich den eben erhaltenen Friedensvertrag gemeinsam durchblätterten und auf die vernichtende Forderung der Entschädigung von Tonne um Tonne stießen. Nicht auch will ich sprechen von dem unheilvollen Junitage in Weimar, wo das neu gebildete Kabinett allen Warnungen der Sachverständigen zum Trotz die Annahme der Friedensbedingungen beschloß, weil es lediglich auf die inneren Verhältnisse Rücksicht nahm und die Fühlung mit dem Auslande in keiner Weise bewertete. Nur die Tatsachen will ich zu Ihnen reden lassen, um Ihnen zu zeigen, wie planmäßig und gründlich der Feind sein

# Der Friedensvertrag und die deutsche Schifffahrt.

## Vortrag,

gehalten im Rahmen der Hamburgischen Universität von  
**Geheimrat Cuno**, Generaldirektor der Hamburg-Amerika Linie  
am Freitag, den 12. März 1920.

Gleichsam als ob das stolze Werk der deutschen Reederei den allzu frühen Tod seines Meisters Albert Ballin nicht sollte überleben können, hat für sie mit seinem Ableben ein Leidensweg begonnen, der ausgehend von der Fortsetzung der Blockade durch die Waffenstillstandsbedingungen über die tatsächliche Auslieferung unserer Schiffe zur Lebensmittelfahrt hinweg bis hin zur Übergabe der gesamten Übersee-Handelsflotte an die Feinde im Friedensvertrage und damit zur Vernichtung der Übersee-Handelschifffahrt führte. Schon damals, als Ballin noch unter uns weilte, hatte die Handelsflotte durch den Krieg viel von ihrer früheren Größe eingebüßt. Von ihrem Vorkriegsbestande von mehr als 5 Millionen Brutto-Register-Tonnen hatte sie mehr als die Hälfte durch Kriegsereignisse verloren. Aber was uns damals noch verblieb — rund 800 000 Tonnen in neutralen Häfen und 2 Millionen Tonnen in der Heimat — war groß genug, um mit der sofortigen Versorgung des durch vierjährige Hungerblockade erschöpften Inlandes mit Rohstoffen und Lebensmitteln einen wirksamen Anfang zu machen, wenn nur möglich war, die Schiffe sofort in Fahrt zu setzen. Daß dies mit aller Kraft und Beschleunigung geschehen müsse und könne, war Ballin's letzter Gedanke. Noch wenige Stunden vor seiner Erkrankung, schon im innersten Herzen getroffen durch das Unglück des Vaterlandes, beraumte er, in trügerischem Verlaß auf Wilson's Friedensprogramm, für den folgenden Tag eine Besprechung im Senat an, in welcher Maßnahmen beschlossen werden sollten, die die sofortige Wiederaufnahme der Handelschifffahrt bezweckten. Als diese Sitzung stattfand, lag Ballin auf dem Sterbepulte, und mir lag es ob, während meine Gedanken bei dem sterbenden König der Schifffahrt weilten, über die Belebung seines durch den Krieg stillgelegten Werkes zu beraten. Es war vergebens. Der folgende Tag schon brachte die grausamen Waffenstillstandsbedingungen mit der Fortsetzung der Blockade und der Unmöglichkeit, die deutschen Schiffe für unsere Versorgung in Fahrt zu setzen, wie bitter nötig dies auch damals gewesen wäre. Was seitdem geschehen ist, Sie wissen es alle und Ihnen wie mir hat es zu sehr ans Herz gegriffen, als daß wir jemals es vergessen könnten. Ich brauche, um die ganze Größe der Katastrophe und die Wirkung der Friedensbedingungen Ihnen mit einem Sage vor Augen zu führen, nur daran zu erinnern, daß wir vor dem Kriege die zweitgrößte Handelsflotte der Welt, mit über 5 Millionen Brutto-Register-Tonnen, vom größten und bestgebauten Typ hatten und nach Ausführung des Friedensvertrages nicht sehr viel mehr als  $\frac{1}{2}$  Million Brutto-Register-Tonnen unser eigen nennen werden, von denen keines größer als 1 600 Tonnen — das ist etwa die Größe des Seebärdampfers „Kaiser“ — sein wird, so daß wir auf die Zeit vor der Reichsgründung zurückgeworfen werden. Und doch kann ich Ihnen nicht ersparen, den ganzen Leidensweg der deutschen Handelsflotte, der auf Schritt und Tritt mit hanseatischem Blut und Tränen getränkt ist, nochmals mit mir zu gehen, um Ihnen die einzelnen Phasen der Geschichte der sterbenden deutschen Handelsflotte unauslöschlich ins Gedächtnis einzuprägen. Dabei will ich alles Gefühlsmäßige vermeiden. Ich will Ihnen nicht sprechen von jenem schweren Tage des 16. und 17. Januar 1919 in Trier, wo die deutsche Handelsflotte voreilig dem Feinde ausgeantwortet wurde, ohne daß Sachverständige rechtzeitig herbeigerufen waren. Ich will nicht sprechen von jener schwersten Stunde in Versailles am 7. Mai 1919, wo Carl Melchior und ich den eben erhaltenen Friedensvertrag gemeinsam durchblättern und auf die vernichtende Forderung der Entschädigung von Tonne um Tonne stießen. Nicht auch will ich sprechen von dem unheilvollen Junitage in Weimar, wo das neu gebildete Kabinett allen Warnungen der Sachverständigen zum Trotz die Annahme der Friedensbedingungen beschloß, weil es lediglich auf die inneren Verhältnisse Rücksicht nahm und die Fühlung mit dem Auslande in keiner Weise bewertete. Nur die Tatsachen will ich zu Ihnen reden lassen, um Ihnen zu zeigen, wie planmäßig und gründlich der Feind sein Kriegsziel, die Vernichtung der deutschen Handelsflotte, verfolgt und durchgeführt hat.



K  
A 10 n <sup>32</sup>/<sub>5</sub>



Ich muß dabei ausgehen von dem Ihnen bekannten und in früheren Vorträgen mehrfach erwähnten Vorvertrage, den wir auf Grund der Vorschläge des Präsidenten Wilson geschlossen und der für uns und unser Waffenstillstandsangebot die unbedingte Voraussetzung war.

1. Vollkommene Freiheit der Schifffahrt auf den Küstengewässern, sowohl im Frieden als im Kriege.
2. Beseitigung aller wirtschaftlichen Schranken, soweit möglich, und Errichtung gleicher Handelsbeziehungen unter allen Nationen, die dem Frieden zustimmen und sich zu seiner Aufrechterhaltung zusammenschließen.
3. Die unparteiische Gerechtigkeit, die keine Unterscheidung zwischen jenen mit sich bringen darf, denen gegenüber wir gerecht zu sein wünschen. Es muß eine Gerechtigkeit sein, die keine Begünstigungen und Abstufungen kennt, sondern nur die gleichen Rechte der beteiligten Völker.
4. Daß es innerhalb des Völkerbundes keine besonderen selbstischen wirtschaftlichen Kombinationen geben kann und keine Anwendung irgendwelcher Form von wirtschaftlichem Boykott oder Ausschliefung.

Die Grundsätze über „Freiheit und Gleichberechtigung“ fanden ihre erste praktische Anwendung darin, daß im Waffenstillstandsvertrage die Blockade verlängert und jedwede Überführung deutscher Handelsschiffe jeder Art unter neutraler Flagge verboten wurde. Die darauf folgenden Verhandlungen in Trier, Brüssel und Spa brachten die Verquickung des Finanz- und Lebensmittel-Abkommens mit der Frage der Auslieferung der Handelsflotte. Deutschland, das durch den mehr als vierjährigen Krieg aller Rohstoffe und Lebensmittel beraubt, vor einer furchtbaren Hungerkatastrophe stand, sollte nur dann ein, wenn auch äußerst karg bemessenes Maß wirtschaftlicher Hilfsmittel erhalten, wenn es seine stolze Handelsflotte auslieferte. Die unheilvollen Verhandlungen des bisherigen Reichsfinanzministers, der eine knappe Viertelstunde nach dem Eintreffen der deutschen Sachverständigen genügend gerüstet zu sein glaubte, um die Generalklausel, durch die, wie er meinte, die deutsche Handelsflotte „nur zur Verfügung gestellt“, nicht „ausgeliefert“ werden sollte, zu unterzeichnen, waren für uns Mächtebeteiligte von derart einschneidender Wirkung, daß ich nicht mit der nötigen Ruhe und Objektivität darüber zu sprechen vermag.

Das Abkommen vom 16. Januar 1919 lautet folgendermaßen:

„Um die Lebensmittelversorgung Deutschlands und des übrigen Europas sicherzustellen, wird die deutsche Regierung alle möglichen Maßnahmen treffen, um während der Dauer des Waffenstillstandes die ganze deutsche Handelsflotte der Kontrolle und der Flagge der alliierten Mächte und der Vereinigten Staaten unter Mitwirkung eines deutschen Delegierten zu unterstellen.

Diese Vereinbarung greift in keiner Weise der endgültigen Verfügung über diese Schiffe vor. Die Alliierten und die Vereinigten Staaten können, falls sie dies für nötig erachten, die Bemannung teilweise oder ganz ersetzen. Die auf diese Weise entlassenen Offiziere und Schiffsmannschaften sollen nach Deutschland zurückbefördert werden.

Eine angemessene, von den alliierten Regierungen festzusetzende Entschädigung soll für die Benutzung dieser Schiffe zugesprochen werden.

Ein unverzüglich abzuschließendes Sonderabkommen soll alle Einzelheiten sowie die für die verschiedenen Kategorien von Schiffen zu bestimmenden Ausnahmen regeln.“

In diesem Sonderabkommen akzeptierten die deutschen Delegierten namentlich folgende Bedingung:

„Die ganze deutsche Handelsflotte (einschließlich aller Passagier- und Frachtdampfer, mit Ausnahme derjenigen, die von einer von den assoziierten Regierungen ernannten Kommission festgesetzt werden) soll sofort zur Verfügung der assoziierten Regierungen gestellt werden, damit die Welttonnage, von welcher die für die Versorgung von Lebensmitteln nach Europa, einschließlich Deutschland, notwendige Tonnage genommen werden kann, erhöht wird.“

Trotz aller Behmut nicht ohne hanseatischen Stolz möchte ich ausdrücklich betonen: Keine Hamburger Unterschrift deckt dieses Schifffahrtsabkommen. — Damit war das Schicksal der deutschen Handelsflotte besiegelt und das englische Kriegsziel erreicht, unserer Handelsflotte den Todesstoß zu versetzen, denn in Wirklichkeit ging die Absicht der Alliierten nicht dahin, nur für die Zwecke der Lebensmittel- und Truppenbewegung und nur für die Zeit des Waffenstillstandes die Flotte zur Verfügung zu haben, sondern dauernd. Der Gegenvorschlag, den die Sachverständigen in Trier machten, empfahl, daß man sich bereit erklären solle, mit dem deutschen Schiffsraum in einem Pool mit den Schiffen der feindlichen Mächte, aber natürlich unter deutscher Regie und mit deutscher Mannschaft zu fahren, wurde von unseren Delegierten nicht ernstlich genug aufgenommen und von den Feinden nicht akzeptiert. Und doch hätte die Ausführung dieses Gedankens dem damaligen Bedürfnis der Alliierten in vollem Maße Rechnung getragen und zugleich die deutschen Interessen entsprechend zur Geltung kommen lassen. Die Feinde wollten mehr. Sie nahmen den gesamten Schiffsraum über 2500 Tonnen in Anspruch, setzten die deutsche Mannschaft von Bord, obwohl sie, wie sich nachher herausgestellt hat, einen wesentlichen Teil der deutschen Schiffe garnicht in Fahrt setzen konnten, weil sie keine Verwendung oder keine Mannschaft dafür hatten. Das zeigt in grellem Lichte die Taktik der Feinde. Ohne selbst die Schiffe zu benötigen, entziehen sie ihre Benutzung den deutschen Reedern und machen es unmöglich, der deutschen Bevölkerung Lebensmittel und Arbeit zuzuführen. Aber wichtiger beinahe als dieses ist, daß die Forderung der Alliierten unter der Maske der Fürsorge für Deutsche ein anderes Ziel verfolgte. Sie fordern den gesamten

Schiffsraum mit Ausnahme der Schiffe für kleine Fahrt, überziehen das Land, insbesondere die Hafenstädte, mit ihren Kommissionen, um überall hineinzusehen und sich das Material zu sammeln für die Vertragsbestimmungen im Frieden. Das ist ihnen gelungen. Gerade die vor wenigen Tagen eingegangene letzte Note der Entente beweist, mit welcher Gründlichkeit sie die damalige Zeit zu Recherchen benutzt haben und beweist damit zugleich, daß die scheinheilige Forderung im Waffenstillstand von Trier eine doppelte grobe Lüge war, einmal, indem sie vorgaben, das deutsche Volk versorgen zu wollen, während sie in Wirklichkeit den Schiffsraum an sich ziehen wollten und damit der Versorgung des Volkes mehr Schaden als Nutzen zugefügt haben, dann, indem sie feierlich erklärten, daß der endgültigen Bestimmung der Schiffe nicht vorgegriffen werden solle und privatim mehr als einmal durchblicken ließen, daß wir die Schiffe natürlich zurückbekommen würden, während sie innerlich entschlossen waren, die Friedensbedingungen in der ganzen Härte uns aufzuerlegen, in der sie im Friedensvertrage enthalten sind.

Der Teil 8 Abschnitt I des Friedensvertrages stellt dem allgemeinen Grundsatz der Bestimmungen über die Wiedergutmachung, nach dem Deutschland anzuerkennen hat, daß Deutschland und seine Verbündeten als Urheber für alle Verluste und Schäden verantwortlich sind, die die alliierten und assoziierten Regierungen und ihre Staatsangehörigen infolge des Krieges, der ihnen durch den Angriff Deutschlands und seiner Verbündeten aufgezwungen wurde, erlitten haben, den weiteren Grundsatz an die Seite, daß Deutschland das Recht der alliierten und assoziierten Mächte auf Ersatz aller durch Kriegsereignisse verlorenen oder beschädigten Handelsschiffe und Fischereifahrzeuge Tonne für Tonne (Brutto-Vermessung) und Klasse für Klasse anzuerkennen hat.

Es ist dies eine Bestimmung, in der die Weltanschauung angelsächsischer Kriegsführung als eines Kampfes Aller gegen Alle und gegen Alles besonders unverhüllt in die Erscheinung tritt.

Da der vorhandene Tonnengehalt der deutschen Schiffe hinter dem von den alliierten und assoziierten Mächten infolge des deutschen Angriffs verlorenen Tonnengehalt erheblich zurückbleibt, wird die Entschädigung Deutschlands beschränkt auf alle den Reichsangehörigen gehörenden Handelsschiffe von 1600 Brutto-Registertons und darüber, ferner auf die Hälfte des Tonnengehalts der Schiffe, deren Brutto-Tonnengehalt zwischen 1000 und 1600 Tonnen beträgt und je  $\frac{1}{4}$  des Tonnengehaltes sowohl der Fischdampfer wie der anderen Fischereifahrzeuge.

Zu diesen abzuliefernden Fahrzeugen gehören alle diejenigen:

- a) welche die deutsche Handelsflagge führen oder führen dürfen;
- b) welche einem deutschen Reichsangehörigen, einer deutschen Gesellschaft oder Vereinigung oder einer in Abhängigkeit oder unter Leitung von deutschen Reichsangehörigen stehenden Gesellschaft oder Vereinigung eines anderen Landes als der alliierten und assoziierten Länder gehören;
- c) welche zurzeit im Bau sind (actuellement en construction), (now under construction), und zwar:
  1. in Deutschland,
  2. für Rechnung eines deutschen Reichsangehörigen, einer deutschen Gesellschaft oder Vereinigung in anderen als den assoziierten und alliierten Ländern.

Diese Schiffe sind innerhalb zweier Monate nach Inkrafttreten des Vertrages, frei von allen Vorrechten, Pfandrechten und sonstigen Lasten an den Schiffen an die Commission de réparation zu übertragen.

Abgesehen von dieser Abgabeverpflichtung übernimmt Deutschland die Verpflichtung, auf den deutschen Werften für Rechnung der alliierten und assoziierten Regierungen Handelsschiffe bauen zu lassen bis zu 200 000 Brutto-Tons für das Jahr, wobei von der Commission de réparation die genaue Bezeichnung der zu bauenden Schiffe, die Bau- und Lieferungsbedingungen, der in Rechnung zu stellende Preis für die Tonne und alle anderen, auf die Bestellung, den Bau, die Lieferung der Schiffe sowie ihre Anrechnung bezüglichen Fragen geregelt werden.

Ähnliche Verpflichtungen übernimmt Deutschland auf dem Gebiete der Flußschiffe, wo zum Ausgleich der Verluste an Flußschiffahrts-Tonnengehalt der alliierten und assoziierten Mächte Deutschland bis zu 20 % seines gesamten Flußfahrzeugparks abzuliefern hat.

Das ist der wesentliche Inhalt der eigentlichen Schifffahrtsbestimmungen. An Versuchen, sie abzuändern, hat es die Friedensdelegation nicht fehlen lassen. Sie blieb darin fest, daß keine Tonne deutschen Schiffsraums freiwillig abgeliefert werden und das Prinzip der Tonne-um-Tonne-Hergabe abgelehnt werden müsse; indem sie auf die unerträglichen Folgen der Hergabe der gesamten Überseehandelsflotte, insbesondere auf die Rückwirkung für die arbeitende und mit den Seeinteressen verbundene Bevölkerung Deutschlands eindringlich hinwies und den Gegenvorschlag machte, der seinen Grundgedanken nach schon in Trier dem Waffenstillstandsbegehren gegenüber zum Vorschlag kam, den Mangel an Welttonnage, den der Krieg und nicht zuletzt der unbeschränkte U-Boot-Krieg hervorgerufen, dadurch auszugleichen, daß die deutschen Reeder sich bereit erklärten, die deutsche Handelsflotte in einem Weltpool mit den Flotten der anderen Mächte gemeinsam und nach einheitlichem Plane fahren zu lassen, um so zu erreichen, daß in der Rohstoff- und Lebensmittelversorgung der Welt baldmöglichst Ordnung geschaffen würde. Wieviel besser wäre es gewesen, wenn damals dieser Gegenvorschlag angenommen wäre, nicht nur für uns, sondern auch für die Gegner; denn das Übel, an dem die Welt heute krankt, ist gerade die noch immer bestehende Unordnung und der noch nicht erfolgte



Ausgleich in der Rohstoff- und Lebensmittelfrage. Wir würden im Innern viel eher zu geordneten Verhältnissen gekommen sein, wenn wir Rohstoffe für die Arbeit und Brot für die Bevölkerung gehabt hätten, und es hätte sich nicht das gerade für die feindlichen und neutralen Staaten auf die Dauer unerträgliche und gefährliche Bild ergeben, daß die eine Seite der Welt in Rohstoffen und Lebensmitteln erstickt, während die andere Seite daran großen Mangel leidet.

Wie man damals in Versailles auf feindlicher Seite solche im allgemeinen Interesse liegenden Vorschläge aufnahm, zeigt nichts besser als der auf die Auslieferung der Handelsflotte sich beziehende Satz, der von Clemenceau gezeichneten Note vom 22. Mai 1919, den ich seiner charakteristischen Fassung wegen Ihnen nicht vorenthalten möchte:

„Die deutsche Note klagt darüber, daß man von Deutschland die Abtretung seiner vorhandenen oder im Bau befindlichen Handelstonnage sowie ein Prioritätsrecht auf seine Schiffsbauten während einer bestimmten Anzahl von Jahren verlangt. Die Note erwähnt jedoch nicht, daß man Deutschland einen wichtigen Teil seiner kleinen Handelsschiffe unverfehrt überläßt. Die Vertreter Deutschlands scheinen vollständig übersehen zu haben, daß das Opfer seiner großen Handelsschiffe die unvermeidlich notwendige Sühne bildet, die ihm auferlegt wird, weil es in den letzten zwei Jahren des Krieges allem Brauch und allen Gesetzen zum Hohn einen erbarmungslosen Feldzug gegen die Handelsflotte der Welt geführt hat. Als teilweisen Ersatz der 12 750 000 versenkten Tonnen beabsichtigt man 4 000 000 Tonnen deutscher Schiffe zu übertragen; mit anderen Worten: die Schiffe, die man Deutschland wegzunehmen beabsichtigt, stellen weniger als den dritten Teil der Tonnage dar, die auf diese nicht zu rechtfertigende Weise zerstört worden ist. Das Defizit an Handelstonnage der ganzen Welt ist das Ergebnis nicht der Friedensbedingungen, sondern der Haltung Deutschlands; man kann sich vernünftigerweise nicht wundern, daß man von Deutschland verlangt, seinen Teil — dieser Teil ist sehr bescheiden — an den Verlusten zu übernehmen, die es durch seine verbrecherischen Handlungen verursacht hat.“

Selten hat wohl ein Sieger zum Besiegten am Verhandlungstisch mit krasserem Zynismus gesprochen.

Die Bestimmungen über die Auslieferung der Handelsflotte betreffen den Kernpunkt der heute zu behandelnden Frage. Sie werden würdig ergänzt durch die sonstigen Vorschriften, die der Friedensvertrag über unsere Schifffahrtsinteressen enthält und die eigentlich erst letzten Endes erkennen lassen, daß das Ziel der Feinde nicht nur auf die Wegnahme der Schiffe, sondern auf die gänzliche Ausrottung der deutschen Handelsschifffahrt abgestellt war. Die Wegnahme der Schiffe allein genügte dem Engländer nicht. Auch daß er in den Ihnen bekannten Bestimmungen über die Beseitigung aller überseeischen Stützpunkte die Möglichkeit der Wiederaufnahme des Handels und der Schifffahrt mit dem Auslande so gut wie unmöglich machte, erschien ihm nicht ausreichend. Es verblieb noch der Kern für die Wiederentwicklung der deutschen Schifffahrt, der in den im Inlande befindlichen Organisationen vorhanden ist und durch die Freiheit im Hafen und auf den Binnenwasserstraßen gekennzeichnet wird. Auch dem will der Friedensvertrag ein Ende bereiten.

Der Artikel 327 trägt die Überschrift: „Freiheit der Schifffahrt“. Der Klang der Worte erinnert uns an die Sommertage des August 1915, als der deutsche Reichskanzler zuerst die „Befreiung der Weltmeere“ als eines der deutschen Kriegsziele aufstellte, und dieser Gedankengang von den Vereinigten Staaten folgendermaßen aufgenommen wurde:

„Die Regierung der Vereinigten Staaten und die Kaiserlich Deutsche Regierung kämpfen für das gleiche große Ziel; sie sind lange zusammen eingetreten für die Anerkennung eben jener Grundsätze, auf denen die Regierung der Vereinigten Staaten jetzt so feierlich besteht: sie kämpfen beide für die Freiheit der Meere. Die Regierung der Vereinigten Staaten wird fortfahren, für diese Freiheit zu kämpfen, von welcher Seite sie auch immer verletzt werden möge, ohne Kompromiß um jeden Preis.“

Und was ist aus diesen Proklamationen geworden: Eine völlig einseitige Bevorrechtung der Staatsangehörigen der alliierten und assoziierten Mächte in allen deutschen Häfen und auf allen deutschen Binnenwasserstraßen, ohne die Einräumung einer Gegenseitigkeit. (Das mögen sich auch die Neutralen merken, die hierdurch ebenfalls wirtschaftlich deklassiert werden!) Es ist bezeichnend, daß unsere Gegner nach Zertrümmerung der deutschen Handelsflotte nicht den Mut haben, dem verbleibenden kümmerlichen Rest gleiche Rechte einzuräumen. Der Grundgedanke des Artikels 327: die einseitige Begünstigung der alliierten und assoziierten Mächte, zieht sich durch alle übrigen Bestimmungen hindurch. Im Artikel 321 wird freie Durchfuhr für Personen, Güter, Schiffe, Fahrzeuge, Eisenbahnwagen, Post verlangt; im Artikel 322 wird Deutschland das Recht entzogen, Auswanderungsunternehmen, welche Auswanderer- oder Rückwanderer-Verkehr durch sein Gebiet leiten, einer staatlichen Aufsicht zu unterziehen; im Artikel 323 werden alle Vorzugsbehandlungen zugunsten der Flagge des Beförderungsmittels verboten; im Artikel 325 werden den Seehäfen der alliierten und assoziierten Mächte alle Vorteile und Tarifiermäßigungen, die auf den deutschen Eisenbahnen oder Wasserstraßen zugunsten deutscher Häfen oder irgendeines Hafens einer andern Macht gewährt werden, eingeräumt; nach Artikel 326 darf Deutschland seine Teilnahme an Tarifen oder kombinierten Tarifen nicht verweigern, die den Häfen einer der alliierten und assoziierten Mächte ähnliche Vorteile, wie es seinen eigenen Häfen oder denen einer andern Macht gewährt, zusichern.

Dieselbe Meistbegünstigung der Schifffahrt findet sich in den Artikeln 271 ff., nach denen Deutschland den Schiffen und Booten der alliierten und assoziierten Mächte in den deutschen Hoheitsgewässern in bezug auf Fischerei, Küstenschifffahrt und Schleppschifffahrt zur See die Behandlung einzuräumen hat, die den Schiffen und Booten der meistbegünstigten Nationen zugestanden wird. Auch

das Kontrollrecht über Fischereifahrzeuge der alliierten Mächte in der Nordsee wird Deutschland entzogen, das schließlich auch die von den Haupt-Seemächten ausgestellten Schiffsurkunden als gleichwertig mit den deutschen anzuerkennen hat. Auch Urkunden neuer Staaten, auch wenn sie nicht über Meeresküsten verfügen, sind anzuerkennen, sofern bei ihrer Ausstellung die von den Haupt-Seestaaten geübten Gebräuche befolgt werden.

Besonders interessant ist, daß nach Absatz 3 des Artikels 273 auch die Flagge der Schiffe jeder nicht über Meeresküsten verfügenden alliierten und assoziierten Macht anzuerkennen ist, wenn die Schiffe an einem einzigen bestimmten, auf ihrem Gebiet gelegenen Orte eingetragen sind, der als Registerhafen der Schiffe gilt. Diese Konstruktion eines „trockenen Registerhafens“, wie Dr. Rosenbaum jüngst es genannt hat, zeigt, wie sehr die Entente bemüht gewesen ist, jegliche Schifffahrtsentwicklung Deutschlands nach Möglichkeit zu unterbinden. Da die Seefahrtsinteressen Polens, der Tschecho-Slowakei, Deutsch-Österreichs und auch der Schweiz nach deutschen Häfen gravitieren, wäre ohne die genannte Bestimmung vom Standpunkte der Entente zu befürchten gewesen, daß hierdurch eine Stärkung der Flagge der deutschen Registerhäfen eintreten könnte, denn der Flaggenstaat hat die Polizei-, Gerichts- und Finanzgewalt auszuüben und ergreift einerseits unter dem Gesichtspunkt der Personalhoheit alle Staatsangehörigen und Schutzgenossen des Staates, dessen Flagge das betreffende Schiff zu führen hat, andererseits unter dem Gesichtspunkte der Gebietshoheit das Schiff samt allem, was sich darauf befindet.

Bis in Einzelheiten hinein ist das Bestreben, die deutschen Schifffahrtsgesellschaften konkurrenzunfähig zu machen, zu erkennen. Beispielsweise ordnet Artikel 357 an, daß alle Einrichtungen, Anlegeplätze, Kaiflächen, Docks, Lagerhäuser, Lade- und Löschvorrichtungen usw., welche deutsche Reichsangehörige oder deutsche Gesellschaften im Hafen von Rotterdam am 1. August 1914 besaßen, an Frankreich abzutreten sind.

Als besonders bezeichnend muß ich noch erwähnen, daß Deutschland nach Artikel 440 alle von irgendeinem Preisengericht einer alliierten oder assoziierten Macht erlassenen Entscheidungen und Anordnungen, betreffend deutsche Handelsschiffe und deutsche Waren, als gültig und verbindlich anzunehmen und anzuerkennen hat, während es den alliierten und assoziierten Mächten zusteht, Preisengerichtsurteile nachzuprüfen.

Auch die für den Dienstbetrieb der Reedereien überaus wichtigen überseeischen Nachrichten- und Verkehrsmittel werden in die Hände der alliierten und assoziierten Mächte übergeführt. Deutschland hat auf sämtliche Kabel zu verzichten, deren Wert lediglich in Höhe der Gestehungskosten abzüglich Abschreibungen, auch soweit sie Privateigentum sind, nur gegen die Schadenersatzpflicht des deutschen Reiches aufgerechnet wird. Innerhalb dreier Monate nach Inkrafttreten des Friedensvertrages soll es Deutschland untersagt sein, die Funkstationen von Rauen, Berlin und Hannover zur Übermittlung von Marine-, Militär- und politischen Nachrichten ohne Zustimmung der alliierten und assoziierten Mächte zu benutzen; für die Handelsnachrichten soll die Benutzung nur unter Überwachung der alliierten und assoziierten Mächte erfolgen können, denen sogar die Entscheidung über die Wellenlänge zusteht.

Was endlich das Schicksal der Binnenschifffahrt anlangt, auf die die Feinde gleichfalls ihre erbarmungslose Hand zu legen beabsichtigen, so ist schon erwähnt, daß bis zu 20 % des Schiffsraumes den Feinden ausgehändigt werden soll. Damit nicht genug, greifen sie auf die Binnenwasserstraßen als die natürlichen Zufahrtswege für die Seeschifffahrt über, die Elbe, Oder, Memel und Donau werden internationalisiert, der Rhein französischem Einfluß ausgeantwortet. Das gleiche Schicksal teilt ein Wasserweg, der noch nicht einmal besteht, nämlich der künftige Groß-Schiffahrtsweg Rhein/Donau.

Das Schicksal der Ströme, von denen die Oder nur in dem nach dem Friedensvertrage verbleibenden Teile Deutschlands schiffbar ist, ist in die Hand internationaler Kommissionen gelegt. In dem Verwaltungsausschuß für die Elbe sitzen 4 Vertreter der deutschen Uferstaaten, 2 Tschecho-Slowaken und je ein Engländer, Franzose, Italiener und Belgier. Über die Oder haben 3 Vertreter Preußens und je ein Vertreter Polens, der Tschecho-Slowakei, Englands, Frankreichs, Dänemarks und Schwedens zu bestimmen. Die Donau-Verwaltung umfaßt 2 Vertreter deutscher Uferstaaten und je einen Vertreter der anderen Uferstaaten, sowie je einen Delegierten der in Zukunft in der europäischen Kommission vertretenen Nichtuferstaaten. Diese Kommission selbst wird von England, Frankreich, Italien und Rumänien besetzt. Die nächstinteressierten Länder: Deutschland, Österreich und Ungarn sind überhaupt ausgeschaltet. Für den Rhein wird ein Zentralausschuß gebildet, bestehend aus 2 Holländern, 2 Schweizern, 4 Preußen, 4 Franzosen (die den Vorsitzenden zu stellen haben), 2 Engländern, 2 Italienern und 2 Belgiern. Mit dem Schicksal der deutschen Binnenwasserstraßen haben die Feinde die gesamte Verkehrspolitik auf dem Wasserwege bis in das Herz Deutschlands hinein in der Hand. Wir werden sehen, wie Danzig auf der einen und Rotterdam und Antwerpen mit dem Binnenhafen Köln auf der anderen Seite stark den Verkehr an sich ziehen und Hamburg im wesentlichen das Einfalltor für die Tschecho-Slowakei wird.



Ein Ausschuß, bestehend aus einem Deutschen, einem Tschecho-Slowaken und einem Engländer, wird den Platz im Hamburger Freihafen bestimmen, der der Tschecho-Slowakei zur Verfügung zu stellen ist. Private Verhandlungen, die im besten Gange waren und namentlich auf der Tatsache fußten, daß im modernen Hafenverkehr die Möglichkeit, die Gesamtheit der Wirtschaftsinstrumente zu benutzen, außerordentlich viel wertvoller ist, als der Besitz eines Ausschnittes aus dem Gesamtbetriebe, wurden von England in ihrem Fortgange gehindert — auch hierbei trat der eigentliche Interessent an diesen Bestimmungen des Friedensvertrages deutlich erkennbar aus dem Hintergrunde hervor.

Ein letzter Stein auf dem Schachbrett der Feinde fehlte noch. Die Gegner hatten im Friedensvertrage alles gefordert, was ihnen die Handelschiffahrt und deren Hilfsbetriebe in die Hand spielen konnte. Eins hatten sie vergessen: das Hafen- und Dockmaterial; und mit einer Rechtsbegründung, um die sie von den römischen Juristen hätten beneidet werden können, folgerten sie aus der Versenkung der Kriegsschiffe in Scapa-Flow die Auslieferung des Hafen- und Dock-Materials, wohl weil sie inzwischen zu der Erkenntnis gekommen waren, daß insbesondere Schiffe von dem Ausmaß unserer neuesten Typen nicht wohl instandgehalten werden könnten, ohne daß das entsprechende Material für den Hafen- und Dockbetrieb zur Verfügung stände. Sie wissen, daß es unseren Unterhändlern gelungen ist, bei den Besprechungen hierüber eine gewisse Milderung der ursprünglichen Forderungen zu erreichen.

So sieht der Vertrag aus, der den Namen „Friedensvertrag“ führt und nach der erheuchelten Meinung der Feinde den ewigen Frieden, die dauernde Völkerveröhnung einleiten soll. In Wirklichkeit wird er das nicht tun. Das Kriegsziel Englands, die Vernichtung der deutschen wirtschaftlichen Stellung in Übersee und in seiner Handelsflotte ist zwar erreicht, und wir stehen in beider Hinsicht der merkwürdigen Tatsache gegenüber, daß die Ausführung des Friedensvertrages seiner Ratifizierung vorangegangen ist, indem die überseeischen Plätze zerstört und die Handelsflotte zum überwiegenden Teil bereits ausgeliefert wurde.

Über das Schicksal der deutschen Handelsflotte gibt am anschaulichsten folgende Zusammenstellung Aufschluß, die auf dem bisher verfügbaren Ziffernmaterial aufgebaut ist:

Bis zum Beginn der Waffenstillstandsverhandlungen waren

1. von den Feinden beschlagnahmt, gekapert, versenkt oder als Entschädigung für unberechtigte Ubootversenkungen an Neutrale abgegeben . . . . . 2 717 200 Br.-R.-T.
2. in neutralen Häfen lagen . . . . . 843 900 "
3. in Heimathäfen lagen (einschl. Neubauten) . . . . . 2 039 300 "

Von den in neutralen und heimischen Häfen befindlichen deutschen Schiffen sind nach Fairplay vom 26. Februar 1920 weiter abgeliefert worden 1 824 800 "

Es sind also zurzeit noch in deutschem Besitz (einschl. Neubauten) . . . . . 1 058 400 "

Die abgelieferten Schiffe repräsentieren nach sachverständiger Schätzung einen Wert von 8 Milliarden Goldmark, die uns auf Wiedergutmachungskonto gutzubringen sind.

Über den Rest der Flotte wird zurzeit in London verhandelt. Die Entente hat zur Ausführung der Bestimmung, daß die Hälfte der 1000—1600 Tonnen großen Schiffe abzuliefern sei, uns eine Liste übersandt, die, wie nicht anders zu erwarten war, die besten und gerade diejenigen Schiffe fordert, die im Wettbewerb der Entente unbequem sein können und keine Rücksicht auf die Lebensinteressen Deutschlands erkennen läßt. Ob und in welchem Umfange es gelingt, hieran etwas zu ändern, bleibt abzuwarten. Die Wirkung des Friedensvertrages brauche ich nicht weiter ziffernmäßig zu belegen, sie ergibt sich am besten und anschaulichsten aus dem heutigen Bild des Hafens. Wir sehen so gut wie ausschließlich fremde Flaggen, die Kais und Lagerschuppen sind meist geschlossen, wo sich eine deutsche Flagge zeigt, gehört sie entweder zu einem ganz kleinen Schiff oder zu einem solchen, das der Ablieferung noch entgeht.

Durch die Ausführung der Enteignung sind den Reedern somit alle für den Ozeandienst geeigneten Schiffe — einschließlich der im Bau befindlichen — genommen. Sie verlieren damit nicht nur die in den Schiffen verkörperten Werte, sondern auch das gesamte Handwerkzeug, das sie bisher im Interesse der deutschen Überseewirtschaft in Händen hatten, und sind nicht mehr in der Lage, einem deutschen Verloader eignen Laderaum für den Transport Übersee zur Verfügung zu stellen. Um einen Transport über See auszuführen, ist also der deutsche Verloader darauf angewiesen, sich fremder Lomage zu bedienen. Handel und Industrie geraten damit in volle Abhängigkeit von dem Auslande und werden diesem in ihrer Existenzmöglichkeit auf Gnade und Ungnade ausgeliefert. Die deutsche Reederei muß deshalb alles daran setzen, baldmöglichst zum mindesten fremden Schiffsraum unter eigene Verfügungsberechtigung zu bekommen. Die ausländische Konkurrenz, die den deutschen Handel und die deutsche Industrie schädigen will, hat jetzt nicht einmal nötig, die Hand auf die Rohstoffe zu legen oder andere mehr oder minder kostspielige und in ihrer Wirkung fragwürdige Maßnahmen zu treffen, sondern kann ihr Ziel vollkommen erreichen, indem sie die Frachtberechnung und die sonstige Geschäftsgebarung der feindlichen Schifffahrt entsprechend beeinflußt. Zugleich wird einem großen Teil der industriellen Arbeiterschaft die Erwerbsmöglichkeit entzogen und darüber hinaus werden weite Kreise außer Arbeit gesetzt, die bisher von der Zufuhr oder Ausfuhr gelebt haben.

Nicht weniger als 14 Millionen Menschen haben nach statistischen, in den Notizen unserer Friedensdelegation verwerteten Zahlen von Außenhandel und Schifffahrt und deren Folgewirkungen gelebt. Mit der Benutzung ausländischer Tonnage wird überdies eine Tributpflicht der deutschen Volkswirtschaft für die Zahlung von Frachten dem Auslande gegenüber in weitem Maße begründet. Das wiegt um so schwerer, als beim jetzigen Stande der in ausländischer Valuta zu zahlenden Frachten Milliardenbeträge an das Ausland abzuführen sind und auf unabsehbare Zeit hinaus die Kosten der Lebenshaltung in Deutschland zum Vorteil des Auslandes unerträglich gesteigert werden. Das Übergewicht, das sich hieraus insbesondere für die ausländischen Reedereien schon an sich ergibt, ist um so größer, als schon vor Wegnahme der deutschen Tonnage die deutschen Reedereien infolge der Kriegsereignisse außerstande waren, mit den ausländischen Reedereien in erfolgreichen Wettbewerb zu treten. Die ausländischen Reedereien waren im Kriege in der Lage, ihren Betrieb unter Ausnutzung ungewöhnlich günstiger Konjunkturen aufrechtzuerhalten, sich dadurch finanziell zu kräftigen, ihr Arbeitsgebiet zu erweitern, insbesondere infolge Stilliegens der deutschen Schifffahrt die von dieser vor dem Kriege besetzten Linien einzunehmen. Wie groß der „Kriegsgewinn“ der neutralen und feindlichen Reedereien ist, wurde mir gerade heute besonders deutlich, als ich las, daß die Nippon Yusen Kaisha in diesem Geschäftsjahr 100% Dividende bei außerordentlich reichlichen Abschreibungen verteilt. Die deutsche Übersee-Reederei hat von Beginn des Krieges an nicht nur keinerlei irgendwie nennenswerte Einnahmen gehabt, sondern für die Aufrechterhaltung ihres Betriebes erhebliche Summen aufwenden müssen, und ist durch Maßnahmen der damaligen Reichsregierung sogar gehindert gewesen, Angebote auf außergewöhnlich günstige Veräußerung der im Auslande belegenen und dem feindlichen Zugriff ohnehin verfallenen Schiffe anzunehmen. Sie wird von Wahrnehmung der hohen Frachtraten absichtlich ferngehalten und ihr verbleibt, nachdem ihre ausländischen Agenturen und Anlagen in den feindlichen Ländern der Liquidation anheimgefallen und sämtliche Schiffe weggenommen sind, im wesentlichen nur die inländische Organisation, die, auf den Vorkriegsbetrieb eingestellt, umfangreiche Kosten verursacht, ohne irgendwelchen Nutzen abzuwerfen.

So in Wahrheit dem völligen Nichts gegenübergestellt und einer übermächtigen, feindlichen Konkurrenz überantwortet, könnten deutsche Reedereien angesichts der außergewöhnlich hohen Preisverhältnisse auf den Gedanken kommen, die Betriebe zu liquidieren oder stillzulegen, bis nicht mehr in gleichem Maße wie jetzt die Gefahr besteht, daß die für Wiederbeschaffung der Tonnage erforderlichen außerordentlich hohen Mittel wegen Eintritt einer stark fallenden Konjunktur nicht abgedeckt werden können.

Diesen Weg betreten hieße auf den Wiederaufbau der deutschen Volkswirtschaft für alle Zeit verzichten. Die gegenwärtig bestehende Abhängigkeit vom Auslande würde dadurch verewigt oder doch auf so lange Zeit erstreckt werden, daß es einer alsdann wieder erstehenden deutschen Handelschifffahrt unmöglich wäre, die ausländischen Reedereien von den inzwischen eingenommenen Plätzen wieder zu verdrängen. Soll die Hoffnung auf ein Wiedererstehen der deutschen Teilnahme an der Weltwirtschaft und daraus folgender Gesundung der innerwirtschaftlichen Verhältnisse nicht von vornherein und auf die Dauer aufgegeben werden, so muß alle Kraft daran gesetzt werden, möglichst bald und in tunlichst großem Umfange Verlade- und Passagemöglichkeit in deutsche Hand zu bringen.

Deshalb muß unaufhörlich und vernehmlich die Revision dieses schwachvollen Friedens gefordert werden, ohne Rücksicht darauf, daß er auf dem Gebiete der Seeschifffahrt bereits erfüllt ist. Wir wollen auch weiter den Frieden, der die deutsche Unterschrift trägt, loyal erfüllen, aber wir dürfen keinen Augenblick den Gedanken fallen lassen, daß er so bald als möglich zerbrochen werden muß. Einige Steine sind schon herausgebrochen, andere werden nicht lange mehr halten. Die Erkenntnis scheint auch auf der Gegenseite langsam und vorsichtig sich zu entwickeln, wenn auch die französische Nachsicht immer noch ein starkes Hindernis bildet.

Ein erfreuliches Zeichen, wie sehr sich auch auf Feindeseite die Überzeugung von der Notwendigkeit einer Revision des Friedensvertrages geltend macht, ist die überaus weite Verbreitung, die das Buch von Keynes über die wirtschaftlichen Folgen des Friedensvertrages gefunden hat, die soweit geht, daß wochenlang das Buch nicht aufzutreiben war, da es völlig vergriffen war. Ich kann Ihnen die Lektüre dieses Buches, die durch die in Aussicht genommene deutsche Übersetzung wesentlich gefördert werden wird, nicht gelegentlich genug empfehlen.

Aber auch ohne Rücksicht auf die Revision des Vertrages sind die deutschen Reeder willens, in dem Bewußtsein, die Schifffahrt nie als Selbstzweck, sondern immer nur als Pionier und Instrument des Überseeverkehrs betrieben zu haben, die Handelschifffahrt wiederaufzubauen. Das wird und muß gelingen. Die Feinde haben uns zwar, nachdem wir uns selbst wehrlos gemacht, das Werkzeug der Handelschifffahrt genommen und damit diese selbst gleichsam vernichtet. In Wirklichkeit aber ist sie darum nicht tot; denn der Kern ihrer Entwicklung ist uns geblieben: die Liebe und die Eignung des deutschen Volkes zur Seeschifffahrt! Ein Clemenceau-Friede kann zwar, solange wir wehrlos sind — aber auch nur so lange — die Übertragung des Eigentums an unseren Schiffen und die Internationalisierung der Häfen und Binnenschifffahrtswege



ausprechen, kein Clemenceau-Friede, und mag er noch so schonungslos durchgeführt werden, kann aber die Erfahrung und den festen Willen uns nehmen, Deutschlands Stellung auf dem Weltmeere wieder zu begründen; denn der wahre Seemann ist der, der auf offener See, im Kampfe mit Sturm und Wellen und in der freien Luft des internationalen Wettbewerbs sich bewährt und groß geworden ist, nicht aber der, der in der Treibhausluft eines Clemenceau-Friedens künstlich gezüchtet worden ist. Dies beweisen uns klarer als alle Deduktionen einige Beispiele aus der Praxis. Die Schifffahrt der bisher feindlichen Mächte auf Hamburg wird nur möglich, wenn sie sich unserer Einrichtungen im Hafen bedienen können und die Behandlung unserer Ozeanriesen von Feindeshand hat für „Waterland“ und „Imperator“ zu kläglichem Fiasko geführt.

Sie haben die Zeitungsberichte gelesen, aus denen hervorging, daß der „Imperator“ für eine Überfahrt über den Ozean, die wir früher in 5 Tagen bewerkstelligten, 13 Tage gebraucht hat und zwei volle Tage auf offenem Meer stilliegen mußte, weil die Besatzung mit der Bedienung der Ventile nicht genügend vertraut war und dadurch das Wasser des Bades in die Maschinenräume eindrang.

Die Stellung Deutschlands in der Welt ist nicht von dem Versailler Diktatfrieden abhängig, sondern von der natürlichen Lage und von den Fähigkeiten, die seiner Bevölkerung innewohnen und die auch heute, wo Deutschland zerschlagen am Boden liegt, es zu einem so wichtigen Faktor im Weltverkehr machen, daß die feindlichen Mächte einsehen lernen, daß eine Weltwirtschaft ohne Deutschland nicht möglich ist. Gerade in diesen Tagen las ich in einem der bedeutendsten englischen Handelsblätter: „It will be quite impossible to rule Hamburg out of the running.“ Die jetzige Lage führt es deutlich vor Augen, wie sehr auf Deutschland als Abnehmer und als Produzent gerechnet werden muß, wenn ein gesunder Verkehr zwischen den Nationen stattfinden soll und wie sehr die bisher feindlichen und neutralen Wirtschaftsgebiete unter der Anhäufung von Waren und dem Mangel an Absatz leiden, wenn sie an Deutschland nichts abgeben können.

Der Weg zum Wiederaufbau ist lang und beschwerlich. Wir müssen eine ruhmvolle Vergangenheit vergessen, um die Gegenwart zu verstehen und die Zukunft aufbauen zu können. Wir müssen dabei darauf verzichten, das zu verwenden, was augenblicklich im Bau begriffen ist, weil es uns die Habgucht der Feinde nimmt. Nur Bauten, die nach der Ratifizierung des Friedens, d. h. dem 10. Januar 1920, begonnen sind, kommen für die Einstellung in deutsche Fahrt in Betracht. Die Leistungsfähigkeit der Werften wird dabei beschränkt durch die Ausführung der Pflichtbauten, die nach dem Friedensvertrage für die ersten 5 Jahre für die Entente in Höhe bis zu 200 000 Tonnen per Jahr zu leisten sind. Raum mehr als ebenso viel wird etwa für den deutschen Schiffbau verfügbar bleiben. Ob auch nur diese Leistungsfähigkeit voll belegt werden kann, hängt von der Produktion an Schiffbaustahl und der Kohlenförderung und letzten Endes von der Arbeitsleistung einerseits ab, während andererseits maßgebend ist, ob und in welchem Umfange die durch den Krieg und Frieden verlorenen Schiffe vom Reiche entschädigt und damit die Reedereien in die Lage versetzt werden, Schiffe zu bauen, wobei zu bedenken ist, daß heute der Bau eines Schiffes nahezu etwa zwanzigmal so teuer ist wie vor dem Kriege.

Die Entschädigung des Reiches muß eine angemessene sein, wie Reichsverfassung und Ausführungsgesetz zum Friedensvertrage es verbürgen, und obwohl die Reeder einen Rechtsanspruch darauf haben, ohne jede weitere Verpflichtung diesen angemessenen Ausgleich zu beanspruchen, sind sie bereit, freiwillig die Verpflichtung zu übernehmen, die Mittel des Reiches im allgemeinen zum Wiederaufbau der Handelschifffahrt zu verwenden. Nicht scharf genug kann betont werden, daß alles Gegenteilige grundfalsch ist. Die Entschädigung muß aber — und darauf kommt es mehr noch als auf den Betrag an — in einer Form gewährt werden, die diese freiwillig übernommene Verpflichtung nicht zu einer bürokratischen Form werden läßt. Wir können die vielfach verschlungenen und beschwerlichen Wege des Wiederaufbaues nicht betreten, wenn einzelne geschäftliche Akte von vorheriger oder nachträglicher behördlicher Zustimmung abhängig sein sollen, sondern müssen die Bewegungsfreiheit haben, die der Kern für die glückliche Entwicklung jedes kaufmännischen Unternehmens ist.

Ungeachtet der schweren Bürde des Wiederaufbaus der Handelschifffahrt haben die Reedereien keinen Augenblick ungenützt vorübergehen lassen, ohne sich auf die neue Lage umzustellen. Die Hände waren uns für den eigentlichen Wiederaufbau gebunden. Sobald klar war, daß wir mit Annahme und Durchführung der von der Entente uns überreichten Friedensbedingungen zu rechnen hatten, haben die Reedereien sich auf den neuen Zustand eingestellt. Schwersten Herzens nur haben sie damit anfangen müssen, die Rüstung zu verkleinern, die ihnen durch die Ausdehnung des Vorkriegsbetriebes auferlegt und nunmehr nach Wegnahme der Schiffe untragbar erschien, indem sie das seemannische Personal, bewährte langjährige Mitarbeiter, zum großen Teil entlassen mußten.

Allen Offizieren und Mannschaften und auch den Angestellten und Arbeitern der Reedereien, die durch ihre vorbildliche Pflichttreue und bis ins Kleinste genaue Durchführung ihrer Aufgaben einen sehr wesentlichen Anteil am Aufstieg der deutschen Handelschifffahrt haben, auch in dieser Stunde den Dank auszusprechen, ist mir ein besonderes Bedürfnis.

Die Reedereien haben sich angelegen sein lassen, sofort die Hilfsbetriebe der Seeschifffahrt umzustellen, indem sie die Werkstattbetriebe für anderweite Aufträge bereithielten, Kai- und Hafenmaterial für die Bedienung fremder Schiffe bereitstellten und so ihre Organisation, auch ohne eigene Schiffe zu besitzen, mit neuem Leben erfüllten. Schifffahrt selbst wird schon wieder betrieben. Dabei sind die einzelnen Reedereien, ihrer jeweiligen Lage entsprechend, verschieden vorgegangen. Die Einen haben ihre Schiffe, die der Ablieferung an die Entente nicht unterliegen, sofort in Fahrt gesetzt, die Anderen haben fremde Schiffe gechartert und ihre alte Linienfahrt wieder aufgenommen, wieder Andere haben ihre Organisation der Bösung und Ladung fremder Schiffe zur Verfügung gestellt. Alle haben damit erreicht, daß der deutsche Verloader Schiffsraum aus deutscher Hand angeboten erhält. Neue Betätigungsgebiete sind aufgenommen worden, die mit der Schifffahrt im Zusammenhang stehen. Die Beziehungen zum Binnenlande und zu den Zubringerwegen sind gefestigt, und so ist alles in allem genommen die deutsche Reederei schon heute mit dem geringen Schiffspark, den ihr der Friedensvertrag gelassen hat, ein Machtfaktor, der geeignet ist, in der Zusammenarbeit mit auswärtigen Linien eine wesentliche Rolle zu spielen. Ihn in die gemeinschaftliche Arbeit für die Weltversorgung und den Weltverkehr einzustellen, sind wir bereit, wenn anders nur unsere Stellung als Partner gewahrt bleibt.

Wie im einzelnen die Durchführung dieser Interessen- und Arbeitsgemeinschaft zwischen deutschen und fremdländischen Reedereien sein wird, wird von den jeweiligen Verhältnissen der einzelnen Reedereien abhängen. Hier eingehende Angaben zu machen, widerstrebt mir nicht zuletzt deshalb, weil der deutsche Kaufmann aus den Erfahrungen der Vorkriegszeit gelernt hat, daß es nicht wünschenswert ist, über künftige geschäftliche Maßnahmen vorher viel Redens zu machen. Daß aber Mittel und Wege gefunden werden auf diesem Gebiete, das verbürgt Ihnen die langjährige Erfahrung und Organisationsfähigkeit der deutschen Reederei, und Sie werden mit mir überzeugt sein, daß darin Wohl und Wehe des Vaterlandes begründet liegt, daß wir wieder Raum für deutsche Arbeit auf See und über See schaffen.

Das deutsche Volk, in seiner geographischen Lage an zwei Weltmeeren gebieterisch auf die seemännische Tätigkeit hingewiesen, als Herz Europas zwischen anderen Nationen eingeschlossen, getrieben von der Spannung seines ständig wachsenden Kräfteüberschusses, läßt sich auch durch ein Vertragswerk von 440 Artikeln nicht künstlich zu einem geschlossenen Handelsstaat umformen. Ebenso wenig läßt sich ein innerlich so gesundes Volk fortdauernd in wirtschaftlicher Hörigkeit halten. Auf dem freiem Weltmeere können nur freie Nationen sich betätigen. In Seeschifffahrt und Überseehandel ist Deutschland ein wichtiges Glied, in der Länder verbindenden und Güter vermittelnden Kette, das auf die Dauer nicht einfach ausgeschaltet werden kann, wenn nicht der gesamte Weltproduktions- und Gütervermittlungsprozeß unabsehbaren Schaden erleiden soll.

Gab es ein eindringlicheres Bild internationaler Arbeitsgemeinschaft als einen Überseedampfer, der Güter und Reisende aus aller Herren Länder in einem Schiffsraum trug? Oder gab es ein beredteres Dokument für das Zusammenarbeiten der Nationen im internationalen Verkehr als eine Police, auf der deutsche, englische und holländische Seeversicherer durch ihre Namensunterschrift sich zur Deckung eines und desselben Risikos verpflichteten? Das sind die Formen, die die Weltwirtschaft in freier Entwicklung sich geschaffen — wir haben das Vertrauen, daß ihnen stärkeres Beharrungsvermögen innewohnt, als den in der Retorte überhitzter Völkerbundideen aus den Rückständen einer allgemeinen Völkerpsychose entstandenen Grundsätzen des sogenannten Friedensvertrages.

Wir haben das Vertrauen, daß die Solidarität der weltwirtschaftlichen Interessen sich dank des ihr innewohnenden eigenen Schwergewichts schneller durchsetzen wird, als vielleicht zurzeit ersichtlich ist. Wir vernehmen in ständig verstärktem Maße aus den Reihen der Entente die sich mehr und mehr durchsetzende Überzeugung, daß der Vertrag von Versailles, so wie er jetzt beschaffen ist, nicht etwa nur Deutschland einseitig belastet, sondern eine schwere Gefährdung der gesamten europäischen Kultur bedeutet. Wir erblicken darin die ersten Vorzeichen kommender Ereignisse und entnehmen daraus die Verpflichtung, in raschester Überlegung unsere Vorbereitungen zu treffen.

Die unerläßliche Vorbedingung hierfür ist aber, daß wir nicht nur in den Hansestädten und den Küstenländern, sondern im gesamten deutschen Vaterlande auf den Wiederaufbau unserer Überseebeziehungen und die Neuaufnahme unserer Handelschifffahrt einmütig unseren Willen richten. In allen Kreisen muß die Überzeugung Raum gewinnen, daß es sich bei diesen Aufgaben nicht um die Erfüllung eines Sonderinteresses einer einzelnen Berufskategorie handelt, sondern daß hier das Lebensinteresse des ganzen deutschen Volkes auf Erfüllung drängt.

Auf diesem Gebiete verbleibt der deutschen Presse ein sehr wesentliches Feld der Betätigung, und ich gebe der Zuversicht Ausdruck, daß sie sich der dankenswerten Aufgabe nicht entziehen wird.

Wenn wir in diesem Sinne das ganze deutsche Volk mit hanseatischem Geiste erfüllen und seinen Willen einheitlich richten auf die Wiederbelebung von Überseeverkehr und Überseewirtschaft, dann wird es uns gelingen, das Schandwerk von Versailles zu zerbrechen und in langsam stetiger Arbeit unsere Überseebeziehungen wieder zu beleben und einst nach Überwindung schwerer Hindernisse mit eigenen Schiffen wieder das Weltmeer zu befahren. Aber die Begeisterung und das



Wollen genügen nicht. Vorbedingung ist, daß wir uns nicht nur in den Hansestädten, sondern auch im Binnenlande wieder ernster und harter Arbeit zuwenden, denn letzten Endes hängt auch der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte ab von der Arbeit, die in der Kohlengrube, im Stahlwerk und auf der Werft geleistet wird.

Im Jahre 1913 ging der „Imperator“ die Elbe hinab ins Meer. Er wurde geführt von glücklicher Hand, hat mehrere Reisen, wie Sie wissen, gemacht und ist glücklich seinerzeit bei Beginn des Krieges in Hamburg festgehalten worden. Im Jahre 1919 im Mai zog er wieder die Elbe hinab. Beim ersten Mal 1913 über die Toppen beflaggt, begleitet von einer unübersehbaren jubelnden Menge an den Ufern, jetzt still und einsam zur Ablieferung an die Entente bestimmt. Meine Damen und Herren, was mag bei dieser letzten Fahrt im Innern des Kapitäns vor sich gegangen sein, welche Erinnerungen und welcher Schmerz mag sich in ihm geltend gemacht haben! Er fuhr mit dem Schiff nach New York und kam zurück und meldete sich bei mir und sagte: das erste Schiff, das die Paketfahrt hinaus schickt, möchte ich wieder fahren, und wenn es auch noch so klein ist. Und dieser Mann, der einer unserer Besten ist, der, wie keiner, gerade diesen außerordentlich großen Ozeanriesen zu steuern wußte, fährt nun ein kleines Schiff zwischen Norwegen und Hamburg, ungebrochen und mit dem Mut und der Überzeugung, daß seine Kraft jedenfalls der deutschen Handelschiffahrt in jeder Form erhalten bleiben soll.

So muß jeder von uns, ob er an der Wasserfronte oder im Binnenlande lebt, den Mut haben, sich auf die neuen Verhältnisse umzustellen, den bequemen Ledersessel mit dem harten Arbeitsschemel zu vertauschen, damit unserer Väter Land, das die Gegenwart zerschlagen hat, wieder würdig sei unserer Kinder Land zu werden; damit wir alle mit einem ruhigen Gewissen dereinst die Arbeit niederlegen können, alles, auch das Letzte, daran gesetzt zu haben zum Wiederaufbau der Wirtschaft aus Liebe zu Hamburg und aus Liebe zu unserm Volk und zu unserm Vaterland.

Das Meer ist ewig; im Kommen und Gehen seiner Wellen wird auch der Tag der Neugeltung Deutschlands auf dem Weltmeere unter dem Schutze der schwarz-weiß-roten Flagge wiederkehren. Bis dahin aber bitte ich Sie, die wiedererstehende deutsche Reederei und jedes ihrer Schiffe, das den Hamburger Hafen, von deutscher Hand gebaut und geleitet, verläßt, mit derselben Freude und demselben Stolz zu begrüßen, mit dem in God's „Seefahrt ist not“ Klaus Mewes sein neues Schiff umfängt. Er springt an Bord und ruft die Leute auf, dann zieht er sich sein Ölzeug an und setzt den Südwester auf, faßt das Ruder an und läßt die Stroppen losmachen. Langsam schwoit der Rutter — die Segel fallen voll und das Fahrzeug setzt sich in Bewegung. Hinter der Alten Liebe besinnt es sich auf seine Kraft und schießt mächtig davon. Gewaltig taucht es in die schwere Dämung hinein. Am Ruder aber steht das junge wiedererstarkende Hamburg vom alten Hanseatengeist erfüllt und freut sich seines Schiffes und seiner Fahrt.

---

## Hamburgischer Correspondent

Nr. 401

### Geheimrat Cuno bleibt in Hamburg.

Geheimrat Cuno, der Generaldirektor der Sapag, bittet uns um Aufnahme der folgenden Erklärung:

„Die in regelmäßiger Wiederkehr auftauchenden Gerüchte über meine Verwendung im Reichsdienst als Finanzminister oder Botschafter in Washington geben mir Veranlassung, abschließend zu erklären, daß ich weder das eine, noch das andere anzunehmen gedenke. Ich beabsichtige vielmehr in Hamburg zu bleiben, wohin mich Neigung und Beruf geführt, um mit ganzer Kraft an Hamburgs Werden und Wachsen tätigen Anteil zu nehmen. Damit glaube ich auch dem Allgemeinwohl, dem unser aller Tun und Denken gelten muß, wirksamer zu dienen als in der offiziellen Stellung eines Ministers oder Botschafters. Denn für Deutschlands innere Gesundung kommt alles darauf an, losgelöst vom politischen Wirrwarr unserer Tage in harter, zielbewußter Arbeit Deutschlands überseeische Beziehungen neu zu begründen, und für diese Arbeit ist Hamburg als größter deutscher Seehafen der natürliche Vorort.“

Diese klare und unzweideutige Erklärung macht allen immer wieder auftauchenden Gerüchten über eine bevorstehende Berufsänderung des obersten Leiters der größten deutschen Reederei ein für allemal ein Ende. Hamburg hat allen Grund, sich dieses Entschlusses zu freuen. Denn aus den einzelnen Worten der obigen Erklärung spricht ein starkes und mutiges Bekenntnis zu Hamburgs Zukunft, ein festes Vertrauen in die Notwendigkeit rascher und zäher Wiederaufbauarbeit. Was immer wieder in diesen letzten Wochen von Hamburgern ausgesprochen und von vielen Fremden gern wiederholt worden ist, das findet hier noch einmal im Munde eines der ersten Männer des hamburgischen Wirtschaftslebens eine einprägsame Formel: Arbeit an Hamburg ist Arbeit am Reich. Und wir wiederholen hier nur noch einmal oft gesagtes, daß der wirtschaftliche Egoismus des Hamburgers heilig ist. Heilig insofern, als vielleicht nirgends der Einzelnenner sich deutlicher mit dem Generalnenner deckt als hier.

Und doch hat jene Erklärung noch eine andere nachdenkliche Seite. Die z. B. auch von der Deutschen Volkspartei immer wieder betriebenen Versuche, führende Wirtschaftspraktiker in führende politische Stellungen hinüberzuziehen und dadurch die Politik zu versachlichen, diese Versuche erleiden durch Cunos Absage einen schweren Schlag. Man kann es heute weiß Gott keinem Wirtschaftler von Erfahrung und Würde verdenken, wenn er das sachlichere Hamburg dem brodelnden Berlin als gesunderen Boden täglicher Arbeit vorzieht. Unsere innerstaatlichen Verhältnisse sind nicht darnach angetan, die Besten an die politische Front zu rufen. Leider sagt man, und setzt ein großes Ausrufungszeichen dahinter. So muß und wird denn der eigentliche Aufbau abseits der großen lärmenden Arena vor sich gehen, wo man sich leider darin gefällt, der vorwärtsdrängenden deutschen Industrie und Schifffahrt, dem Handel und Handwerk dicke bürokratische Steine vor die Füße zu rollen.

Ob diese Erwägungen den Entschluß des Geheimrats Cuno mitbestimmt haben, wissen wir nicht. Menschlich wäre es nur zu sehr verständlich. Immerhin — ein Pionier der deutschen Schifffahrt bleibt Hamburg erhalten!

R. M.



## New York Evening Post

Nr. **1****Wilhelm Cuno  
Will Try to Form  
German Ministry****Hamburg-American Line's  
Manager to Succeed  
Chancellor Wirth****President Ebert Wants Non-Parti-  
san Ministry of Industrial and  
Economic Training**

[By the Associated Press]

BERLIN, November 16. — Wilhelm Cuno, general manager of the Hamburg-American Steamship Line, has accepted the task of forming a Cabinet to succeed the Wirth Ministry. It was unofficially announced this afternoon.

President Ebert is still conferring with the Reichstag leaders in an effort to reach a solution of the crisis brought about by the resignation of Chancellor Wirth and his Cabinet.

He is reported to be strongly in favor of a non-partisan ministry composed of men with industrial and economic training who might be recruited from the political parties or so chosen that they would be assured of sufficient parliamentary support to enable the new ministry to carry out the constructive policies demanded by the present internal situation and the reparations question.

Neither the Socialists nor the Clerical party shows an inclination to disentangle the political situation. The Clericals assert that inasmuch as the Radicals needlessly precipitated the crisis a solution of the situation logically devolved on them. The Socialists announced that they had no candidate for Chancellor to propose; that they were willing to let the "crisis fever" subside so that the situation might become clarified.

Wilhelm Cuno, who has undertaken the formation of a new German Ministry, is one of the outstanding industrial figures of the country that have within recent months become increasingly prominent in political affairs. He has been chiefly important in recent years as general manager of the Hamburg-American steamship lines, a position in which he succeeded Herr Ballin in January, 1918. During the peace negotiations at Paris Herr Cuno was among the German technical delegates, giving chief attention to shipping, though consulted on the whole range of German economic and industrial conditions.

Herr Cuno came prominently into political notice in 1920, when he was urged to accept the post of Minister of Commerce in the reconstructed Cabinet.

criticism. Later he came to the United States and conferred with officials of the United States Shipping Board at Washington. The visit to this country is said to have brought about a working agreement between the German and American shipping lines.

Herr Cuno was again prominent at the Brussels Financial Conference in 1920, and was a member of the Committee of Fifteen to evolve counter proposals to the Allied reparation demands. Again last year he was urged to enter the Cabinet this time as Minister of Foreign Affairs, and later he was mentioned as possible German Ambassador to Washington. Late last year he was reported to have resigned from some of the large shipping and industrial concerns of which Hugo Stinnes is the main figure.

Herr Cuno again visited this country last summer, and soon after his return to Berlin his name was prominently put forward as Foreign Minister. This report persisted up to the last few days and has now developed in his assuming the task of forming the new Ministry.

Carl Joseph Wilhelm Cuno was born in Suhl, Thuringia, Germany, in 1876, the son of a Privy Councillor in the German Ministry. He was educated at the Universities of Berlin and Heidelberg, taking the law and political science course.

After graduation Dr. Cuno took up the practice of law and for some time held the office of Assistant District Attorney (Referendar) in the different courts in Berlin. In 1905 he was made a District Attorney (Assessor) and acted as an Assistant Attorney-at-Law in the German Imperial Supreme Court at Leipzig.

In 1906 he entered the Finance Department of the German Government and in 1907 the Ministry of Finance. The latter position he occupied until 1917, being made a Privy Councillor in 1912. From 1914 to 1917 he was economic and financial adviser on war questions and managing director of the grain and food supply organization.

WILHELM CUNO



# New York Evening Post

Nr. 1

## Wilhelm Cuno Will Try to Form German Ministry

### Hamburg-American Line's Manager to Succeed Chancellor Wirth

### President Ebert Wants Non-Partisan Ministry of Industrial and Economic Training

[By the Associated Press]

BERLIN, November 16. — Wilhelm Cuno, general manager of the Hamburg-American Steamship Line, has accepted the task of forming a Cabinet to succeed the Wirth Ministry, it was unofficially announced this afternoon.

President Ebert is still conferring with the Reichstag leaders in an effort to reach a solution of the crisis brought about by the resignation of Chancellor Wirth and his Cabinet.

He is reported to be strongly in favor of a non-partisan ministry composed of men with industrial and economic training who might be recruited from the political parties or so chosen that they would be assured of sufficient parliamentary support to enable the new ministry to carry out the constructive policies demanded by the present internal situation and the reparations question.

Neither the Socialists nor the Clerical party shows an inclination to disentangle the political situation. The Clericals assert that inasmuch as the Radicals needlessly precipitated the crisis a solution of the situation logically devolved on them. The Socialists announced that they had no candidate for Chancellor to propose; that they were willing to let the "crisis fever" subside so that the situation might become clarified.

Wilhelm Cuno, who has undertaken the formation of a new German Ministry, is one of the outstanding industrial figures of the country that have within recent months become increasingly prominent in political affairs. He has been chiefly important in recent years as general manager of the Hamburg-American steamship lines, a position in which he succeeded Herr Ballin in January, 1918. During the peace negotiations at Paris Herr Cuno was among the German technical delegates, giving chief attention to shipping, though consulted on the whole range of German economic and industrial conditions.

Herr Cuno came prominently into political notice in 1920, when he was urged to accept the post of Minister of Finance in the reorganized Cabinet. His refusal to act resulted in much

criticism. Later he came to the United States and conferred with officials of the United States Shipping Board at Washington. The visit to this country is said to have brought about a working agreement between the German and American shipping lines.

Herr Cuno was again prominent at the Brussels Financial Conference in 1920, and was a member of the Committee of Fifteen to evolve counter proposals to the Allied reparation demands. Again last year he was urged to enter the Cabinet this time as Minister of Foreign Affairs, and later he was mentioned as possible German Ambassador to Washington. Late last year he was reported to have resigned from some of the large shipping and industrial concerns of which Hugo Stinnes is the main figure.

Herr Cuno again visited this country last summer, and soon after his return to Berlin his name was prominently put forward as Foreign Minister. This report persisted up to the last few days and has now developed in his assuming the task of forming the new Ministry.

Carl Joseph Wilhelm Cuno was born in Suhl, Thuringia, Germany, in 1876, the son of a Privy Councillor in the German Ministry. He was educated at the Universities of Berlin and Heidelberg, taking the law and political science course.

After graduation Dr. Cuno took up the practice of law and for some time held the office of Assistant District Attorney (Referendar) in the different courts in Berlin. In 1905 he was made a District Attorney (Assessor) and acted as an Assistant Attorney-at-Law in the German Imperial Supreme Court at Leipzig.

In 1906 he entered the Finance Department of the German Government and in 1907 the Ministry of Finance. The latter position he occupied until 1917, being made a Privy Councillor in 1912. From 1914 to 1917 he was economic and financial adviser on war questions and managing director of the grain and food supply organization.

### WILHELM CUNO



Photo by Alman & Co.

The director of the Hamburg-American Line, who has been asked, it is reported, to form a new German Ministry, is well known in New York, having frequently visited this city in connection with his business interests.



## The Journal of Commerce (New York)

Nr. 8935.

**CUNO CHOSEN TO  
FORM CABINET****SHIP LINE OFFICIAL TO  
SUCCEED WIRTH.****New Premier Is One of the  
Outstanding Figures of Ger-  
man Industry.**

BERLIN, Nov. 16 (by Associated Press).—Wilhelm Cuno, director general of the Hamburg-American Steamship line, was commissioned by President Ebert this afternoon to constitute a new Cabinet, and immediately Herr Cuno got into informal touch with the party leaders for the purpose of ascertaining their attitude toward supporting "a Cabinet of Work," which he proposes to organize. This will comprise members of the Middle and Socialist parties, but, according to Herr Cuno, will not have an outspoken partisan complexion.

After this advanced survey he informed President Ebert of his readiness to accept the Chancellorship, and then left for Hamburg for the purpose of adjusting affairs in connection with his position on the Hamburg-American Line.

Upon his return to Berlin to-morrow he will resume negotiations with the Reichstag leaders. Although the reception accorded to him in Reichstag circles thus far has been reported as of a cordial nature, it is not believed that he will succeed in definitely constituting the new Ministry before Monday.

Wilhelm Cuno, who has undertaken the formation of a new German Minis-

try, is one of the outstanding industrial figures of the country who has within recent months become increasingly prominent in political affairs. He has been chiefly important in recent years as general manager of the Hamburg-American Steamship Line, a position in which he succeeded Herr Balin in January, 1918. During the peace negotiations at Paris Herr Cuno was among the German technical delegates, giving chief attention to shipping, though consulted on the whole range of German economic and industrial conditions.

Herr Cuno came prominently into political notice in 1920, when he was urged to accept the post of Minister of Finance in the reorganized Cabinet. His refusal to act resulted in much criticism. Later he came to the United States and conferred with officials of the United States Shipping Board at Washington. The visit to this country is said to have brought about a working agreement between the German and American lines.

Herr Cuno was again prominent at the Brussels Financial Conference in 1920, and was a member of the committee of fifteen to evolve counter proposals to the Allied reparation demands. Again last year he was urged to enter the Cabinet, this time as Minister of Foreign Affairs, and later he was mentioned as possible German ambassador to Washington. Late last year Herr Cuno was reported to have resigned from some of the large shipping and industrial concerns of which Hugo Stinnes is the main figure.

Herr Cuno again visited the United States last summer and soon after his return to Berlin his name was prominently put forward as Foreign Minister. This report persisted up to the last few days and has now developed into his assuming the task of forming the new Ministry. He was born at Suhl, Thuringia, July 2, 1876. After studying at Heidelberg and Berlin he was awarded a diploma in jurisprudence by the University of Breslau. Later he practised law in Leipzig and Berlin, and in 1907 entered the finance department of the German Government. He married Martha Wirts, of Hamburg, and the couple have four children.



1524 Neue Zürcher Zeitung

Der neue Mann.

SP. Berlin, 18. Nov.

Der Entschluß Eberts, den bisherigen Generaldirektor Wilhelm Cuno der Hamburg-Amerika Linie mit der Bildung des Kabinetts zu betrauen, zeugt von neuem von dem politischen Instinkt und der großen Klugheit des Reichspräsidenten. Es ist möglich, daß Cuno mit seiner Mission der Kabinettsbildung scheitert und den Auftrag in die Hände Eberts zurücklegt. Auch dann war seine Berufung durch Ebert eine kluge Tat, weil sie den Gedanken des absolut notwendigen Zusammenwirkens von Arbeiterschaft und Unternehmertum unterstrich und die über den Parteien waltende staatsmännische Gesinnung unseres deutschen Völkerhirten Ebert erfreulich bekräftigte. Die Sozialisten sollten jeden Abend ein Dankgebet gen Himmel schicken, daß ihnen dieser Genosse geschenkt wurde, der dem übrigen Deutschland beweist, daß es mit politischem Wirklichkeitsinn ausgestattete Sozialisten gibt, die vorurteilslos zu handeln wissen.

Wie üblich, erhielt der scheidende Dr. Wirth von Freunden, die ihn bisher recht bewunderten, jetzt manchen lieben Fußtritt, nachdem er nicht mehr an der Macht ist. Er sei seiner Aufgabe doch nicht recht gewachsen gewesen, mehr bauernschlau und etwas intrigant. Aber im allgemeinen findet der abscheidende Wirth keine schlechte Presse — die Rechte natürlich ausgenommen — und es wird ihm prophezeit, daß seine politische Laufbahn nicht abgeschlossen sei, sondern, daß er wiederkommen werde. Als ehemaliger Oberlehrer der Mathematik und kleiner Finanzminister des badischen Ländchens hätte er sich recht respektabel zum Politiker entwickelt und sei unter diesen Nullen im öffentlichen Leben Deutschlands doch eine „Nummer“ geworden.

Dem kommenden Mann, Herrn Cuno, wird mit Pauken und Trompeten der Einzug ins Reichskanzleramt vorbereitet. Hoffentlich gibt's keine Enttäuschung und er zieht wirklich ein. Die beiden Parteien, auf die es sehr wesentlich dabei ankommt, das Zentrum und die Sozialisten, machen noch die Stirne kraus. Obgleich Cuno katholisch ist, gehört er nicht zum Zentrum, er war früher Mitglied der Volkspartei und verließ sie beim Rapp-Butsch, weil sie ihm damals etwas kompromittiert mit den Rappisten erschien. Er hätte sich dann dem Zentrum zugeneigt, aber recht lau, da er kein ausgesprochener Parteimann, sondern nur im allgemeinen einer der Verstandesrepublikaner ist, dem im Grunde des Herzens die äußere Staatsform als eine Sache der Opportunität erscheint und für den die Monarchie in Deutschland zurzeit tatsächlich abgetan, jedenfalls nicht wert ist, ihre wegen den Bestand des Reiches zu erschüttern.

Herr Cuno ist geborner Thüringer, und die haben alle die fürstliche Kleinstaaterei viel zu nahe vor der Nase gehabt, um nicht ausreichend respektlos über das monarchische Gottesgnadentum zu denken. Als Thüringer steht er auch hermittelnd zwischen Nord- und

tragen weiß. Der Politik und dem Parlament stand er bisher fern. Ursprünglich hatte er als studierter Jurist sich der höheren Beamtenlaufbahn zugewendet, war vor dem Krieg Geheimer Regierungsrat im Reichsschatzamt, wurde im Krieg zur Organisation der Kriegsernährung herangezogen und hatte später ministeriell mit den großen Schiffsreedereien zu tun, als deren Handelschiffe in den Kriegsdienst hineingezogen wurden. Bei der Gelegenheit lernte ihn Ballin, der verstorbene große Generaldirektor der Hamburg-Amerika Linie kennen, der sein bedeutendes Organisations-talent beobachtete und ihn kurzerhand für die Hapag engagierte, worauf Cuno den Staatsdienst quittierte.

Als Ballin aus Schmerz über die böllige Vernichtung der deutschen Handelsflotte durch den Versailler Vertrag, und zuletzt noch seelisch zerstört durch die spartakistische Angriffe auf das stolze Direktionsgebäude der Hapag in Hamburg sich selbst entleibte, wurde Cuno von dem Verwaltungsrat der Gesellschaft zu Ballins Nachfolger erwählt. Als solcher gelang es ihm, die alten amerikanischen Verbindungen der Hapag für eine Wiederbelebung der niedergeworfenen Gesellschaft hervorragend zu interessieren. Ein zehnjähriger Vertrag wurde von ihm mit dem mächtigen amerikanischen Harri-man-Schiffahrts- und Eisenbahn-Konzern geschlossen, und die Hapag begann sich von neuem lebenskräftig aus den Trümmern ihrer alten Größe empor zu heben.

Seitdem ist Cuno im deutschen Wirtschaftsleben einer der großen führenden Männer geworden. Die Hapag steht auch mit der deutschen Großindustrie, z. B. mit Krupp und mit der Großfinanz in engem geschäftlichen Zusammenhang. Seitdem Hugo Stinnes unter die Schiffsbauer und Großreeder ging, wurde er ihr Konkurrent und Cuno hatte den Mut, den gewaltigen Stinnes aus dem Aufsichtsrat hinaus zu bugsieren. Seitdem ruht das Auge der Sozialisten nicht ungünstig auf ihm. Nebenbei ist er ein liebenswürdiger Thüringer, der die Menschen gewandt zu nehmen und geschmeidiger zu reden weiß als der unbefümmert dreinfahrende Westfale Stinnes.

Vor Wirth hat Cuno den natürlichen Vorteil guter persönlicher Beziehungen mit hervorragenden Amerikanern, überhaupt mit der großen internationalen Geschäftswelt voraus. Er ist sprachenkundig und in der weiten Welt mit ihren bewegenden Kräften auf dem Gebiete von Handel und Wandel wohl daheim, während Wirth weitaus besser im Irrgarten des heimatischen Parlaments Bescheid weiß. In den Kreisen der Industriekapitäne galt Cuno stets weit mehr als Rathenau, der mit seinen geistreichen Sozialtheorien ihnen kein rechtes Vertrauen als nüchternen Sachmannsch einflößte, so daß sie sich über ihn bald als Phantasten, bald als „Christus im Frack“ ärgerlich aufhielten. Ein Mann wie Cuno liegt ihrem Verständnis näher und imponiert ihnen mehr als selbstgemachter Mann; während Rathenau für sie doch immer hauptsächlich der Sohn seines Vaters war.

Wenn es sich nun begibt, daß Cuno sein Kabinett fertig bekommt und als neuer Reichs-



## Der neue Mann.

20. Berlin, 18. Nov.

Der Entschluß Eberts, den bisherigen Generaldirektor Wilhelm Cuno der Hamburg-Amerika Linie mit der Bildung des Kabinetts zu betrauen, zeugt von neuem von dem politischen Instinkt und der großen Klugheit des Reichspräsidenten. Es ist möglich, daß Cuno mit seiner Mission der Kabinettsbildung scheitert und den Auftrag in die Hände Eberts zurücklegt. Auch dann war seine Berufung durch Ebert eine kluge Tat, weil sie den Gedanken des absolut notwendigen Zusammenwirkens von Arbeiterschaft und Unternehmertum unterstrich und die über den Parteien waltende staatsmännische Gesinnung unseres deutschen Völkerhirten Ebert erfreulich bekräftigte. Die Sozialisten sollten jeden Abend ein Dankgebet gen Himmel schicken, daß ihnen dieser Genosse geschenkt wurde, der dem übrigen Deutschland beweist, daß es mit politischem Wirklichkeitsinn ausgestattete Sozialisten gibt, die vorurteilslos zu handeln wissen.

Wie üblich, erhielt der scheidende Dr. Wirth von Freunden, die ihn bisher recht bewunderten, jetzt manchen lieben Fußtritt, nachdem er nicht mehr an der Macht ist. Er sei seiner Aufgabe doch nicht recht gewachsen gewesen, mehr bauernschlau und etwas intrigant. Aber im allgemeinen findet der abscheidende Wirth keine schlechte Presse — die Rechte natürlich ausgenommen — und es wird ihm prophezeit, daß seine politische Laufbahn nicht abgeschlossen sei, sondern, daß er wiederkommen werde. Als ehemaliger Oberlehrer der Mathematik und kleiner Finanzminister des badischen Ländchens hätte er sich recht respektabel zum Politiker entwickelt und sei unter vielen Nullen im öffentlichen Leben Deutschlands doch eine „Nummer“ geworden.

Dem kommenden Mann, Herrn Cuno, wird mit Pauken und Trompeten der Einzug ins Reichskanzleramt vorbereitet. Hoffentlich gibt's keine Enttäuschung und er zieht wirklich ein. Die beiden Parteien, auf die es sehr wesentlich dabei ankommt, das Zentrum und die Sozialisten, machen noch die Stirne kraus. Obgleich Cuno katholisch ist, gehört er nicht zum Zentrum, er war früher Mitglied der Volkspartei und verließ sie beim Rapp-Butsch, weil sie ihm damals etwas kompromittiert mit den Rappisten erschien. Er hätte sich dann dem Zentrum zugeneigt, aber recht lau, da er kein ausgesprochener Parteimann, sondern nur im allgemeinen einer der Verstandesrepublikaner ist, dem im Grunde des Herzens die äußere Staatsform als eine Sache der Opportunität erscheint und für den die Monarchie in Deutschland zurzeit tatsächlich abgetan, jedenfalls nicht wert ist, ihre wegen den Bestand des Reiches zu erschüttern.

Herr Cuno ist geborner Thüringer, und die haben alle die fürstliche Kleinstaaterei viel zu nahe vor der Nase gehabt, um nicht ausreichend respektlos über das monarchische Gottesgnadentum zu denken. Als Thüringer steht er auch vermittelnd zwischen Nord- und Süddeutschen und besitzt verwandte Wesenszüge von beiden, was zurzeit bei der erhöhten Reizbarkeit zwischen Nord und Süd in Deutschland recht gut ist. Er ist ein Mann ausgangs Vierziger, also einige Jahre älter als Wirth. Ein schlanker Mensch mit feinem Kopf und leicht ergrautem Haar, weltmännisch gewandt, in flüssiger Rede nicht zum Pathos neigend, eher ein Blaenderer, der aber in leichtem Wortgewand ganz scharf geschäftlich Durchdachtes vorzu-

tragen weiß. Der Politik und dem Parlament stand er bisher fern. Ursprünglich hatte er als studierter Jurist sich der höheren Beamtenlaufbahn zugewendet, war vor dem Krieg Geheimer Regierungsrat im Reichsfinanzamt, wurde im Krieg zur Organisation der Kriegsernährung herangezogen und hatte später ministeriell mit den großen Schiffsreedereien zu tun, als deren Handelschiffe in den Kriegsdienst hineingezogen wurden. Bei der Gelegenheit lernte ihn Ballin, der verstorbene große Generaldirektor der Hamburg-Amerika Linie kennen, der sein bedeutendes Organisationstalent beobachtete und ihn kurzerhand für die Hapag engagierte, worauf Cuno den Staatsdienst quittierte.

Als Ballin aus Schmerz über die böllige Vernichtung der deutschen Handelsflotte durch den Versailler Vertrag, und zuletzt noch seelisch zerstört durch die spartakistischen Angriffe auf das stolze Direktionsgebäude der Hapag in Hamburg sich selbst entleibte, wurde Cuno von dem Verwaltungsrat der Gesellschaft zu Ballins Nachfolger erwählt. Als solcher gelang es ihm, die alten amerikanischen Verbindungen der Hapag für eine Wiederbelebung der niedergeworfenen Gesellschaft hervorragend zu interessieren. Ein zehnjähriger Vertrag wurde von ihm mit dem mächtigen amerikanischen Harriman-Schiffahrts- und Eisenbahn-Konzern geschlossen, und die Hapag begann sich von neuem lebenskräftig aus den Trümmern ihrer alten Größe empor zu heben.

Seitdem ist Cuno im deutschen Wirtschaftsleben einer der großen führenden Männer geworden. Die Hapag steht auch mit der deutschen Großindustrie, z. B. mit Krupp, und mit der Großfinanz in engem geschäftlichen Zusammenhang. Seitdem Hugo Stinnes unter die Schiffsbauer und Großreeder ging, wurde er ihr Konkurrent und Cuno hatte den Mut, den gewaltigen Stinnes aus dem Aufsichtsrat hinaus zu bugsieren. Seitdem ruht das Auge der Sozialisten nicht ungünstig auf ihm. Nebenbei ist er ein liebenswürdiger Thüringer, der die Menschen gewandt zu nehmen und geschmeidiger zu reden weiß als der unbefüßte dreinschneidende Westfale Stinnes.

Vor Wirth hat Cuno den natürlichen Vorteil guter persönlicher Beziehungen mit hervorragenden Amerikanern, überhaupt mit der großen internationalen Geschäftswelt voraus. Er ist sprachkundig und in der weiten Welt mit ihren bewegenden Kräften auf dem Gebiete von Handel und Wandel wohl daheim, während Wirth weitaus besser im Irrgarten des heimatischen Parlaments Bescheid weiß. In den Kreisen der Industriekapitäne galt Cuno stets weit mehr als Rathenan, der mit seinen geistreichen Sozialtheorien ihnen kein richtiges Vertrauen als nüchterner Sachemensch einflößte, so daß sie sich über ihn bald als Phantasten, bald als „Christus im Frack“ ärgerlich aufhielten. Ein Mann wie Cuno liegt ihrem Verständnis näher und imponiert ihnen mehr als selbstgemachter Mann; während Rathenan für sie doch immer hauptsächlich der Sohn seines Vaters war.

Wenn es sich nun begibt, daß Cuno sein Kabinett fertig bekommt und als neuer Reichskanzler vor den Reichstag tritt, dann hat sich damit noch etwas anderes begeben. Dann hat die junge deutsche Republik ihren ersten Reichskanzler empfangen, der nicht aus dem Schoße des Reichstags entsprang, ein parlamentarisch noch ungetaufter Heide ist, sich seine Kabinettsmitglieder selbst wählte und sie nicht von den Parteien nach langem Kuhhandel untereinander ausgedöhnt erhielt. Damit ist die parlamentarische Methode, wie sie seit 1918

in der Republik hier üblich war, durchlöchert worden, wonach erst die Parteien zusammen kamen und bebrüteten, wie sie die Ministerposten und das Reichskanzleramt unter sich zu verteilen hätten, um eine Regierungskoalition fertig zu bringen. Diesmal wurde dann der Kanzlerkandidat nicht von den Parteien designiert und präsentiert, sondern ein Außenseiter vom Staatsoberhaupt berufen, suchte sich ein Kabinett zusammen und verließ sich auf den lieben Gott und das von seinem Vorgänger Birth in der letzten deutschen Note an die Reparationskommission hinterlassene Regierungsprogramm, um von Fall zu Fall eine Mehrheit zu finden.

Beil die Sozialisten offiziell nichts von der großen Koalition wissen wollen, will nun das Zentrum auch nichts mehr von der bisherigen kleinen Koalition wissen und damit zerfiel der Reichstag wieder heillos in seine 6, 7 oder 8 einzelnen Partei-Arbestandteile, von denen Zentrum, Demokratie und Volkspartei als bürgerliche Arbeitsgemeinschaft durch ein lockeres Band vorläufig noch schwach zusammengehalten werden.

Wie man sieht, wiederholt sich alles in der Welt und wir sind zunächst in jene Situation zurückgekehrt, wie sie in monarchischer Zeit üblich war, wo jeder Reichskanzler sich darauf einstellte, unter Benützung der Parteizerküftung mit wechselnden Mehrheiten zu regieren. Damals meinte man, die Uebermacht der Krone diskreditiere und ruiniere den Parlamentarismus in Deutschland absichtlich. Nun, heute, in der Republik besorgt das, sicher unabsichtlich, aber nicht minder, die ererbte Vielköpfigkeit der Parteien und der ebenso ererbte Mangel an politischem Instinkt, der es jüngst fertig brachte, denselben Kanzler zwölf Stunden später zum Tempel hinauszutreiben, nachdem er ein gemeinsam festgestelltes deutsches Wirtschaftsprogramm als Führer der Nation nach Paris geschickt hatte.



035910008000 *Cuno deutscher Reichskanzler*

Hamburgisches  
Welt-Wirtschafts-Archiv

Signatur

Datum 26 Nov. 1922 192

Deutsche Uebersee-Zeitung (Auslands-Ausgabe des Hamburger Fremdenblatts)

Nr. *HP*



Dr. Cuno, der neue deutsche Reichskanzler.  
Dr. Cuno, el nuevo canciller alemán.

## Le Temps (Paris)

Nr. 22444

Ignotus trace, dans la *Revue de Paris*, un portrait du chancelier Cuno qui mérite de retenir l'attention à l'heure où le successeur de M. Wirth incarne toute la résistance de l'Allemagne aux justes sanctions des alliés. Ce fut Ballin, alors qu'il était directeur de la Hamburg-Amerika, qui découvrit M. Cuno, fonctionnaire au ministère des finances de Berlin. Ballin était israélite, et Cuno était catholique, originaire de Suhl, en Thuringe; mais Ballin était dépourvu de préjugés confessionnels et le catholicisme de Cuno n'avait rien d'agressif. Les deux hommes s'entendirent à merveille, et lorsque Ballin, poussé au désespoir par la défaite de l'Allemagne et la révolution, se suicida — le jour même où Guillaume II s'enfuyait en Hollande — il avait désigné M. Cuno pour lui succéder à la direction de la Hamburg-Amerika.

M. Cuno avait alors 42 ans et il réussit à conclure en Amérique le traité Harriman qui permit à la compagnie allemande de se reconstituer, de se réorganiser. Elle possède aujourd'hui 36 vapeurs représentant 150,000 tonnes. Le chancelier est, au physique, un homme typique de son pays et de sa race. De stature élevée, il porte beau, avec une certaine raideur, et une moustache dure et sèche accentue encore l'aspect énergique de son visage. Il a une nuque énorme, manque de grâce, mais non d'un certain prestige. Lorsqu'il parut pour la première fois, suivi de ses collaborateurs, dans la salle du Reichstag, on cria à l'extrême gauche : « Voici le conseil de surveillance de Stinnes ! » Mais le collaborateur de la *Revue de Paris* souligne que si M. Cuno et M. Stinnes représentent l'un et l'autre le capital allemand et les grandes affaires, leurs idées particulières sur le relèvement de l'Allemagne diffèrent sensiblement. Alors que M. Cuno est un « transatlantique », M. Stinnes est essentiellement un « continental ». M. Cuno recherche la collaboration des financiers anglais et n'attend rien de bon de la France, tandis que M. Stinnes, prétendent ses partisans, ne voit une issue au marasme actuel que dans une collaboration industrielle de l'Allemagne et de la France. La politique « continentale » de M. Stinnes suppose en principe une entente d'ordre économique avec la France, tandis que la politique de M. Cuno suppose une marche parallèle avec l'Amérique du nord et la Grande-Bretagne. A plusieurs reprises, les deux hommes se sont trouvés face à face dans des conflits particuliers, notamment lorsque M. Stinnes tenta de devenir le maître de la Hamburg-Amerika. Il y eut une véritable lutte au couteau, et ce fut M. Cuno qui l'emporta sur l'homme de Mullheim. M. Stinnes ne le lui a pas pardonné. Il est vrai que ces temps derniers tant de gens se sont entremis pour décider M. Stinnes à se réconcilier avec le chef

du gouvernement ! Cela doit être fait à l'heure actuelle, puisque c'est le journal de M. Stinnes qui injurie aujourd'hui la France avec le plus de rage et de mauvaise foi. Tant il est vrai que les Allemands, si divisés qu'ils soient entre eux, se retrouvent toujours unis dans leur haine commune des alliés en général et



Ignotus trace, dans la *Revue de Paris*, un portrait du chancelier Cuno qui mérite de retenir l'attention à l'heure où le successeur de M. Wirth incarne toute la résistance de l'Allemagne aux justes sanctions des alliés. Ce fut Ballin, alors qu'il était directeur de la Hamburg-Amerika, qui découvrit M. Cuno, fonctionnaire au ministère des finances de Berlin. Ballin était israélite, et Cuno était catholique, originaire de Suhl, en Thuringe; mais Ballin était dépourvu de préjugés confessionnels et le catholicisme de Cuno n'avait rien d'agressif. Les deux hommes s'entendirent à merveille, et lorsque Ballin, poussé au désespoir par la défaite de l'Allemagne et la révolution, se suicida — le jour même où Guillaume II s'enfuyait en Hollande — il avait désigné M. Cuno pour lui succéder à la direction de la Hamburg-Amerika.

M. Cuno avait alors 42 ans et il réussit à conclure en Amérique le traité Harriman qui permit à la compagnie allemande de se reconstituer, de se réorganiser. Elle possède aujourd'hui 36 vapeurs représentant 150,000 tonnes. Le chancelier est, au physique, un homme typique de son pays et de sa race. De stature élevée, il porte beau, avec une certaine raideur, et une moustache dure et sèche accentue encore l'aspect énergique de son visage. Il a une nuque énorme, manque de grâce, mais non d'un certain prestige. Lorsqu'il parut pour la première fois, suivi de ses collaborateurs, dans la salle du Reichstag, on cria à l'extrême gauche : « Voici le conseil de surveillance de Stinnes! » Mais le collaborateur de la *Revue de Paris* souligne que si M. Cuno et M. Stinnes représentent l'un et l'autre le capital allemand et les grandes affaires, leurs idées particulières sur le relèvement de l'Allemagne diffèrent sensiblement. Alors que M. Cuno est un « transatlantique », M. Stinnes est essentiellement un « continental ». M. Cuno recherche la collaboration des financiers anglais et n'attend rien de bon de la France, tandis que M. Stinnes, prétendent ses partisans, ne voit une issue au marasme actuel que dans une collaboration industrielle de l'Allemagne et de la France. La politique « continentale » de M. Stinnes suppose en principe une entente d'ordre économique avec la France, tandis que la politique de M. Cuno suppose une marche parallèle avec l'Amérique du nord et la Grande-Bretagne. A plusieurs reprises, les deux hommes se sont trouvés face à face dans des conflits particuliers, notamment lorsque M. Stinnes tenta de devenir le maître de la Hamburg-Amerika. Il y eut une véritable lutte au couteau, et ce fut M. Cuno qui l'emporta sur l'homme de Mullheim. M. Stinnes ne le lui a pas pardonné. Il est vrai que ces temps derniers tant de gens se sont entremis pour décider M. Stinnes à se réconcilier avec le chef du gouvernement! Cela doit être fait à l'heure actuelle, puisque c'est le journal de M. Stinnes qui injurie aujourd'hui la France avec le plus de rage et de mauvaise foi. Tant il est vrai que les Allemands, si divisés qu'ils soient entre eux, se retrouvent toujours unis dans leur haine commune des alliés en général et de la France en particulier.

Hamburgisches  
Welt-Wirtschafts-Archiv

*Guano Dr.*  
03591 0010 000

Signatur

Datum 16. Feb. 1923 192

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 76-77

Der Ueberseeclub Hamburg ernannte  
den bisherigen Klubvorsitzenden Reichsanwalt  
Dr. Guno zum Ehrenvorsitzenden.



03591 0011 000

Cuno

Hamburgisches  
Welt-Wirtschafts-Archiv

Signatur .....

Datum - 1. Sep. 1923 192 .

## Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 101

**Wiedereintritt Dr. Cunos in die Hapag.** Der Aufsichtsrat der Hamburg-Amerika Linie wird in der nächsten Generalversammlung vorschlagen, Herrn Dr. Wilhelm Cuno in den Aufsichtsrat zu wählen. Er würde dann in das Präsidium des Aufsichtsrates eintreten, das demnach aus Herrn Max v. Schinckel, Frhrn. Rudolf v. Schröder und Herrn Dr. Wilhelm Cuno bestehen würde. In dieser Eigenschaft wird Herr Dr. Cuno als Delegierter des Aufsichtsrates seine weitverzweigten Kenntnisse und Erfahrungen wiederum in den Dienst der Gesellschaft stellen. Er beabsichtigt zunächst die persönlichen Beziehungen zu seinen amerikanischen Freunden durch einen Besuch in den Vereinigten Staaten wieder aufzunehmen.

## New York Evening Post

Nr. 252.

Cuno, Here, Says  
Germany Will Pay  
For War to LimitEx-Chancellor Asserts His  
Nation Still Stands by  
His Three ProposalsHolds That the Reparations  
Question Is an Economic  
And Financial One

Wilhelm Cuno, ex-Chancellor of Germany, who resigned his post as head of the German Government a few weeks ago, arrived in New York City this morning aboard the Reliance of the United American Lines. Mr. Cuno said he had come as a "private citizen and shipping man" to renew personal and business relations with American friends, and refused to discuss recent developments in Germany and France looking towards a settlement of the Ruhr problem, because conditions had changed since he left and his information was confined to radio messages to the Reliance.

In a formal statement prepared for the press, however, Mr. Cuno reviewed the pledges Germany had made while he was Chancellor. He declared that these promises to pay to the full limit of Germany's capacity had never been withdrawn and that the German people stand ready to fulfil them.

"The Germans realize that Germany lost the war," he said. "Therefore Germany must pay the war. Germany is willing to pay to the limit of her capacity."

The former Chancellor asserted that the reparations and Ruhr questions were impossible of settlement if considered merely from the political viewpoint.

## Cuno's Three Proposals

"As a business man," he continued, "and with the experience of having attended many of the reparation conferences in the capacity of German expert, I am convinced that it is impossible to settle the reparations and Ruhr questions if looked at purely from a political point of view. Fundamentally, it is economic and financial. Therefore, as Chancellor, I endeavored to place the two problems on a fair business basis by offering three proposals.

**Financial**—Germany's readiness to pay reparations to the limit of her capacity, as determined by a commission of international experts.

**Economic**—By urging the coöperation of French and German industry.

**Political** — By advocating a treaty by which all countries interested in the Rhine River (Great Britain, France, Germany, Poland, Belgium, etc.) shall be parties, each of them never to go to war during the next generation without first submitting the question to a popular vote of each nation. This promise was to be made to the United States as trustee.

"All of these proposals were declined. Despite these refusals the offers have never been withdrawn and, in fact, have been renewed, and the German people stand by them to-day."

## Delay Is Serious, He Says

"It is difficult to describe the conditions in Germany, for what was true when I left Germany may no longer be true to-day. I can only say they are growing more serious every day, as the day of the settlement of reparations and Ruhr questions is delayed, and unless these questions are soon settled conditions will reach a crisis which will seriously affect the neighboring countries as well as Germany.

"As a shipping man I can see that this delay has already disrupted the world's markets. Germany as one of the greatest industrial nations, the consumer of enormous quantities of raw material, by being thrown out of

the economic life of the world is affecting not only such countries as the United States, from which we purchase volumes of cotton, wheat, grain, copper, etc., but also every other country. This delay is forcing more and more of our factories to close, further curtailing the amount of raw material we can purchase.

"Life in the Ruhr district, the industrial heart of Germany, is at a standstill and until the Ruhr conflict has been settled and an economic survey been made no one can correctly estimate Germany's ability to pay.

"This estimate can only be made along the lines suggested in America and indorsed by England by an international body to which Germany will furnish every information required.

"Naturally I cannot comment on the present negotiations between the French and German Governments, of which we had wireless reports on the steamer.

"Whatever may happen I am going to spend all my energies to renew and develop the business relations between Central Europe and other countries, particularly the United States, continuing the work I started three years ago."

Mr. Cuno said he held to his original estimate of 30,000,000,000 gold marks as a settlement, but refused to add to his formal statement. He denied reports that he had any interest in being named Ambassador to the United States, intimating he would not accept the post if it were offered to him.

The former Chancellor appeared in good spirits. Young in appearance, brisk and refreshing in manner, his mor than average height well carried with a military bearing, he greeted those who came to welcome him cordially with a shaking of hands all round. He wore a gray suit, and his light hair was closely cropped.

Mr. Cuno expects to remain in America about six weeks stopping for the present at the St. Regis Hotel. He was met down the bay by officials of the United American and Hamburg-American Lines.



## The Wall Street Journal (New York)

Nr. 63 . .

GERMANY MUST PAY  
FOR WAR SHE LOSTCuno Recommends Ending of Ruhr  
Conflict—Hamburg-Amer. Head  
Here to Develop Business

"I am convinced Germany can pay no more than 30,000,000,000 gold marks, the amount I suggested in my last proposal while Chancellor," said Dr. William Cuno, formerly Chancellor of Germany, arriving on the United American liner Reliance. Dr. Cuno is now president of the council of the Hamburg-American Line.

"I am visiting the United States for the fourth time as a private citizen and shipping man. The sole purpose of my trip is to renew the personal and business relations with my American friends. As on my previous visit, I have no connections with politics which were definitely left behind when I resigned the office of Chancellor.

"It is difficult to describe conditions in Germany for what was true when I left Germany may no longer be true today. I can only say that they are growing more serious every day as the day of settlement of the reparations and Ruhr question is delayed, and unless these questions are soon settled conditions will reach a crisis which will serve to affect the neighboring countries, as well as Germany.

## THE WORLD MARKET

"As a shipping man, I can only see that this delay has already disrupted the world market. Germany as one of the greatest industrial nations, the consumer of enormous quantities of raw materials, by being thrown out of the economic life of the world, is affecting not only such countries as the United States, from which we purchase a volume of cotton, wheat, grain, copper, etc., but also every other country. This delay is forcing more and more of our factories to close, further curtailing the amount of raw materials we can purchase.

"As a business man, and with the experience of having attended many of the reparation conferences in the capacity of German expert, I am convinced that it is impossible to settle the reparations and Ruhr question if

looked at merely from a political point of view. Fundamentally they were economical and financial, and therefore as Chancellor I endeavored to place the two problems on a fair business basis, by offering three proposals:

"First, financial—Germany's readiness to pay reparations up to the limit of her capacity as determined by a commission of international experts.

"Second, economic—By urging the cooperation of French and German industries.

"Third, political—By advocating a treaty by which all countries interested in the Rhine (Great Britain, France, Germany, Holland, Belgium, etc.) should be parties, each of them, never to go to war during the next generation without first submitting the question to a popular vote of the people of each nation. This promise was to be made to the United States as trustee.

"All of these proposals were declined. Despite these refusals, the offers have never been withdrawn, and in fact have been renewed, and the German people stand by them today.

"The German people realize: Germany lost the war; Germany therefore must pay for the war; Germany is willing to pay to the limit of her capacity.

## ECONOMIC SURVEY

"Life in the Ruhr district, the industrial heart of Germany, is at a standstill, and until the Ruhr conflict has been settled, and an economic survey made, no one can correctly estimate Germany's ability to pay.

"This estimate can only be made along the lines suggested in America and endorsed by England, by an international body to whom Germany will furnish every bit of information required.

"Naturally, I cannot comment on the present negotiations between the French and German governments, of which we had wireless reports on the steamer.

"Whatever may happen, I am going to spend all my energy to renew and develop the business relations between Central Europe and other countries, particularly the United States, continuing the work I started three years ago."

Dr. Cuno definitely stated that he would not consider a German Ambassadorship to the United States if it were offered to him. He is entirely out of politics.

Dr. Cuno will be at the St. Regis Hotel while in New York.

03591.0014 000

Cuno, Dr. W.  
P

Hamburgisches

Welt-Wirtschafts-Archiv

Signatur .....

Datum 17. Sep. 1923 192

## The Journal of Commerce (New York)

9186.

Nr. ....

## Cuno's View.

In the interview which he "submitted to" upon his arrival in New York (the phrase is not our own), Dr. Wilhelm Cuno, formerly German Chancellor, revealed nothing new and said little that he has not said many times before. There was perhaps no reason why he should. The facts in the German case are well known and there is little occasion for feeling any special doubt about them. But Dr. Cuno said what he had to say to a new public. His views therefore come with a different psychological effect, which he ought to consider.

The main thought offered by the former Chancellor is that the German situation is financial and economic and not political. Just what that means it would be difficult to interpret, and we cannot think that Dr. Cuno takes it exactly in the literal meaning of the words. At the present time politics is so closely intertwined with economics and finance that a separation would be difficult; and this observation is unfortunately about as valid of the United States as it is of Europe. What Dr. Cuno probably has in mind is, therefore, merely the thought that in effecting a settlement with Germany he believes the main motive should be collections and not gain of territory or political vainglory in other nations, such as it is to be feared that M. Poincaré seeks from his electorate. If this be his idea it is, of course, in close accord with those of most unbiased observers.

But, according to the statement of Dr. Cuno, the ability of Germany to pay is limited to about 30,000,000,000 gold marks. Just how Germany could undertake to pay even that amount in her present condition is far from clear. Indeed when Dr. Cuno names such upset sums he puts himself into the same class with the French politicians of whom he complains. When he asks for a "commission" of "business men" who shall deliberate on

the whole subject, and after the Hughes plan afford a verdict of boiled down and concentrated wisdom which shall be adhered to, he accepts just the same sort of logic-chopping that our Secretary of State is famous for. The simple truth of the matter is that the reparations question, like every other great issue, is a living vital thing, and as such it changes from day to day and month to month. It is no longer at all what it was a year or two ago. Due to the utter worthlessness of the German currency, and the total financial disorganization of that nation the amount the Germans "can pay" is vastly reduced. Due to the passive resistance and other difficulties in the Ruhr, the amount they have to pay with is largely narrowed. The actual result is that at the present moment it is questionable whether they can pay anything, and the time when they can be expected to do so is dependent almost entirely upon the conditions under which they are suffered to work out their own salvation from now on.

Thus the reparations question as at present stated is not a question how much the Germans can pay, but whether they shall be allowed to pay anything. Yet statesmen in all countries, and as now appears even the Germans themselves, are still in the toils of the older philosophy and devote themselves to figures on the theoretical amount that could presumably be extracted from or paid by the Germans if left to themselves. The trouble is they are not left to themselves or allowed to earn and they are themselves, according to all accounts, in such a frenzy of discouragement or of wrath and general disturbance that it is improbable they would under present conditions devote themselves to paying even if they could. The reparations question needs to be approached from a new angle and it is to be hoped that Dr. Cuno will appreciate this fact if he should have occasions

to discuss the subject much in public on this side of the water.

The United States has never been much concerned in the amount the Germans are able to pay. Perhaps this is because the United States is not herself concerned therein or is concerned only in a minor way with the sums to be recovered. But what the average American of intelligence has been desirous to know is whether the Germans are being put into position to pay anything. Were the sanctions of the Treaty of Versailles fair and equitable or the reverse? Have the Germans been disposed to make payment to the limit of their power? Is it a fact that the statesmen of France and Great Britain have so arranged things that German exports, through which payment must be made, can be sold only chiefly in the United States and in South America? All these and other points of a similar sort are the staple of what the citizen of this country is most anxious to ascertain.

The reparations question, viewed from the side of the United States, is a world question. It is more than the perennial squabble about whether thirty, sixty or eighty billions of marks represent what can be paid. It is not the small pettifogging issue represented in the thought of naming a "commission" to determine the capacity of the Germans to pay. It is a problem of international import and it has to do quite as much with the readiness of the Allies to receive as with that of the Germans to settle.



03591 0015 000

Cuno

Hamburgisches  
Welt-Wirtschafts-Archiv.

Signatur PDatum 11. Okt. 1923 192**New York Evening Post****275**

Nr. \_\_\_\_\_

**Ex-Chancellor Cuno  
Calls on President****Says He Has Abandoned Ger-  
man Political Field for  
Ocean Shipping**

WASHINGTON, October 11.—The international ocean shipping situation was discussed by President Coolidge with Dr. Wilhelm Cuno, former Chancellor of Germany, who called to-day at the White House to pay his respects. Dr. Cuno explained to Mr. Coolidge that he had abandoned the political field in Germany when he laid down the Chancellorship, and his whole attention now was being given to ocean shipping, in which he long has been interested.

Dr. Cuno, who was presented to the President by Dr. Hans Heinrich Dieckhoff, Charge d'Affaires of the German Embassy, said he had been interested in reports recently published in American newspapers that his visit to the United States was in connection with the formulation of a plan for stabilizing German paper currency. He said, however, he had not had any conferences on the subject. The plan proposed would seek to bring about a stabilization of the German mark through operations of a method similar to that employed by the Russian Government in its efforts to restore the ruble to its normal value.

The Journal of Commerce (New York)

Nr. 9208

# COOLIDGE TALKS SHIPS WITH CUNO

SURPLUS TONNAGE DISCUSSED  
AT WHITE HOUSE.

Head of Hamburg-American Line  
Says Errand to This Country  
Concerns Business With the  
Harriman Lines.

(Bureau of The Journal of Commerce.)

WASHINGTON, Oct. 12.—The surplus tonnage of the Shipping Board was under discussion at the conference of President Coolidge and Dr. Wilhelm Cuno, managing director of the Hamburg-American Line and former Chancellor of Germany, it was said today at the White House. Dr. Cuno called upon Mr. Coolidge yesterday.

General shipping matters were discussed at the conference, White House spokesmen reported, as the President knew of Dr. Cuno's interest in shipping. Mr. Coolidge, it was stated, suggested in the course of the conversation that there was a great deal of surplus tonnage on hand at the Shipping Board, but the suggestion was made merely as an observation and not as a direct proposal to the German steamship magnate that German lines should acquire any of this tonnage. Dr. Cuno, it was stated, did not receive the President's remarks in the light of a suggestion in that regard and made no response to it.

In the course of the conference, White House spokesmen said, Dr. Cuno disclosed to the President that his special errand to this country was the transaction of some business with the Harriman Lines, but did not reveal the nature of the matter.

The head of the Hamburg-American Line, accompanied by R. H. M. Robinson, president of the United American Lines, called upon Chairman Farley of the Shipping Board to pay his respects. The chairman said the visit was purely social. Dr. Cuno renewed his acquaintance with Admiral Benson, who was chairman of the board at the time that the Hamburg-American Line entered into an agreement with the Harriman Lines for the maintenance of joint services.

While Admiral Benson personally approved the contract, it has not yet been formally approved by the full Shipping Board, although it has been in effect for more than two years.

Whether this agreement was discussed it was not disclosed.



03591 0017 000

Cuno, Dr. W.

Hamburgisches  
Welt-Wirtschafts-Archiv.

Signatur P  
Datum 18. Okt. 1923<sub>192</sub>

## New York Evening Post

Nr. 281

### Dr. Cuno Goes Home

Ex-Chancellor of Germany Refuses  
To Break His Silence

Maintaining the same silence which has characterized his presence in America since the first part of September, Dr. Wilhelm Cuno, German ex-Chancellor, and now vice-president of the council of the Hamburg-American Line, sailed to-day for Hamburg aboard the liner Albert Balin. Dr. Cuno declined to comment on the possibility of a loan to Germany.

"I have been over here on personal business and have had a very pleasant time," he said.

03591 0018000 *Cuno*

Hamburgisches  
Welt - Wirtschafts - Archiv.

Signatur *P*

Datum 21. Aug. 1924 192

## Frankfurter Zeitung

— 624 —  
Nr. ....

## Gegen Cuno.

✠ Berlin, 21. Aug. (Priv.-Tel.) Das deutsche Friedenspartei hat an den Reichsaußenminister ein Schreiben gerichtet, das sich mit der Neubesezung des Washingtoner Botschafterpostens befaßt. Es wird darin auf die Notwendigkeit hingewiesen, die deutsche Republik im Ausland endlich durch Männer einer neuen Gesinnung vertreten zu lassen. Aus Anlaß der immer wieder auftauchenden Gerüchte, daß der ehemalige Reichskanzler Dr. Cuno wieder im Reichsdienst verwendet werden solle, weist das Schreiben daraufhin, daß irgend eine Kandidatur des Mannes, der für die Führung der deutschen Politik während des Ruhrkampfes und für den Zusammenbruch Deutschlands verantwortlich ist, ein für allemal ausgeschlossen sein müßte.



035910019 000 12

Hamburgisches  
Welt - Wirtschafts - Archiv.

Signatur

Datum 1. Mai 1925 192

## Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 201

## Eine Rede Cunos in Stockholm.

tz. Stockholm, 29. 4. (Eigenbericht.) Auf Einladung der schwedisch-deutschen Vereinigung sprach gestern abend in Stockholm der frühere Reichskanzler Dr. Cuno über den Wiederaufbau der internationalen Schifffahrt. Er schilderte die Kräfte, die nach dem Kriege die Gestaltung der Weltwirtschaft und Seeschifffahrt bestimmten, kritisierte scharf die kurzfristige nationalistische Wirtschaftspolitik der meisten Länder, bezeichnet das Dawes-Gutachten als den Anfang der Gesundung und forderte die Zusammenfassung aller Kräfte zur Wiederherstellung der natürlichen Beziehungen innerhalb der Weltwirtschaft, weil nur so ein Wiederaufbau der Seeschifffahrt möglich sei. Eingeleitet wurde der Abend mit einer Würdigung Hindenburgs, der von Cuno u. a. als der denkbar beste Reichspräsident bezeichnet wurde.

## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 179. -

**Geheimrat Dr. Cuno 50 Jahre alt.**

Geheimrat Dr. Wilhelm Cuno, der Vorsitzende des Direktoriums der Hapag, kann am 1. Juli seinen 50jährigen Geburtstag begehen. Herr Dr. Cuno gehört seit 1. November 1917 dem Direktorium der Hapag an. Nach dem Tode Ballins wurde er Generaldirektor und übernahm also in einer äußerst schwierigen politischen und wirtschaftlichen Situation die Leitung des größten deutschen Schiffahrtsunternehmens, das ebenso wie die andern Reedereien durch die Ablieferung der größten und besten Schiffe infolge des Versailler Vertrages auf ein Minimum der früheren Bedeutung zurückgedrückt worden war. Unter der Leitung von Dr. Cuno hat die Hapag in den letzten Jahren sich trotz der äußerst schwierigen Verhältnisse in erfreulicher Weise wieder zum Teil erholen können. Sein größtes Verdienst besteht im Abschluß des Harriman-Vertrages im Jahre 1920, wodurch die Hapag mit der Harriman-Gruppe Beziehungen einging, die für die Hapag von größter Wichtigkeit gewesen sind. Zum Teil in Auswirkung dieses Vertrages ist die Hapag wieder auf ihren heutigen Stand gebracht worden und die Erfüllung ist soweit fortgeschritten, daß nach dem derzeitigen Stand der Dinge über eine Lösung des Vertragsverhältnisses ziemlich weit fortgeschrittene Verhandlungen stattgefunden haben. Zurzeit befindet sich Dr. Cuno wieder auf einer Geschäftsreise in den Vereinigten Staaten. Besonders bei dem Harriman-Vertrag hat Dr. Cuno seinen Weitblick und seine hohen Fähigkeiten zur Führung von solchen internationalen Verhandlungen in hervorragendem Maße gezeigt.

Dr. Cuno hatte sich auch in Zeiten größter politischer Spannung dem Staate zur Verfügung gestellt und damit sein Verantwortungsgefühl gegenüber dem Staat und dem Volk gezeigt. Als er den Kanzlerposten des Deutschen Reiches im November 1922 übernahm, hat er den Versuch gemacht, die damalige Reparationspolitik auf ein anderes Gleis zu schieben, wovon zweifellos auch die Reparationsgläubiger Vorteil gehabt hätten. Infolge der damaligen internationalen Mentalität ist der von Cuno vorgezeigte direkte Weg nicht begangen worden; die Franzosen marschierten in das Industriegebiet ein, Deutschland antwortete mit dem passiven Widerstand. Dieser Widerstand mußte zwar schließlich abgebrochen werden; seine moralische Wirkung auf das Ausland ist allerdings groß gewesen, wenn er auch innenpolitisch und vor allem währungspolitisch katastrophale Folgen für Deutschland gehabt hat.

Dr. Cuno, der nach Niederlegung der Kanzlerschaft zunächst dem Aufsichtsrate der Hapag angehörte, hat seit kurzem wieder den Vorsitz im Direktorium der Hapag übernommen.

Dr. Cuno wurde am 2. Juli 1876 in Ruhl geboren, er trat 1907 als Regierungsassessor in das Reichsschatzamt ein, wurde 1910 Regierungsrat, 1912 Geheimer Regierungsrat, 1916 Geheimer Oberregierungsrat; während dieser Zeit war er vornehmlich mit gesetzgeberischen Arbeiten und deren Vertretung im Reichstag beschäftigt. Seit Beginn des Krieges übernahm er die Bearbeitung der Kriegswirtschaft-

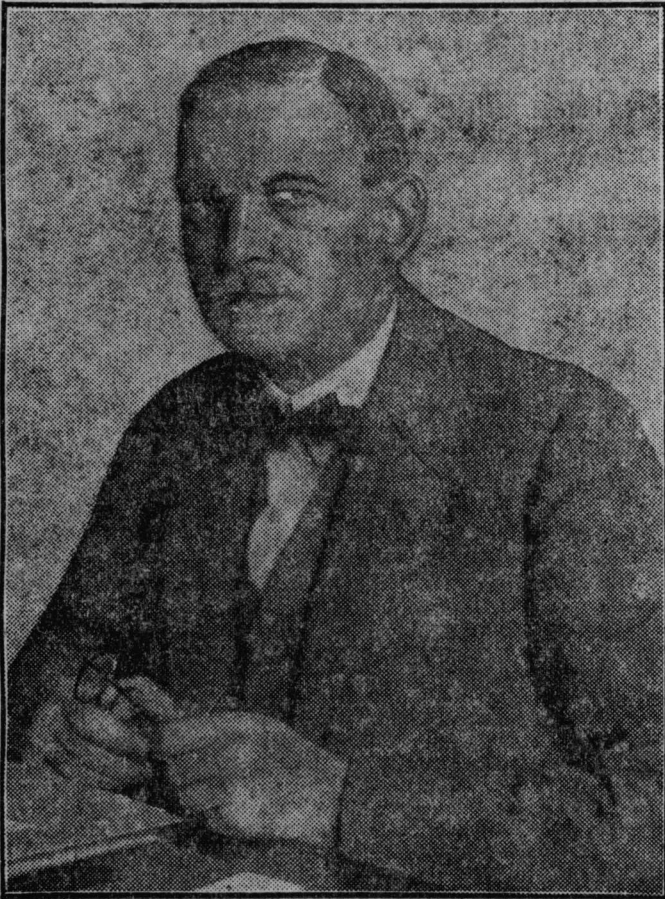
lichen Fragen, insbesondere der Ernährungsfrage. Er leitete die Reichsgetreidestelle bis zum Juli 1916 als Vorsitzender der Geschäftsführung und wurde dann zur Organisation des Kriegs-ernährungsamtes dem damaligen Staatssekretär v. Batock beigegeben; Ende 1916 übernahm er im Reichsschatzamt das Generalreferat für kriegswirtschaftliche Fragen. Am 1. November 1917 schied er mit dem Eintritt in die Hamburg-Amerika Linie aus dem Reichsdienst aus. Dr. Cuno gehört dem Aufsichtsrat von zahlreichen Gesellschaften an. In der Nachkriegszeit wohnte er den großen internationalen Konferenzen wiederholt als Sachverständiger bei. An dem Geburtstag des im Hamburgs Schifffahrt hochverdienten, wahrhaft lebenswürdigen Mannes werden weite Kreise der Bevölkerung herzlich teilnehmen.



## Hamburgischer Correspondent

299 • 3

Nr. ....



**Reichskanzler a. D. Geheimrat Dr. Cuno**  
der Vorsitzende des Direktoriums der Hamburg-Amerika Linie  
begeht am 2. Juli seinen 50. Geburtstag.

Allen anderen Würden und Titel ungeachtet nennt der Hamburger den Mann, in dessen Händen die Geschicke der Hamburg-Amerika Linie liegen, kurz aber prägnant nur **G e h e i m r a t C u n o**, und jeder kennt die hohe schlanke und elegante Gestalt, aus dessen schmalen feinrassigen Gesicht tatkluge Augen blitzen; jaßt so, wie das Volk sich einen „Geheimrat“ im guten Sinne vorstellt: frei von jeglicher bureaukratischer Gedankenenge, welt-erfahren-liebenswert, mit hoher Stirn, unter der man die Gedanken pulsen zu sehen meint. Seit fast einem Jahrzehnt widmet er seine Tatkraft der Hapag und die ungeheuer schweren Jahre seit der unseligen Zeit, wo uns das Diktat der Feinde auch unserer Schiffe beraubte, haben dargetan, daß Albert Ballin in seiner Menschenkenntnis sich nicht trog, als er Dr. Wilhelm Cuno zum Ausscheiden aus dem Reichsdienst bestimmte und ihn zu sich in die Leitung der Hapag zog. Er war denn auch damals schon gewissermaßen der designierte Nachfolger von Generaldirektor Ballin und der Wiederbau der Flotte der Hapag hat bewiesen, daß am Steueruder unserer großen Hamburger Schiffahrtsgesellschaft der richtige Mann stand.

Wilhelm Cuno wurde am 2. Juli 1876 in Suhl geboren. Nach Absolvierung seiner Universitätsstudien trat er in den Verwaltungsdienst und gehörte der preussischen Staatsverwaltung zuletzt als Vortragender Rat im Finanzministerium an. Seinen Ruf als Organisator und Verwaltungsfachmann festigte er während des Krieges, wo er Leiter der Reichsgetreidestelle und später in leitender Stellung beim Kriegsernährungsamt war. 1916 wurde er Hauptreferent für kriegswirtschaftliche Fragen im Reichsfinanzamt, bis dann Ballin es vermochte, den jungen Geheimrat für sich und seine Hapag zu gewinnen. Nach dem jähen Tode Albert Ballins wurde er im Dezember 1918 Generaldirektor der Hamburg-Amerika Linie und damit fiel ihm eine schwierige Erbschaft zu. Als Sachverständiger bei den Waffenstillstandsverhandlungen und dann bei der Entgegennahme der Diktate der Entente in Trier und Brüssel mußte er es mit hinnehmen, daß unsere Handelsflotte ausgeliefert werden mußte. Aber er verstand es, indem er als erster deutscher Reeder Anschluß an Amerika suchte, den weltumspannenden Apparat und die Erfahrungen der Hapag, die keine Macht der Erde uns rauben konnte, wieder nutzbar zu machen durch das Abkommen mit Harriman. In den gemeinsamen Dienst brachten die United-American Lines die Schiffe ein, die Hamburg-Amerika Linie ihre Kenntnisse und dies Abkommen erwies sich als äußerst segensreich für die Hapag, die allmählich ihren Schiffspark wieder vergrößern konnte und jetzt bekanntlich so weit wieder erstarkt ist, daß die Verhandlungen über die Lösung des Verhältnisses mit Harriman und über die Übernahme der „Resolute“, „Reliance“ und „Cleveland“ schweben, die bisher als Anteil der Amerikaner an dem Gemeinschaftsdienst zwischen Hamburg-New York verkehrten.

Die vielseitige wirtschaftliche Tätigkeit, die Cuno als Generaldirektor der Hapag zu entfalten hatte, brachte es naturgemäß mit sich, daß er in eine große Zahl anderer Verkehrsgesellschaften als Aufsichtsrat mit einbezogen wurde. Auch in den Reichswirtschaftsrat wurde er gewählt und ferner nahm die Reichsregierung häufig seine umfassenden wirtschaftlichen Kenntnisse in Anspruch. So nahm er an den Konferenzen von Spa und Genua teil. Oft wurde er gedrängt, ins Reichskabinett einzutreten, man suchte ihn sowohl als Finanzminister als auch als Außenminister zu gewinnen, aber er ließ sich erst im November 1922 bewegen, nach dem Rücktritt des Kabinetts Wirth, ein Amt zu übernehmen. Als Reichskanzler bildete er ein Kabinett aus Deutscher Volkspartei, Zentrum und Demokraten. Die, wenn auch nur kurze, Amtszeit des Kabinetts Cuno wird immer ihre historische Bedeutung behalten, denn es war die Zeit des Einbruchs der Franzosen ins Ruhrgebiet. Die Politik des passiven Widerstands brach zwar schließlich zusammen, aber der moralische Erfolg war bedeutend und die Welt horchte auf. Es war ein erster Schritt zum Wiederaufstieg. Im August 1923 trat Geheimrat Cuno wieder zur Hapag zurück und vor wenigen Wochen erst wurde er durch das Vertrauen seiner Mitarbeiter zum Vorsitzenden des Direktoriums der Hamburg-Amerika Linie berufen.

Im kräftigsten Mannesalter steht Geheimrat Cuno an der Spitze des Unternehmens, dessen Feld heute wieder die Welt ist. Und mit frohen Erwartungen blickt man auf die weitere Lebensarbeit des Leiters der Hapag, der in sich selbst ein Stück Weltbürgertum darstellt, wie die Hamburg-Amerika Linie selbst.

W. Sch.

Industrie u. Handelszeitg. (Berlin)  
Nr. 150.

**Personalien.**

Am 2. Juli d. J. begeht Herr Geheimrat Dr. Wilhelm Cuno, Generaldirektor der Hamburg-Amerika-Linie die Feier seines 50. Geburtstages.

Am 1. November 1917 schied Dr. Cuno aus dem Reichsdienst aus und trat in das Direktorium der Hamburg-Amerika-Linie über. Nach dem Tode von Albert Ballin wurde Dr. Cuno am 20. Dezember 1918 zum Vorsitzenden des Direktoriums der Hamburg-Amerika-Linie gewählt. Kurz nach seinem Amtantritt nahm er als Sachverständiger der deutschen Regierung an den Waffenstillstandsverhandlungen in Trier und Brüssel und später an den Friedensverhandlungen in Versailles und den Reparationsverhandlungen in Brüssel teil. 1920 schloß er auf seiner ersten Reise nach Amerika den Vertrag der Hamburg-Amerika-Linie mit dem Harriman-Konzern. Zur Fortentwicklung dieser vertraglichen Beziehungen diente eine erneute Amerikareise im Jahre 1921. Als Generaldirektor der Hamburg-Amerika-Linie betätigte er sich weitgehend auch in anderen Gesellschaften, namentlich auf dem Gebiete des Verkehrswesens. Daneben hatte er als Mitglied der Handelskammer Hamburg und des vorläufigen Reichswirtschaftsrates Gelegenheit, sich allgemeinen wirtschaftlichen Aufgaben zu widmen. Mit seiner Ernennung zum Reichskanzler schied Dr. Cuno aus dem Vorstand der Hamburg-Amerika-Linie aus und trat, nachdem er von diesem Posten zurückgetreten war, wiederum in das Präsidium des Aufsichtsrates der Hamburg-Amerika-Linie und als Delegierter des Aufsichtsrates im Vorstand in die Hamburg-Amerika-Linie ein. Am 15. April 1926 übernahm Herr Geheimrat Dr. Cuno wieder das Amt des Vorsitzenden des Direktoriums.



03591 10023 000 *buur*

## Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 300

**Reichskanzler a. D. Dr. Cuno  
50 Jahre alt.**

Dr. Wilhelm Cuno begeht am 2. Juli seinen 50. Geburtstag. 1907 trat er als Regierungsassessor in das Reichsschatzamt ein, wurde 1910 Regierungsrat, 1912 Geheimer Regierungsrat und 1916 Oberregierungsrat und war während dieser Zeit vornehmlich mit gesetzgeberischen Vorarbeiten und deren Vertretung im Reichstag beschäftigt. Seit Beginn des Krieges übernahm er die Bearbeitung der kriegswirtschaftlichen Fragen, von denen er sich insbesondere der Ernährungsfrage annahm. Er leitete die Reichsgetreidestelle von deren Gründung an bis zum Juli 1916 als Vorsitzender der Geschäftsführung, wurde dann zur Organisation des Kriegsernährungsamtes dem damaligen Staatssekretär Batocki beigegeben, um Ende 1916 im Reichsschatzamt das Generalreferat für kriegswirtschaftliche Fragen zu übernehmen.

Am 1. November 1917 schied Dr. Cuno aus dem Reichsdienst aus und trat in das Direktorium der Hamburg-Amerika Linie über. Nach dem Tode von Albert Ballin wurde Dr. Cuno am 20. Dezember 1918 zum Vorsitzenden des Direktoriums der Hamburg-Amerika Linie gewählt. Kurz nach seinem Amtsantritt nahm er als Sachverständiger der deutschen Regierung an den Waffenstillstandsverhandlungen Thiers und den Friedensverhandlungen in Versailles und den Reparationsverhandlungen in Brüssel teil. 1920 schloß er auf seiner ersten Reise nach Amerika den Vertrag der Hamburg-Amerika Linie mit dem Harriman-Konzern. Mit seiner Ernennung zum Reichskanzler am 22. November 1922 schied Dr. Cuno aus dem Vorstand der Hamburg-Amerika Linie aus, um einige Zeit nach seinem Rücktritt das Amt des Vorsitzenden des Sapag-Direktoriums wieder zu übernehmen.

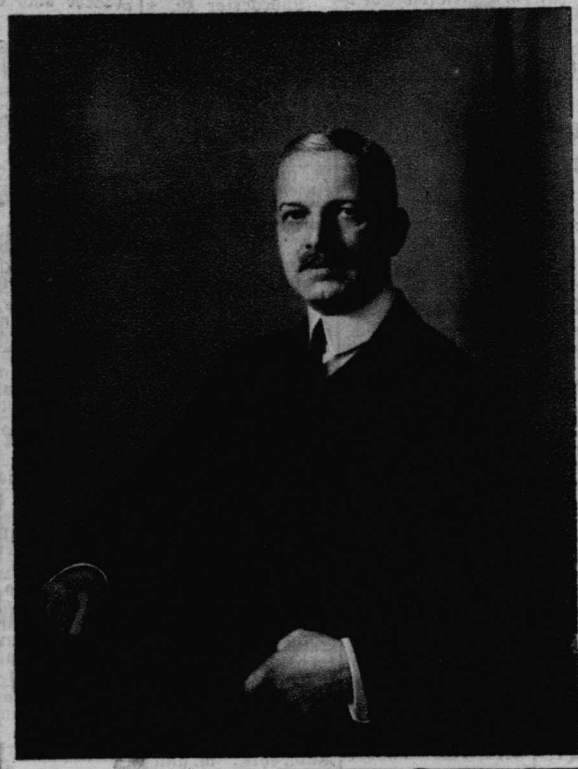
03591 0024 000 Cuno, Dr. Wilhelm

Signatur

Datum: 2. Juli 1926 192

Hamburger Fremdenblatt

Nr. 180.

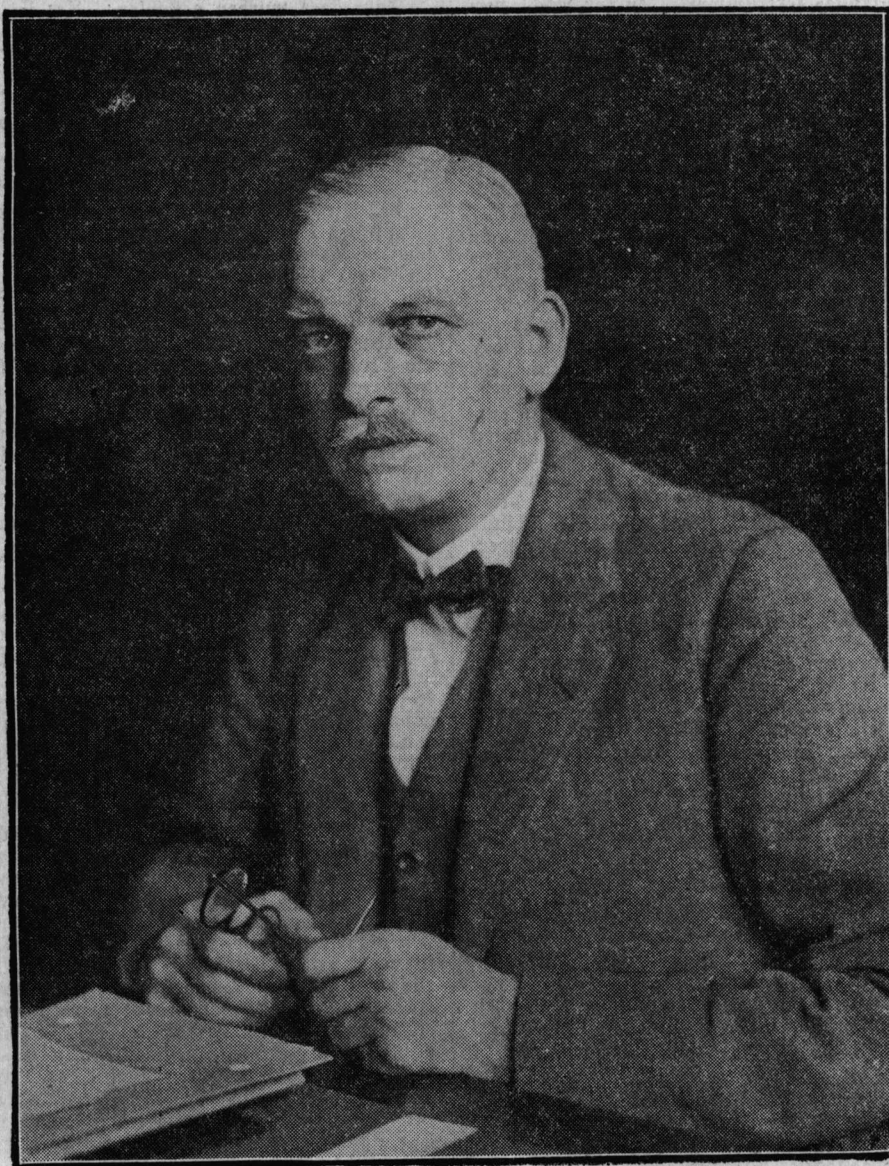


Der frühere Reichskanzler Dr. Wilhelm Cuno.  
Vorsitzender des Direktiums der Hamburg-Amerika Linie,  
wird heute 50 Jahre alt.  
Phot. Bieber, Hamburg.



## Hamburger Nachrichten

Nr. 302.



Geheimrat Dr. W. Cuno,  
Vorsitzender im Direktorium der Hamburg-Amerika  
Linie, vollendet am 2. Juli sein  
fünfzigstes Lebensjahr.

Dr. Cuno, am 2. Juli 1876 in Suhl geboren, trat 1907 als Regierungsassessor in das Reichsschatzamt ein, wurde 1910 Regierungsrat, 1912 Geheimer Regierungsrat und 1916 Geheimer Oberregierungsrat und war während dieser Zeit vornehmlich mit geschäftlichen Vorarbeiten und deren Vertretung im Reichstag beschäftigt. Seit Beginn des Krieges übernahm er die Bearbeitung der kriegswirtschaftlichen Fragen, von denen er sich insbesondere der Ernährungsfrage annahm. Er leitete die Reichsgetreidestelle von deren Gründung an bis zum Juli 1916 als Vorsitzender der Geschäftsführung, wurde dann zur Organisation des Kriegsernährungsamtes dem damaligen Staatssekretär Batocki beigegeben, um Ende 1916 im Reichsschatzamt das Generalreferat für kriegswirtschaftliche Fragen zu übernehmen. Am 1. November 1917 schied Dr. Cuno aus dem Reichsdienst aus und trat in das Direktorium der Hamburg-Amerika Linie über. Nach dem Tode von Albert Ballin wurde Dr. Cuno am 20. Dezember 1918 zum Vorsitzenden des Direktoriums der Hamburg-Amerika Linie gewählt. Kurz nach seinem Amtsantritt nahm

er als Sachverständiger der deutschen Regierung an den Waffenstillstandsverhandlungen in Trier und Brüssel und später an den Friedensverhandlungen in Versailles und den Reparationsverhandlungen in Brüssel teil. 1920 schloß er auf seiner ersten Reise nach Amerika den Vertrag der Hamburg-Amerika Linie mit dem Harriman-Konzern. Zur Fortentwicklung dieser vertraglichen Beziehungen diente eine erneute Amerikareise im Jahre 1921. Mit seiner Ernennung zum Reichszugler am 22. November 1922 schied Dr. Cuno aus dem Vorstand der Hamburg-Amerika Linie aus. Nachdem er dann am 12. August 1923 von dem Posten als Reichszugler zurücktrat, unternahm er zunächst eine Reise nach Amerika, um die persönlichen Beziehungen zu seinen amerikanischen Freunden wieder aufzunehmen, und trat dann in das Präsidium des Aufsichtsrates und als Delegierter des Aufsichtsrates im Vorstand wiederum in die Hamburg-Amerika Linie ein. Am 15. April 1926 übernahm Herr Geheimrat Dr. Cuno wieder das Amt des Vorsitzenden des Direktoriums. Zur Zeit weilt Dr. Cuno in New York.

03591 0026 000

Hamburgisches  
Welt-Wirtschafts-Archiv

Signatur

Datum 26. Nov. 1928<sup>92</sup>

## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 829.

**Weltwirtschaft und Weltschifffahrt.****Vortrag von Geheimrat  
Dr. Cuno in Kopenhagen.**n. Kopenhagen, 26. November. (Drahtbericht  
unseres Vertreters.)

Die führenden Kreise der Wirtschaft und Politik Dänemarks haben ihr großes Interesse an dem Vortrag bekundet, den Dr. Cuno (wie wir Sonntag morgen kurz berichteten) hier im Studenter Forening hielt, einem der größten Kopenhagener Studentenvereine, der früher in politischer Hinsicht zeitweise ganz im Fahrwasser der Entente gefegelt ist. Dem Vortrag wohnte außer vielen Studenten eine repräsentative Schar von Persönlichkeiten aus dem öffentlichen Leben bei, darunter neben dem deutschen Konsul v. Haffel und den übrigen Mitgliedern der Gesandtschaft und fremden Konsulate der dänische Außenminister Dr. Mølleisen. Verschiedene Ausführungen des Redners wurden von Beifallsäußerungen begleitet. Mit besonderem Interesse hörte das Auditorium die Schilderungen des Dornenweges der deutschen Redner nach dem Versailler Frieden an, und bei einem von Dr. Cuno erwähnten Beispiel für die Pflichttreue und Disziplin eines Kapitäns der Hagag ertönte sehr starker Beifall. Dem Vortrage folgte eine musikalische Unterhaltung. Die Blätter berichten in langen Referaten über den Inhalt des Cunoschen Vortrages, unter Hervorhebung seines wertvollen Gehaltes.

In seinem Vortrag ging Geheimrat Dr. Cuno von den engen Zusammenhängen der weltwirtschaftlichen Verhältnisse mit der Schifffahrt aus und schilderte dann die Entwicklung des Welthandels nach dem Kriege. Er wies dabei auf die erhöhte Bedeutung hin, die Nordamerika und Ostasien zukomme, und auf den Rückgang der Beteiligung Europas am internationalen Güteraustausch. Seit 1914 habe sich die gesamte Welttonnage um mehr als 30 Prozent, der überseeische Güterverkehr dagegen nur um rund 4 Prozent vergrößert. Die Ursache für die geringe Erhöhung des Weltgüterverkehrs sieht Geheimrat

Cuno in erster Linie in der mehr oder minder ausgesprochenen protektionistischen Handelspolitik nahezu aller Wirtschaftsmächte seit dem Ende des Krieges. In Europa seien es besonders die vielen neu entstandenen Staaten, in Übersee die Länder mit neuen Industrien, die als eifrige Verfechter schutzöllnerischer Tendenzen auftreten. Anzeichen für einen Umschwung seien bedauerlicherweise noch nicht zu erkennen. Eine gesunde Entwicklung der weltwirtschaftlichen Beziehungen sei zu erreichen durch Abkehr von aller autonomen Politik, durch Abbau der Zollmauern, weitgehenden Abschluß von Meistbegünstigungsverträgen mit vertraglicher Bindung der Tarife und möglichste Beseitigung der Einfuhr- und Ausfuhrverbote. Der protektionistische Charakter, der heutigen Weltwirtschaftspolitik zeige sich besonders deutlich in den zahlreichen Subventionsmaßnahmen der Regierungen fast aller Schifffahrtsländer. Nur die deutsche Schifffahrt wisse sich frei von aller staatlicher Unterstützung. Eine protektionistische Politik bringe dem eigenen engeren Wirtschaftsgebiet vielleicht augenblickliche Vorteile, aber wichtiger als diese sei das wirtschaftliche Gesamtinteresse. Die internationale Wirtschaft und besonders die im Zeichen einer unseligen Subventionspolitik stehende Weltschifffahrt könnten, so schloß Geheimrat Cuno seine Gedankengänge, auf die Dauer nur in der frischen, zuweilen rauen Jugluft gedeihen, wie sie durch das freie Spiel der Kräfte hervorgerufen werde.



03591 : 0027 000

Hamburgisches  
Welt-Wirtschafts-ArchivCuno, Dr. Geheimrat  
Signatur  
Datum 27. Nov. 1928 192

## Hamburgischer Correspondent

Nr 556

**Der Weg der deutschen Schifffahrt.**

Vor einem überfüllten Saale hielt — wie schon berichtet — Geheimrat Dr. Cuno im dänischen Studenterforening einen Vortrag über „Weltwirtschaft und Weltseeschifffahrt“, der angesichts des lebhaften Interesses, das in Dänemark für diese Probleme herrscht, ganz außerordentlich begeistert aufgenommen wurde. Dr. Cuno sprach keineswegs als Politiker, sondern lediglich als der Leiter der größten deutschen Reederei und konnte hierdurch ein ungeteiltes Interesse beanspruchen, nicht nur bei den vielen jungen Studierenden beider Geschlechter, sondern vielleicht noch mehr bei den angesehenen dänischen Wirtschaftspolitikern, die in nicht geringer Zahl erschienen waren. Ein paar Einzelheiten verdienen aus Cunos Betrachtungen noch nachgetragen zu werden. „Wenn die großen Reeder nach dem Kriege in eifriger Arbeit die Handelsbeziehungen über die starren Grenzen hinaus wieder anknüpften und die durch den Krieg verschärften Trennungslinien erfolgreich überwandern — sagte Cuno —, so wurde hiermit ein ungeführtes Gesetz befolgt: die Wirtschaft konnte nicht auf die Dauer eine Sklavin der Politik sein. Die Handelsflotten sind gegenüber der Vorkriegszeit nicht nur größer, sondern auch besser, durch die Einstellung von tadellosen neuen Schiffen und die größere Verwendung von Motorschiffen und Schiffen mit Dampferkraft. Geheimrat Cuno verweilte besonders bei der Wiederaufbauarbeit der deutschen Handelsflotte, die vor dem Kriege fünf Millionen Brutto Reg.-Tonnen umfaßte und jetzt wieder auf annähernd 4 Millionen Brutto Reg.-Tonnen angelangt ist. Die Zuhörer empfanden deutlich die Größe der Leistung, die hierin liegt: nachdem sozusagen die gesamte deutsche Handelsseeschifffahrt vernichtet, die Handelsflotte fast gänzlich abgeliefert war, stehen die Reedereien Deutschlands jetzt wieder mit einer vollwertigen und besseren Flotte von fast der gleichen Tonnage da. Mit großer Anerkennung gedachte Dr. Cuno der Mannschaften, Offiziere und Kapitäne der deutschen Reedereien, die ohne Murren die schwere Fahrt zur Ablieferung angetreten hatten, wodurch ihre Existenz auf unbestimmte Zeit vernichtet wurde, — die aber sich mit Feuereifer und Ergebenheit der Wiederaufwärtsentwicklung widmeten. Die mit Seefahrt vertrauten dänischen Zuhörer brachen in einen spontanen Beifall aus, als der Redner von dem ehemaligen Kapitän des „Imperator“ erzählte, der nach der Ablieferung des stolzen Schiffes mit Treue einen der paar übriggebliebenen kleinen Frachtdampfer in Ost- und Nordseefahrt geführt hatte, nur um seiner Gesellschaft weiter zu dienen — bis wieder bessere Zeiten kamen.

Die deutsche Schifffahrt ist — so sagte Cuno zum Schluß — auf sich selbst gestellt und hält sich von protektionistischen Maßnahmen frei. Man muß lernen, das wirtschaftliche Gesamtinteresse über die augenblicklichen Vorteile zu stellen, die eine protektionistische Politik vielleicht dem eigenen Wirtschaftsgebiet bietet. Für Deutschland gilt, daß nicht der Reichtum sondern vielmehr die Not und die Armut zu den Konzentrationen und Zusammenschlüssen geführt hat, die man heute überall in der Welt im In-

dustrie und Wirtschaft braucht. Es ist ein Irrtum, wenn man aus den auffallenden Neubauziffern schließt, daß es der deutschen Wirtschaft gut geht, man arbeitet auf eine glücklichere Zukunft im Kreise der anderen Handelsnationen hin. Diese Zukunft ist für alle zu erreichen, wenn die internationale Wirtschaft und besonders die im Zeichen einer ungeliebten Subventionspolitik stehende Weltseeschifffahrt der frischen Luft besser noch der rauhen Zugluft ausgesetzt wird: dem freien Spiel der Kräfte. Wenn hierzu noch das gegenseitige Vertrauen erreicht wird, so treffen sich Weltwirtschaft und Weltpolitik in der Forderung nach einem wahren, aufrichtigen und fairen Frieden. Der dient seinem Vaterlande am besten, der die Beziehungen unter den Völkern fördert.

Hamburger Nachrichten

Nr. 493 . . .

## Dr. Cuno über die Wertschiffahrtskrise.

New York, den 21. Oktober.

(Drahtmeldung.)

Im Rahmen einer von der Columbia-Universität veranstalteten Vortragsreihe sprach Generaldirektor Dr. Cuno von der Hamburg-Amerika Linie über die Krise in der Schifffahrt. Dr. Cuno erklärte, daß der niedrigste Stand im Transatlantik-Verkehr wahrscheinlich bisher noch nicht erreicht sei. Dabei vergrößere sich die Tonnage noch ständig durch Neubauten. Er bezweifelte den Wert staatlicher Subventionen für die Besserung der gegenwärtigen Lage in der Schifffahrt und betonte, daß die deutsche Schifffahrt keine Subventionen erhalten. Nach seiner Auffassung widersprächen Subventionen den Grundsätzen des kapitalistischen Wirtschaftssystems. Zur Behebung der Schwierigkeiten in der Schifffahrt schlug Dr. Cuno vor, daß über das jetzige Konferenzsystem hinaus die auf gleichen Verkehrsgebieten tätigen Schifffahrlinien zu nationalen und internationalen Vereinigungen kommen sollten, wobei allerdings die Einzelflaggen beibehalten werden müßten. Dr. Cuno verlangte ferner ein internationales Abkommen für die Abschaffung aller veralteten Schiffe und Beseitigung jeder staatlichen Einmischung in die Schifffahrt, namentlich durch Subventionen.

Dr. Cuno erklärte in seinem Vortrage über die Weltwirtschaftskrise weiter, daß die deutsche Schifffahrt nach dem Kriege stets ihre Bereitwilligkeit bezeugt habe, mit der Schifffahrt anderer Länder und besonders mit der amerikanischen zusammenzuarbeiten. Präsident Hoover habe durch seinen Moratoriumsplan die enge

wirtschaftliche Verbindung Europas mit Amerika betont. Die Gedanken Hoovers müßten von beiden Kontinenten weiter verwirklicht werden.

Dr. von Siemens

sprach in der gleichen Vortragsreihe über die Elektro-Industrie. Er gab eine Übersicht über deren internationale Lage. Die Nationalisierungsmaßnahmen der deutschen Industrie, die er begründete, seien zum Teil durch den Druck der Arbeiterschaft erzwungen worden, die auf hohe Löhne hindrängte. Die deutsche Wirtschaft stehe im Kampfe für das Prinzip des Individualismus gegen das Prinzip des Sozialismus bzw. Kommunismus.

### Fritz Thyssen über die Lage der Eisen- und Stahlindustrie.

Im Rahmen der achten internationalen Industriekonferenz, die hier unter Führung der Columbia-Universität stattfindet, hielt Fritz Thyssen einen Vortrag über die Lage der Eisen- und Stahlindustrie, der viel beachtet wurde. Der Redner gab der Erwartung Ausdruck, daß die Weltwirtschaftskrise voraussichtlich in zwei oder drei Jahren wieder normalen Verhältnissen Platz machen werde. Der wirtschaftliche Niedergang in der Welt habe in Deutschland begonnen, das seine Verarmung dem Versailler Vertrag und einer unwirtschaftlichen Sozialpolitik verdanke. Die Streichung der Tribute, ein besseres Verständnis der Gläubiger für die Notlage Deutschlands sowie die Ablehnung Deutschlands vom Sozialismus seien die Voraussetzungen für eine Wiedergesundung Deutschlands, dessen innere Kraft das Vertrauen aller Nationen rechtfertige.



Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 4...

# Reichskanzler a. D. Wilhelm Cuno †

ws. Hamburg, 3. 1. (Eigenbericht)

Reichskanzler a. D. Geheimrat Wilhelm Cuno ist heute morgen in seiner Wohnung in Lumühle im Sachsenwald plötzlich verschieden. Er stand im Begriff, mit seiner Gattin einen kurzen Erholungsurlaub anzutreten, zu dem ihm die Ärzte dringlichst geraten hatten. Unmittelbar vor dem Antritt der Reise traf ihn ein Schlaganfall, dem er bald darauf erlag. Geheimrat Cuno ist nur 56 Jahre alt geworden.

Das nationale Deutschland hat einen Führer von höchstem Adel der Gesinnung, die deutsche Wirtschaft



eine repräsentative Persönlichkeit von Weltgeltung verloren.

Mit vollem Recht denkt die Welt, wenn sie den Namen Cuno hört, zunächst an den Kanzler des passiven Widerstandes, an den Mann, der im Jahre 1923 als erster offizieller Vertreter des Reiches das Nein gegenüber den Raubgelüsten des Feindbundes zu sprechen wagte. Das Schicksal hat es gefügt, daß genau zehn Jahre nach der Invasion der französischen Truppen im Ruhrgebiet die Erinnerung an den Mann

wiedergewonnen wird, der die ungeheure Verantwortung für die damals begonnene Politik auf seinen Schultern trug. Als er im November 1922, nachdem die Erfüllungspolitik Wirths gescheitert war, von Ebert zum Reichskanzleramt berufen wurde, kannte ihn die breite Öffentlichkeit nur als einen hochqualifizierten Beamten, der nach glänzender Laufbahn an die Spitze der Hapag berufen worden war. Nur wenige wußten aber, daß dieser elegante Herr auch in den Jahren vor seiner Kanzlerschaft bereits in sehr vielen Fällen im Auftrage Eberts hochpolitische Sondierungen besonders in den angelsächsischen Ländern durchgeführt hatte, zu denen er kraft seiner Persönlichkeit und Erziehung bald nach dem Kriege als einer der ersten wieder die Fäden geknüpft hatte.

Die Kanzlerschaft Cunos ist — das schält sich aus der rückschauenden Betrachtung immer deutlicher heraus — wahrscheinlich der Wendepunkt für die innere und äußere Entwicklung Deutschlands gewesen, wenn sie auch zunächst und unmittelbar nicht zu dem gewünschten Erfolge zu führen vermochte. Aber seit dem Nein Cunos und seit dem Aufschrei der deutschen Nation gegenüber dem französischen Einbruch, das diesem Nein folgte, ist die erste Periode des Kampfes um Versailles zu Ende: Seit dieser Zeit ist der Glaube an das moralische Recht Frankreichs, den dieses durch seine Kriegspropaganda und durch seine politischen Künste im Jahre 1919 zu erzeugen verstanden hatte, in seinen Grundfesten erschüttert. Und auch im Innern hat das Beispiel Cunos, der zum ersten Male seit 1914 wieder versuchte, die Parteien und Stände des deutschen Volkes für ein großes außenpolitisches Ziel zusammenzureißen, bis auf den heutigen Tag fortgewirkt. Man wird vielleicht sagen können, daß Cuno, selbst ein von höchstem vaterländischen Idealismus erfüllter Mann, in seinem Glauben an den Idealismus der Parteien zu weit gegangen sei und daß seine Politik im Jahre 1923 vielleicht nicht zuletzt deshalb abgebrochen werden mußte, weil andere Kräfte diesen Willen nicht in dem gleichen Maße besaßen.

Der Kampf des Jahres 1923 war nicht vergebens, so schwere Opfer er auch gekostet haben mag: Durch ihn ist das Rheinland und das Ruhrgebiet für Deutschland gerettet worden. Durch ihn sind der Welt, oder wenigstens einem Teil der Welt, die Augen über die wahren Absichten Frankreichs geöffnet worden. Den deutlichsten Ausdruck hat dieser Gesinnungswandel in der Note des englischen Außenministers Lord Curzon vom 11. August 1923 gefunden, in der Herr Poincaré von seinem englischen Verbündeten Wahrheiten gesagt wurden, die man noch ein Jahr zuvor nicht für möglich gehalten hätte. Klipp und klar stand darin unter anderem, daß die englischen Kronjuristen (genau wie Deutschland) den französischen Einmarsch ins Ruhr-

gebiet als Vertragsbruch betrachteten und daß England der Auffassung sei, daß die Franzosen unter dem Vorwand der „Reparationen“ andere Ziele, das Ziel der Unterdrückung deutschen Volkes und der Annexion deutschen Gebietes verfolgten. Unter tausend Gefahren und nach unsäglichem jahrelangen Bemühen konnte von dieser Basis aus dann allmählich das Tributproblem gelöst werden, konnte, nach Beendigung der Periode der Sanktionen, Deutschland endlich an den staatlichen Aufbau des Innern herangehen und auch die deutsche Wirtschaft zunächst wieder für einige Jahre Atem schöpfen.

Seit seinem Ausscheiden aus dem Kanzleramt blieb Geheimrat Cuno politisch im Hintergrund, aber trotzdem auch politisch keineswegs untätig. Er hat bei vielen Entscheidungen der letzten Jahre, bis in die neueste Zeit, hinter den Kulissen eine größere Rolle gespielt, als die Öffentlichkeit ahnt, so zuletzt im vergangenen Jahre in der Reichspräsidentenfrage. Wie er das Vertrauen Eberts durch seine Sachlichkeit zu erwerben gewußt hatte, so besaß er auch das Vertrauen Hindenburgs in hohem Maße, der öfters seinen Rat eingeholt hat. Parteipolitisch hat sich Cuno niemals gebunden; er betrachtete es als seine politische Lebensaufgabe, die in Duzenden von Parteien und Bündnissen zerrissene Bewegung der nationalen Rechten zum einheitlichen Handeln zusammenzuführen. Und er war in der Tat durch seine Verhandlungsgewandtheit der gegebene Mann, um Gegensätze zu überbrücken, und durch den Adel seiner Persönlichkeit wie kaum ein anderer dazu berufen, Vertrauen zu erwerben.

Mit dem Namen Wilhelm Cuno ist der Wiederaufbau der deutschen Seeschiffahrt nach dem verlorenen Kriege unauslöschlich verknüpft. In der Wirtschaft spielen an führender Stelle Persönlichkeiten von zweierlei Art und Herkunft eine besondere Rolle; einerseits diejenigen, die von der Pike auf dem betreffenden Gewerbe angehört

haben und vor allem einen reichen Erfahrungsschatz mitbringen, andererseits solche Männer, die wegen ihrer besonderen Fähigkeiten im Mannesalter von draußen, insbesondere aus der Beamtschaft, geholt werden. Geheimrat Dr. Cuno war ein Typ der zweiten Art. Mit 41 Jahren schied der damalige Oberregierungsrat aus dem Reichsdienst aus und trat, von Albert Ballin berufen, dem Vorstand der Hamburg-Amerika Linie bei. Nach Ballins Tod wurde Dr. Cuno am 20. Dezember 1918 sein Nachfolger.

Der Krieg war verloren, die Flotte wurde enteignet bis auf winzige Reste, und wir fingen da wieder an, wo die Hapag 1847 begonnen hatte. Nur fünf Schiffe mit zusammen 4000 Tonnen waren übriggeblieben. Die Notwendigkeit, die Handelsflotte wieder aufzubauen, wurde nirgendwo angezweifelt, und Geheimrat Cuno ging sofort ans Werk. In drei Jahren war man wieder bei 300 000 Tonnen angelangt, und seit einiger Zeit verfügt die Hapag wieder über den Schiffspart der Vorkriegszeit, wobei der Durchschnitt der Einheiten moderner, schneller und leistungsfähiger ist.

Ein besonderes Verdienst hat sich der Verstorbene mit der Wiederaufknüpfung der wirtschaftlichen Beziehungen zu den Vereinigten Staaten erworben. Als die deutsche Flotte noch schwach war, schuf er Verträge mit den amerikanischen Staatsreedereien, insbesondere der Harriman-Linie, der er 1926 die früher deutschen und nach der Wegnahme durch die Amerikaner umgetauften Schiffe „Resolute“, „Reliance“ und „Cleveland“ abkaufte. Ein Geschäft, das dem deutschen Ansehen sehr förderlich war, weil mit ihm die zutreffende Vorstellung verknüpft wurde, daß die Schiffe aus einer (bis auf den heutigen Tag) unrentablen Staatsreederei auf ein im neuen Aufstieg begriffenes Privatunternehmen übergingen.

Die Krise der letzten Jahre hat auch die deutsche

Seeschiffahrt stark mitgenommen, und ein erheblicher Teil der Tonnage liegt, wie in aller Welt, still. Der Behebung der Krisenfolgen galt in den letzten Jahren Cuno große Sorge, und er hat die Hapag auch finanziell bis auf den heutigen Tag durch die schlimmste Erschütterung, der das kapitalistische Zeitalter bisher ausgesetzt war, hindurchgesteuert. Die Vorsicht, die er in bezug auf Schiffbau und Reedereibetrieb auch während der Jahre der Konjunktur beobachtete, hat sich als berechtigt erwiesen.

Geheimrat Cuno hat eben noch die Morgenröte des neuen Jahres, das erste Stückchen blauen Himmels zwischen den Wolken der deutschen Zukunft erblickt. Den wirklichen Wiederaufstieg aus der Not der letzten Jahre von seiner Wahlheimat Hamburg aus mitzuerleben und selbst die Früchte seiner unermühten Arbeit zu pflücken, war ihm nicht mehr vergönnt. Andere müssen jetzt für die Beseitigung der deutschen Flagge sorgen und das Werk, das Cuno 1918, ein Reeder ohne Schiffe, begann, weiterführen.

Es geschehe auf dem Gebiete der Politik wie der Wirtschaft in dem Geiste und mit dem Weitblick des Mannes, den ein tragisches Geschick jetzt aus seinem erfolgreichen Ringen mit den Widrigkeiten der Zeit riß.

★

Wilhelm Carl Josef Cuno wurde geboren am 2. Juli 1876 in Suhl in Thüringen. Er studierte Rechtswissenschaft in Berlin und Heidelberg, wurde 1907 Regierungsassessor im Reichsschatzamt, 1910 Regierungsrat, 1916 Geheimer Oberregierungsrat. Im Kriege leitete Wilhelm Cuno zunächst die Reichsgetreidestelle und wurde dann dem Staatssekretär v. Batocki im Kriegsernährungsamt beigegeben. Ein Jahr später verließ Geheimrat Cuno den Reichsdienst und ging in den Vorstand der Hamburg-Amerika Linie über. Nach dem Tode Ballins, der den unglückseligen Kriegsausgang nicht überlebte, übernahm er den Vorsitz im Direktorium der Hapag, den er bis zum heutigen Tage inne hatte — aufgenommen die neun Monate seiner Kanzlerschaft vom 22. 11. 1922 bis zum 12. 8. 1923. Geheimrat Cuno gehörte außerdem dem Aufsichtsrat sehr vieler Gesellschaften an, denen er seine reichen Erfahrungen und Kenntnisse sowie sein liebenswürdiges Verhandlungstalent zur Verfügung stellte. Wir nennen die Deutsche Werft in Hamburg, die Deutsch-Atlantische Telegraphengesellschaft in Berlin, die Deutsch-Amerikanische Petroleumgesellschaft (Hamburg), die Kühltransit A.-G. (Leipzig-Hamburg), die Deutsche Bank und Disconto-Gesellschaft, die Hamburger Hochbahn A.-G. In fast allen maßgeblichen Organisationen der deutschen Schiffahrt hat Cuno von jeher an hervorragender Stelle gearbeitet, so im Verein Hamburger Reeder, im Verband deutscher Reeder, beim Deutschen Schiffschiffsverein, beim Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt.

Die Norddeutsche Buchdruckerei und Verlagsanstalt A.-G. („NDZ“) betrauert in dem Dahingegangenen den langjährigen Vorsitzenden ihres Aufsichtsrats.

★

Aus Anlaß des Ablebens von Geheimrat Cuno haben die Verwaltungsgebäude der Hapag in Hamburg und des Norddeutschen Lloyd in Bremen sowie beide Flotten die Flaggen auf Halbstod gesetzt.



*Cuno, Wilhelm, Geheimrat*

03591-0030 BEC

Signatur

*J.*

Datum 3. Jan. 1933

## Hamburger Nachrichten

Nr. 4 . . .

# Reichskanzler a. D. Cuno \*



Am Dienstag, dem 3. Januar, ist der Vorsitzende des Vorstandes der Hapag, Reichskanzler a. D. Geheimrat Dr. Cuno, am Herzschlage in Hamburg gestorben.

Hamburg und die deutsche Schifffahrt ist von einem schweren Verlust betroffen worden. Reichskanzler a. D. Geheimrat Cuno litt seit einiger Zeit an einer Herzneuralgie. Er begab sich in die Behandlung von Professor Schottmüller, der ihm vorgestern anriet, schleunigst eine Erholungsreise anzutreten und jegliche geschäftliche Tätigkeit zu vermeiden. Als Geheimrat Cuno heute morgen im Begriff war, seine in Aussicht genommene Reise anzutreten, traf ihn völlig unerwartet ein Herzschlag, der den Tod zur Folge hatte.

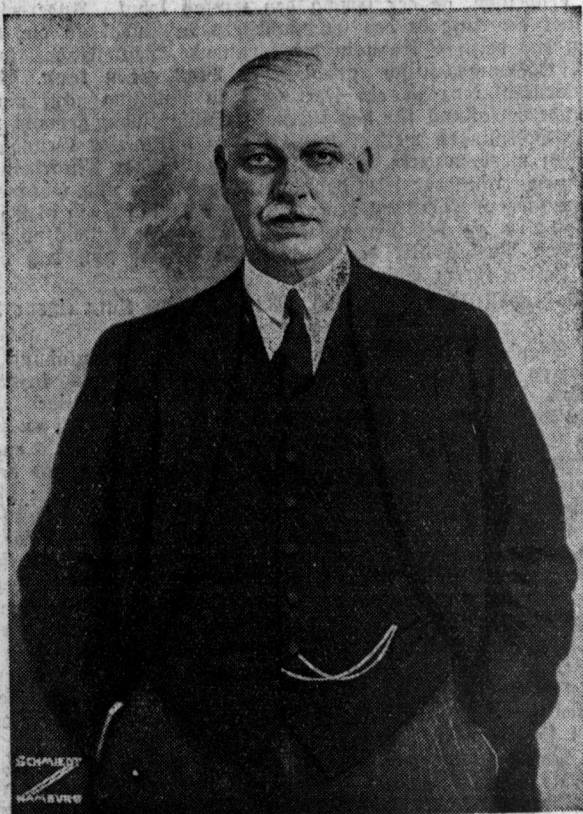
Wilhelm Cuno wurde am 2. Juli 1878 in Suhl (Thüringen) als Sohn eines Beamten geboren. Nach Absolvierung seiner Universitätsstudien trat er in den Verwaltungsdienst ein und gehörte der preussischen Staatsverwaltung zuletzt als Vortragender Rat im Finanzministerium an. Während des Krieges bearbeitete er kriegswirtschaftliche Angelegenheiten, war Leiter der Reichsgetreidestelle und stand nachher an leitender Stelle bei der Organisation des Kriegsernährungsamtes. Im Jahre 1916 wurde ihm im Reichsschatzamt das Hauptreferat für kriegswirtschaftliche Fragen übertragen. Im Winter 1917 verließ Cuno den Reichsdienst und trat in den Vorstand der Hamburg-Amerika Linie über. Nach dem Tode Ballins wurde er dort am 12. Dezember 1918 Generaldirektor.

Auch von der Reichsregierung wurden seine umfassenden wirtschaftlichen Kenntnisse auch nach seinem Ausscheiden aus dem Reichsdienst vielfach in Anspruch genommen. So wirkte Cuno als Sachverständiger zunächst bei den Waffenstillstandsverhandlungen, insbesondere bei den Verträgen über die Handels-Flotte in Trier, dann in Brüssel, Spa und Versailles, schließlich bei der Konferenz von Genua mit. Mehrfach war er auch als Reichsminister, sowohl der Finanzen wie auch des Auswärtigen, in Aussicht genommen.

Jedoch ließ er sich erst im November 1922 nach dem Rücktritt des Kabinetts Wirth bewegen, wieder ein Amt anzunehmen.

Er bildete nun als Reichskanzler ein „Kabinett der Arbeit“, in dem Männer der Praxis und von den Parteien das Zentrum, die Deutsche Volkspartei und die Demokraten vertreten waren.

# Reichskanzler a. D. Cuno \*



Am Dienstag, dem 3. Januar, ist der Vorsitzende des Vorstandes der Hapag, Reichskanzler a. D. Geheimrat Dr. Cuno, am Herzschlage in Hamburg gestorben.

Hamburg und die deutsche Schifffahrt ist von einem schweren Verlust betroffen worden. Reichskanzler a. D. Geheimrat Cuno litt seit einiger Zeit an einer Herzneuralgie. Er begab sich in die Behandlung von Professor Schottmüller, der ihm vorgestern anriet, schleunigst eine Erholungsreise anzutreten und jegliche geschäftliche Tätigkeit zu vermeiden. Als Geheimrat Cuno heute morgen im Begriff war, seine in Aussicht genommene Reise anzutreten, traf ihn völlig unerwartet ein Herzschlag, der den Tod zur Folge hatte.

Wilhelm Cuno wurde am 2. Juli 1876 in Euhl (Thüringen) als Sohn eines Beamten geboren. Nach Absolvierung seiner Universitätsstudien trat er in den Verwaltungsdienst ein und gehörte der preussischen Staatsverwaltung zuletzt als Vortragender Rat im Finanzministerium an. Während des Krieges bearbeitete er kriegswirtschaftliche Angelegenheiten, war Leiter der Reichsgetreidestelle und stand nachher an leitender Stelle bei der Organisation des Kriegsernährungsamtes. Im Jahre 1916 wurde ihm im Reichsschatzamt das Hauptreferat für kriegswirtschaftliche Fragen übertragen. Im Winter 1917 verließ Cuno den Reichsdienst und trat in den Vorstand der Hamburg-Amerika Linie über. Nach dem Tode Ballins wurde er dort am 12. Dezember 1918 Generaldirektor.

Auch von der Reichsregierung wurden seine umfassenden wirtschaftlichen Kenntnisse auch nach seinem Ausscheiden aus dem Reichsdienst vielfach in Anspruch genommen. So wirkte Cuno als Sachverständiger zunächst bei den Waffenstillstandsverhandlungen, insbesondere bei den Verträgen über die Handelsflotte in Trier, dann in Brüssel, Spa und Versailles, schließlich bei der Konferenz von Genua mit. Mehrfach war er auch als Reichsminister, sowohl der Finanzen wie auch des Auswärtigen, in Aussicht genommen.

Jedoch ließ er sich erst im November 1922 nach dem Rücktritt des Kabinetts Wirth bewegen, wieder ein Amt anzunehmen.

Er bildete nun als Reichskanzler ein „Kabinett der Arbeit“, in dem Männer der Praxis und von den Parteien das Zentrum, die Deutsche Volkspartei und die Demokraten vertreten waren. Das Kabinett Cuno organisierte dann nach dem Einmarsch

der Franzosen ins Ruhrgebiet (Januar 1923) die Politik des passiven Widerstandes, die jedoch im August 1923 wieder aufgegeben werden mußte. Cuno trat am 12. August 1923 zurück. Es folgte ein Kabinett Stresemann.

Cuno war mit einer Hamburgerin aus der bekannten Kaufmannsfamilie Wirth verheiratet.



# Cuno als Reichskanzler.

Mit schmerzlicher Überraschung traf uns die Nachricht vom plötzlichen Ableben des Reichskanzlers a. D. Geheimrat Dr. Cuno, einer in Politik und Wirtschaft gleich repräsentativen Erscheinung. Der deutschen Schifffahrt war Dr. Cuno ein ebenso strategischer Führer wie in der Politik als Reichskanzler in der schlimmen Zeit des französischen Einmarsches in das Ruhrgebiet. Cuno wurde als Reichskanzler vom deutschen Volk, soweit es nichtmarxistisch war, begrüßt als der Anbruch einer neuen Zeit nationaler Politik gegenüber dem verheerenden Wirken der Erfüllungskanzler vor ihm. Die großen Erwartungen, die das nationale Deutschland auf Dr. Cuno setzte, wurden nicht enttäuscht. Verherzt stellte er sich den Anmaßungen der Feinde entgegen, und ließ sich auch nicht einschüchtern durch die Drohung mit der Besetzung des Ruhrgebietes. Dem Verstorbenen war

der Sinn des Kampfes klar; er sah ihn nicht in einem trostigen Widerstand gegen übermächtige Feinde, sondern die Organisierung des passiven Widerstandes war ihm der erste Ansatz zur Kräftigung der deutschen Seele für den nationalen Wiederaufstieg. Noch 1931 sagte Dr. Cuno bei der Einweihung des Schlageter-Denkmals, an der persönlich teilzunehmen er sich nicht nehmen ließ, daß das deutsche Volk damals „zum erstenmal wieder einmütig Front gemacht habe gegen fremde Willkür und Anmaßung“. So steht Dr. Cuno vor dem ganzen Volke als der Mann, der sich das große Verdienst errungen hat, in einer Zeit der furchtbarsten Erniedrigung das deutsche Volk zusammenzuschweißen zu haben zu einem eisernen Willen des passiven Widerstandes gegen den Feind. Diese Tat wird in den Annalen der Geschichte mit goldenen Lettern verzeichnet werden.

## Cuno als Führer der deutschen Schifffahrt.

Es ist ein tragisches Geschick, daß die deutsche Schifffahrt ganz kurz hintereinander ihrer zwei wichtigsten Führer beraubt worden ist: der Tod von Geheimrat Stimming vom Norddeutschen Lloyd liegt erst kurze Zeit zurück, und nun ist auch der Führer der Gapag, Reichskanzler a. D. Cuno, nicht mehr unter den Lebenden: das in einer Zeit, in der die deutsche Schifffahrt mitten in der schwersten Krise steht und um neue Gestaltung ringt. Noch zu viele Probleme sind ungelöst, noch zu viele Aufgaben müssen nun ohne die fundige Hand in Angriff genommen werden, die den Aufbau der Hamburg-Amerika Linie nach dem Krieg und den Zusammenschluß der Gapag mit dem Lloyd leitend bestimmte.

Es sind drei große Etappen, die den Wiederaufbau der Hamburg-Amerika Linie seit dem Kriegsende unter der Führung Cunos kennzeichnen. Damals schien das Schicksal der deutschen Groß-Schifffahrt besiegelt zu sein, was von der Flotte der Gapag übriggeblieben war, war fast nichts. Der Tod Albert Ballins, des alten Führers in der glänzenden Epoche der Vorkriegszeit, schien der Schlüsselstein für die Entwicklung der deutschen Groß-Needereien zu sein. Cuno, den Ballin aus dem Staatsdienst in den Dienst der Hamburg-Amerika Linie herübergezogen und zu seinem Nachfolger bestimmt hatte, richtete seine Energie sofort auf den Punkt, an dem am meisten Erfolgsmöglichkeiten winkten: nach den Vereinigten Staaten. Er hat als erster deutscher Reeder nach dem Kriege den Anschluß an Amerika gesucht und gefunden und die Verbindung der Gapag mit den United American Lines und später mit dem Harriman-Konzern erreicht. Diese Verbindung war die Grundlage für den Wiederaufbau. Ein paar Jahre später, im Jahre 1926, war schon der Kauf der drei Harriman-Schiffe „Resolute“, „Reliance“ und „Cleveland“ möglich. Die Wiederanknüpfung

der alten überseeischen Beziehungen des deutschen Handels und der schnelle Wiederaufbau des Exports gaben der Hamburg-Amerika Linie die Möglichkeit, rascher, als man 1919 gedacht hatte, ein neues großes Personen- und Frachtengeschäft aufzubauen. Im Jahre 1926 übernahm die Gapag, ebenfalls unter Cunos Leitung, der nach seiner kurzen Reichskanzlerzeit den Vorsitz des Vorstandes wieder übernommen hatte, die Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-A.G., die Rosmos-Linie und die Stinnes-Reederei. Die Angliederung dieser Linien war die zweite Etappe. Die dritte ist die Verbindung der Hamburg-Amerika Linie mit dem Lloyd, die unter Cunos Führung zuerst nur lose aufgenommen wurde, als sich die ersten großen Schwierigkeiten zeigten und die schließlich 1930 zu einem engeren Zusammenschluß führte. Die Verbindung Gapag-Lloyd schien notwendig, als die Lage der Groß-Needereien unter dem Druck der scharfen ausländischen Konkurrenz und der beginnenden Weltkrise immer schwieriger wurde. Dazu kam der Druck der Verpflichtungen, die zum Wiederaufbau der Gapagflotte, ebenso wie der Lloydflotte, aufgenommen werden mußten. Auch der Zusammenschluß konnte nicht zu dem erhofften Ziel führen, als die Geschäftslage immer schlechter wurde: es ergab sich die Notwendigkeit der Sanierung. Seit dem letzten Sommer zeigen sich die ersten Anzeichen einer durchgreifenden Verbesserung der Lage, und es ist heute wahrscheinlich, daß die Zeit der allerschlimmsten Krise überwunden ist. Aber es gilt, noch viele Aufräumarbeiten zu leisten und die Groß-Needereien werden die Führung Cunos, dem Hamburg und die Schifffahrt so vieles von dem Wiederaufbau seit 1919 zu verdanken haben, schwer vermissen.

## Flagge halbmast.

Im Hauptverwaltungsgebäude der Hamburg-Amerika Linie am Alsterdamm in Hamburg rief die Nachricht von dem plötzlichen Tode des Vorsitzenden des Vorstandes, des Geheimrats Dr. Cuno, tiefste Bewegung hervor, da sich der Verstorbene auch in den Kreisen seiner Mitarbeiter und Angestellten größter Wertschätzung und Verehrung erfreute. Auf dem Hauptverwaltungsgebäude sowie auf allen Häusern der Gapag wurde heute mittag halbstock geflaggt. Auch die Schiffe der Hamburg-Amerika Linie und die der befreundeten Gesellschaften und Needereien brachten ihre Trauer durch Halbstocksetzen der Flaggen zum Ausdruck. Der Hamburger Senat ordnete an, daß das Dienstgebäude der Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe die Flagge halbmast setzte.

Geheimrat Cuno hatte vor einigen Jahren in Amerika bereits an einer Trombose zu leiden, die ihm damals schwer zu schaffen machte, deren Folgen aber jetzt überwunden waren. Dr. Cuno fühlte sich die letzten Monate sogar ziemlich frisch, so daß er in Ammühle noch oft dem Reitsport nachging. Aber die ungeheure Verantwortung, die sein Amt ihm auferlegte, nahm doch die Kräfte allzu stark in Anspruch. Als er am Sonntag einen Anfall von Herzkrampf erlitt, wurde Professor Schottmüller, der bekannte Internist vom

in das Ruhrgebiet. Cuno wurde als Reichskanzler vom deutschen Volk, soweit es nichtmarxistisch war, begrüßt als der Anbruch einer neuen Zeit nationaler Politik gegenüber dem verheerenden Wirken der Erfüllungskanzler vor ihm. Die großen Erwartungen, die das nationale Deutschland auf Dr. Cuno setzte, wurden nicht enttäuscht. Voller Herzt stellte er sich den Anmaßungen der Feinde entgegen, und ließ sich auch nicht einschüchtern durch die Drohung mit der Besetzung des Ruhrgebietes. Dem Verstorbenen war

in der persönlichen Einmütigkeit der Zustimmung des deutschen Volkes zu ihm nicht nehmen ließ, daß das deutsche Volk damals „zum erstenmal wieder einmütig Front gemacht habe gegen fremde Willkür und Anmaßung“. So steht Dr. Cuno vor dem ganzen Volke als der Mann, der sich das große Verdienst errungen hat, in einer Zeit der furchtbarsten Erniedrigung das deutsche Volk zusammengeführt zu haben zu einem eisernen Willen des passiven Widerstandes gegen den Feind. Diese Tat wird in den Annalen der Geschichte mit goldenen Lettern verzeichnet werden.

## Cuno als Führer der deutschen Schifffahrt.

Es ist ein tragisches Geschick, daß die deutsche Schifffahrt ganz kurz hintereinander ihrer zwei wichtigsten Führer beraubt worden ist: der Tod von Geheimrat Stimming vom Norddeutschen Lloyd liegt erst kurze Zeit zurück, und nun ist auch der Führer der Gapag, Reichskanzler a. D. Cuno, nicht mehr unter den Lebenden: das in einer Zeit, in der die deutsche Schifffahrt mitten in der schwersten Krise steht und um neue Gestaltung ringt. Noch zu viele Probleme sind ungelöst, noch zu viele Aufgaben müssen nun ohne die kundige Hand in Angriff genommen werden, die den Aufbau der Hamburg-Amerika Linie nach dem Krieg und den Zusammenschluß der Gapag mit dem Lloyd leitend bestimmte.

Es sind drei große Etappen, die den Wiederaufbau der Hamburg-Amerika Linie seit dem Kriegsende unter der Führung Cunos kennzeichnen. Damals schien das Schicksal der deutschen Groß-Schifffahrt besiegelt zu sein, was von der Flotte der Gapag übriggeblieben war, war fast nichts. Der Tod Albert Ballins, des alten Führers in der glänzenden Epoche der Vorkriegszeit, schien der Schlüsselstein für die Entwicklung der deutschen Groß-Needereien zu sein. Cuno, den Ballin aus dem Staatsdienst in den Dienst der Hamburg-Amerika Linie herübergezogen und zu seinem Nachfolger bestimmt hatte, richtete seine Energie sofort auf den Punkt, an dem am meisten Erfolgsmöglichkeiten winkten: nach den Vereinigten Staaten. Er hat als erster deutscher Needer nach dem Kriege den Anschluß an Amerika gesucht und gefunden und die Verbindung der Gapag mit den United American Lines und später mit dem Harriman-Konzern erreicht. Diese Verbindung war die Grundlage für den Wiederaufbau. Ein paar Jahre später, im Jahre 1926, war schon der Kauf der drei Harriman-Schiffe „Resolute“, „Reliance“ und „Cleveland“ möglich. Die Wiederanknüpf-

fung der alten überseeischen Beziehungen des deutschen Handels und der schnelle Wiederaufbau des Exports gaben der Hamburg-Amerika Linie die Möglichkeit, rascher, als man 1919 gedacht hatte, ein neues großes Personen- und Frachtengeschäft aufzubauen. Im Jahre 1926 übernahm die Gapag, ebenfalls unter Cunos Leitung, der nach seiner kurzen Reichskanzlerzeit den Vorsitz des Vorstandes wieder übernommen hatte, die Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-A.G., die Kosmos-Linie und die Stinnes-Neederei. Die Angliederung dieser Linien war die zweite Etappe. Die dritte ist die Verbindung der Hamburg-Amerika Linie mit dem Lloyd, die unter Cunos Führung zuerst nur lose aufgenommen wurde, als sich die ersten großen Schwierigkeiten zeigten und die schließlich 1930 zu einem engeren Zusammenschluß führte. Die Verbindung Gapag-Lloyd schien notwendig, als die Lage der Groß-Needereien unter dem Druck der scharfen ausländischen Konkurrenz und der beginnenden Weltkrise immer schwieriger wurde. Dazu kam der Druck der Verpflichtungen, die zum Wiederaufbau der Gapagflotte, ebenso wie der Lloydflotte, aufgenommen werden mußten. Auch der Zusammenschluß konnte nicht zu dem erhofften Ziel führen, als die Geschäftslage immer schlechter wurde: es ergab sich die Notwendigkeit der Sanierung. Seit dem letzten Sommer zeigen sich die ersten Anzeichen einer durchgreifenden Verbesserung der Lage, und es ist heute wahrscheinlich, daß die Zeit der allerschlimmsten Krise überwunden ist. Aber es gilt, noch viele Aufräumarbeiten zu leisten und die Groß-Needereien werden die Führung Cunos, dem Hamburg und die Schifffahrt so vieles von dem Wiederaufbau seit 1919 zu verdanken haben, schwer vermissen.

## Flagge halbmast.

Im Hauptverwaltungsgebäude der Hamburg-Amerika Linie am Alsterdamm in Hamburg rief die Nachricht von dem plötzlichen Tode des Vorsitzenden des Vorstandes, des Geheimrats Dr. Cuno, tiefste Bewegung hervor, da sich der Verstorbene auch in den Kreisen seiner Mitarbeiter und Angestellten größter Wertschätzung und Verehrung erfreute. Auf dem Hauptverwaltungsgebäude sowie auf allen Häusern der Gapag wurde heute mittag halbstock geflaggt. Auch die Schiffe der Hamburg-Amerika Linie und die der befreundeten Gesellschaften und Needereien brachten ihre Trauer durch Halbstocksetzen der Flaggen zum Ausdruck. Der Hamburger Senat ordnete an, daß das Dienstgebäude der Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe die Flagge halb-mast setze.

Geheimrat Cuno hatte vor einigen Jahren in Amerika bereits an einer Trombose zu leiden, die ihm damals schwer zu schaffen machte, deren Folgen aber jetzt überwunden waren. Dr. Cuno fühlte sich die letzten Monate sogar ziemlich frisch, so daß er in Numühle noch oft dem Reitsport nachging. Aber die ungeheure Verantwortung, die sein Amt ihm auferlegte, nahm doch die Kräfte allzu stark in Anspruch. Als er am Sonntag einen Anfall von Herzkrampf erlitt, wurde Professor Schottmüller, der bekannte Internist vom Eppendorfer Krankenhaus in Hamburg, zu Rate gezogen. Prof. Schottmüller ordnete sofortige Ausspannung von der Arbeit und größte Ruhe an. Wider Erwarten trat heute morgen ein Herzkrampf ein, der den Tod Dr. Cunos herbeiführte.

Er war Mitgründer der Reiterhalle in Numühle.



03591 - 0031 BEC

Signatur

P. Cuno, Dr. Wilhelm

Datum

3. Jan. 1933

## Berliner Tageblatt

Nr. 4

# Wilhelm Cuno †

∞ HAMBURG, 3. Januar. (Privatmeldung.)

*Geheimrat Wilhelm Cuno, Generaldirektor der Hamburg-Amerika-Linie, ist heute morgen im Alter von 56 Jahren plötzlich einem Herzschlag erlegen. Cuno fühlte sich schon seit längerer Zeit leidend und litt insbesondere an plötzlich auftretenden Herzattacken. Besonders am ersten Weihnachtsfeiertage hatte er einen solchen schweren Anfall zu bestehen. Er entschloss sich daraufhin, einen Erholungsurlaub anzutreten. Als er heute morgen in Begleitung seiner Gattin seine in Aumühle gelegene Wohnung verliess, brach er plötzlich an der Schwelle seines Hauses tot zusammen.*

Der Generaldirektor der Hapag, der heute, noch nicht 57 Jahre alt, einem Herzschlag erlegen ist, hat seinen Namen in die Bücher der politischen Geschichte Deutschlands eingetragen. Aus dem ehemaligen Reichsschatzamt war er im Laufe des Krieges in den Dienst der Hamburg-Amerika-Linie übergetreten und hatte dann in den Nachkriegsjahren wiederholt die Reichregierung in wirtschaftspolitischen Fragen beraten und bei wirtschaftspolitischen Konferenzen als deutscher Sachverständiger mitgewirkt. Zu einer politischen Rolle wurde er erst berufen, als nach dem Rücktritt des zweiten Kabinetts Wirth Ende November 1922 Reichspräsident Ebert sich entschloss, den durch seine wirtschaftlichen Kenntnisse und durch ein unbestreitbares Verhandlungstalent ausgezeichneten Mann an die Spitze der Reichsregierung zu berufen.

Die Kanzlerschaft Cunos wurde zum grössten Teile durch den Ruhreinbruch der Franzosen und durch den deutschen Abwehrkampf gegen diese Gewalttat, den „passiven Widerstand“, ausgefüllt. In dem Widerstand gegen die Franzosen war das ganze deutsche Volk einig. Die berechtigte Kritik an Cuno setzte aber ein, als sich erwies, dass er nicht die Beweglichkeit und Initiative besass, rechtzeitig durch Verhandlungen eine tragische Episode zu beenden, die bei dem gegebenen Kräfteverhältnis durch starres Beharren bei der einmal gewählten Methode niemals erfolgreich für Deutschland zu beenden war. Zu spät erkannte Cuno, der in wirtschaftspolitischen Fragen in erster Linie von dem nicht der Regierung angehörenden deutschnationalen Führer Dr. Helfferich beraten wurde, dass vor allem die ins Bodenlose stürzende deutsche Währung den Verzicht auf den passiven Widerstand erzwang. Als er im Juni und Juli 1923 durch unzulängliche Noten an Frankreich den Versuch zum Einlenken machte, war es zu spät; und am 12. August vollzog er den unvermeidlich gewordenen Rücktritt, der dem von Stresemann geführten Kabinett der Grossen Koalition und dem Abbruch des Ruhrkampfes die Bahn frei machte.

Cunos Name ist also mit einer der trübsten Zeiten deutscher Geschichte verknüpft. Diese Erinnerung hindert nicht, ohne Vorbehalt anzuerkennen, dass der Verstorbene eine von reinem Willen erfüllte Persönlichkeit war, deren Unglück es wurde, dass man sie zu einer Aufgabe berief, der sie nicht gewachsen war.

\*

Ebenso wie sein Gegenspieler in der deutschen Gross-

Amerika-Linie übergetreten und hatte dann in den Nachkriegsjahren wiederholt die Reichregierung in wirtschaftspolitischen Fragen beraten und bei wirtschaftspolitischen Konferenzen als deutscher Sachverständiger mitgewirkt. Zu einer politischen Rolle wurde er erst berufen, als nach dem Rücktritt des zweiten Kabinetts Wirth Ende November 1922 Reichspräsident Ebert sich entschloss, den durch seine wirtschaftlichen Kenntnisse und durch ein unbestreitbares Verhandlungstalent ausgezeichneten Mann an die Spitze der Reichsregierung zu berufen.

Die Kanzlerschaft Cunos wurde zum grössten Teile durch den Ruhreinbruch der Franzosen und durch den deutschen Abwehrkampf gegen diese Gewalttat, den „passiven Widerstand“, ausgefüllt. In dem Widerstand gegen die Franzosen war das ganze deutsche Volk einig. Die berechnete Kritik an Cuno setzte aber ein, als sich erwies, dass er nicht die Beweglichkeit und Initiative besass, rechtzeitig durch Verhandlungen eine tragische Episode zu beenden, die bei dem gegebenen Kräfteverhältnis durch starres Beharren bei der einmal gewählten Methode niemals erfolgreich für Deutschland zu beenden war. Zu spät erkannte Cuno, der in wirtschaftspolitischen Fragen in erster Linie von dem nicht der Regierung angehörenden deutschnationalen Führer Dr. Helfferich beraten wurde, dass vor allem die ins Bodenlose stürzende deutsche Währung den Verzicht auf den passiven Widerstand erzwang. Als er im Juni und Juli 1923 durch unzulängliche Noten an Frankreich den Versuch zum Einlenken machte, war es zu spät; und am 12. August vollzog er den unvermeidlich gewordenen Rücktritt, der dem von Stresemann geführten Kabinett der Grossen Koalition und dem Abbruch des Ruhrkampfes die Bahn frei machte.

Cunos Name ist also mit einer der trübsten Zeiten deutscher Geschichte verknüpft. Diese Erinnerung hindert nicht, ohne Vorbehalt anzuerkennen, dass der Verstorbene eine von reinem Willen erfüllte Persönlichkeit war, deren Unglück es wurde, dass man sie zu einer Aufgabe berief, der sie nicht gewachsen war.

\*

Ebenso wie sein Gegenspieler in der deutschen Grossschiffahrt, der gleichfalls vor einiger Zeit verstorbene Generaldirektor des Norddeutschen Lloyd, Geheimrat Stimming, stammt Cuno aus der Beamten-Karriere. Nach seiner Tätigkeit als vortragender Rat im preussischen Finanzministerium, bei der Reichsgetreidestelle und im Kriegsernährungsamt wurde Cuno im Jahre 1916 im damaligen Reichsschatzamt das Hauptreferat für kriegswirtschaftliche Fragen übertragen. Im Winter 1917 holte ihn Albert Ballin, der sein Verhandlungstalent gelegentlich der Entschädigungs-Verhandlungen der deutschen Schiffahrtsgesellschaften mit dem Reichsschatzamt schätzen gelernt hatte, in den Vorstand der Hamburg-Amerika-Linie.

Nach dem Tode Ballins wurde Cuno im Dezember 1918 zu dessen Nachfolger in der Generaldirektion der Hapag berufen. Zu seinen Haupterfolgen in dieser Stellung gehört der bekannte, kurz nach dem Friedensschluss zustande gekommene Gemeinschaftsvertrag der Hapag mit der von Harriman kontrollierten United American Lines, der es der Hapag ermöglichte, mit Hilfe amerikanischer Passagierschiffe sehr bald wieder einen regelmässigen Dienst zwischen Hamburg und Nordamerika einzurichten. Ebenso geschickt wie Cuno die Verbindung mit dem Harriman-Konzern zu knüpfen wusste, verstand er sie nach einigen Jahren wieder zu lösen, als die Hapag durch Ausbau ihres eigenen Besitzes an modernen Schnellschiffen nicht mehr auf die amerikanische Anlehnung angewiesen war. Damals übernahm die Hapag die ihr von Harriman zur Verfügung gestellten Grossschiffe „Resolute“ und „Rilance“ zu eigenem Besitz und begann mit dem Neubau der vier Schiffe der „Ballin“-Klasse. In der Errichtung ganz moderner Gross-



X  
schiffe liess sich allerdings die Hapag von dem Norddeutschen Lloyd überflügeln, dessen „Bremen“ und „Europa“ sie nichts Gleichwertiges entgegenzustellen hatte. Dagegen konnte sie ihre traditionelle Ueberlegenheit im internationalen Frachtdienst aufrechterhalten.

Diese letztgenannte Entwicklungsphase fällt aber bereits in die zweite Leitungsperiode Cunos bei der Hapag. Dazwischen hatte vom November 1922 bis zum August 1923 das oben geschilderte Reichskanzler-Intermezzo Cunos gelegen. Nach seinem Rücktritt vom Reichskanzleramt unternahm Cuno zunächst eine längere Amerika-reise, und auch nach seiner Rückkehr trat er zunächst als Aufsichtsratsmitglied in die Hapag-Verwaltung wieder ein, wurde dann Aufsichtsratsdelegierter im Vorstand, und erst im Mai 1926 wieder Vorsitzender des Direktoriums.

Als sich die Wettbewerbsverhältnisse zwischen Hapag und Lloyd in den Folgejahren scharf zuspitzten und nach dem Ausbruch der grossen Krise die Rentabilitätsaussichten für die Grossschiffahrt sich verschlechterten, kam im Jahre 1930 nach langwierigen Verhandlungen, an denen auch Cuno massgebend beteiligt war, die bekannte Interessen- und Betriebsgemeinschaft mit dem Lloyd, die sogenannte Hapag-Union, zustande, die aber in ihrer bisherigen Form wohl noch nicht das letzte Wort der deutschen Schifffahrts-Organisation darstellt.

Will man die wirtschaftliche Persönlichkeit Cunos mit ihren Licht- und Schattenseiten kurz charakterisieren, so wird man ihm die Eigenschaft einer originalen schöpferischen und produktiven Kraft, wie sie sein Vorgänger Ballin in hohem Masse besass, nicht zubilligen können. Er war jedoch ein glänzendes Verhandlungstalent und auch auf organisatorischem Gebiete hatte er positive Leistungen aufzuweisen.

Hamburgischer Correspondent

Nr. 4.

# Geheimrat Cuno



## Ein unerwarteter Verlust

Der frühere Reichskanzler Geheimrat Cuno, Vorsitzender des Vorstandes der Hamburg-Amerika Linie, ist heute früh im 57. Lebensjahr gestorben.

Der Verstorbene hat seit einigen Tagen an Anfällen von Herzneuralgien gelitten. Der Arzt hatte ihm geraten, schleunigst einen Urlaub anzutreten. Dr. Cuno war im Begriff, sich für seine Urlaubsreise, die er mit seiner Gattin unternehmen wollte, zu rüsten, als ein Schlaganfall seinem Leben ein Ziel setzte.

Ganz unerwartet kommt die Nachricht vom Tode des Geheimrats Cuno, ebenso plötzlich wie vor Monaten der Tod von Geheimrat Stinming, dem Leiter des Norddeutschen Lloyd. Nicht nur der Führung der beiden größten deutschen Reedereien ist damit ein schwerer Verlust entstanden, der heutige Tag beraubt auch Hamburg einer seiner markantesten Persönlichkeiten, denn Geheimrat Cuno war unter den Führern der hamburgischen Wirtschaft einer der Ersten.

Während des Krieges, im Jahre 1917, hatte Albert Ballin den Verstorbenen aus dem Reichsdienst in den Vorstand der Hamburg-Amerika Linie berufen. Die Zusammenarbeit der beiden Männer sollte nur kurz sein, denn schon nach einem Jahre trat Cuno die Nachfolge Ballins als Generaldirektor der Hapag an. Unter seiner Leitung machte die deutsche Schifffahrt die schwerste Krise in ihrem Bestande durch. Das Friedensdiktat beraubte uns unserer gesamten Handelsflotte. Es wird ewig eine Ruhmestadt deutscher Wirtschaftstätigkeit bleiben, wie in kurzer Zeit aus dem Nichts eine neue Handelsflotte wieder aufgebaut wurde und schon nach einigen Jahren die deutsche Flagge wieder in allen Teilen der Welt zeigen konnte. Dieser Aufbau vollzog sich, zum mindesten, was die Hapag anlangt, unter Leitung Cunos. Sein ganz persönliches Verdienst ist der Abschluß des Hapag-Harriman-Abkommens, das in verhältnismäßig kurzer Zeit wieder einen regelmäßigen Dienst zwischen Hamburg und New York ermöglichte. Zielbewußt und vorsichtig hat Cuno dann den weiteren Aufbau der Hapag-Flotte geleitet, nur unterbrochen durch seine Tätigkeit als Reichskanzler (1922-23). Die letzte größere Aktion, die unter seiner Leitung stattfand, war der Abschluß der Interessengemeinschaft zwischen Hapag und Lloyd.

Neben und zwischen dieser wirtschaftlichen Betätigung hat Geheimrat Cuno für die Politik nicht nur ein reges Interesse befundet, sondern hat auch wiederholt seine Kraft aktiv in den Dienst von Staat und Volk gestellt. Seine umfassenden wirtschaftlichen Kenntnisse sind seit seinem ersten Ausscheiden aus dem Reichsdienst wiederholt von der Reichsregierung in Anspruch genommen worden.

So wirkte Cuno als Sachverständiger zunächst bei den Waffenstillstandsverhandlungen, insbesondere bei den Verträgen über die Handelsflotte in Trier, dann in Brüssel, Spa und Versailles, schließlich bei der Konferenz von Genoa mit. Mehrfach war er auch als Reichsminister, sowohl der Finanzen, wie auch des Auswärtigen, in Aussicht genommen. Jedoch ließ er sich erst im November 1922 nach dem Rücktritt des Kabinetts Wirth bewegen, wieder ein Amt anzunehmen.

Als Kabinett der Arbeit wurde die Regierung bezeichnet, zu der Reichskanzler Cuno einesteils Männer der Praxis, andernteils Vertreter der Deutschen Volkspartei, des Zentrums und der Demokraten, vereinigte. Schwerste Arbeit wurde vom Kabinett verlangt, als im Jahre 1923 die Franzosen das Ruhrgebiet besetzten. Das Kabinett Cuno organisierte die Politik des passiven Widerstandes, die bis zum August 1923 aufrecht erhalten werden konnte. Am 12. August trat Cuno zurück und machte dem Kabinett Stresemann Platz. Auf einer Reise nach Amerika knüpfte er die persönlichen Beziehungen zu seinen amerikanischen Geschäftsfreunden wieder an, kehrte dann, zunächst als stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats wieder zur Hapag zurück und trat dann wieder in den Vorstand als Vorsitzender des Direktoriums ein.

Die hamburgische Wirtschaft beklagt einen bitteren Verlust und alle, die mit Geheimrat Cuno jemals in Verbindung traten, werden das Andenken dieses liebenswürdigen und kenntnisreichen Menschen in Ehren halten.

Dr. H. M.

Wilhelm Cuno wurde am 2. Juli 1876 in Suhl (Thüringen) als Sohn eines Beamten geboren. Nach Absolvierung seiner Universitätsstudien trat er in den Verwaltungsdienst ein und gehörte der preussischen Staatsverwaltung zuletzt als Vortragender Rat im Finanzministerium an.

Während des Krieges bearbeitete er kriegswirtschaftliche Angelegenheiten, war Leiter der Reichsgetreidestelle und stand nachher an leitender Stelle bei der Organisation des Kriegsernährungsamtes. Im Jahre 1916 wurde ihm im Reichsschatzamt das Hauptreferat für kriegswirtschaftliche Fragen übertragen. Im Winter 1917 verließ Cuno den Reichsdienst und trat in den Vorstand der Hamburg-Amerika Linie über. Nach dem Tode Ballins wurde er dort am 12. 12. 1918 Generaldirektor.

Als solcher hat er als erster deutscher Reeder nach dem Krieg Anschluß an Amerika gesucht und in der Folge die Hapag mit den United-American Lines zu einer Intern



effengemeinschaft verbunden. Die vielseitige wirtschaftliche Tätigkeit, die Cuno als Generaldirektor der Hamburg-Amerika Linie zu entfalten hatte, brachte es mit sich, daß er auch Mitglied der Hamburger Handelskammer und des Reichswirtschaftsrates wurde und bei vielen Gesellschaften, namentlich solchen des Verkehrswezens, im Aufsichtsrat mitwirkte. So ist er im Aufsichtsrat der der Hamburg-Amerika Linie nahestehenden Woermann-Linie und der Deutschen Ostafrika-Linie, bei der Fleischeinfuhrgesellschaft in Hamburg und der Hamburger Verkehrs-gesellschaft der Kühl-Transitgesellschaft und der Lager- und Expeditions-gesellschaft.

## Die letzte Arbeit

Wir erinnern uns an diesem ernsten Tage mit besonderer Bewegung der letzten Generalversammlung der Hamburg-Amerika Linie, wo Geheimrat Cuno mit Sachlichkeit und Leidenschaft zugleich mancherlei Angriffe abwehrte, die bei der Not der Zeit gegen die von ihm vertretene Gesellschaft gerichtet wurden. Niemand ahnte damals, daß der Tod so schnell nach diesem mit noch voller Energie im Leben Stehenden greifen würde. Niemand merkte auch etwas davon, daß die ungeheure Arbeitslast, die im Augenblick alle Schiffsahrtfragen mit sich bringen, dieser Kraft doch schon Abbruch getan hatte. Die Großschiffahrt hat zur Zeit mit einer ganzen Reihe von schwersten Aufgaben zu kämpfen, die den Einsatz angespanntesten Willens erfordert. Mitten aus den Bilanzierungsarbeiten ist der Ge-

ellschaft eine führende Persönlichkeit geraubt worden. Mit dem Abschluß der Hapag-Lloyd-Union sind die Fragen der Großschiffahrt ja noch keineswegs gelöst worden. Die Weltwirtschaftskrise ist weitergegangen und hat alle seefahrenden Nationen vor neue Probleme gestellt.

In den letzten Wochen ist man auf diesem Gebiet bekanntlich zu verschiedensten Vereinbarungen gekommen. Erinnert sei in dieser Beziehung nur an die verschiedenen Schiffsahrtskonferenzen, wie den nordatlantischen Frachten-Pool, die Barischer Reeder-Konferenz und den La Plata-Pool. Diese Arbeiten waren auch für Geheimrat Cuno Veranlassung, sein gewiß hier und dort auftretendes körperliches Schwächegefühl zurückzusetzen und immer wieder seine Arbeitskraft zur Verfügung zu stellen. Mancherlei Reisen haben ihn bei dieser Arbeit aus Deutschland herausgeführt, und man muß annehmen, daß der Umfang der Aufgaben, die so viel persönliche Unruhe mit sich brachte, doch wohl auch diese physische Kraft überstieg. In Geheimrat Cuno aber verliert nicht nur die Schiffsahrt einen bewährten Berater, sondern eine Reihe von anderen Gesellschaften stehen außer der Gesamtwirtschaft erschüttert an der Bahre dieses allzu früh Verstorbenen.

## Halbmast

Der Senat hat aus Anlaß des Ablebens von Geheimrat Cuno angeordnet, auf dem Dienstgebäude der Deputation für Handel, Schiffsahrt und Gewerbe die Flagge auf halbmast zu setzen.

## Wilhelm Cuno.

Geheimrat Cuno ist heute vormittag vollkommen überraschend einem Herzschlag erlegen.

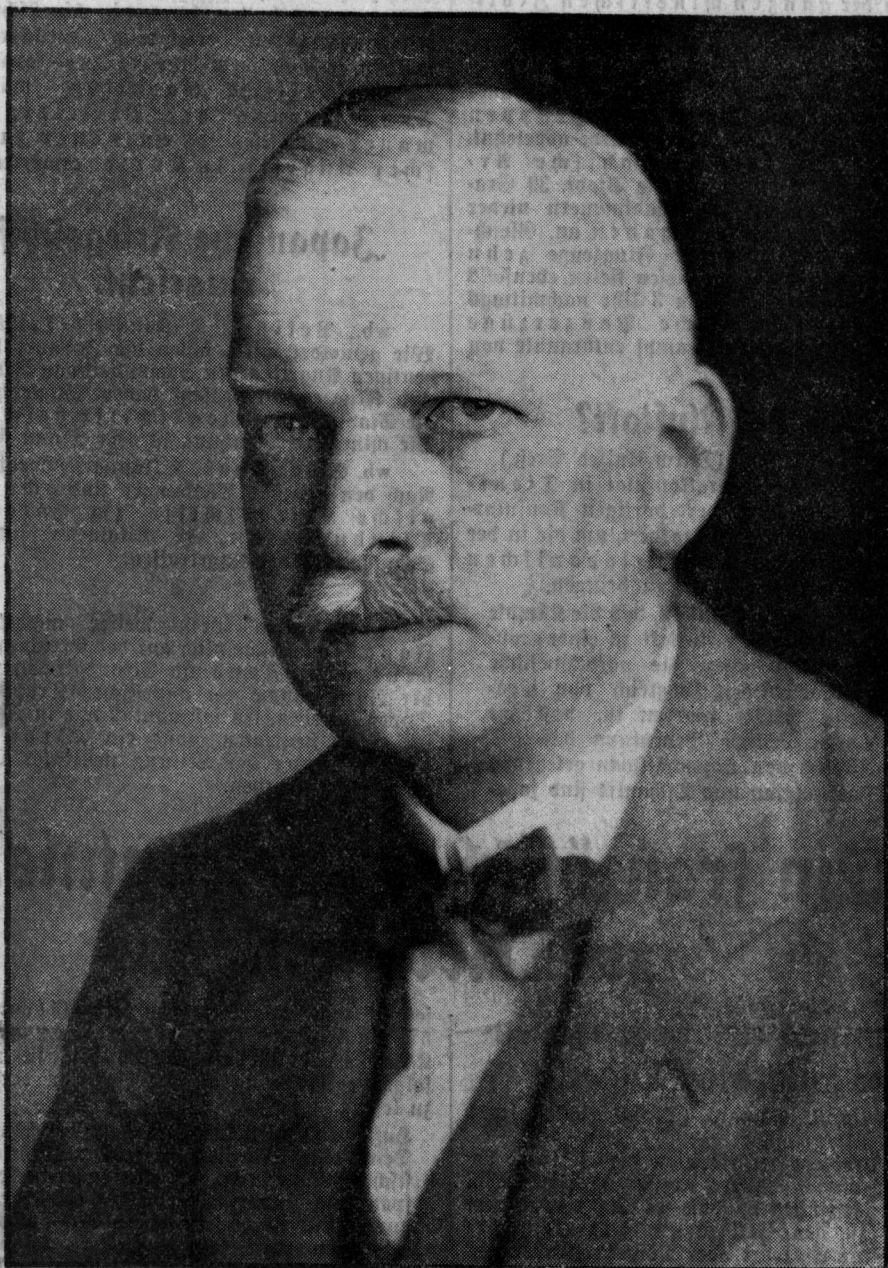
Schon seit einigen Tagen litt er an einer Herzneuralgie, die ihn zwang, sich bei Professor Schottmüller in Behandlung zu begeben. Der Arzt befürwortete einen sofortigen längeren Erholungsurlaub, zu dem sich Geheimrat Cuno auch entschloß. Gerade, als er heute vormittag mit seiner Gattin abreisen wollte, traf ihn der Tod.

Mit Schmerz, ja mit Bestürzung erfahren wir, daß Geheimrat Wilhelm Cuno heute einem Schlaganfall erlegen ist. Die erschütternde Trauerkunde trifft uns unbereitet. Weder von Krankheit, noch von einem organischen Leiden Cunos ist vorher die Rede gewesen. Wie wenige Tage sind vergangen, seitdem man ihn, der erst im 57. Lebensjahre stand, in seiner noch immer jugendlich wirkenden Gestalt lebhaft und unermüdet mit Wort und Tat hat wirken sehen!

Trotz des vorzeitigen Abschlusses ist dieses Leben glücklich und reich gewesen. Persönlich hat Wilhelm Cuno an der Seite der durch Anmut und tiefen Ernst ausgezeichneten Gemahlin das schönste Familienleben genossen. Im Beruf hat er schon jung in der Zentrale des deutschen Wirtschaftslebens zu arbeiten begonnen. Regierungsassessor im Reichsschatzamt, gelangte er mit dem Ausbruch des Krieges in Stellungen, die sich bald auf Kriegswirtschaft im allgemeinen, bald auf Getreideversorgung und andere Ernährungsaufgaben bezogen. Seine Tüchtigkeit und der Zauber seines persönlichen Wesens haben noch während des Krieges den unvergeßlichen Albert Ballin veranlaßt, Cuno aus dem Reichsschatzamt in den Vorstand der Hamburg-Amerika Linie zu berufen. Die Erwartung, daß er vermöge des Talents schnellster Auffassung und Gedankenarbeit, kluger Menschenbehandlung und gewinnender, ja zwingender Natürlichkeit und Liebenswürdigkeit dem weltumspannenden Unternehmen große Dienste würde erweisen können, hat sich schon zu Ballins Lebzeiten erfüllt.

Cunos Aufgaben wuchsen ins ganz Große mit dem am unglücklichen 9. November 1918 erfolgten Tode Ballins, dessen Nachfolger als Vorsitzender des Direktoriums der Hamburg-Amerika Linie er wurde. Als solcher hat er, von klugen Fachmännern mit Rat und Tat unterstützt, aber die Verhandlungen immer persönlich leitend, mit dem Harriman-Abkommen die amerikanische Schiffsahrt dem hamburgischen Unternehmen nutzbar gemacht, hat aber ebenso verstanden, dieses Band zu lösen, als die Hamburg-Amerika Linie wieder selbständig oder in Verbindung mit anderen deutschen Linien arbeiten konnte.

Mitten in die aufbauende Tätigkeit als



Dr. Wilhelm Cuno.

war es der starke Eindruck seiner Persönlichkeit, der ihn in die neue Laufbahn brachte. Reichspräsident Ebert hatte schon lange gewünscht, diesen außerordentlich begabten Mann an die Spitze der Reichsgeschäfte zu bringen. Aber die Sturmfluten des Ruhrkampfes, ja man kann sagen, des Kampfes von Europa gegen Deutschland, waren noch so gewaltig, daß Cuno das Reichsschiff nur sehr mühsam steuern und das Steuer aus der Hand geben mußte, noch bevor die Lösung der Hauptschwierigkeiten gelungen war. Schon bald nach dem Eintritt in die Kanzlerschaft hatte er sich beeinträchtigt gefühlt durch Zweifel



## Wilhelm Cuno.

Geheimrat Cuno ist heute vormittag vollkommen überraschend einem Herzs Schlag erlegen.

Schon seit einigen Tagen litt er an einer Herzneuralgie, die ihn zwang, sich bei Professor Schottmüller in Behandlung zu begeben. Der Arzt befürwortete einen sofortigen längeren Erholungsurlaub, zu dem sich Geheimrat Cuno auch entschloß. Gerade, als er heute vormittag mit seiner Gattin abreisen wollte, traf ihn der Tod.

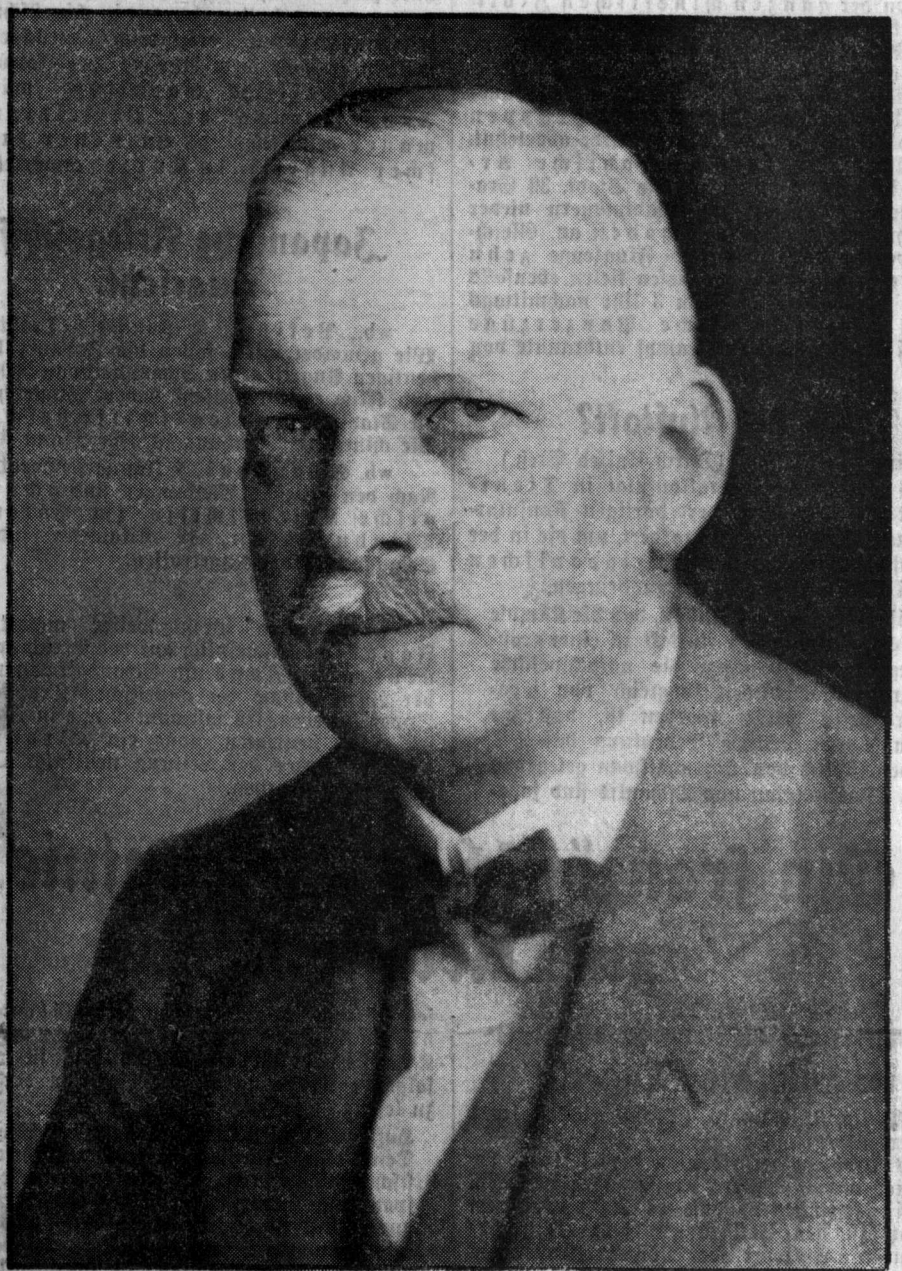
\*

Mit Schmerz, ja mit Bestürzung erfahren wir, daß Geheimrat Wilhelm Cuno heute einem Schlaganfall erlegen ist. Die erschütternde Trauerkunde trifft uns unvorbereitet. Weder von Krankheit, noch von einem organischen Leiden Cunos ist vorher die Rede gewesen. Wie wenige Tage sind vergangen, seitdem man ihn, der erst im 57. Lebensjahre stand, in seiner noch immer jugendlich wirkenden Gestalt lebhaft und unermüdlich mit Wort und Tat hat wirken sehen!

Trotz des vorzeitigen Abschlusses ist dieses Leben glücklich und reich gewesen. Persönlich hat Wilhelm Cuno an der Seite der durch Anmut und tiefen Ernst ausgezeichneten Gemahlin das schönste Familienleben genossen. Im Beruf hat er schon jung in der Zentrale des deutschen Wirtschaftslebens zu arbeiten begonnen. Regierungsassessor im Reichsschatzamt, gelangte er mit dem Ausbruch des Krieges in Stellungen, die sich bald auf Kriegswirtschaft im allgemeinen, bald auf Getreideversorgung und andere Ernährungsaufgaben bezogen. Seine Tüchtigkeit und der Zauber seines persönlichen Wesens haben noch während des Krieges den unvergeßlichen Albert Ballin veranlaßt, Cuno aus dem Reichsschatzamt in den Vorstand der Hamburg-Amerika Linie zu berufen. Die Erwartung, daß er vermöge des Talents schnellster Auffassung und Gedankenarbeit, kluger Menschenbehandlung und gewinnender, ja zwingender Natürlichkeit und Liebenswürdigkeit dem weltumspannenden Unternehmen große Dienste würde erweisen können, hat sich schon zu Ballins Lebzeiten erfüllt.

Cunos Aufgaben wuchsen ins ganz Große mit dem am unseligen 9. November 1918 erfolgten Tode Ballins, dessen Nachfolger als Vorsitzender des Direktoriums der Hamburg-Amerika Linie er wurde. Als solcher hat er, von klugen Fachmännern mit Rat und Tat unterstützt, aber die Verhandlungen immer persönlich leitend, mit dem Harriman-Abkommen die amerikanische Schifffahrt dem hamburgischen Unternehmen nutzbar gemacht, hat aber ebenso verstanden, dieses Band zu lösen, als die Hamburg-Amerika Linie wieder selbständig oder in Verbindung mit anderen deutschen Linien arbeiten konnte.

Mitten in die aufbauende Tätigkeit als Reederei-Führer fiel vom November 1922 bis August 1923 die Episode von Cunos Wirken als Deutscher Reichskanzler. Wiederum



Dr. Wilhelm Cuno.

war es der starke Eindruck seiner Persönlichkeit, der ihn in die neue Laufbahn brachte. Reichspräsident Ebert hatte schon lange gewünscht, diesen außerordentlich begabten Mann an die Spitze der Reichsgeschäfte zu bringen. Aber die Sturmfluten des Ruhrkampfes, ja man kann sagen, des Kampfes von Europa gegen Deutschland, waren noch so gewaltig, daß Cuno das Reichsschiff nur sehr mühsam steuern und das Steuer aus der Hand geben mußte, noch bevor die Lösung der Hauptschwierigkeiten gelungen war. Schon bald nach dem Eintritt in die Kanzlerschaft hatte er sich beeinträchtigt gefühlt durch Zweifel daran, ob gerade dieses die Stelle sei, an der seine Kräfte dem allgemeinen Besten am wirksamsten nutzbar gemacht werden konnten. Er

wenden!

hat die Frage schließlich verneint und hat sich, wohl mit einem Stoßseufzer der Erleichterung, noch ehe ein Jahr dahingegangen war, wieder an der Spitze der Hamburg-Amerika Linie befunden.

Hamburg verliert in Wilhelm Cuno eine Persönlichkeit, der an Anziehungskraft kaum eine andere gleicht. In den verschiedensten Zweigen des öffentlichen Lebens hat er fördernd und führend gewirkt. Sein Name wirkte, weit über Hamburg hinaus, überall, im Reich und jenseits des Ozeans, werbend für die hamburgischen Interessen. Zumal in der amerikanischen Welt hat Wilhelm Cuno nicht nur in den Listen des Rotary Clubs, sondern im Buch der amerikanisch-deutschen Wirtschafts-Beziehungen einen hervorragenden Platz erobert, der nirgends, weder in

der Fremde noch in der Heimat, durch einen anderen Hamburger ganz wird ausgefüllt werden können. Das Bild Wilhelm Cunos, des seinen Mitbürgern so jäh entrissenen, liebenswerten Mannes, wird in den Herzen der Hamburger noch lange weiterleben.

x.

## Cuno und die Schifffahrt.

Mit dem völlig überraschenden Hinscheiden von Geheimrat Cuno verliert die deutsche Schifffahrt die prägnanteste Persönlichkeit ihrer Nachkriegsgeschichte. 1917 von Albert Ballin in den Vorstand der Hamburg-Amerika Linie berufen, leitete Cuno seit 1920 die Geschicke unserer größten Reederei, war er der erste, der mit Entschlossenheit und außerordentlichem Verhandlungsgeschick die Wiederaufknüpfung der wirtschaftlichen Beziehungen zu Übersee durch den Vertrag mit den Amerikanern einleitete, der den Grundstein bildete für den trotz aller Schwierigkeiten so außerordentlich erfolgreichen Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte und der Hamburg-Amerika Linie im besonderen.

Sein menschlich-vornehmes Wesen, die schnelle Einfühlung in die schwierigen Verkehrsprobleme der Nachkriegszeit und ihrer besonderen Zuspitzung für die Wiedereinführung der deutschen Flagge in den Weltverkehr ließ ihn bald nicht nur an die Spitze der deutschen Reeder-Persönlichkeiten gelangen, sondern verschaffte ihm auch internationalen Ruf, den er stets und mit Erfolg für die Interessen Deutschlands und der deutschen Schifffahrt einsetzte. Ein besonders tragisches Geschick entriß ihm den erst sechsundfünfzigjährigen der deutschen Schifffahrt.

Wie groß das Ansehen war, dessen Geheimrat Cuno sich in der internationalen Schifffahrt erfreute, wurde erst vor kurzem in aller Deutlichkeit dadurch bewiesen, daß man ihm den Vorsitz im Schifffahrts-Ausschuß der internationalen Handelskammer übertrug, also einem Gremium, in der die gesamte internationale führende Schifffahrt vertreten ist.

In der Methode, die Geheimrat Cuno im Wiederaufbau der Hamburg-Amerika Linie betrieb, war sein Leitgedanke der Ausbau eines leistungsfähigen, den Bedürfnissen der deutschen Uebersee-Wirtschaft dienstbaren Uebersee-Liniennetzes, ausgestattet mit zweckdienlicher und moderner Tonnage.

Diesem Grundgedanken ist Geheimrat Cuno bis zum Schluß treugeblieben. Vollzog sich der Wiederaufbau der Flotte und des Geschäfts im Wettstreit zur Schwestergesellschaft Bremen, zum Norddeutschen Lloyd, so entsprang mit der Schrumpfung des Verkehrs durch die Weltwirtschaftskrise und die allgemeine Zuspitzung der Konkurrenzverhältnisse in der Schifffahrt dem Geist von Geheimrat Cuno in enger Zusammenarbeit mit Geheimrat Stimming der Gedanke, die deutsche Schifffahrtspolitik auf eine Grundlage zu stellen, die die Gemeinsamkeit der Interessen von Hapag und Lloyd betonte und zum Abschluß des Union-Vertrags führte. Der Durchführung dieser Union und der Durchblutung der Gesamtorganismen der beiden Reedereien mit diesem neuen Gedanken diente ein erheblicher Teil des Kraftaufwandes, den Geheimrat Cuno im Existenzkampf der deut-

Mit stets wacher Aufmerksamkeit auf die Geschicke der Hapag und der deutschen Schifffahrt und mit großer Energie setzte sich Geheimrat Cuno in diesem Existenzkampf durch. Heute an seinem Todestage kann man sagen, daß die schwersten Gefahren von der Schifffahrt gebannt sind. Sie sind überwunden worden aus eigener Kraft unter Einsetzung aller verfügbaren Energien in diesem Behauptungskampf, wie er schwerer noch nie auf die deutschen Reedereien eingedrungen war. Mit Klarheit sah Geheimrat Cuno die noch bestehenden Schwierigkeiten, aber er hatte den Willen und die Zuversicht, daß es ihm gelingen würde, auch sie noch zu überwinden und die Existenzbasis der Hapag zu erhalten. Noch vor wenigen Wochen erläuterte er ausführlich seine Gedanken und Ideen für die Zukunft; sie waren durchaus positiv und zuversichtlich.

Es ist ihm nicht vergönnt gewesen, den Wiederaufschwung der Schifffahrt aus dieser schwersten Krise aller Zeiten zu erleben, und so bleibt seine schlagwortartige Beleuchtung der wichtigsten Zukunftsprobleme für die Schifffahrt, die Geheimrat Cuno uns für unsere Silbersterausgabe vor vier Tagen zur Verfügung stellte, sein letztes Bekenntnis: Abbau der Handelsbarrieren, vernunftgemäße Anpassung der Tonnage an das Handelsvolumen und die Hoffnung, daß die begonnenen Selbsthilfse Bemühungen der Schifffahrt im neuen Jahr Erfolg haben mögen.

Die deutsche Schifffahrt, Hamburg und die deutsche Wirtschaft stehen erschüttert vor der Plöghlichkeit des Ablebens eines Mannes, der sich stets um die wirtschaftlichen Interessen Deutschlands eifrig und mit Erfolg bemüht hat. A. B.

## Cunos Lebenslauf.

Wilhelm Cuno war ein geborener Thüringer. Als Sohn eines Beamten kam er am 2. Juli 1876 in der Thüringer Wassenstadt Suhl zur Welt. Er stand also jetzt im 57. Lebensjahr. Nachdem er studiert hatte, trat er in den Verwaltungsdienst ein und arbeitete sich in der preussischen Staatsverwaltung bis zum Vortragenden Rat im Finanzministerium empor. Während der langen Kriegsjahre war er tätiger Mitarbeiter an kriegswirtschaftlichen Aufgaben, zuerst als Leiter der Reichsgetreidestelle, später an leitender Stelle im Kriegsernährungsamt. Den umfassendsten Ueberblick über die gesamten wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Kriegsjahre gewann er, als er 1916 Hauptreferent im Reichsschatzamt wurde. Von dort bat ihn Albert Ballin hinüber in das Direktorium der Hamburg-Amerika Linie. 1917 verließ Cuno den Dienst des Reiches, und als Ballin am 9. Dezember 1918 gestorben war, wurde er sein Nachfolger in der Führung der größten deutschen Reederei. Sein Hauptwerk im Wiederaufbau der deutschen Schifffahrt war der Anschluß an Amerika, den er in der Gemeinschaft mit den United-American-Lines durchführte. Die Hamburg-Amerika Linie delegierte ihn im Laufe der Jahre in die verschiedensten ihr nahestehenden wirtschaftlichen Gesellschaften. Auch dem Vorstand einiger repräsentativer deutscher Wirtschafts-Organisationen hat er lange Jahre angehört.

Als ein Mann, der die Bedürfnisse des Reiches und die der freien Wirtschaft gleichermaßen kannte, hat die Reichsregierung noch oft von seinen Fähigkeiten Gebrauch gemacht. Er war wirtschaftlicher Sachverständiger des Reiches zunächst bei den Verhandlungen über den Waffenstillstand, insbesondere bei den Verträgen über die Handelsflotte in Trin-



des Ozeans, werdend zur die hamburgischen Interessen. Zumal in der amerikanischen Welt hat Wilhelm Cuno nicht nur in den Listen des Rotary Clubs, sondern im Buch der amerikanisch-deutschen Wirtschafts-Beziehungen einen hervorragenden Platz erobert, der nirgends, weder in

der Fremde noch in der Heimat, durch einen anderen Hamburger ganz wird ausgefüllt werden können. Das Bild Wilhelm Cunos, des seinen Mitbürgern so jäh entrissenen, liebenswerten Mannes, wird in den Herzen der Hamburger noch lange weiterleben.

x.

## Cuno und die Schifffahrt.

Mit dem völlig überraschenden Hinscheiden von Geheimrat Cuno verliert die deutsche Schifffahrt die prägnanteste Persönlichkeit ihrer Nachkriegsgeschichte. 1917 vor Albert Ballin in den Vorstand der Hamburg-Amerika Linie berufen, leitete Cuno seit 1920 die Geschicke unserer größten Reederei, war er der erste, der mit Tatkraft und außerordentlichem Verhandlungsgeschick die Wiederaufknüpfung der wirtschaftlichen Beziehungen zu Übersee durch den Vertrag mit den Amerikanern einleitete, der den Grundstein bildete für den trotz aller Schwierigkeiten so außerordentlich erfolgreichen Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte und der Hamburg-Amerika Linie im besonderen.

Sein menschlich-vornehmes Wesen, die schnelle Einfühlung in die schwierigen Verkehrsprobleme der Nachkriegszeit und ihrer besonderen Zuspitzung für die Wiedereinführung der deutschen Flagge in den Weltverkehr ließ ihn bald nicht nur an die Spitze der deutschen Reeder-Persönlichkeiten gelangen, sondern verschaffte ihm auch internationalen Ruf, den er stets und mit Erfolg für die Interessen Deutschlands und der deutschen Schifffahrt einsetzte. Ein besonders tragisches Geschick entreißt den erst Sechszund-fünzigjährigen der deutschen Schifffahrt.

Wie groß das Ansehen war, dessen Geheimrat Cuno sich in der internationalen Schifffahrt erfreute, wurde erst vor kurzem in aller Öffentlichkeit dadurch bewiesen, daß man ihm den Vorsitz im Schifffahrts-Ausschuß der internationalen Handelskammer übertrug, also einem Gremium, in der die gesamte internationale führende Schifffahrt vertreten ist.

In der Methode, die Geheimrat Cuno im Wiederaufbau der Hamburg-Amerika Linie betrieb, war sein Leitgedanke der Ausbau eines leistungsfähigen, den Bedürfnissen der deutschen Übersee-Wirtschaft dienstbaren Übersee-Liniennetzes, ausgestattet mit zweckdienlicher und moderner Tonnage.

Diesem Grundgedanken ist Geheimrat Cuno bis zum Schluß treugeblieben. Vollzog sich der Wiederaufbau der Flotte und des Geschäfts im Wettstreit zur Schwestergesellschaft Bremens, zum Norddeutschen Lloyd, so entsprang mit der Schrumpfung des Verkehrs durch die Weltwirtschaftskrise und die allgemeine Zuspitzung der Konkurrenzverhältnisse in der Schifffahrt dem Geist von Geheimrat Cuno in enger Zusammenarbeit mit Geheimrat Stinming der Gedanke, die deutsche Schifffahrtspolitik auf eine Grundlage zu stellen, die die Gemeinsamkeit der Interessen von Hapag und Lloyd betonte und zum Abschluß des Union-Vertrags führte. Der Durchführung dieser Union und der Durchblutung der Gesamtorganisationen der beiden Reedereien mit diesem neuen Gedanken diente ein erheblicher Teil des Kraftaufwandes, den Geheimrat Cuno im Existenzkampf der deutschen Schifffahrt aufbrachte; noch größer allerdings waren die physischen und psychischen Belastungen, die mit der gefährdrohenden Zuspitzung der Verhältnisse in der Schifffahrt im Krisenjahr 1931 auf ihn eindrangen.

Mit stets wacher Aufmerksamkeit auf die Geschicke der Hapag und der deutschen Schifffahrt und mit großer Energie setzte sich Geheimrat Cuno in diesem Existenzkampf durch. Heute an seinem Todestage kann man sagen, daß die schwersten Gefahren von der Schifffahrt gebannt sind. Sie sind überwunden worden aus eigener Kraft unter Einsetzung aller verfügbaren Energien in diesem Behauptungskampf, wie er schwerer noch nie auf die deutschen Reedereien eingedrungen war. Mit Klarheit sah Geheimrat Cuno die noch bestehenden Schwierigkeiten, aber er hatte den Willen und die Zuversicht, daß es ihm gelingen würde, auch sie noch zu überwinden und die Existenzbasis der Hapag zu erhalten. Noch vor wenigen Wochen erläuterte er ausführlich seine Gedanken und Ideen für die Zukunft; sie waren durchaus positiv und zuversichtlich.

Es ist ihm nicht vergönnt gewesen, den Wiederaufschwung der Schifffahrt aus dieser schwersten Krise aller Zeiten zu erleben, und so bleibt seine schlagwortartige Beleuchtung der wichtigsten Zukunftsprobleme für die Schifffahrt, die Geheimrat Cuno uns für unsere Silvesterausgabe vor vier Tagen zur Verfügung stellte, sein letztes Bekenntnis: Abbau der Handelsbarrieren, vernunftgemäße Anpassung der Tonnage an das Handelsvolumen und die Hoffnung, daß die begonnenen Selbsthilfebemühungen der Schifffahrt im neuen Jahr Erfolg haben mögen.

Die deutsche Schifffahrt, Hamburg und die deutsche Wirtschaft stehen erschüttert vor der Blöchllichkeit des Ablebens eines Mannes, der sich stets um die wirtschaftlichen Interessen Deutschlands eifrig und mit Erfolg bemüht hat. A. B.

## Cunos Lebenslauf.

Wilhelm Cuno war ein geborener Thüringer. Als Sohn eines Beamten kam er am 2. Juli 1876 in der Thüringer Wassenstadt Suhl zur Welt. Er stand also jetzt im 57. Lebensjahr. Nachdem er studiert hatte, trat er in den Verwaltungsdienst ein und arbeitete sich in der preussischen Staatsverwaltung bis zum Vortragenden Rat im Finanzministerium empor. Während der langen Kriegsjahre war er tätiger Mitarbeiter an kriegswirtschaftlichen Aufgaben, zuerst als Leiter der Reichsgetreidestelle, später an leitender Stelle im Kriegsernährungsausschuß. Den umfassendsten Überblick über die gesamten wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Kriegsjahre gewann er, als er 1916 Hauptreferent im Reichsschatzamt wurde. Von dort bat ihn Albert Ballin hinüber in das Direktorium der Hamburg-Amerika Linie. 1917 verließ Cuno den Dienst des Reiches, und als Ballin am 9. Dezember 1918 gestorben war, wurde er sein Nachfolger in der Führung der größten deutschen Reederei. Sein Hauptwerk im Wiederaufbau der deutschen Schifffahrt war der Anschluß an Amerika, den er in der Gemeinschaft mit den United-American-Lines durchführte. Die Hamburg-Amerika Linie delegierte ihn im Laufe der Jahre in die verschiedensten ihr nahestehenden wirtschaftlichen Gesellschaften. Auch dem Vorstand einiger repräsentativer deutscher Wirtschaftszusammenschlüsse hat er lange Jahre angehört.

Als ein Mann, der die Bedürfnisse des Reiches und die der freien Wirtschaft gleichermaßen kannte, hat die Reichsregierung noch oft von seinen Fähigkeiten Gebrauch gemacht. Er war wirtschaftlicher Sachverständiger des Reiches zunächst bei den Verhandlungen über den Waffenstillstand, insbesondere bei den Verträgen über die Handelsflotte in Trier, später auch auf der Konferenz von Genäve. Er galt bei den verschiedensten Regierungskreisen als Unwärtler besonders des Finanzressorts im Reich. Er lehnte diese Angebote aber immer wieder ab, bis nach dem Rücktritt des Kabinetts

Birth im November 1922 auf ihn die Wahl des Reichspräsidenten Ebert als Reichskanzler des neuen Kabinetts fiel. Das war in Deutschlands politisch und wirtschaftlich schwerster Zeit. Er stellte ein Reichskabinett im wesentlichen von rechtsbürgerlicher Färbung zusammen und organisierte mit ihm im Frühjahr 1923, nachdem die Franzosen ins Ruhrgebiet einmarschiert waren, die Politik des passiven Widerstandes. Mit der Erfolglosigkeit dieser Politik auf weitere Sicht ist er freilich auch selbst gestürzt. Am 13. August 1923 löste ihn Stresemann in der Führung der Reichsgeschäfte ab und übernahm hauptsächlich die Aufgabe, den Ruhrwiderstand abzubauen.

Cuno kehrte nach einer Reise nach Amerika, die er im Einverständnis mit der Reichsregierung unternahm, später nach Hamburg und in den Vorstand der Hamburg-Amerika Linie zurück, die ihn im Mai 1926 zum Vorsitzenden ihres Direktoriums wählte. Im Herbst 1929 gelang Cuno die Gründung einer Deutsch-englischen Vereinigung, in der er selbst den deutschen Vorsitz übernahm, sein englischer Partner war Lord Reading.

Dr. Cuno war mit einer Hamburgerin aus der Familie Witz verheiratet.

Geheimrat Cuno war es zu danken, wenn die Rotary-Club-Bewegung in Deutschland kräftig Fuß gefaßt hat. Auf seine Initiative ist die Gründung des ersten deutschen Rotary-Clubs im Jahre 1927 in Hamburg zurückzuführen. Geheimrat Cuno wurde Präsident des Hamburger Clubs und später der Erste Gouverneur der 42 Rotary-Clubs in Deutschland und Oesterreich. Er hat sich immer mit größtem Interesse der humanitären und kulturellen Gedanken dieser Bewegung angenommen und sie zu verwirklichen bestrebt. Der Hamburger Rotary-Club hat ihn in Anerkennung seiner Verdienste zum Ehrenmitglied ernannt.

## Halbstock.

Der Hamburger Senat hat, der besonderen Stellung des Heimgegangenen Rechnung tragend, alsbald nachdem er Kenntnis von dem Tode bekommen hatte, angeordnet, daß das Dienstgebäude der Hamburger Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe halbstock flagge.

Auch die Schiffe im Hafen haben halbstock gesetzt.

Aus Anlaß des Ablebens von Geheimrat Cuno haben das Verwaltungsgebäude des Norddeutschen Lloyd in Bremen und alle Schiffe des Norddeutschen Lloyd die Flaggen auf halbmast gesetzt.

## Das Beileid des Lloyd.

Hl. Bremen, 3. Januar. (Drahtbericht unseres Büros.)

Der Norddeutsche Lloyd hat aus Anlaß des Ablebens von Geheimrat Cuno an den Aufsichtsrat der Hamburg-Amerika Linie folgendes Telegramm gerichtet:

Die Nachricht von dem Ableben des Vorsitzenden Ihres Vorstandes hat uns auf das tiefste erschüttert. Wir bitten Sie, namens des Vorstandes und Aufsichtsrates des Norddeutschen Lloyd wie auch in unserem eigenen Namen den Ausdruck unseres aufrichtigsten und herzlichsten Beileids zu diesem schweren unersehlichen Verlust entgegennehmen zu wollen.

Trauernd stehen wir mit Ihnen an der Bahre dieses vortrefflichen Mannes, der sich durch intensive Arbeitskraft, seine großen Erfahrungen und sein reiches Wissen um die deutsche Handelschifffahrt und insbesondere ihren Wiederaufbau nach dem Kriege so außerordentliche Verdienste erworben und dessen Name unlöslich und unvergänglich mit der deutschen Reederei verbunden ist.

Wir beklagen in dem leider viel zu früh Dahingegangenen nicht nur einen treuen bewährten Kollegen und Mitarbeiter in allen großen und wichtigen Fragen, sondern auch einen guten Freund, dessen persönliche Lebenswürdigkeit und vornehmer Charakter sein Andenken stets bei uns lebendig erhalten werden.



mit der Ermöglichung dieser Politik auf weitere Sicht ist er freilich auch selbst gestürzt. Am 13. August 1923 löste ihn Stresemann in der Führung der Reichsgeschäfte ab und übernahm hauptsächlich die Aufgabe, den Ruhrwiderstand abzubauen.

Cuno kehrte nach einer Reise nach Amerika, die er im Einverständnis mit der Reichsregierung unternahm, später nach Hamburg und in den Vorstand der Hamburg-Amerika Linie zurück, die ihn im Mai 1926 zum Vorsitzenden ihres Direktoriums wählte. Im Herbst 1929 gelang Cuno die Gründung einer Deutsch-englischen Vereinigung, in der er selbst den deutschen Vorsitz übernahm, sein englischer Partner war Lord Reading.

Dr. Cuno war mit einer Hamburgerin aus der Familie Witz verheiratet.

Geheimrat Cuno war es zu danken, wenn die Rotary-Club-Bewegung in Deutschland kräftig Fuß gefaßt hat. Auf seine Initiative ist die Gründung des ersten deutschen Rotary-Clubs im Jahre 1927 in Hamburg zurückzuführen. Geheimrat Cuno wurde Präsident des Hamburger Clubs und später der Erste Gouverneur der 42 Rotary-Clubs in Deutschland und Oesterreich. Er hat sich immer mit größtem Interesse der humanitären und kulturellen Gedanken dieser Bewegung angenommen und sie zu verwirklichen bestrebt. Der Hamburger Rotary-Club hat ihn in Anerkennung seiner Verdienste zum Ehrenmitglied ernannt.

### Halbstock.

Der Hamburger Senat hat, der besonderen Stellung des Heimgegangenen Rechnung tragend, alsbald nachdem er Kenntnis von dem Tode bekommen hatte, angeordnet, daß das Dienstgebäude der Hamburger Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe halbstock flagge.

Auch die Schiffe im Hafen haben halbstock gesetzt.

Aus Anlaß des Ablebens von Geheimrat Cuno haben das Verwaltungsgebäude des Norddeutschen Lloyd in Bremen und alle Schiffe des Norddeutschen Lloyd die Flaggen auf halbmast gesetzt.

### Das Beileid des Lloyd.

Hl. Bremen, 3. Januar. (Drahtbericht unseres Büros.)

Der Norddeutsche Lloyd hat aus Anlaß des Ablebens von Geheimrat Cuno an den Aufsichtsrat der Hamburg-Amerika Linie folgendes Telegramm gerichtet:

Die Nachricht von dem Ableben des Vorsitzenden Ihres Vorstandes hat uns auf das tiefste erschüttert. Wir bitten Sie, namens des Vorstandes und Aufsichtsrates des Norddeutschen Lloyd wie auch in unserem eigenen Namen den Ausdruck unseres aufrichtigsten und herzlichsten Beileids zu diesem schweren unerseßlichen Verlust entgegennehmen zu wollen.

Trauernd stehen wir mit Ihnen an der Waise dieses vortrefflichen Mannes, der sich durch intensive Arbeitskraft, seine großen Erfahrungen und sein reiches Wissen um die deutsche Handelschifffahrt und insbesondere ihren Wiederaufbau nach dem Kriege so außerordentliche Verdienste erworben und dessen Name unlöslich und unvergänglich mit der deutschen Reederei verbunden ist.

Wir beklagen in dem leider viel zu früh Dahingeschiedenen nicht nur einen treuen bewährten Kollegen und Mitarbeiter in allen großen und wichtigen Fragen, sondern auch einen guten Freund, dessen persönliche Liebenswürdigkeit und vornehmer Charakter sein Andenken stets bei uns lebendig erhalten werden.

Norddeutscher Lloyd.  
Heinenen. Albert.

## Deutsche Bergwerks-Zeitung (Düsseldorf)

Nr. 3.

### Geheimrat Wilhelm Cuno †

Etwas mehr als ein Jahr ist es her, daß der Norddeutsche Lloyd seinen Generaldirektor Geheimrat Stimming durch den Tod verloren hat. Nun wehen wiederum auf den Schiffen der Hapag und des Lloyd die Flaggen halbmast. Geheimrat Wilhelm Cuno, Vorsitzender des Vorstandes der Hamburg-Amerika-Linie, ist am Dienstagvormittag vollkommen überraschend einem Herzschlage erlegen. Am 1. Januar hatte ihn eine akute Herzneuralgie gezwungen, sich in ärztliche Behandlung zu begeben. Der Arzt empfahl ihm einen längeren Erholungsurlaub, den er jetzt mit seiner Gattin antreten wollte. Nachdem er noch um 10 Uhr vormittags mit der Hamburg-Amerika-Linie telephonisch in Verbindung gestanden hatte, ereilte ihn der Tod gerade in dem Augenblick, als er abreisen wollte.

Cuno stand im 57. Lebensjahre. 1876 in Suhl in Thüringen geboren, schlug er nach vollendetem Studium die Beamtenkarriere ein, die ihm während des Krieges im Kriegsernährungsamt große wirtschaftliche Ueberblicke verschaffte. Durch seine anschließend aufgenommene Tätigkeit im Reichsschatzamt kam er im Zusammenhang mit der Bearbeitung der Entschädigungsforderungen der deutschen Reedereien für ihre im Kriege beschlagnahmten Schiffe mit Albert Ballin in Verbindung, der ihn bald schätzen lernte und ihn 1917 in den Vorstand der Hamburg-Amerika-Linie berief. Als dann Albert Ballin am Revolutionstag, 9. November 1918 plötzlich verstarb, wurde Cuno nach einem kurzen Interregnum sein Nachfolger. Ihm verdankt die Hapag ihren energischen Wiederaufbau und die Wiedereingliederung der deutschen Handelsschifffahrt in den Ueberseeverkehr. Cuno gelang es mit seinem außerordentlichen Verhandlungsgeschick bereits 1922, die Hamburg-Amerika-Linie wieder an den internationalen Ueberseeverkehr anzuschließen, und zwar durch seinen damals epochemachenden Vertrag mit den Amerikanern.

Sein schnelles Einfühlungsvermögen in die schwierigen Verkehrsprobleme der Nachkriegszeit ließ ihn bald an die Spitze der deutschen Reederpersönlichkeiten gelangen und verschaffte ihm auch einen hervorragenden internationalen Ruf. Das zeigte sich gerade im letzten Jahre in aller Öffentlichkeit dadurch, daß der internationale Schifffahrtsausschuß der Internationalen Handelskammer Geheimrat Cuno zu seinem Vorsitzenden berief. Es war ihm so möglich, über den Rahmen Deutschlands hinaus für die Interessen der deutschen Schifffahrt zu wirken.

Beim Wiederaufbau der Hamburg-Amerika Linie war er vor allem auf die Einführung leistungsfähiger, zweckdienlicher und moderner Tonnage bedacht. Bereits 1928 war das gesteckte Ziel erreicht. Die Reederei hatte ungefähr die Größe der Vorkriegszeit zurückgewonnen und verfügte über einen Organisationsapparat, der zeitgemäß den Verkehrserfordernissen angepaßt war.

Dieser Wiederaufbau spielte sich im Wettbewerb mit dem Norddeutschen Lloyd ab. Nachdem sich herausgestellt hatte, daß die allgemeine Verkehrsschrumpfung durch den Beginn der Weltwirtschaftskrise den Spielraum für die deutsche Schifffahrt einengte und eine Fortsetzung des teilweise recht scharfen Konkurrenzkampfes zwischen der Hapag und dem Lloyd den deutschen Schifffahrtsinteressen nicht dienlich sei, war Geheimrat Cuno in enger Zusammenarbeit mit Geheimrat Stimming vom Norddeutschen Lloyd der Mentor der dann eingeleiteten neudeutschen Schifffahrtspolitik, die in dem Abschluß der Hapag-Lloyd-Union ihren sichtbaren Ausdruck fand. Zweck dieser Union war, die Gemeinsamkeit der deutschen Schifffahrtsinteressen zu betonen und gegenüber dem Krisendruck eine gemeinsame Front zu schaffen. Seine ganze Kraft hat Geheimrat Cuno dann besonders nach dem ebenfalls plötzlich eingetretenen Tode von Geheimrat Stimming eingesetzt, um diesen Unions-Gedanken zu einem lebendigen Bestandteil der Reedereiorganisationen in Hamburg und Bremen zu machen. Die Durchführung dieses Unions-Gedankens begegnete insofern großen Schwierigkeiten, als diese Arbeiten in die Zeit der akuten Zuspitzung der Reederkrise in Deutschland und in der Welt fielen, wodurch viele Vorteile der Union sich nicht ohne weiteres auswirken konnten. Groß waren die physischen und psychischen Belastungen, denen Cuno durch die schweren Krisenerscheinungen des Jahres 1931 ausgesetzt war. Die Schifffahrt geriet erneut in eine Notlage, die dann durch die bekannten Sanierungsmaßnahmen überwunden wurde.

Der Grundstein für eine wirkliche Gesundung der Schifffahrt konnte aber nur durch große Kraftentfaltung von innen heraus gelegt werden. Auch hier griff Geheimrat Cuno mit seinem klaren Blick für die Realitäten energisch die Probleme an, und man kann heute an seinem Todestage sagen, daß die schwersten Gefahren für die deutsche Schifffahrt überwunden sind. Cuno war gerade in letzter Zeit bezüglich der Weiterentwicklung seiner Reederei recht zuversichtlich.

Die deutsche Schifffahrt verliert mit Geheimrat Cuno ihre prägnanteste Persönlichkeit. Ein besonders tragisches Geschick entriß ihr nun auch den zweiten Träger des Unions-Gedankens.

Cuno wurde durch das Schicksal dazu berufen, in der entscheidendsten Phase der deutschen Nachkriegsgeschichte eine führende Rolle zu spielen. Am 22. November 1922 bildete er, durch Ebert berufen, ein „Kabinet der Arbeit“. Es war die Zeit, da Frankreich auf Betreiben Poincarés sich anschickte, nach der Ausschiffung Briands im Ruhrgebiet reine Bahn zu machen. Es war die Zeit, da der Verfall der deutschen Mark ein galoppierendes Tempo annahm, eine Entwicklung, die allerdings für den Augenblick durch die Berufung Cunos gehemmt wurde. Inflation und Ruhrbesetzung wurden also für die Kanzlerschaft Cunos die unheimlichen Kennzeichen. Cunos Bedeutung liegt nun darin, daß er zum erstenmal dem Vernichtungswillen Frankreichs den Wall eines organisierten Widerstandes entgegensetzte. Den drohenden Einfall der Franzosen suchte er zunächst durch das Angebot einer Reparationsanleihe und eines Sicherheitspaktes zu parieren. Aber als der französische Panther dennoch sprang, nahm Cuno den Kampf auf. Zwar mußte im August 1923 der „passive Widerstand“ eingestellt werden, aber es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß der passive Widerstand eine Aenderung in der öffentlichen Meinung der Welt zum deutsch-französischen Gegensatz herbeigeführt hat, eine Wende, deren Früchte wir gegenwärtig in der starken Isolierung Frankreichs in der Reparations- und Schuldenpolitik pflücken dürfen. Man sagt von Cuno, daß er an sich politisch keine kühne draufgängerische Natur gewesen wäre. Das hat das Schicksal nicht gehindert, sich seiner zu bedienen, um eine wesentliche Aenderung der Weltlage herbeizuführen. Seine Vaterlandsliebe, seine vornehme Gesinnung machen ihn zu einem der sympathischsten poli-



tischen Repräsentanten, über den das deutsche Volk in der Nachkriegszeit verfügt hat.

**Beileidstelegramm des Norddeutschen Lloyd  
an die Hapag.**

Bremen, 3. Januar. (Drahtb.) Aus Anlaß des Ablebens von Geheimrat Cuno hat der Norddeutsche Lloyd an die Hamburg-Amerika Linie folgendes Telegramm gerichtet:

„Die Nachricht vom Ableben des Vorsitzenden Ihres Vorstandes, Herrn Geheimrat Cuno, hat uns aufs tiefste erschüttert und wir bitten Sie, seitens des Vorstandes und Aufsichtsrats des Lloyds wie auch in unserem eigenen Namen den Ausdruck unseres aufrichtigsten und herzlichsten Beileids zu diesem schweren und unersetzlichen Verlust entgegennehmen zu wollen. Trauernd stehen wir mit Ihnen an der Bahre des vortrefflichen Mannes, der sich durch seine intensive Arbeitskraft und seine großen Erfahrungen und sein reiches Wissen um die deutsche Handelsschiffahrt und insbesondere ihren Wiederaufbau nach dem Kriege so außerordentliche Verdienste erworben hat, und dessen Name unlöslich und unvergeßlich mit der deutschen Reederei verbunden ist. Wir beklagen in dem leider viel zu früh Dahingeshiedenen nicht nur den treu bewährten Kollegen und Mitarbeiter, sondern auch den guten Freund, dessen persönliche Liebenswürdigkeit und vornehmer Charakter sein Andenken bei uns stets lebendig halten werden. Norddeutscher Lloyd Bremen. Heinieken, Albert.“

x

## Hamburgs Trauer um Dr. Cuno.

### Ein unersehblicher Verlust.

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat besonderen Anlaß, dem so früh Heimgegangenen nachzutrauern, denn Dr. Cuno's Wirksamkeit — so oft ihn sein Beruf auch nach auswärts führte — wurzelte in Hamburg. Mit dem Wiederaufbau der Hamburg-Amerika Linie hat er nicht nur ganz Deutschland einen Dienst erwiesen, sondern in viel näherer Beziehung Hamburg. Denn von hier gingen die Fäden der Führung in alle Welt hinaus und strahlten zurück, das wirtschaftliche Leben Hamburgs ideell und auch praktisch beeinflussend.

Welch bestrickende Persönlichkeit Dr. Cuno war, weiß der, der im gesellschaftlichen Leben mit ihm in Berührung kam. Die Reisen nach allen Erdteilen hatten ihn — dank einer angeborenen Fähigkeit, das Vertrauen seiner Mitmenschen schnell zu gewinnen — zu einem Weltmann im besten Sinne des Wortes gemacht, der sofort Brücken zwischen einander fremden Menschen und Nationen zu schlagen wußte. Weilte er in Hamburg, so verstand er es glänzend, gemeinsam mit seiner Lebensgefährtin, in seinem Heim in Altona, von den alten Eichen des Sachsenwaldes umrauscht, eine vornehme geistige Geselligkeit zu pflegen. Aufgeschlossen allen Erscheinungen des wirtschaftlichen, geistigen und politischen Lebens wußte er auch den neuen nationalen Strömungen in der politischen Entwicklung der Gegenwart Verständnis und Förderung entgegenzubringen. Daß er trotz seiner vielverzweigten Tätigkeit noch Zeit fand, sich der charitativen Liebestätigkeit zu widmen — er war mehrere Jahre Präsident des Landesvereins vom Roten Kreuz in Hamburg —, beweist seine unerschöpfliche Arbeitskraft.

Vor mehr als zehn Jahren, als die ersten Meldungen von seiner geplanten Verwendung im Reichsdienst als Finanzminister oder als Botschafter in Washington laut wurden, sagte er in einer Erklärung, daß ihn Neigung und Beruf mit Hamburgs Werden und Wachsen unlöslich verbunden haben, und daß es für Deutschlands innerer Gefundung darauf ankomme, unbeschwert vom politischen Wirrwarr der Zeit in harter zielbewusster Arbeit Deutschlands überseeische Beziehungen neu zu begründen, und zwar von dem natürlichen Vorort Hamburg als größtem deutschen Seehafen aus. Diesen Richtlinien ist Geheimrat Cuno treu geblieben. Es ist heute noch nicht in vollem Umfange zu übersehen, wie sehr er in seiner weltweiten Arbeit Hamburg gedient hat und wie sehr er Hamburg fehlen wird. Das eine steht fest: Die Freie und Hansestadt Hamburg wird seiner Verdienste stets eingedenk bleiben.

### Das Beileid des hamburgischen Senats.

Bürgermeister Noß begab sich Dienstag mittag, begleitet von Staatsrat Zinn, in das Verwaltungsgebäude der Hamburg-Amerika Linie und stattete den Herren des Direktoriums das Beileid des Senats zu dem Tode von Geheimrat Dr. Cuno ab. Das Beileidsschreiben des Senats hat folgenden Wortlaut:

„Der schwere Verlust, den die Hamburg-Amerika Linie durch das Hinscheiden des Vorsitzenden ihres Direktoriums, des Herrn Reichskanzlers a. D. Geheimrat Dr. Wilhelm Cuno, erlitten hat, trifft nicht nur sie, sondern ganz Hamburg und die deutsche Schiff-

fahrt sowie alle Kreise der deutschen Wirtschaft, die mit dem deutschen Überseehandel und der deutschen Schifffahrt verbunden sind. 17 Jahre lang hat Geheimrat Cuno dem Direktorium der Hamburg-Amerika Linie und mit kurzer Unterbrechung über 14 Jahre als dessen Vorsitzender angehört. Unter seiner Führung schloß die Hamburg-Amerika Linie gleich nach dem Kriege jenen Vertrag, der der deutschen Flagge die Meere wieder öffnete, unter seiner Führung gelang es, die Flotte der Hamburg-Amerika Linie wieder aufzubauen und sie wieder zu der größten Flotte der deutschen Reedereien emporzuführen. Damit hat Geheimrat Cuno das Werk seines Vorgängers Albert Ballin zu neuer Blüte gebracht. Der Wiederaufbau der deutschen Handelschifffahrt wird immer mit dem Namen Geheimrat Cuno verbunden bleiben. Das sichert ihm zugleich den bleibenden Dank Hamburgs. Der Senat bittet Sie, sein herzlichstes Beileid entgegenzunehmen.“

Auch der Witwe Geheimrat Dr. Cuno's hat der Senat sein Beileid übermittelt. Auf dem Dienstgebäude der Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe ist auf Anordnung des Senats halbmast geflaggt.

Die Bestattung des Heimgegangenen wird, einem Wunsch seiner Gattin entsprechend, in Ohlsdorf vorgenommen werden.

### Auch Bremen trauert.

Der Senat der Freien und Hansestadt Bremen hat folgendes Telegramm an Aufsichtsrat und Vorstand der Hamburg-Amerika Linie Hamburg gerichtet:

„Tief bewegt durch die schmerzliche Kunde von dem Ableben des Vorsitzenden des Vorstandes der Hapag, Herrn Geheimrat Cuno, spricht der Senat der Freien und Hansestadt Bremen seine aufrichtige und herzliche Teilnahme aus. Mit der Hapag und Hamburg trauert Bremen und seine Schifffahrt um den schweren Verlust, den die Hansestädte und mit ihnen das deutsche Vaterland erlitten haben. Das Andenken des hochverdienten Mannes wird in Bremen stets in Ehren gehalten werden.“

Der Bremer Senat hat auch ein Beileidsschreiben an den Norddeutschen Lloyd, dessen Vorstandsmitglied Dr. Cuno war, gerichtet.

### Der Norddeutsche Lloyd

hat an die Hamburg-Amerika Linie folgendes Telegramm gerichtet:

„Die Nachricht vom Ableben des Vorsitzenden Ihres Vorstandes, Herrn Geheimrat Cuno, hat uns aufs tiefste erschüttert, und wir bitten Sie, vom Vorstand und Aufsichtsrat des Lloyds, wie auch in unserem eigenen Namen den Ausdruck unseres Beileids zu diesem schweren und unersehblichen Verlust entgegennehmen zu wollen. Trauernd stehen wir mit Ihnen an der Bahre des vorzüglichen Mannes, der sich durch seine intensive Arbeitskraft und seine großen Erfahrungen und sein reiches Wissen um die deutsche Handelschifffahrt und insbesondere ihren Wiederaufbau nach dem Kriege so außerordentliche Verdienste erworben hat und dessen Name unlöslich und unvergeßlich mit der deutschen Reederei verbunden ist. Wir beklagen in dem Leider viel zu früh Dahingegangenen nicht nur den treu bewährten Kollegen und Mitarbeiter, sondern auch den guten Freund, dessen Lebenswürdigkeit und vornehmer Charakter sein Andenken bei uns stets lebendig halten werden. Norddeutscher Lloyd, Bremen. Heineken, Albert.“

Gleichzeitig haben das Verwaltungsgebäude des Norddeutschen Lloyds in Bremen und sämtliche Schiffe des Norddeutschen Lloyds die Flaggen auf halbhoch gesetzt.



## Geheimrat Dr. Cuno als Förderer des Reitsports

Außer der überragenden Stellung des Verstorbenen im Wirtschafts- und politischen Leben, hat sich Geheimrat Cuno auch im Sport einen Namen gemacht. Er war nicht nur ein vorzüglicher und passionierter Reiter, der, soweit es ihm seine sehr in Anspruch genommene Zeit erlaubte, im herrlichen Sachsenwald im Sattel saß, der sich selbst stets ein bis zwei Reitpferde hielt, sondern er förderte auch vor allem die reiterliche Ausbildung der Vereine des Landgebiets Hamburg. Als langjähriger 1. Vorsitzender des Landesverbandes der Pferdebesitzer, Reit- und Fahrvereine in und um Hamburg half Geheimrat Cuno mit Rat und Tat in erfolgreichster Weise. Die guten Leistungen der dem Verband angeschlossenen Vereine, die bei den Wettkämpfen, den Patrouillen- und Sternritten gezeigt wurden, sind in erster Linie seinen Anregungen zu verdanken. Cuno war für den Verband der als Sachverständiger anerkannte Berater

und Wegweiser. Wir sahen ihn noch bei dem letzten großen öffentlichen Turnier des Landesverbandes auf der Trabrennbahn in Farmsen im Sommer vorigen Jahres mit Interesse stundenlang als scharfen Beobachter. Die glücklichen Empfänger der Preisgeschleifen erhielten aus seiner Hand diese Auszeichnungen und die Ehrenpreise.

Der Bau der Reithalle im Jahre 1927 im Sachsenwald in Nummühle ist sein eigenstes Werk. Auf seine Veranlassung und nur durch seine Fürsprache und Unterstützung wurde diese prächtige Halle mit Stallungen, die unmittelbar an den Wald grenzt, errichtet. Das Institut mit Lattersallbetrieb wird im Winter und namentlich im Sommer von den Hamburger Pferdebesitzern stark besucht. Der Verein „Reithalle Sachsenwald“, dessen Vorsitz der Verstorbene bis vor kurzem innehatte, ist seine Gründung. Sein besonderes Interesse galt auch der alljährlichen großen Sachsenwald-Tagd, bei der die auswärtigen Reiter und Pferde hier gastliche Aufnahme fanden.

Die Hamburger Reiterwelt verliert mit dem Verstorbenen einen eifrigen Förderer, einen treuen Freund und Berater, der schwer zu ersetzen ist.

Hubertus.

## Das Beileid des Reichspräsidenten.

A. Berlin, den 3. Januar.

(Drahtmeldung unserer Berliner Schriftleitung.)

Reichspräsident und Reichskanzler haben der Witwe des Geheimrats Cuno ihr Beileid ausgesprochen. Bei der Beileidung wird das Reich entsprechend den bisherigen Gepflogenheiten durch den Staatssekretär der Reichskanzlei Planck vertreten sein. Sofern es die Geschäfte der Reichsregierung gestatten, wird auch ein Reichsminister an den Beileidungsfeierlichkeiten teilnehmen.

### Der Reichspräsident

hat an die Witwe des verstorbenen Reichskanzlers a. D. Dr. Cuno nachstehendes Telegramm gerichtet:

„Zu dem schweren Schicksalsschlag, der Sie, gnädigste Frau, und die Ihren durch das so plötzliche Hinscheiden Ihres Herrn Gemahls betroffen hat, spreche ich Ihnen meine allerherzlichste Teilnahme aus. Die hohen Verdienste, die der Entschlafene sich um das Vaterland und den Wiederaufbau seines Wirtschaftslebens erworben hat, sichern ihm ein bleibendes Andenken.“

### Reichskanzler von Schleicher

hat an die Gattin des verstorbenen Reichskanzlers a. D. Cuno folgendes Beileidstelegramm gesandt:

„Die Nachricht von dem unerwarteten Hinscheiden Ihres Herrn Gemahls hat mich auf das tiefste erschüttert. Ich bitte Sie, zugleich im Namen der Reichsregierung, den Ausdruck aufrichtigster Anteilnahme zu diesem schweren Verlust entgegenzunehmen. Der Verstorbene hat in schwerer Notzeit Deutschlands sich nicht gescheut, schwerste Verantwortung auf sich zu nehmen. Seine von heißer Liebe zum Vaterland getragene Arbeit sichert ihm stets ein dankbares Gedenken. Viele Jahre hat ihr Herr Gemahl als Mitglied und Vorsitzender des Direktoriums der Hamburg-Amerika Linie sich um den Wiederaufbau der deutschen Schifffahrt entscheidende Verdienste erworben, für die ihm der Dank unseres Landes gebührt. Möge der Allmächtige Ihnen und Ihren Angehörigen Trost in Ihrem schweren Leid spenden.“

An das Direktorium der Hamburg-Amerika Linie hat Reichskanzler v. Schleicher folgendes Beileidstelegramm gerichtet:

„Durch den Heimgang Ihres langjährigen Generaldirektors Geheimrat Dr. Wilhelm Cuno hat die Hamburg-Amerika Linie einen außerordentlich schweren Verlust erlitten. In aufrichtiger Mittrauer um den Entschlafenen, dessen Verdienste besonders auch um den Wiederaufbau unserer deutschen Handelsflotte und damit um die gesamte deutsche Wirtschaft stets dankbare Anerkennung finden werden, spreche ich der Gesellschaft mein aufrichtiges Beileid aus.“

Reichsaußenminister v. Neurath hat ebenfalls der Witwe Dr. Cunos und der Hamburg-Amerika Linie seine aufrichtige Teilnahme ausgesprochen.

### Der deutsche Botschafter in New York, v. Prittwitz und Gaffron,

hat folgendes Beileidstelegramm gesandt: „Der Hamburg-Amerika Linie darf ich zu dem unerwarteten und schweren Verlust, den sie durch das Hinscheiden Dr. Cunos erlitten hat, mein aufrichtigstes

und tiefstes Beileid aussprechen. „Meine amtliche Tätigkeit hat mich in den letzten Jahren mehrfach mit dem Verstorbenen zusammengeführt, der sich über den Rahmen seines geschäftlichen Interesses hinaus besonders warm für den Aufbau der deutsch-amerikanischen Beziehungen eingesetzt hat. Die heutige Botschaft wird ihm ein besonders warmes Andenken bewahren.“

### Beileid des Deutsch-Amerikanischen Wirtschaftsverbandes.

Reichskanzler a. D. Cuno gehörte seit langen Jahren dem Präsidium des Deutsch-Amerikanischen Wirtschaftsverbandes an. Dr. Cuno hat sich dem Aufbau des Verbandes mit besonderem Interesse gewidmet, indem er seine weitreichenden amerikanischen Verbindungen und wertvollen Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiet der vielfältigen Beziehungen zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten zur Verfügung stellte. In dem Kampf um die Freigabe des während des Krieges in Amerika beschlagnahmten deutschen Eigentums und die Entschädigung für die deutschen Schiffe und Patente hat Geheimrat Cuno in dem Verbands eine führende Rolle gespielt. Präsidium und Geschäftsführung des Deutsch-Amerikanischen Wirtschaftsverbandes haben der Hamburg-Amerika Linie das nachstehende Beileidstelegramm gesandt:

„An dem schweren Verlust, den die Hamburg-Amerika Linie und die deutsche Schifffahrt durch den plötzlichen Tod des Herrn Geheimrats Cuno erlitten hat, nimmt der Deutsch-Amerikanische Wirtschaftsverband aufrichtigen Anteil. Deutschland und die deutsche Wirtschaft verlieren eine Führerpersönlichkeit von besonderem Grade. Tatkraft, Weitblick, Klarheit des Denkens und Handelns haben Geheimrat Cuno in die erste Reihe der Männer gestellt, die am Wiederaufbau der deutschen wirtschaftlichen und Schifffahrtsbeziehungen den entscheidenden Anteil haben. Wir verlieren in Geheimrat Cuno ein langjähriges Mitglied unseres Präsidiums, dessen Rat und Mitarbeit für die Entwicklung des Verbandes und die Lösung der uns gestellten Aufgaben von größter Bedeutung war.“

### Die Anteilnahme der Welt.

An die Hamburg-Amerika Linie haben unter anderen noch Beileidskundgebungen gerichtet: Aufsichtsrat und Vorstand der Dresdner Bank, Furness, Withy & Co. (London), Red Star Line, Leyland Line, Metallgesellschaft Frankfurt, Deutsch-Russische Luftverkehrs-Gesellschaft, Dornier Metallbauern, Dr. Dernburg, Verein der ausländischen Presse in Berlin, Vereinigte Dampfschiffsgesellschaft (Kopenhagen), Deutsche Bank und Disconto-Gesellschaft, Ruhn, Loeb & Co. (New York).

Weitere Beileidstelegramme gingen ein von der Royal Mail Line, Holland-Amerika Linie, White Star Line, Cunard Line, Niederland-Linie, Compagnie de Navigation Sudatlantique, Rio Leon Fabre, Allan Anderson, dem Präsidenten der englischen Schifffahrtskammer namens der englischen Schifffahrt, ferner von Kunstmann (Stettin), Bankhaus Speyer & Co. (New York), Bankhaus Schroeder (London), Bankhaus Lazard Speyer, Kliffen & Co. (Frankfurt a. M.), Bayerischer Lloyd A.-G., Paul Reusch (Oberhausen), Silberberg, Wöglar, Marwede (Bremen), Plate (Bremen), Mitteleuropäisches Reisebüro, Deutsche Vacuum Oil A.-G., Hugo Stinnes, Luftbania.

Außer der überragenden Stellung des Verstorbenen im Wirtschafts- und politischen Leben, hat sich Geheimrat Cuno auch im Sport einen Namen gemacht. Er war nicht nur ein vorzüglicher und passionierter Reiter, der, soweit es ihm seine sehr in Anspruch genommene Zeit erlaubte, im herrlichen Sachsenwald im Sattel saß, der sich selbst stets ein bis zwei Reitpferde hielt, sondern er förderte auch vor allem die reiterliche Ausbildung der Vereine des Landgebiets Hamburg. Als langjähriger 1. Vorsitzender des Landesverbandes der Pferdebezüchter, Reit- und Fahrvereine in und um Hamburg half Geheimrat Cuno mit Rat und Tat in erfolgreichster Weise. Die guten Leistungen der dem Verband angeschlossenen Vereine, die bei den Wettkämpfen, den Patrouillen- und Sternritten gezeigt wurden, sind in erster Linie seinen Anregungen zu verdanken. Cuno war für den Verband der als Sachverständiger anerkannte Berater

der Preiskleinen erhielten aus seiner Hand diese Auszeichnungen und die Ehrenpreise.

Der Bau der Reithalle im Jahre 1927 im Sachsenwald in Altmühle ist sein eigenes Werk. Auf seine Veranlassung und nur durch seine Fürsprache und Unterstützung wurde diese prächtige Halle mit Stallungen, die unmittelbar an den Wald grenzt, errichtet. Das Institut mit Latzerfallbetrieb wird im Winter und namentlich im Sommer von den Hamburger Pferdebesitzern stark besucht. Der Verein „Reithalle Sachsenwald“, dessen Vorsitz der Verstorbene bis vor kurzem innehatte, ist seine Gründung. Sein besonderes Interesse galt auch der alljährlichen großen Sachsenwald-Jagd, bei der die auswärtigen Reiter und Pferde hier gastliche Aufnahme fanden.

Die Hamburger Reiterwelt verliert mit dem Verstorbenen einen eifrigen Förderer, einen treuen Freund und Berater, der schwer zu ersetzen ist.  
Hubertus.

## Das Beileid des Reichspräsidenten.

A. Berlin, den 3. Januar.

(Drahtmeldung unserer Berliner Schriftleitung.)

Reichspräsident und Reichskanzler haben der Witwe des Geheimrats Cuno ihr Beileid ausgesprochen. Bei der Beileidung wird das Reich entsprechend den bisherigen Gepflogenheiten durch den Staatssekretär der Reichskanzlei Pland vertreten sein. Sofern es die Geschäfte der Reichsregierung gestatten, wird auch ein Reichsminister an den Beileidungsfeierlichkeiten teilnehmen.

### Der Reichspräsident

hat an die Witwe des verstorbenen Reichskanzlers a. D. Dr. Cuno nachstehendes Telegramm gerichtet:

„Zu dem schweren Schicksalsschlag, der Sie, gnädigste Frau, und die Ihren durch das so plötzliche Hinscheiden Ihres Herrn Gemahls betroffen hat, spreche ich Ihnen meine allerherzlichste Teilnahme aus. Die hohen Verdienste, die der Entschlafene sich um das Vaterland und den Wiederaufbau seines Wirtschaftslebens erworben hat, sichern ihm ein bleibendes Andenken.“

### Reichskanzler von Schleicher

hat an die Gattin des verstorbenen Reichskanzlers a. D. Cuno folgendes Beileidstelegramm gesandt:

„Die Nachricht von dem unerwarteten Hinscheiden Ihres Herrn Gemahls hat mich auf das tiefste erschüttert. Ich bitte Sie, zugleich im Namen der Reichsregierung, den Ausdruck aufrichtigster Anteilnahme zu diesem schweren Verlust entgegenzunehmen. Der Verstorbene hat in schwerer Notzeit Deutschlands sich nicht gescheut, schwerste Verantwortung auf sich zu nehmen. Seine von heißer Liebe zum Vaterland getragene Arbeit sichert ihm stets ein dankbares Gedenden. Viele Jahre hat ihr Herr Gemahl als Mitglied und Vorsitzender des Direktoriums der Hamburg-Amerika Linie sich um den Wiederaufbau der deutschen Schifffahrt entscheidende Verdienste erworben, für die ihm der Dank unseres Landes gebührt. Möge der Allmächtige Ihnen und Ihren Angehörigen Trost in Ihrem schweren Leid spenden.“

An das Direktorium der Hamburg-Amerika Linie hat Reichskanzler v. Schleicher folgendes Beileidstelegramm gerichtet:

„Durch den Heimgang Ihres langjährigen Generaldirektors Geheimrat Dr. Wilhelm Cuno hat die Hamburg-Amerika Linie einen außerordentlich schweren Verlust erlitten. In aufrichtiger Mittrauer um den Entschlafenen, dessen Verdienste besonders auch um den Wiederaufbau unserer deutschen Handelsflotte und damit um die gesamte deutsche Wirtschaft stets dankbare Anerkennung finden werden, spreche ich der Gesellschaft mein aufrichtiges Beileid aus.“

Reichsaußenminister v. Neurath hat ebenfalls der Witwe Dr. Cunos und der Hamburg-Amerika Linie seine aufrichtige Teilnahme ausgesprochen.

### Der deutsche Botschafter in New York, v. Brittnik und Gaffron,

hat folgendes Beileidstelegramm gesandt: „Der Hamburg-Amerika Linie darf ich zu dem unerwarteten und schweren Verlust, den sie durch das Hinscheiden Dr. Cunos erlitten hat, mein aufrichtigstes

und tiefstes Beileid aussprechen. „Meine amtliche Tätigkeit hat mich in den letzten Jahren mehrfach mit dem Verstorbenen zusammengeführt, der sich über den Rahmen seines geschäftlichen Interesses hinaus besonders warm für den Aufbau der deutsch-amerikanischen Beziehungen eingesetzt hat. Die hiesige Votschaft wird ihm ein besonders warmes Andenken bewahren.“

### Beileid des Deutsch-Amerikanischen Wirtschaftsverbandes.

Reichskanzler a. D. Cuno gehörte seit langen Jahren dem Präsidium des Deutsch-Amerikanischen Wirtschaftsverbandes an. Dr. Cuno hat sich dem Aufbau des Verbandes mit besonderem Interesse gewidmet, indem er seine weitreichenden amerikanischen Verbindungen und wertvollen Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiet der vielfältigen Beziehungen zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten zur Verfügung stellte. In dem Kampf um die Freigabe des während des Krieges in Amerika beschlagnahmten deutschen Eigentums und die Entschädigung für die deutschen Schiffe und Patente hat Geheimrat Cuno in dem Verbanke eine führende Rolle gespielt. Präsidium und Geschäftsführung des Deutsch-Amerikanischen Wirtschaftsverbandes haben der Hamburg-Amerika Linie das nachstehende Beileidstelegramm gesandt:

„An dem schweren Verlust, den die Hamburg-Amerika Linie und die deutsche Schifffahrt durch den plötzlichen Tod des Herrn Geheimrats Cuno erlitten hat, nimmt der Deutsch-Amerikanische Wirtschaftsverband aufrichtigen Anteil. Deutschland und die deutsche Wirtschaft verlieren eine Führerpersönlichkeit von besonderem Grade. Tatkraft, Weitblick, Klarheit des Denkens und Handelns haben Geheimrat Cuno in die erste Reihe der Männer gestellt, die am Wiederaufbau der deutschen wirtschaftlichen und Schifffahrtsbeziehungen den entscheidenden Anteil haben. Wir verlieren in Geheimrat Cuno ein langjähriges Mitglied unseres Präsidiums, dessen Rat und Mitarbeit für die Entwicklung des Verbandes und die Lösung der uns gestellten Aufgaben von größter Bedeutung war.“

### Die Anteilnahme der Welt.

An die Hamburg-Amerika Linie haben unter anderen noch Beileidstelegramme gerichtet: Aufsichtsrat und Vorstand der Dresdner Bank, Furness, Withy & Co. (London), Ned Star Line, Leyland Line, Metallgesellschaft Frankfurt, Deutsch-Russische Luftverkehrs-Gesellschaft, Dornier Metallbauten, Dr. Dernburg, Verein der ausländischen Presse in Berlin, Vereinigte Dampfschiffsgesellschaft (Kopenhagen), Deutsche Bank und Disconto-Gesellschaft, Kuhn, Loeb & Co. (New York).

Weitere Beileidstelegramme gingen ein von der Royal Mail Line, Holland-Amerika Linie, White Star Line, Cunard Line, Neederland-Linie, Compagnie de Navigation Sudatlantique, Rio Leon Fabre, Allan Anderson, dem Präsidenten der englischen Schifffahrtskammer namens der englischen Schifffahrt, ferner von Runkmann (Stettin), Bankhaus Speyer & Co. (New York), Bankhaus Schroeder (London), Bankhaus Lazard Speyer, Glissen & Co. (Frankfurt a. M.), Bahrischer Lloyd A.-G., Paul Neusch (Oberhausen), Silberberg, Böglar, Marwede (Bremen), Plate (Bremen), Mitteleuropäisches Reisebüro, Deutsche Vacuum Oil A.-G., Sugo Stinnes, Luftthansa.



# Cunos Leistung im Spiegel der Presse.

Berlin, den 3. Januar.

Die Berliner Presse aller Parteirichtungen widmet dem verstorbenen Reichskanzler a. D. Dr. Cuno ausführliche Nachrufe.

Die „Berliner Börsenzeitung“ hebt hervor, daß mit der Übernahme der Regierung durch Cuno zum ersten Male seit der Revolution wieder der Hauch einheitlicher nationaler Gesinnung durch das gesamte Deutschland gegangen sei. Das Wiederaufleben des innerpolitischen Kampfes habe den Abwehrkampf gegen das französische Ruhrattentat erschwert. Mit Cuno sei einer der Wirtschaftsführer großen Formats dahingegangen, ein Mann von großen Fähigkeiten und lauterster Gesinnung und befeelt von glühender Vaterlandsliebe.

Der „Berliner Lokalanzeiger“ nennt den Politiker Cuno einen Mann reinsten Willens und von opferbereiter vaterländischer Gesinnung; es fehlte ihm aber das Schöpferische und Geniale, das notwendig gewesen wäre, wenn der Kanzler des Ruhrwiderstandes der ungeheuer schweren Aufgabe hätte gewachsen sein sollen, an deren Lösung er mit reinen Händen herangegangen war. Mit dem Wirtschaftler Cuno sei einer der flügsten Finanzpolitiker der deutschen Privatwirtschaft und der Neuschöpfer der deutschen Handelsflotte dahingegangen.

Die „Deutsche Allgemeine Zeitung“ schreibt: Das nationale Deutschland hat einen Führer von höchstem Adel der Gesinnung, die deutsche Wirtschaft eine repräsentative Persönlichkeit von Weltgeltung verloren. Die Kanzlerschaft Cunos ist wahrscheinlich der Wendepunkt für die innere und äußere Entwicklung Deutschlands gewesen, wenn sie auch zunächst und unmittelbar nicht zu dem gewünschten Erfolge zu führen vermochte. Mit dem Namen Wilhelm Cuno ist der Wiederaufbau der deutschen Seeschifffahrt nach dem verlorenen Kriege unauslöschlich verknüpft.

Der „Berliner Börsencourier“ sagt: Cuno stellte sich zur Verfügung. Er hat geleistet, was Tapferkeit, Pflichtgefühl und guter Wille vermochten.

Das „Berliner Tageblatt“ würdigt besonders Cunos Verdienste um den Wiederaufbau der deutschen Großschifffahrt.

Die „Vossische Zeitung“ hebt den Umstand hervor, daß Cuno der erste Chef einer Regierung nach 1918 war, der nicht dem Parlament angehörte und auch später nicht Mitglied des Reichstages geworden ist. Cunos bedeutendste Leistung sei der Vertrag mit der Harriman-Gruppe im Jahre 1920 gewesen. Mit dem Abschluß der Gemeinschaft zwischen Sapag und Lloyd habe er Albert Ballins große Idee verwirklicht.

## London würdigt Cunos Verdienste.

ab. London, den 3. Januar.

Die Londoner Abendblätter widmen dem früheren Reichskanzler Dr. Cuno Nachrufe, in denen besonders seiner Verdienste um die internationalen Wirtschaftsverhandlungen der Nachkriegszeit und um den Wiederaufbau der Schiffsverkehrsbeziehungen zwischen Deutschland einerseits und Großbritannien und den Vereinigten Staaten andererseits gedacht wird.

## In französischer Beleuchtung.

Paris, den 3. Januar.

Die französische Presse widmet dem gestorbenen ehemaligen Reichskanzler Dr. Cuno Nachrufe, in denen behauptet wird, daß er es gewesen sei, der die Politik der Nichterfüllung des Versailler Vertrages eingeleitet und dadurch die Ruhrbesetzung herbeigeführt habe. Der passive Widerstand und die Subventionspolitik zugunsten der Schwerindustrie, die schließlich zur Inflation geführt hätten, seien ebenfalls sein Werk. Der „Temps“ fügt hinzu, daß der Mißerfolg dieses passiven Widerstandes zu seinem Sturz und zur Übergabe der Geschäfte an seinen Nachfolger Stresemann geführt habe. Der Gedanke eines Vertrages, wie er später in Locarno verwirklicht worden sei, gehe aber gleichfalls auf ihn zurück.

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. Main)

Nr. 8.9

Generaldirektor Cuno †.

(Privattelegramm der „Frankfurter Zeitung“.)

1 Hamburg, 3. Jan. Der Vorsitzende des Vorstandes der Hamburg-Amerika-Linie Geheimrat Dr. Wilhelm Cuno ist heute vormittag plötzlich an einem Herzschlag gestorben. Er hatte in den Weihnachtsfeiertagen einen Grippeanfall, verbunden mit Herzneuralgie, und sollte auf ärztliche Anordnung einen Erholungsurlaub antreten. Gerade beim Antritt dieser Reise ist er in seinem Hause in Rumühle vom Tode ereilt worden.

Cuno hat nach einer sehr schnellen Karriere nur ein Alter von 56 Jahren erreicht. Aus dem Reichsschatzamt, in dem er es bereits zum Geheimen Oberregierungsrat gebracht hatte, holte ihn Albert Ballin 1917, schon in der Absicht, einen Nachfolger für die Spitze der Hapag-Verwaltung heranzuziehen. Nach dem Tode Ballins wurde er zum Generaldirektor ernannt, obwohl manches dafür sprach, statt des Verwaltungsbeamten den langjährigen Mitarbeiter Ballins, den inzwischen auch verstorbenen Bernhard Hulbermann, auf diesen verantwortungsvollen Posten zu setzen. Den Aufgaben, die für den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte in der Nachkriegszeit zu erfüllen waren, war Cuno in jeder Beziehung gewachsen. Es handelte sich sowohl um Verhandlungen mit den Reichsbehörden zwecks Entschädigung der deutschen Reedereien als auch um die Abwicklung der Waffenstillstandsbestimmungen und um die Anknüpfung von neuen Verbindungen mit den Vereinigten Staaten (Harriman-Abkommen). Er unterbrach seine Tätigkeit, als er am 22. November 1922 an Stelle Births das Reichskanzleramt übernahm, das er nach sieben Monaten niederlegte, nachdem es ihm nicht gelungen war, den Ruhrkampf erfolgreich durchzuführen. Nach seinem Rücktritt nahm er seine Tätigkeit bei der Hapag wieder auf, zunächst im Präsidium des Aufsichtsrats, später dann wieder als Vorsitzender des Vorstandes. Es folgten die Jahre heftigen Konkurrenzkampfes mit dem Norddeutschen Lloyd, der durch den Abschluß der Hapag-Lloyd-Union beigelegt wurde. Dann setzte infolge der gewaltigen Schrumpfung des Welthandels die Schiffsahrtstrübsal ein, von der auch die Hapag hart betroffen wurde. Wenn auch zweifellos an einzelnen Maßnahmen der Wirtschaftsführer in den letzten Jahren sachliche Kritik geübt werden muß, so dürfte doch die allgemein von Cuno vertretene Linie der Verständigung mit den in- und ausländischen Konkurrenten die richtige gewesen sein.

Der ehemalige Reichskanzler.

Als Leiter des größten deutschen Schiffsahrtunternehmens und als Kanzler des Deutschen Reiches im Jahre des Unheils 1923, als französische Armeen Deutschlands Industriegebiet besetzten und jener Krieg des passiven Widerstandes an Rhein und Ruhr geführt wurde, der abermals mit unserer Niederlage und vor allem mit der Vernichtung der deutschen Währung endete, — unter diesen beiden Titeln wird Dr. Wilhelm Cuno in der Geschichte unseres Vaterlandes verzeichnet bleiben.

War Cuno ein großer Wirtschaftsführer? War er ein Staatsmann? Selbst in der Stunde seines Todes darf man diese Fragezeichen hinfegen. Denn keinem, der mit Herrn Dr. Cuno in Berührung kam, wird das Auftauchen dieser beiden Fragen und ihr quälendes Fortbestehen erspart geblieben sein, — wohl auch ihm selbst nicht. Der persönliche Eindruck, den Herr Dr. Cuno machte, ließ weniger auf die gewaltigen Positionen schließen, zu denen ihn sein Schicksal in Hamburg und in Berlin berufen hatte, als auf seine Herkunft aus einer Beamtenfamilie (geboren am 2. Juli 1876 in Suhl) und auf seine eigene Beamtenlaufbahn im preussischen Verwaltungsdienst, die ihn schnell an die Stelle eines Geheimrats im Finanzministerium führte. Als Beamter betätigte sich Cuno während des Krieges bei der Einrichtung des Reichsernährungsamtes und danach im Reichsschatzamt, bis er im Winter 1917 aus dem Reichsschatzamt in den Reichsschatzamt

sichte verbunden bleibt. Ungerecht wäre es, Dr. Cuno mit der persönlichen Verantwortung für den furchtbaren Mißerfolg des Ruhrkampfes, für den Zusammenbruch der deutschen Währung, für die Vernichtung eines ganz großen Teiles unseres Volksvermögens und unserer bürgerlichen Schicht zu belasten. Er war nicht der eigentliche Führer damals. Sein Unglück war, daß er an der Stelle stand, an der geführt werden mußte, und daß ihm weder die Klarheit politischen Denkens, noch die Kraft politischen Handelns gegeben war, die an solcher Stelle und zu solcher Zeit notwendig gewesen wären. Hätte der Konflikt mit Frankreich, der Herrn Poincaré die ersuchte Gelegenheit zur Invasion bot, von einer klügeren und großzügigeren deutschen Politik vermieden werden können? Die Frage ist nachträglich schwer mit einem glatten Ja oder Nein zu beantworten. Ganz sicher aber hätte der Widerstand gegen die Invasion und das rechtzeitige Einlenken, als seine Ausichtslosigkeit — sehr bald schon! — erkennbar wurden, sehr viel klarer und entschlossener geführt werden können, wenn es eben nicht an der leitenden Stelle, aber auch an vielen mitverantwortlichen Stellen an jener Klarheit und Entschlossenheit damals gefehlt hätte. Herr Dr. Cuno erwies sich zu jener Zeit als ein Mann höchst anständigen und vornehmen Charakters (was in solcher Turbulenz auch schon etwas wert war), aber als ein Mann von viel zu weicher Art und oft von geradezu erschreckender Hilflosigkeit politischen Entscheidungen gegenüber. Es lag eine besondere Tragik darin, daß ein sozialdemokratischer Reichspräsident im November 1922 geglaubt hatte, dem unaufhörlichen Drängen der Wirtschaft Rechnung tragen und einem Wirtschaftler das deutsche Schicksal in die Hand geben zu müssen, — und daß es dann gerade diesem Wirtschaftler bestimmt gewesen ist, unter dem verhängnisvollen Einfluß von Männern wie Hugo Stinnes und Karl Helfferich die stärksten Grundlagen deutscher Gesamtwirtschaft in völligen Ruin hineintreiben zu lassen.

Der Leiter der Hapag.

Der Hapag hat Geh. Rat Cuno seit Ballins Tode fast ununterbrochen angehört; damals wurde ihm der Vorsitz im Vorstand übertragen. Das war 1918. Zwei Jahre darauf schloß er den klugen Vertrag mit dem Harriman-Konzern, vier Jahre später erwarb er, um den Aufbau der Hapag zu beschleunigen, unter Abänderung des Vertrags die drei großen Schiffe der Harriman-Linie. Im selben Jahre noch erfolgte die Verbreiterung der Hapag-Basis durch Fusion mit der Austral-Linie, der Kosmos-Linie und den Stinnes-Schiffen. Damit war die Tonnage der Hamburg-Amerika-Linie erstmals wieder auf 1 Million Tonnen angelangt. In der weiteren Baupolitik war man zurückhaltender als der Lloyd, eben darum aber finanziell zeitweise weniger eingengt. Den Hilfskredit des Frühjahr 1932 freilich mußte man wohl zu gleichen Teilen mit dem Lloyd in Anspruch nehmen; denn bei diesem waren inzwischen die Großschiffe werbend geworden. In die letzten Jahre fiel die Bildung der Hapag-Lloyd-Union, die zum Ausgleich nicht nur der finanziellen und nicht nur der geschäftlichen Interessen, sondern auch der überlappenden partikularistischen und personellen Rivalitäten bestimmt war und einstweilen noch in der Erstform besteht. An der Ausgleichung der allerhöchsten Bremen-Hamburger Gegenätze, die durch die Aktionen J. F. Schröders hervorgerufen wurden, hat Wilhelm Cuno nach Kräften mitgewirkt und auf Grund seiner diplomatischen Anlagen zweifellos Anteil gehabt.



## Generaldirektor Cuno †.

(Privattelegramm der „Frankfurter Zeitung“.)

**1 Hamburg, 3. Jan.** Der Vorsitzende des Vorstandes der Hamburg-Amerika-Linie Geheimrat Dr. Wilhelm Cuno ist heute vormittag plötzlich an einem Herzschlag gestorben. Er hatte in den Weihnachtstagen einen Grippeanfall, verbunden mit Herzneuralgie, und sollte auf ärztliche Anordnung einen Erholungsurlaub antreten. Gerade beim Antritt dieser Reise ist er in seinem Hause in Ammühle vom Tode ereilt worden.

Cuno hat nach einer sehr schnellen Karriere nur ein Alter von 56 Jahren erreicht. Aus dem Reichsschatzamt, in dem er es bereits zum Geheimen Oberregierungsrat gebracht hatte, holte ihn Albert Ballin 1917, schon in der Absicht, einen Nachfolger für die Spitze der Hapag-Verwaltung heranzuziehen. Nach dem Tode Ballins wurde er zum Generaldirektor ernannt, obwohl manches dafür sprach, statt des Verwaltungsbeamten den langjährigen Mitarbeiter Ballins, den inzwischen auch verstorbenen Bernhard Guldermann, auf diesen verantwortungsvollen Posten zu setzen. Den Aufgaben, die für den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte in der Nachkriegszeit zu erfüllen waren, war Cuno in jeder Beziehung gewachsen. Es handelte sich sowohl um Verhandlungen mit den Reichsbehörden zwecks Entschädigung der deutschen Reedereien als auch um die Abwicklung der Waffenstillstandsbestimmungen und um die Anknüpfung von neuen Verbindungen mit den Vereinigten Staaten (Harriman-Abkommen). Er unterbrach seine Tätigkeit, als er am 22. November 1922 an Stelle Wirths das Reichskanzleramt übernahm, das er nach sieben Monaten niederlegte, nachdem es ihm nicht gelungen war, den Ruhrkampf erfolgreich durchzuführen. Nach seinem Rücktritt nahm er seine Tätigkeit bei der Hapag wieder auf, zunächst im Präsidium des Aufsichtsrats, später dann wieder als Vorsitzender des Vorstandes. Es folgten die Jahre heftigen Konkurrenzkampfes mit dem Norddeutschen Lloyd, der durch den Abschluß der Hapag-Lloyd-Union beigelegt wurde. Dann setzte infolge der gewaltigen Schrumpfung des Welthandels die Schiffsfahrtskrise ein, von der auch die Hapag hart betroffen wurde. Wenn auch zweifellos an einzelnen Maßnahmen der Wirtschaftsführer in den letzten Jahren sachliche Kritik geübt werden muß, so dürfte doch die allgemein von Cuno vertretene Linie der Verständigung mit den in- und ausländischen Konkurrenten die richtige gewesen sein.

## Der ehemalige Reichskanzler.

Als Leiter des größten deutschen Schiffsverkehrsunternehmens und als Kanzler des Deutschen Reiches im Jahre des Unheils 1923, als französische Armeen Deutschlands Industriegebiet besetzten und jener Krieg des passiven Widerstandes an Rhein und Ruhr geführt wurde, der abermals mit unserer Niederlage und vor allem mit der Vernichtung der deutschen Währung endete, — unter diesen beiden Titeln wird Dr. Wilhelm Cuno in der Geschichte unseres Vaterlandes verzeichnet bleiben.

War Cuno ein großer Wirtschaftsführer? War er ein Staatsmann? Selbst in der Stunde seines Todes darf man diese Fragezeichen hinsetzen. Denn keinem, der mit Herrn Dr. Cuno in Berührung kam, wird das Auftreten dieser beiden Fragen und ihr quälendes Fortbestehen erspart geblieben sein, — wohl auch ihm selbst nicht. Der persönliche Einbruch, den Herr Dr. Cuno machte, ließ weniger auf die gewaltigen Positionen schließen, zu denen ihn sein Schicksal in Hamburg und in Berlin berufen hatte, als auf seine Herkunft aus einer Beamtenfamilie (geboren am 2. Juli 1876 in Suhl) und auf seine eigene Beamtenlaufbahn im preussischen Verwaltungsdienst, die ihn schnell an die Stelle eines Geheimrats im Finanzministerium führte. Als Beamter betätigte sich Cuno während des Krieges bei der Einrichtung des Reichsernährungsamtes und danach im Reichsschatzamt, bis er im Winter 1917 zur Hamburg-Amerika-Linie geholt und im Dezember 1918 zu deren Generaldirektor gemacht wurde.

In die Politik kam Herr Dr. Cuno wohl kaum aus eigenem Drang. Reichspräsident Ebert hat ihn geholt und im November 1922, als die Regierung Wirth gescheitert war, mit der Bildung eines neuen Kabinetts betraut. Dies war ein kühner Griff des sozialdemokratischen Reichshauptes — aber es war leider ein Fehlgriff! Man muß das heute offen aussprechen, gerade um des Mannes willen, dessen Namen nun auf alle Zeit mit einem der unheilvollsten Jahre unserer deutschen Ge-

sichte verbunden bleibt. Ungerecht wäre es, Dr. Cuno mit der persönlichen Verantwortung für den furchtbaren Mißerfolg des Ruhrkampfes, für den Zusammenbruch der deutschen Währung, für die Vernichtung eines ganz großen Teiles unseres Volksvermögens und unserer bürgerlichen Schicht zu belasten. Er war nicht der eigentliche Führer damals. Sein Unglück war, daß er an der Stelle stand, an der geführt werden mußte, und daß ihm weder die Klarheit politischen Denkens, noch die Kraft politischen Handelns gegeben war, die an solcher Stelle und zu solcher Zeit notwendig gewesen wären. Hätte der Konflikt mit Frankreich, der Herrn Poincaré die ersuchte Gelegenheit zur Invasion bot, von einer klügeren und großzügigeren deutschen Politik vermieden werden können? Die Frage ist nachträglich schwer mit einem glatten Ja oder Nein zu beantworten. Ganz sicher aber hätte der Widerstand gegen die Invasion und das rechtzeitige Einlenken, als seine Aussichtslosigkeit — sehr bald schon! — erkennbar wurden, sehr viel klarer und entschlossener geführt werden können, wenn es eben nicht an der leitenden Stelle, aber auch an vielen mitverantwortlichen Stellen an jener Klarheit und Entschlossenheit damals gefehlt hätte. Herr Dr. Cuno erwies sich zu jener Zeit als ein Mann höchst anständigen und vornehmen Charakters (was in solcher Turbulenz auch schon etwas wert war), aber als ein Mann von viel zu weicher Artung und oft von geradezu erschreckender Hilflosigkeit politischen Entscheidungen gegenüber. Es lag eine besondere Tragik darin, daß ein sozialdemokratischer Reichspräsident im November 1922 geglaubt hatte, dem unaufhörlichen Drängen der Wirtschaft Rechnung tragen und einem Wirtschaftler das deutsche Schicksal in die Hand geben zu müssen, — und daß es dann gerade diesem Wirtschaftler bestimmt gewesen ist, unter dem verhängnisvollen Einfluß von Männern wie Hugo Stinnes und Karl Helfferich die stärksten Grundlagen deutscher Gesamtwirtschaft in völligen Ruin hineintreiben zu lassen.

## Der Leiter der Hapag.

Der Hapag hat Geh. Rat Cuno seit Ballins Tode fast ununterbrochen angehört; damals wurde ihm der Vorsitz im Vorstand übertragen. Das war 1918. Zwei Jahre darauf schloß er den klugen Vertrag mit dem Harriman-Konzern, vier Jahre später erwarb er, um den Aufbau der Hapag zu beschleunigen, unter Abänderung des Vertrags die drei großen Schiffe der Harriman-Linie. Im selben Jahre noch erfolgte die Verbreiterung der Hapag-Basis durch Fusion mit der Austral-Linie, der Kosmos-Linie und den Stinnes-Schiffen. Damit war die Tonnage der Hamburg-Amerika-Linie erstmals wieder auf 1 Million Tonnen gelangt. In der weiteren Baupolitik war man zurückhaltender als der Lloyd, eben darum aber finanziell zeitweise weniger eingengt. Den Hilfskredit des Frühjahr 1932 freilich mußte man wohl zu gleichen Teilen mit dem Lloyd in Anspruch nehmen; denn bei diesem waren inzwischen die Großschiffe werbend geworden. In die letzten Jahre fiel die Bildung der Hapag-Lloyd-Union, die zum Ausgleich nicht nur der finanziellen und nicht nur der geschäftlichen Interessen, sondern auch der überspizten partikularistischen und personellen Rivalitäten bestimmt war und einstweilen noch in der Erstform besteht. An der Ausgleichung der aller schwersten Bremen-Hamburger Gegensätze, die durch die Aktionen J. F. Schröders hervorgerufen wurden, hat Wilhelm Cuno nach Kräften mitgewirkt und auf Grund seiner diplomatischen Anlagen zweifellos Anteil gehabt.

Seine persönlichen Verbindungen sowie seine Beziehungen zur Bankwelt haben im Laufe der Jahre eine größere Anzahl von Aufsichtsrats-Mandaten eingetragen, die abseits des Schiffsverkehrsgebiets liegen. So ist er Vorsitzender bei der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft gewesen, bei der Kühltransit AG., bei der Telefonbau AG. Wert, ferner AM-Mitglied bei der Frankfurter AG. Fuld & Co. Telefonwerke, mit deren verstorbenem Gründer ihn alte Bekanntschaft verband, ferner bei der Deutsch-Atlantischen Telegraphen-Gesellschaft und der Deutschen Centralbodenredit AG., weiter der

8

Norddeutschen Versicherungsgesellschaft. Seine Mandate in Verkehrsgeellschaften waren natürlich besonders zahlreich: Levante-Linie, Hamburg-Südamerika-Linie, Ostafrika- und Boerman Linien, Schles. Dampfer Co., Bayerischer Lloyd, Rhein- und Seeschiffahrt Köln, Hamburger Hochbahn.

Bei der Hapag selber war er bis zuletzt Vorsitzender des Direktoriums und beim Norddeutschen Lloyd auf Grund des Gemeinschaftsvertrages Mitglied des Vorstands. Die seit der Reichsunterstützung erfolgte Entsendung des Reichsministers a. D. Heinrich F. Albert in die Lloyd-Verwaltung bzw. in den Lloyd-Hapag-Komplex ist möglicherweise auf die Anregung oder Zustimmung seines zeitweiligen Kabinettschefs Cuno zurückzuführen. In dem Maße aber, wie Hapag und Lloyd nach einer zeitweilig wohl stärker als jetzt im Vordergrund gestandenen Idee miteinander verwachsen sollten, kamen schon Vermutungen auf, daß bei Verwirklichung auch eine Aenderung in der Spitze der Hapag denkbar sei.

Von zahlreichen internationalen Kongressen und Konferenzen her, ob sie sich mit Spezialabmachungen für die Weltschiffahrt oder mit allgemeinen Wirtschaftsfragen befaßten, ob sie in Wien, Kopenhagen, Paris, Amerika oder Deutschland stattfanden, ist die repräsentative Erscheinung des leider nur 56 Jahre alt gewordenen Verwaltungschefs der Hapag gewiß vielen noch in Erinnerung.



## Hamburger Fremdenblatt

# Beileidskundgebungen zu Cunos Tode aus aller Welt

Der plötzliche Tod des Vorsitzenden des Vorstandes der Hapag, Geheimrats Cuno, hat im Inland und im Ausland ein außergewöhnliches Echo gefunden, das die überragende Stellung des Verstorbenen bezeugt. Bei der Hamburg-Amerika Linie und der Gattin des Verstorbenen liefen gestern bis in die späten Nachtstunden eine Fülle von Beileidskundgebungen ein. Raum zu zählen sind die Beileidskundgebungen aus Hamburg, in dem auch viele Häuser halbstundig geslaggt hatten. Politik, Diplomatie, Finanz, Industrie und die in- und ausländische Schifffahrt sind gleichermaßen unter den Kondolierenden vertreten. Die englische, französische, holländische und dänische Schifffahrt illustriert mit der Bekundung ihrer Anteilnahme an dem Verlust einer hervorragenden Persönlichkeit der deutschen Reederei die Stellung, die Geheimrat Cuno in der internationalen Schifffahrt eingenommen hat.

### Beileid des Reichspräsidenten v. Hindenburg.

Der Herr Reichspräsident hat an die Witwe des verstorbenen Reichskanzlers a. D. Dr. Cuno das nachstehende Telegramm gerichtet:

„Zu dem schweren Schicksalsschlag, der Sie, gnädigste Frau, und die Ihren durch das so plötzliche Hinscheiden Ihres Herrn Gemahls betroffen hat, spreche ich Ihnen meine allerherzlichste Teilnahme aus. Die hohen Verdienste, die der Entschlafene sich um das Vaterland und den Wiederaufbau seines Wirtschaftslebens erworben hat, sichern ihm ein bleibendes ehrenvolles Andenken.“

gez. von Hindenburg, Reichspräsident.“

### Reichskanzler von Schleicher

hat an die Gattin des verstorbenen Reichskanzlers a. D., Geheimrat Cuno, das nachstehende Beileidstelegramm gesandt:

„Die Nachricht von dem unerwarteten Hinscheiden Ihres Herrn Gemahls hat mich auf das tiefste erschüttert. Ich bitte Sie, zugleich im Namen der Reichsregierung, den Ausdruck aufrichtigster Anteilnahme zu diesem schweren Verlust entgegenzunehmen. Der Verstorbene hat in schwerer Notzeit Deutschlands sich nicht gescheut, schwerste Verantwortung auf sich zu nehmen. Seine von heißer Liebe zum Vaterlande getragene Arbeit sichert ihm stets ein dankbares Gedächtnis. Mehr als 15 Jahre hat Ihr Herr Gemahl als Mitglied und Vorsitzender des Direktoriums der Hamburg-Amerika Linie sich um den Wiederaufbau der deutschen Schifffahrt entscheidende Verdienste erworben, für die ihm der Dank unseres Landes gebührt. Möge der Allmächtige Ihnen und Ihren Angehörigen Trost in Ihrem schweren Leid spenden.“

An das Direktorium der Hamburg-Amerika Linie hat Reichskanzler v. Schleicher folgendes Beileidstelegramm gerichtet:

„Durch den Heimgang Ihres langjährigen Generaldirektors, Geheimrat Dr. Wilhelm Cuno, hat die Hamburg-Amerika Linie einen außerordentlich schmerzhaften Verlust erlitten.“

deutsche Schifffahrt stets dankbare Anerkennung finden werden, spreche ich der Gesellschaft mein aufrichtiges Beileid aus.“

Von

Reichsaußenminister Freiherrn v. Neurath

ist folgendes Beileidstelegramm bei der Hamburg-Amerika Linie eingegangen:

„Die unerwartete Nachricht von dem Ableben des früheren Reichskanzlers Cuno hat mich tief erschüttert, und ich spreche der Hamburg-Amerika Linie meine aufrichtige Teilnahme an dem schweren Verlust aus.“

Der deutsche Botschafter in Washington,

v. Prittwitz,

hat telegraphiert:

„Der Hamburg-Amerika Linie darf ich anlässlich des unerwarteten und schweren Verlustes, den sie durch das Hinscheiden Wilhelm Cunos erlitten hat, mein aufrichtiges und tiefstes Beileid aussprechen. Meine amtliche Tätigkeit hat mich in den letzten Jahren mehrfach mit dem Verstorbenen zusammengeführt, der sich über den Rahmen seiner geschäftlichen Interessen hinaus stets besonders warm für den Ausbau der deutsch-amerikanischen Beziehungen eingesetzt hat. Die hiesige Botschaft wird ihm ein besonders dankbares Andenken bewahren.“

### Beileidskundgebungen aus Kreisen der Schifffahrt

haben u. a. gesandt: Lord Essendon, Vorsitzender des Vorstandes von Furness, Withy & Co., die britische Schifffahrtskammer im Namen der englischen Schifffahrt, Cunard Line, White Star Line, Royal Mail, Chargeurs Réunis, Compagnie de Navigation Sudatlantique, Léon Fabre, Holland Amerika Linie, Nederlandsche Stoomboot Mij, Ned Star Line, Lehland Line, Vereinigte Dampfschiffs-Gesellschaft, Kopenhagen.

Reederei Kunftmann, Stettin, Bayerischer Lloyd, Regensburg, die Luft Hansa, die Deutsch-Russische Luftverkehrs-Gesellschaft, Mitteleuropäisches Reisebüro.

Die Deutsche Bank und Diskontogesellschaft telegraphierte an die Hapag: „Tief betroffen durch die Trauerkunde von dem unerwarteten Hinscheiden des allverehrten Geheimrats Dr. Cuno sprechen wir Ihnen unser herzlich empfundenes Beileid aus. Mit Ihnen und weiten Kreisen des deutschen Volkes stehen wir trauernd an der Bahre des hervorragenden Führers der deutschen Schifffahrt, der sich an der Spitze Ihres Unternehmens nach dem Kriege im Kampf um die Geltung der deutschen Flagge auf dem Weltmeere unvergängliche Verdienste erworben hat. Unser Gedächtnis gilt auch dem treuen Freunde, dessen Bild wir in unserem Herzen in steter Dankbarkeit bewahren werden.“

Die Dresdner Bank drückte ihr Beileid in folgenden Worten aus: „Die Nachricht von dem so plötzlichen Hinscheiden Ihres von uns so hochverehrten Herrn Vorsitzenden, des Reichskanzlers a. D. Dr. Cuno, hat uns schwer erschüttert, und wir bitten Sie, den Ausdruck unserer tiefsten

# Beileidskundgebungen zu Cunos Tode aus aller Welt

Der plötzliche Tod des Vorsitzenden des Vorstandes der Hapag, Geheimrats Cuno, hat im Inland und im Ausland ein außergewöhnliches Echo gefunden, das die überragende Stellung des Verstorbenen bezeugt. Bei der Hamburg-Amerika Linie und der Gattin des Verstorbenen liefen gestern bis in die späten Nachtstunden eine Fülle von Beileidskundgebungen ein. Kaum zu zählen sind die Beileidskundgebungen aus Hamburg, in dem auch viele Häuser halbstock geflaggt hatten. Politik, Diplomatie, Finanz, Industrie und die in- und ausländische Schifffahrt sind gleicherweise unter den Kondolierenden vertreten. Die englische, französische, holländische und dänische Schifffahrt illustriert mit der Befundung ihrer Anteilnahme an dem Verlust einer hervorragenden Persönlichkeit der deutschen Reederei die Stellung, die Geheimrat Cuno in der internationalen Schifffahrt eingenommen hat.

## Beileid des Reichspräsidenten v. Hindenburg.

Der Herr Reichspräsident hat an die Wittve des verstorbenen Reichskanzlers a. D. Dr. Cuno das nachstehende Telegramm gerichtet:

„Zu dem schweren Schicksalsschlag, der Sie, gnädigste Frau, und die Ihren durch das so plötzliche Hinscheiden Ihres Herrn Gemahls betroffen hat, spreche ich Ihnen meine allerherzlichste Teilnahme aus. Die hohen Verdienste, die der Entschlafene sich um das Vaterland und den Wiederaufbau seines Wirtschaftslebens erworben hat, sichern ihm ein bleibendes ehrendes Andenken.“

gez. von Hindenburg, Reichspräsident.“

## Reichskanzler von Schleicher

hat an die Gattin des verstorbenen Reichskanzlers a. D., Geheimrat Cuno, das nachstehende Beileidstelegramm gesandt:

„Die Nachricht von dem unerwarteten Hinscheiden Ihres Herrn Gemahls hat mich auf das tiefste erschüttert. Ich bitte Sie, zugleich im Namen der Reichsregierung, den Ausdruck aufrichtiger Anteilnahme zu diesem schweren Verlust entgegenzunehmen. Der Verstorbene hat in schwerer Notzeit Deutschlands sich nicht gescheut, schwerste Verantwortung auf sich zu nehmen. Seine von heißer Liebe zum Vaterlande getragene Arbeit sichert ihm stets ein dankbares Gedenken. Mehr als 15 Jahre hat Ihr Herr Gemahl als Mitglied und Vorsitzender des Direktoriums der Hamburg-Amerika Linie sich um den Wiederaufbau der deutschen Schifffahrt entscheidende Verdienste erworben, für die ihm der Dank unseres Landes gebührt. Möge der Allmächtige Ihnen und Ihren Angehörigen Trost in Ihrem schweren Leid spenden.“

An das Direktorium der Hamburg-Amerika Linie hat Reichskanzler v. Schleicher folgendes Beileidstelegramm gerichtet:

„Durch den Heimgang Ihres langjährigen Generaldirektors, Geheimrat Dr. Wilhelm Cuno, hat die Hamburg-Amerika Linie einen außerordentlich schweren Verlust erlitten. In aufrichtiger Mittrauer um den Entschlafenen, dessen Verdienste besonders auch um den Wiederaufbau unserer deutschen Handelsflotte und damit um die gesamte

deutsche Schifffahrt stets dankbare Anerkennung finden werden, spreche ich der Gesellschaft mein aufrichtiges Beileid aus.“

Von

Reichsaußenminister Freiherrn v. Neurath ist folgendes Beileidstelegramm bei der Hamburg-Amerika Linie eingegangen:

„Die unerwartete Nachricht von dem Ableben des früheren Reichskanzlers Cuno hat mich tief erschüttert, und ich spreche der Hamburg-Amerika Linie meine aufrichtige Teilnahme an dem schweren Verlust aus.“

Der deutsche Botschafter in Washington, v. Prittwitz,

hat telegraphiert:

„Der Hamburg-Amerika Linie darf ich anlässlich des unerwarteten und schweren Verlustes, den sie durch das Hinscheiden Wilhelm Cunos erlitten hat, mein aufrichtiges und tiefstes Beileid aussprechen. Meine amtliche Tätigkeit hat mich in den letzten Jahren mehrfach mit dem Verstorbenen zusammengeführt, der sich über den Rahmen seiner geschäftlichen Interessen hinaus stets besonders warm für den Ausbau der deutsch-amerikanischen Beziehungen eingesetzt hat. Die hiesige Botschaft wird ihm ein besonders dankbares Andenken bewahren.“

## Beileidskundgebungen aus Kreisen der Schifffahrt

haben u. a. gesandt: Lord Effendon, Vorsitzender des Vorstandes von Furness, Withy & Co., die britische Schifffahrtskammer im Namen der englischen Schifffahrt, Cunard Line, White Star Line, Royal Mail, Chargeurs Réunis, Compagnie de Navigation Sudatlantique, Léon Fabre, Holland Amerika Linie, Nederlandsche Stoomboot Mij, Ned Star Line, Gehland Line, Vereinigte Dampfschiffs-Gesellschaft, Kopenhagen.

Reederei Kunstmann, Stettin, Bayerischer Lloyd, Regensburg, die Luftansa, die Deutsch-Russische Luftverkehrs-Gesellschaft, Mitteleuropäisches Reisebüro.

Die Deutsche Bank und Disconto-Gesellschaft telegraphierte an die Hapag: „Tief betroffen durch die Trauerkunde von dem unerwarteten Hinscheiden des allverehrten Geheimrats Dr. Cuno sprechen wir Ihnen unser herzlich empfundenes Beileid aus. Mit Ihnen und weiten Kreisen des deutschen Volkes stehen wir trauernd an der Bahre des hervorragenden Führers der deutschen Schifffahrt, der sich an der Spitze Ihres Unternehmens nach dem Kriege im Kampf um die Geltung der deutschen Flagge auf dem Weltmeere unvergängliche Verdienste erworben hat. Unser Gedenken gilt auch dem treuen Freunde, dessen Bild wir in unserem Herzen in steter Dankbarkeit bewahren werden.“

Die Dresdner Bank drückte ihr Beileid in folgenden Worten aus: „Die Nachricht von dem so plötzlichen Hinscheiden Ihres von uns so hochverehrten Herrn Vorsitzenden, des Reichskanzlers a. D. Dr. Cuno, hat uns schwer erschüttert, und wir bitten Sie, den Ausdruck unseres tiefsten Beileids entgegenzunehmen.“

Aus dem Ausland bekundeten ihr Beileid: Ruhn, Loeb & Co., Newyork, Speyer & Co., Newyork, Bankhaus Schröder, London.

wenden!



## Präsidium und Geschäftsführung des Deutsch-Amerikanischen Wirtschaftsverbandes

haben der Hamburg-Amerika Linie das nachstehende Beileidstelegramm aus Berlin gesandt:

„An dem schweren Verlust, den die Hamburg-Amerika Linie und die deutsche Schifffahrt durch den plötzlichen Tod des Herrn Geheimrats Cuno erlitten hat, nimmt der Deutsch-amerikanische Wirtschaftsverband aufrichtigen Anteil. Deutschland und die deutsche Wirtschaft verlieren eine Führerpersönlichkeit von besonderen Graden. Tatkraft, Weitblick, Klarheit des Denkens und Handelns haben Geheimrat Cuno in die erste Reihe der Männer gestellt, die am Wiederaufbau der deutschen weltwirtschaftlichen und Schifffahrtsbeziehungen den entscheidenden Anteil haben. Wir verlieren in Geheimrat Cuno ein langjähriges Mitglied unseres Präsidiums, dessen Rat und Mitarbeit für die Entwicklung des Verbandes und die Lösung der uns gestellten Aufgaben von größter Bedeutung war.“

## Beileidsbesuch von Bürgermeister Roß.

Bürgermeister Roß begab sich am Dienstag nachmittag, begleitet von Staatsrat Zinn, in das Verwaltungsgebäude der Hamburg-Amerika Linie und stattete den Herren des Direktoriums das Beileid des Senats zu dem Tode von Geheimrat Dr. Cuno ab. Das Beileidschreiben des Senats hat folgenden Wortlaut:

„Der schwere Verlust, den die Hamburg-Amerika Linie durch das Hinscheiden des Vorsitzenden ihres Direktoriums, des Herrn Reichskanzlers a. D. Geheimrat Dr. Wilhelm Cuno, erlitten hat, trifft nicht nur sie, sondern ganz Hamburg und die deutsche Schifffahrt sowie alle Kreise der deutschen Wirtschaft, die mit dem deutschen Ueberseehandel und der deutschen Schifffahrt verbunden sind. 17 Jahre hat Geheimrat Cuno dem Direktorium der Hamburg-Amerika Linie und mit kurzer Unterbrechung über 14 Jahre als dessen Vorsitzender angehört. Unter seiner Führung schloß die Hamburg-Amerika Linie gleich nach dem Kriege jenen Vertrag, der der deutschen Flagge die Meere wieder öffnete, unter seiner Führung gelang es, die Flotte der Hamburg-Amerika Linie wieder aufzubauen und sie wieder zu der größten Flotte der deutschen Reedereien emporzuführen. Damit hat Geheimrat Cuno das Werk seines Vorgängers Albert Ballin zu neuer Blüte gebracht. Der Wiederaufbau der deutschen Handelschifffahrt wird immer mit dem Namen Geheimrat Cuno verbunden bleiben. Das sichert ihm zugleich den bleibenden Dank Hamburgs. Der Senat bittet Sie, sein herzlichstes Beileid entgegenzunehmen.“

Auch der Witwe Geheimrat Dr. Cuno hat der Senat sein Beileid übermittelt.

## Beileidstelegramm des Bremer Senats:

Der Senat der Freien und Hansestadt Bremen hat folgendes Telegramm an Ausschichtsrat und Vorstand der Hamburg-Amerika Linie, Hamburg, gerichtet:

„Tief bewegt durch die schmerzliche Kunde von dem Ableben des Vorsitzenden des Vorstandes der Hapag, Herrn Geheimrat Cuno,

spricht der Senat der Freien und Hansestadt Bremen seine aufrichtige und herzliche Teilnahme aus. Mit der Hapag und Hamburg trauert Bremen und seine Schifffahrt um den schweren Verlust, den die Hansestädte und mit ihnen das deutsche Vaterland erlitten haben. Das Andenken des hochverdienten Mannes wird in Bremen stets in Ehren gehalten werden.

Der Präsident des Senats, in Vertretung, gez. Spitta.“

## Nachrufe für Cuno.

□ Berlin, 3. Januar. (Drahtbericht unseres Büros.)

Die Berliner Presse nimmt an dem plötzlichen Tode des Reichskanzlers a. D. Cuno in stärkstem Maße Anteil. Das Urteil über den Verstorbenen ist dabei trotz der stark abweichenden politischen Einstellung im ganzen ziemlich einheitlich in dem Sinne, daß man der politischen und wirtschaftlichen Bedeutung Cunos gerecht wird.

Die Deutsche Allgemeine Zeitung stellt fest, daß das nationale Deutschland einen Führer von höchstem Adel der Gesinnung, die deutsche Wirtschaft eine repräsentative Persönlichkeit von Weltgeltung verloren habe. Die Kanzlerschaft Cunos sei wahrscheinlich der Wendepunkt für die innere und äußere Entwicklung Deutschlands gewesen, wenn sie auch zunächst nicht zu dem gewünschten Erfolge geführt habe. Seit dem Rein Cunos und seit dem Aufschrei der deutschen Nation gegenüber dem französischen Einbruch, das diesem Rein folgte, sei die erste Periode des Kampfes von Versailles zu Ende gewesen. Auch im Innern habe das Beispiel Cunos, der zum ersten Mal seit 1914 wieder versucht habe, die Parteien und Stände des deutschen Volkes für

ein großes außenpolitisches Ziel zusammenzureißen, bis auf den heutigen Tag fortgewirkt. In wirtschaftlicher Beziehung sei mit dem Namen Cunos der Wiederaufbau der deutschen Seeschifffahrt nach dem verlorenen Kriege unauslöschlich verknüpft.

Der Lokal-Anzeiger sagt, Cuno sei dem deutschen Volke vornehmlich als Kanzler des passiven Widerstandes beim Ruhr- einbruch der Franzosen bekannt geworden. Als Politiker sei Cuno ein Mann reinsten Willens und von opferbereiter vaterländischer Gesinnung gewesen. Es habe ihm aber das Schöpferische und das Geniale gefehlt, das notwendig gewesen wäre, wenn der Kanzler des Ruhrwiderstandes der ungeheuer schweren Aufgabe hätte gewachsen sein sollen, an deren Lösung er mit reinen Händen herangegangen war. Der Wirtschaftler Cuno sei einer der klügsten Finanzpolitiker der deutschen Privatwirtschaft und der Neuschöpfer der deutschen Handelsflotte gewesen.

Die demokratische Presse sucht trotz ihrer starken Kritik an der politischen Haltung des Kanzlers Cuno dem Staatsmann und Wirtschaftler gerecht zu werden. Der Börsen-Courier meint, Cuno habe das Schicksal nicht gerufen, nicht gelenkt und auch nicht gemeistert. Aber wer hätte das gekonnt? Cuno habe aber dem Schicksal standgehalten, er habe geleistet, was Tapferkeit, Pflichtgefühl und guter Wille vermochten. Man müsse ihm zugeben, daß er keiner Verantwortung auswich und daß er nach dem Zusammenbruch des Widerstandes die Anklagen, die sich einseitig gegen ihn richteten, mit stiller Würde trug. Gewiß habe Cuno im einzelnen oft nicht das Richtige getan, im Ganzen aber tat er das Rechte.

## The Times (London)

Nr. 46333

### DR. CUNO

#### FORMER GERMAN CHANCELLOR

Dr. Wilhelm Cuno, whose death at Hamburg yesterday at the age of 56 is announced by our Berlin Correspondent, was the head of the Hamburg-Amerika line and an able leader in the shipping industry. He was German Food Controller in the War and was afterwards Chancellor during the French occupation of the Ruhr.

Born on July 2, 1876, in Thüringen of Catholic parents, he was educated for the Civil Service and graduated as doctor of law at Breslau. In 1900, at the age of 24, he entered the Civil Service and was soon recognized as being of more than usual ability. From 1907 to 1916 he served with distinction in the Imperial Treasury, and in the latter year, when the effects of the British blockade were first beginning to be severely felt, he was appointed Food Controller. Cuno had a talent for organization and a thorough acquaintance with the machinery of Imperial administration, and was able largely to mitigate the consequences of the increasing deficiency of supplies by instituting more economical methods of distribution and drastic schemes of rationing. The work of reorganization was complete by the summer of 1917, and Cuno, whose abilities had attracted the attention of the influential chairman of the Hamburg-Amerika Line, Herr Ballin, accepted an invitation to become a director of the company. On Ballin's death in November, 1918, he succeeded him as chairman and general manager.

The end of the War, and the defeat of Germany, accompanied by the necessary abandonment of many ambitious schemes, involved drastic changes in the policy of the great shipping company. Several of the finest vessels in its fleet had to be surrendered to its victorious rivals, while its organization, inactive for the past four years, had to be overhauled. Cuno faced realities and set to work at once to approach foreign shipping interests with a view to making the best terms possible. By the well known Harriman agreement he associated his line with American shipping, and succeeded in giving it a chance, not only of survival, but of a successful future.

In the immediate post-War years Cuno was often employed in semi-diplomatic work as an economic expert, notably at Brussels and at the Genoa Conference. Though not a strict party man, he was a

member of the German People's Party, and consequently a thorough-going Conservative. In November, 1922, after the efforts of Dr. Wirth's Socialistic Administration to solve Germany's reparation problems had ended in failure, President Ebert, desiring to see what a less Socialist Government could do, called on Cuno, as a Conservative and a representative of "big business," to form a Ministry. Cuno accepted and formed a Coalition Cabinet of the People's Party and the Catholic Centre. The situation with regard to reparations, inextricably confused with the burning question of French security, was acute. The Germans wanted a moratorium; the French demanded full and immediate payment. Dr. Cuno proposed that the interested Powers should pledge themselves to abstain from war for a generation; M. Poincaré interpreted this as a threat of war in 30 years' time. There was a deadlock. Complicated but fruitless negotiations followed, and in January, 1923, the French occupied the Ruhr.

Cuno, who hitherto had not enjoyed any large measure of support within the Reich, now found himself at the head of a united Germany. Production in the Ruhr ceased. Passive resistance to the French was encouraged by the Government, which now maintained as a charge on its finances the population who ordinarily constituted its chief source of revenue. In this bitter and barren struggle, for which Cuno's Government had not been able to make any financial preparation, Germany was threatened with economic and political disintegration. Faith in passive resistance accordingly waned. But Cuno, who at one time actually contemplated abandoning Western Germany and arming for a war of reconquest, would not give in. His determination cost him the support of the Socialists and of "big business," and finally, in the end of July, when the mark stood at 50,000,000 to the pound sterling, he was threatened with defeat in the Reichstag. To avoid this he resigned, being succeeded by Herr Stresemann, who was not committed, as Cuno had been, to a policy of resistance, and was able to initiate one of reconciliation.

Cuno had an impossible task. It is unlikely that any other Chancellor would, or could, have acted very differently during the dark days of the French invasion. In less hopeless circumstances he would have made an excellent Chancellor, as he had courage and shrewdness, and was a clever financier with wide administrative experience. His unfortunate eight months of office killed him politically; after his resignation he returned to Hamburg, and took no further part in German political life. He became president of the Hamburg-Amerika line in 1926, and in 1929 he took a leading part in founding the Anglo-German Association and was appointed president of the German branch. Last November he was



**DR. CUNO****FORMER GERMAN  
CHANCELLOR**

Dr. Wilhelm Cuno, whose death at Hamburg yesterday at the age of 56 is announced by our Berlin Correspondent, was the head of the Hamburg-Amerika line and an able leader in the shipping industry. He was German Food Controller in the War and was afterwards Chancellor during the French occupation of the Ruhr.

Born on July 2, 1876, in Thüringen of Catholic parents, he was educated for the Civil Service and graduated as doctor of law at Breslau. In 1900, at the age of 24, he entered the Civil Service and was soon recognized as being of more than usual ability. From 1907 to 1916 he served with distinction in the Imperial Treasury, and in the latter year, when the effects of the British blockade were first beginning to be severely felt, he was appointed Food Controller. Cuno had a talent for organization and a thorough acquaintance with the machinery of Imperial administration, and was able largely to mitigate the consequences of the increasing deficiency of supplies by instituting more economical methods of distribution and drastic schemes of rationing. The work of reorganization was complete by the summer of 1917, and Cuno, whose abilities had attracted the attention of the influential chairman of the Hamburg-Amerika Line, Herr Ballin, accepted an invitation to become a director of the company. On Ballin's death in November, 1918, he succeeded him as chairman and general manager.

The end of the War, and the defeat of Germany, accompanied by the necessary abandonment of many ambitious schemes, involved drastic changes in the policy of the great shipping company. Several of the finest vessels in its fleet had to be surrendered to its victorious rivals, while its organization, inactive for the past four years, had to be overhauled. Cuno faced realities and set to work at once to approach foreign shipping interests with a view to making the best terms possible. By the well known Harriman agreement he associated his line with American shipping, and succeeded in giving it a chance, not only of survival, but of a successful future.

In the immediate post-War years Cuno was often employed in semi-diplomatic work as an economic expert, notably at Brussels and at the Genoa Conference. Though not a strict party man, he was a

member of the German People's Party, and consequently a thorough-going Conservative. In November, 1922, after the efforts of Dr. Wirth's Socialistic Administration to solve Germany's reparation problems had ended in failure, President Ebert, desiring to see what a less Socialist Government could do, called on Cuno, as a Conservative and a representative of "big business," to form a Ministry. Cuno accepted and formed a Coalition Cabinet of the People's Party and the Catholic Centre. The situation with regard to reparations, inextricably confused with the burning question of French security, was acute. The Germans wanted a moratorium; the French demanded full and immediate payment. Dr. Cuno proposed that the interested Powers should pledge themselves to abstain from war for a generation; M. Poincaré interpreted this as a threat of war in 30 years' time. There was a deadlock. Complicated but fruitless negotiations followed, and in January, 1923, the French occupied the Ruhr.

Cuno, who hitherto had not enjoyed any large measure of support within the Reich, now found himself at the head of a united Germany. Production in the Ruhr ceased. Passive resistance to the French was encouraged by the Government, which now maintained as a charge on its finances the population who ordinarily constituted its chief source of revenue. In this bitter and barren struggle, for which Cuno's Government had not been able to make any financial preparation, Germany was threatened with economic and political disintegration. Faith in passive resistance accordingly waned. But Cuno, who at one time actually contemplated abandoning Western Germany and arming for a war of reconquest, would not give in. His determination cost him the support of the Socialists and of "big business," and finally, in the end of July, when the mark stood at 50,000,000 to the pound sterling, he was threatened with defeat in the Reichstag. To avoid this he resigned, being succeeded by Herr Stresemann, who was not committed, as Cuno had been, to a policy of resistance, and was able to initiate one of reconciliation.

Cuno had an impossible task. It is unlikely that any other Chancellor would, or could, have acted very differently during the dark days of the French invasion. In less hopeless circumstances he would have made an excellent Chancellor, as he had courage and shrewdness, and was a clever financier with wide administrative experience. His unfortunate eight months of office killed him politically; after his resignation he returned to Hamburg, and took no further part in German political life. He became president of the Hamburg-Amerika line in 1926, and in 1929 he took a leading part in founding the Anglo-German Association and was appointed president of the German branch. Last November he was chairman of the World Shipping Conference in Paris.

## Der Kanzler des Ruhrkampfes

Der frühere Reichskanzler Wilhelm Cuno, zuletzt Aufsichtsratsvorsitzender der Hapag, ist gestern plötzlich gestorben. Cunos Name ist mit der Nachkriegsentwicklung der deutschen Handelschiffahrt ebenso verknüpft wie mit der unglückseligen Periode der deutschen Politik, die unter den Stichworten Ruhrkrieg und Inflation in die Geschichte eingehen wird.

Cuno war politisch ein Mann der entschiedenen Rechten. Cuno war ein typischer Vertreter der kapitalistischen Ordnung, die er als einer der führenden Männer der Großkonzerne der Schiffahrt repräsentierte. Mag er auch den Glauben gehabt haben, mit seiner Politik, mit seinen Wirtschaftsmethoden dem Besten der Allgemeinheit zu dienen, so darf uns das nicht hindern, auch jetzt die verhängnisvollen Folgen der Politik Cunos aufzuzeigen.

Cuno ist aus der hohen Beamtenerschaft hervorgegangen. Von dort ging er während des Krieges in die Privatwirtschaft über. Ballin, der ihn bei Verhandlungen im Ministerium kennengelernt hatte, holte ihn in den Vorstand der Hapag. Es ist nicht der einzige Fall, wo hohe Staatsbeamte in die Privatwirtschaft übergangen. Gleich Cuno gingen auch andere den gleichen Weg, so Eugen Berg, so Helfferich, so Stimming, der Lloyd-Direktor, und andere mehr. So versteht es sich, hierin ein Zeichen persönlicher Korruption zu erblicken, so sicher kennzeichnet doch diese Verquickung von Staatsbeamtentum und Privatwirtschaft die Beherrschung des Staates durch den Kapitalismus. Die Grenzlinien werden immer mehr verwischt, der hohe Staatsbeamte fühlt sich allzu leicht als kommender Wirtschaftsführer, die Herren der Privatwirtschaft sehen allzu leicht in dem Staatsbeamten ihren künftigen Kollegen oder Angestellten. Staatsinteresse und Privatinteresse können immer schwerer unterschieden werden. Auch der beste Wille, die höchste persönliche Lauterkeit können nicht verhindern, daß kapitalistische Interessen immer stärker an Einfluß auf staatliche Entscheidungen gewinnen. Und wenn dann der frühere hohe Beamte eine führende Stellung in der Privatwirtschaft einnimmt, so wird er selbstverständlich seine Kenntnis der Verhandlungsmethoden und des Geistes der hohen Bürokratie im Interesse seiner Firma, seines Konzerns einzusetzen verstehen. Für diese Eroberung und Beherrschung des Staates durch den Kapitalismus war Wilhelm Cuno ein Symbol.

Und Cuno, der vom Staat zur Wirtschaft gegangen war, der aus der Beamtenstellung in die Unternehmerlaufbahn überwechselte, ging nun den Weg zum Staat zurück. Der Unternehmer — wie oft und wie falsch wird hier das Wort „Wirtschaftsführer“ gebraucht — griff in die Politik hinüber. Nur kurze Zeit war er direkt parteipolitisch tätig, bei der Deutschen Volkspartei; aber schon während des Rapp-Dutschke trat er wieder aus. Parteipolitisch war er zwar seitdem nicht gebunden, aber das hinderte ihn nicht, doch politisch aktiv tätig zu sein. Als Sachverständiger begleitete er die deutsche Delegation zur Konferenz von Genua (wann wird der Irrglaube an die Allweisheit der „Sachverständigen“ in Deutschland endlich ein Ende finden?), als Reichskanzler führte er das erste außerparlamentarische Kabinett, das erste Reichskabinett der deutschen Republik. Ende 1922, nach Wirths Rücktritt, wurde Cuno, der Nichtparlamentarier, Reichskanzler. Er bildete eine

Regierung, die sich in erster Linie auf die Deutschnationalen stützte; aber auch von der Deutschen Volkspartei, vom Zentrum und den Demokraten unterstützt wurde. Cuno war Kanzler geworden, auch bei seiner Ernennung spielte der Irrglaube an die Sachverständigen eine Rolle. Weil Cuno der Repräsentant der Hapag war, weil die Hapag durch die Verträge mit dem amerikanischen Harrimontkonzern der deutschen Schiffahrt nach dem Kriege den Weg in die Welt neu gebahnt hat, glaubte man, Cuno könne auch dem deutschen Staat den Weg bahnen. Man hoffte auf Cunos gute Beziehungen zu Amerika.

Und das Ergebnis? Eine Katastrophe. Cuno mag ein tüchtiger Beamter gewesen sein, Cuno mag ein fähiger Unternehmer gewesen sein (obwohl hier die Ansichten bereits auseinandergehen), Cuno als Politiker war ein Vollversager. Völlig im Schlepptau des deutschnationalen Führers Helfferich, völlig im Bann der auch von dem damals allmächtigen Stinnes vertretenen Auffassung, man müsse die Franzosen nur provozieren, sie würden sich schon die Zähne ausbeißen und Deutschland würde die Unterstützung durch England und Amerika finden, schlitterte das Kabinett Cuno in den Ruhrkrieg hinein. Dieser Kampf, dessen Beginn sich in den nächsten Tagen zum zehnten Male jährt, brachte unsagbares Elend über das deutsche Volk.

Ob die Ruhrbesetzung vermeidbar war? Heute ist das schwer festzustellen. Gewiß drängten nationalistische und wirtschaftsimperialistische Kreise Frankreichs zur Gewaltpolitik. Aber das Kabinett Cuno gab ihnen den Vorwand, durch Nichterfüllung eines an sich belanglosen Teiles der Sachleistungen. Die Franzosen marschierten ein, der passive Widerstand begann. Dieser passive Widerstand, bei dem gerade die Arbeiterschaft Großes leistete, hätte einer klug geleiteten Regierung eine gute Verhandlungsgrundlage gegeben, sie hätte ihn benutzt, um mit Frankreich zu einer Einigung zu kommen. Die Regierung Cuno aber ergänzte den passiven Widerstand durch eine passive Außenpolitik. Cunos Hoffnung auf England und Amerika erwies sich als schwerer Irrtum, von dort kamen nicht mehr als billige Worte.

Die Finanzierung des passiven Widerstandes aber vollendete die Inflation, trieb die Mark in den Abgrund. Die wenigen wahrhaft politischen Köpfe der Rechten (Stresemann) verzweifeln schier ob der Unfähigkeit und Tatenlosigkeit der Cuno-Regierung. Wie ein Häuflein Aische sank diese schwache Regierung im Herbst 1923 zusammen. Diese Regierung der Inflation und des Ruhrkampfes hinterließ nur ein Trümmersfeld.

Cuno ging zur Hapag zurück. Es wurde stiller um ihn. Gelegentlich, beim Hapag-Lloyd-Zusammenschluß 1930, bei der Sanierung der finanziell festgefahrenen Schiffahrt durch Staatssubventionen 1932, tauchte sein Name wieder auf. Zuletzt erschien er im Berliner Hotel Kaiserhof, gemeinsam mit Schacht, als Wirtschaftsberater Hitlers.

In der Geschichte aber wird Cuno nur weiterleben als der schwache und unfähige Kanzler des Ruhrkampfes und der Inflation, als Beispiel der verhängnisvollen Wirkung der Beherrschung des Staates durch den Kapitalismus. Cunos Tod führt ein trübes Kapitel deutscher Politik in die Erinnerung zurück.



## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 4.

# Die Anteilnahme an Cunos Tod.

Der Widerhall, den der unerwartete Tod Wilhelm Cunos in Hamburg, im Reich und im ganzen Ausland gefunden hat, ist ein Zeugnis für die menschliche und sachliche Achtung, die sich der Verstorbene im Laufe seines reichen Lebens erworben hatte.

Der Reichspräsident sagt in seinem Telegramm: „Die hohen Verdienste, die der Entschlafene sich um das Vaterland und den Wiederaufbau seines Wirtschaftslebens erworben hat, sichern ihm ein bleibendes ehrendes Angedenken.“

Der Reichskanzler denkt vor allem an das Jahr 1923, wenn er schreibt: „Der Verstorbene hat in schwerer Notzeit Deutschlands sich nicht gescheut, schwerste Verantwortung auf sich zu nehmen. Seine von heißer Liebe zum Vaterlande getragene Arbeit sichert ihm stets ein dankbares Gedenken. Auch der Reichsaußenminister hat der Sapag sein Beileid ausgesprochen.“

Der deutsche Botschafter in Washington, der oft mit ihm zusammen war, sagt von ihm, er sei ein Mann gewesen, der sich über den Rahmen seiner geschäftlichen Interessen hinaus stets besonders warm für den Ausbau der deutsch-amerikanischen Beziehungen eingesetzt habe.

Und der Deutsch-Amerikanische Wirtschaftsverband fügt hinzu, daß Deutschland und die deutsche Wirtschaft eine Führerpersönlichkeit von besonderen Graden verlieren. Tatkraft, Weitblick, Klarheit des Denkens und Handelns haben Geheimrat Cuno in die erste Reihe der Männer gestellt, die am Wiederaufbau der deutschen weltwirtschaftlichen und Schiffsverkehrsbeziehungen den entscheidenden Anteil haben.

Was er für Hamburg, seine zweite Heimatstadt getan hat, sagt der Hamburger Senat in seinem Schreiben: „Der Wiederaufbau der deutschen Handelschiffahrt wird immer mit dem Namen Geheimrat Cunos verbunden bleiben. Das sichert ihm zugleich den bleibenden Dank Hamburgs.“

Und aus dem Telegramm des Bremer Senats spricht die gleiche Anschauung, wenn er feststellt: „Mit der Sapag und Hamburg trauert

Bremen und seine Schifffahrt um den schweren Verlust, den die Hansestädte und mit ihnen das deutsche Vaterland erlitten haben.“

Gleichzeitig hat der Bremer Senat auch dem Norddeutschen Lloyd sein Beileid ausgesprochen und angeordnet, daß die staatlichen Gebäude und die Dienstfahrzeuge in den bremischen Häfen halbmast flagen.

Aus der übergroßen Zahl der schon gestern eingegangenen Trauerkundgebungen nennen wir noch die folgenden: Lord Esmond, Vorsitzender des Vorstandes von Furness, Withy & Co., die britische Schiffsflotte, Cunard Line, White Star Line, Royal Mail, Chargeurs Réunis, Compagnie de Navigation Sudatlantique, Léon Fabre, Holland-Amerika-Linie, Nederlandsche Stoomboot Mij., Red Star Line, Lehland Line, Vereinigte Dampfschiffs-Gesellschaft, Kopenhagen, Ruhn, Loeb & Co., New York, Speyer & Co., New York, Bankhaus Schröder, London.

Reederei Kunsmann, Stettin, Bayerischer Lloyd, Regensburg, die Luftansa, die Deutsch-Russische Luftverkehrs-Gesellschaft, Mitteleuropäisches Reisebüro.

Auch führende Banken, die Deutsche Bank und Diskontogesellschaft, die Dresdener Bank haben kondoliert.

Heute vormittag sind bei der Sapag u. a. noch folgende Beileidskundgebungen eingegangen: vom Reichsbankpräsidenten Dr. Luther, vom Botschafter von Hoesch (London), Minister Beder (Darmstadt), Oberpräsident Roske (Hannover), Generalkonsul Dr. Otto Kiep (New York), vom Britischen Generalkonsul in Hamburg, von der Cie. Générale Transatlantique in Paris, der P. A. S. Franklin, International Mercantile Marine Co., N. Y., Alfred Holt & Co. (Liverpool), Osaka Shosen Kaisha (Osaka), Sans Vine (New Orleans), W. A. Harriman (New York), Oberbürgermeister Dr. Sahm (Berlin), Kurt Brosche (Hamburger Fremdenblatt), Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“.

menden

Niederländische Stoomvaart Mij. Oceaon (Amsterdam), Kon. Niederländische Stoomboot Mij. (Amsterdam), Stoomvaart Mij. „Neder-land“ (Amsterdam), von den Atlaswerken N.-G. (Bremen), Theodor Wille (Rio de Janeiro), Carl Vorwerk und Vorwerk & Co. (Valparaiso), Wm. S. Müller & Co. (Batavia), Illies & Co. (Tokio, Dairen), Sartori & Berger (Kiel), Antonio Delfino (Buenos Aires), Carlowitz (Tientsin), Präses der Finanzdeputation Hamburg, Senator Dr. Matthaei, Hamburgischer Gesandter in Berlin Dr. Pöper, Firma Schenker & Co. (Berlin), Reederei Wilhelm Wilhelmsen (Oslo), Reichsbahnzentrale für den deutschen Reiseverkehr, Berlin, Yokohama Specie Bank (Hamburg).

Außer den Genannten hat noch eine sehr große Anzahl von Geschäftsfreunden des In- und Auslandes der Hamburg-Amerika Linie ihr Beileid zum Ausdruck gebracht.



Halbstod.

## Beisetzung am Freitag.

Geheimrat Cuno wird am Freitag, mittags 12 Uhr, auf dem Ohlsdorfer Friedhof (Kapelle 8) beigesetzt werden. Der Tote ist zurzeit noch in seiner Villa in Nummühle aufgebahrt und wird in eine Kapelle in Ohlsdorf übergeführt werden, von wo aus dann die Beisetzung nach der Totenfeier erfolgen wird.

Der Senat hat angeordnet, daß am Beisetzungstage von Geheimrat Dr. Cuno am Rathaus, auf dem Rathausmarkt, auf allen Dienstgebäuden der Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe und auf den staatlichen Fahrzeugen in den Häfen die Flaggen auf halbmast gesetzt werden.

Die Gebäude und Schiffe der Hapag werden bis zur Beisetzung halbstod flaggen.

## Berliner Stimmen.

Das Berliner Zentrumsorgan Germania schreibt zum Tode Cunos: „Es war wohl sein größter Erfolg, als er als erster deutscher Reeder nach dem Weltkrieg den Anschluß an die nordamerikanische Schifffahrt wieder herstellen und die Interessengemeinschaft zwischen Hapag und den United American Lines zustande bringen konnte. Mit Wilhelm Cuno verliert die deutsche Wirtschaft einen Mann von großem Einfluß, reichen Geistesgaben und geradem Charakter. Als Katholik war er ein weitherziger Förderer unserer kulturellen und karitativen Aufgaben.“

Die konservative Kreuz-Zeitung schreibt: „Der frühe Tod einer Persönlichkeit von bestem nationalen Wollen erweckt die Erinnerung an den großen Kampf, den das deutsche Volk vor jetzt fast zehn Jahren zu bestehen hatte. Am 11. Januar werden wir die zehnjährige Wiederkehr des Tages erleben, an dem der Einbruch der Franzosen in das Ruhrgebiet erfolgte. Unter der Anteilnahme der halben Welt nahm das waffenlose Deutschland einen heroischen Kampf gegen seinen übermächtigen Nachbarn auf, und es war nicht zuletzt dem Eindringen der westmännischen und



Verger (Miel), Antonio Vellino (Buenos Aires), Carlowich (Tientsin), Präses der Finanzdeputation Hamburg, Senator Dr. Matthaei, Hamburgischer Gesandter in Berlin Dr. Pöper, Firma Schenker & Co. (Berlin), Reederei Wilhelm Wilhelmsen (Oslo), Reichsbahngentrale für den deutschen Reiseverkehr, Berlin, Yokohama Specie Bank (Hamburg).

Außer den Genannten hat noch eine sehr große Anzahl von Geschäftsfreunden des In- und Auslandes der Hamburg-Amerika Linie ihr Beileid zum Ausdruck gebracht.



Halbstod.

## Beisetzung am Freitag.

Geheimrat Cuno wird am Freitag, mittags 12 Uhr, auf dem Ohlsdorfer Friedhof (Kapelle 8) beigesetzt werden. Der Tote ist zurzeit noch in seiner Villa in Nummühle aufgebahrt und wird in eine Kapelle in Ohlsdorf übergeführt werden, von wo aus dann die Beisetzung nach der Totenfeier erfolgen wird.

Der Senat hat angeordnet, daß am Beisetzungstage von Geheimrat Dr. Cuno am Rathaus, auf dem Rathausmarkt, auf allen Dienstgebäuden der Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe und auf den staatlichen Fahrzeugen in den Häfen die Flaggen auf halbmast gesetzt werden.

Die Gebäude und Schiffe der Hapag werden bis zur Beisetzung halbstod flaggen.

## Berliner Stimmen.

Das Berliner Zentrumsorgan Germania schreibt zum Tode Cunos: „Es war wohl sein größter Erfolg, als er als erster deutscher Reeder nach dem Weltkrieg den Anschluß an die nordamerikanische Schifffahrt wieder herstellen und die Interessengemeinschaft zwischen Hapag und den United American Lines zustande bringen konnte. Mit Wilhelm Cuno verliert die deutsche Wirtschaft einen Mann von großem Einfluß, reichen Geistesgaben und geradem Charakter. Als Katholik war er ein weitherziger Förderer unserer kulturellen und karitativen Aufgaben.“

Die konservative Kreuz-Zeitung schreibt: „Der frühe Tod einer Persönlichkeit von bestem nationalen Wollen erweckt die Erinnerung an den großen Kampf, den das deutsche Volk vor jetzt fast zehn Jahren zu bestehen hatte. Am 11. Januar werden wir die zehnjährige Wiedertekehr des Tages erleben, an dem der Einbruch der Franzosen in das Ruhrgebiet erfolgte. Unter der Anteilnahme der halben Welt nahm das waffenlose Deutschland einen heroischen Kampf gegen seinen übermächtigen Nachbarn auf, und es war nicht zuletzt dem Eindruck der weltmännischen und vaterlandsliebenden Persönlichkeit des Reichskanzlers zuzuschreiben, daß diese Anteilnahme sich in sehr vielen Fällen in eine freundliche, wenn auch tatenlose Sympathie für Deutschland umsetzte.“

## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 5.

# Die Anteilnahme an Cunos Tod.

### Die Trauerfeierlichkeiten.

Am Donnerstagnachmittag 3 Uhr findet im Hause von Geheimrat Cuno in Rumühle in allerengster Familienreise eine Trauerfeier statt. Nachmittags 5 Uhr 30 versammeln sich die gesamten Angestellten der Hamburg-Amerika Linie im Hapag-Gebäude zu einer internen Trauerfeier. Am Tage der Beisetzung werden vier Kapitäne der Hapag die Totenwache am Sarge übernehmen. Am Grabe werden bei der Beerdigung Ansprachen nicht gehalten. Sämtliche in Fahrt befindlichen Schiffe der Hapag werden zur Stunde der Beisetzung auf zwei Minuten stoppen und die Flaggen halbmast setzen.

### Verstärkter Zugverkehr am 6. Januar.

wb. Berlin, 4. Januar. (Drahtbericht.) Die Reichsbahndirektion Berlin teilt mit: Von der Reichsbahn werden wegen des zur Beisetzung des verstorbenen Generaldirektors Cuno zu erwartenden größeren Verkehrs am Freitag, 6. Januar, die FD-Züge 25 und 26 zwischen Berlin und Hamburg gefahren. Sie verkehren mit folgendem Fahrplan:

FD 26: Berlin-Lehrter Bahnhof ab 8 Uhr, Hamburg-Hauptbahnhof an 11 Uhr, Altona an 11 Uhr 17.

FD 25: Altona ab 14 Uhr 35, Hamburg-Hauptbahnhof ab 14 Uhr 55, Berlin-Lehrter Bahnhof an 17 Uhr 55.

### Weitere Beileidskundgebungen.

Reichsverkehrsminister Freiherr v. Elb-Rübenach richtete anlässlich des Ablebens des Geheimrats Cuno folgendes Beileidstelegramm an den Vorstand der Hamburg-Amerika Linie:

„Der Hamburg-Amerika Linie spreche ich anlässlich des Hinscheidens des Herrn Geheimrats Cuno meine warmste Teilnahme aus. Mit dem weltumspannenden Unternehmen, das er mehr als 15 Jahre geleitet hat, trauert die deutsche Handelsflotte, um deren Wiederaufbau sich Geheimrat Cuno seit den Tagen des Waffenstillstandes unvergängliche Verdienste erworben hat, trauert die ganze deutsche Wirtschaft, die einen ihrer Besten verloren hat. Alle, die mit ihm gemeinsam in den vergangenen Jahren an der inneren Festigung unserer großen Schiffahrtsgesellschaften gearbeitet haben, müssen es besonders schmerzhaft empfinden, daß er die Früchte seines unermüdlichen, von hoher Zielsetzung befehlten Wirkens nicht mehr hat zum Reifen bringen dürfen.“

Der Prinz von Wales hat in einem Telegramm an Dr. Riep den Angehörigen Dr. Cunos und der Hapag seine aufrichtige Teilnahme an dem plötzlichen Ableben von Geheimrat Cuno ausgesprochen, mit dem er noch kürzlich bei seinem Aufenthalt in Hamburg zusammengetroffen war.

Weitere Beileidskundgebungen sandten: Reichspostminister, Reichsrat, Bayerischer Ministerpräsident Dr. Held, Hessische Staatsregierung, Senat der Freien Stadt Danzig, Reichsminister a. D. v. Guérard, Staatssekretär a. D. Dr. Ernst v. Simon.

band Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere, Marineoffizier-Verband, Aktionsausschuß seemannischer Berufsverbände, Verband Deutscher Schiffingenieure, Verein Deutscher Seeschiffswerften, Gutehoffnungshütte, Oberhausen, Berliner Handelsgesellschaft, Emil Georg v. Stauff, Hans Fürstenberg, Berlin, Otto Wolff, Köln, Heinrich Riedemann, Chef der Nordseestation, Kiel, Herausgeber des „Fairplay“, Transocean-Gesellschaft, Berlin, Handelskammer Bremen, Handelskammer Lübeck, Reederei-Verein, Lübeck, Koloniale Arbeitsgemeinschaft, Nationalklub von 1919, „Intourist“, Reisebüro für den Verkehr mit der Sowjet-Union, Friedrich Merl, Telefonbau A.-G., München, Vereinigte Industrie-Unternehmungen (Vig), Berlin, Louis Adlon, Berlin, Generalvorstand Bonifatiusverein Prälat Schaefer, D. Dr. Kayler, Präsident des deutschen evangelischen Kirchenausschusses und des evangelischen Oberkirchenrats, v. Lindequist, Präsident des deutschen Flottenvereins, Schwedisch Amerikanische, Deutsches Kaliforniat, Oesterreichische Reederei.

### Das Beileid der Reichsmarine.

wb. Berlin, 4. Januar. (Drahtbericht.) Der Chef der Marineleitung, Admiral Dr. h. c. Raeder, hat folgendes Beileidstelegramm an die Witwe des verstorbenen Reichskanzlers a. D. Cuno gerichtet:

„Zu dem so unerwarteten Hinscheiden Ihres Mannes spreche ich Ihnen, gnädigste Frau, im Namen der Reichsmarine mein herzlichstes Mitempfinden aus.“

Größte Bewunderung hat die Reichsmarine dem genialen Aufbauwerk der durch das Friedensdiktat vernichteten Handelsflotte entgegengebracht, eine Tat, die der Verewigte mit seinem bewundernswerten Können und seiner nie erlahmenden Kraft als sein Ziel erkannte und erreichte.

Aufrichtige treue Kameradschaft hat ihn stets mit der Reichsmarine verbunden, deren Wiedererhebung er mit hohem Interesse verfolgte und mit seinem überall beachteten Rat stets förderte.

Ich und mit mir die ganze Reichsmarine werden dem Verewigten treue Kameradschaft über den Tod hinaus bewahren.

(gez.) Admiral Dr. h. c. Raeder.“

### Eine Erklärung des Hausarztes.

Der Hausarzt, der Geheimrat Dr. Cuno seit vielen Jahren behandelt hat, Dr. Baumann aus Reinbel bei Bergedorf, gibt eine Erklärung zu dem Tode von Geheimrat Dr. Cuno heraus. Man stellte fest, daß die direkte Todesursache in einer Angina Pectoris zu suchen ist, zu der eine Koronararteriosklerose hinzukam. Dem Rat von Dr. Baumann, sich sofort für einige Zeit zur Ruhe zu setzen, wollte Geheimrat Dr. Cuno auch Folge leisten, falls ihm ein anderer Spezialist ebenfalls dazu raten würde. Aus diesem Grunde besuchte Dr. Cuno noch am Montagnachmittag Professor Dr. Schottmüller in Hamburg, der die Ausführungen des ständigen Hausarztes bestätigte und Dr. Cuno zu einer



# Die Anteilnahme an Cunos Tod.

## Die Trauerfeierlichkeiten.

Am Donnerstagnachmittag 3 Uhr findet im Hause von Geheimrat Cuno in Amühle in allerengstem Familientreise eine Trauerfeier statt. Nachmittags 5 Uhr 30 versammeln sich die gesamten Angestellten der Hamburg-Amerika Linie im Hapaggebäude zu einer internen Trauerfeier. Am Tage der Beisetzung werden vier Kapitäne der Hapag die Totenwache am Sarge übernehmen. Am Grabe werden bei der Beerdigung Ansprachen nicht gehalten. Sämtliche in Fahrt befindlichen Schiffe der Hapag werden zur Stunde der Beisetzung auf zwei Minuten stoppen und die Flaggen halbmast setzen.

## Verstärkter Zugverkehr am 6. Januar.

wb. Berlin, 4. Januar. (Drahtbericht.) Die Reichsbahndirektion Berlin teilt mit: Von der Reichsbahn werden wegen des zur Beisetzung des verstorbenen Generaldirektors Cuno zu erwartenden größeren Verkehrs am Freitag, 6. Januar, die FD-Züge 25 und 26 zwischen Berlin und Hamburg gefahren. Sie verkehren mit folgendem Fahrplan:

FD 26: Berlin-Lehrter Bahnhof ab 8 Uhr, Hamburg-Hauptbahnhof an 11 Uhr, Altona an 11 Uhr 17.

FD 25: Altona ab 14 Uhr 35, Hamburg-Hauptbahnhof ab 14 Uhr 55, Berlin-Lehrter Bahnhof an 17 Uhr 55.

## Weitere Beileidskundgebungen.

Reichsverkehrsminister Freiherr v. Eich-Ribbenach richtete anlässlich des Ablebens des Geheimrats Cuno folgendes Beileidstelegramm an den Vorstand der Hamburg-Amerika Linie:

„Der Hamburg-Amerika Linie spreche ich anlässlich des Hinscheidens des Herrn Geheimrats Cuno meine wärmste Teilnahme aus. Mit dem weltumspannenden Unternehmen, das er mehr als 15 Jahre geleitet hat, trauert die deutsche Handelsflotte, um deren Wiederaufbau sich Geheimrat Cuno seit den Tagen des Waffenstillstandes unvergängliche Verdienste erworben hat, trauert die ganze deutsche Wirtschaft, die einen ihrer Besten verloren hat. Alle, die mit ihm gemeinsam in den vergangenen Jahren an der inneren Festigung unserer großen Schiffsahrtsgesellschaften gearbeitet haben, müssen es besonders schmerzlich empfinden, daß er die Früchte seines unermüdblichen, von hoher Zielsetzung befehlten Wirkens nicht mehr hat zum Reife bringen dürfen.“

Der Prinz von Wales hat in einem Telegramm an Dr. Riep den Angehörigen Dr. Cunos und der Hapag seine aufrichtige Teilnahme an dem plötzlichen Ableben von Geheimrat Cuno ausgesprochen, mit dem er noch kürzlich bei seinem Aufenthalt in Hamburg zusammengetroffen war.

Weitere Beileidskundgebungen sandten: Reichspostminister, Reichsrat, Bayerischer Ministerpräsident Dr. Held, Hessische Staatsregierung, Senat der Freien Stadt Danzig, Reichsminister a. D. v. Guérard, Staatssekretär a. D. Dr. Ernst v. Simson, Magistrat der Stadt Bremerhaven, Vorstand des Germanischen Lloyd, Berlin, Axel Johnson, Stockholm, Canadian Pacific, London, Glover Lines, London, Transports Maritimes, Marseille, Ver-

band Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere, Marineoffiziers-Verband, Aktionsausschuß seemannischer Berufsverbände, Verband Deutscher Schiffingenieure, Verein Deutscher Seeschiffswerften, Gutehoffnungshütte, Oberhausen, Berliner Handelsgesellschaft, Emil Georg v. Stauff, Hans Fürstenberg, Berlin, Otto Wolff, Köln, Heinrich Kiedemann, Chef der Nordseestation, Kiel, Herausgeber des „Fairplay“, Transocean-Gesellschaft, Berlin, Handelskammer Bremen, Handelskammer Lübeck, Reederei-Verein, Lübeck, Koloniale Arbeitsgemeinschaft, Nationalklub von 1919, „Intourist“, Reisebüro für den Verkehr mit der Sowjet-Union, Friedrich Merz, Telefonbau A.-G., München, Vereinigte Industrie-Unternehmungen (Viag), Berlin, Louis Adlon, Berlin, Generalvorstand Bonifatiusverein Prälat Schaefer, D. Dr. Kapler, Präsident des deutschen evangelischen Kirchenausschusses und des evangelischen Oberkirchenrats, v. Lindequist, Präsident des deutschen Flottenvereins, Swedisch American Line, Deutsches Kalisynikat, Oesterreichische Reederei.

## Das Beileid der Reichsmarine.

wb. Berlin, 4. Januar. (Drahtbericht.) Der Chef der Marineleitung, Admiral Dr. h. c. Raeder, hat folgendes Beileidstelegramm an die Witwe des verstorbenen Reichszuglers a. D. Cuno gerichtet:

„Zu dem so unerwarteten Hinscheiden Ihres Mannes spreche ich Ihnen, gnädigste Frau, im Namen der Reichsmarine mein herzlichstes Mitempfinden aus.“

Größte Bewunderung hat die Reichsmarine dem genialen Aufbauwerk der durch das Friedensdiktat vernichteten Handelsflotte entgegengebracht, eine Tat, die der Verewigte mit seinem bewunderungswerten Können und seiner nie erlahmenden Kraft als sein Ziel erkannte und erreichte.

Aufrichtige treue Kameradschaft hat ihn stets mit der Reichsmarine verbunden, deren Wiedererstehung er mit hohem Interesse verfolgte und mit seinem überall beachteten Rat stets förderte.

Ich und mit mir die ganze Reichsmarine werden dem Verewigten treue Kameradschaft über den Tod hinaus bewahren.

(gez.) Admiral Dr. h. c. Raeder.“

## Eine Erklärung des Hausarztes.

Der Hausarzt, der Geheimrat Dr. Cuno seit vielen Jahren behandelt hat, Dr. Baumann aus Reinbel bei Bergedorf, gibt eine Erklärung zu dem Tode von Geheimrat Dr. Cuno heraus. Man stellte fest, daß die direkte Todesursache in einer Angina Pectoris zu suchen ist, zu der eine Koronararteriosklerose hinzukam. Dem Rat von Dr. Baumann, sich sofort für einige Zeit zur Ruhe zu setzen, wollte Geheimrat Dr. Cuno auch Folge leisten, falls ihm ein anderer Spezialist ebenfalls dazu raten würde. Aus diesem Grunde besuchte Dr. Cuno noch am Montagnachmittag Professor Dr. Schottmüller in Hamburg, der die Ausführungen des ständigen Hausarztes bestätigte und Dr. Cuno zu einer längeren Kur in San Remo riet. Ein besonders schwerer Krankheitsanfall war am Sonntagnachmittag festzustellen, worauf dann eine kurze Besserung eintrat, bis dann am Dienstagmorgen der Tod erfolgte.

## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 5.

### Zu Cunos Heimgang.

Die Trauerfeier für den verstorbenen Vorsitzenden des Vorstandes der Hamburg-Amerika Linie, Reichsanzler a. D. Geheimrat Cuno, findet morgen, Freitag, mittags 12 Uhr, in der katholischen Marienkirche in der Danzigerstraße statt. Pastor prim. Wintermann wird die Gedächtnisrede halten. Anschließend daran erfolgt die Überführung nach Ohlsdorf. Auch am Grabe spricht nur der Geistliche.

Heute nachmittag 5 Uhr 30 versammeln sich die gesamten Angestellten der Hamburg-Amerika Linie im Hapaggebäude zu einer internen Trauerfeier. Am Tage der Beisetzung werden vier Kapitäne der Hapag die Totenwache am Sarge übernehmen. Sämtliche in Fahrt befindlichen Schiffe der Hapag werden zur Stunde der Beisetzung auf zwei Minuten stoppen und die Flaggen halbmast setzen.

Wie wir erfahren, wird der Reichsverkehrs- und Reichspostminister, Freiherr Elz von Rübenaach als Vertreter des Reichspräsidenten und der Reichsregierung an der Beisetzung teilnehmen, als Vertreter der Reichsmarine der Chef der Marineleitung, Admiral Dr. h. c. Raeder. Den Chef der Heeresleitung wird Oberst Gercke, Kommandeur des Inf.-Reg. 6, den Befehlshaber des Wehrkreises II Major v. Zillow vertreten.

Von der Reichsbahn werden wegen des zur Beisetzung des verstorbenen Generaldirektors Cuno zu erwartenden größeren Verkehrs am Freitag, 6. Januar, die FD-Züge 25 und 26 zwischen Berlin und Hamburg gefahren. Sie verkehren mit folgendem Fahrplan:

FD 26: Berlin-Lehrter Bahnhof ab 8 Uhr, Hamburg-Hauptbahnhof an 11 Uhr, Altona an 11 Uhr 17.

FD 25: Altona ab 14 Uhr 35, Hamburg-Hauptbahnhof ab 14 Uhr 55, Berlin-Lehrter Bahnhof an 17 Uhr 55.

#### Zahllose Beileidskundgebungen.

Der unerwartete Tod des deutschen Schiffsführers weckt überall in der Stadt, in breitesten Kreisen der Wirtschaft, des Handels, des Verkehrs und der Schifffahrt die herzlichste Teilnahme für den herben Verlust, den die Familie, den die Hapag und die deutsche Wirtschaft erlitten hat.

In einem Beileids-Telegramm an die Wittve Cunos sagt der

Chef der Marineleitung, Admiral Dr. h. c. Raeder, unter anderem:

„Größte Bewunderung hat die Reichsmarine dem genialen Aufbaupersonal der durch das Friedensdiktat vernichteten Handelsflotte entgegengebracht, eine Tat, die der Verewigte mit seinem bewundernswerten Können und seiner nie erlahmenden Kraft als sein Ziel erkannte und erreichte.“

Aufrichtige treue Kameradschaft hat ihn stets mit der Reichsmarine verbunden, deren Wiedererstehung er mit hohem Interesse verfolgte und mit seinem überall beachteten Rat stets förderte.

Ich und mit mir die ganze Reichsmarine werden dem Verewigten treue Kameradschaft über den Tod hinaus bewahren.“

Der Reichsverkehrsminister, Freiherr von Elz-Rübenaach,

führt in seinem Beileids-Telegramm an den Vorstand der Hapag aus:

„Der Hamburg-Amerika Linie spreche ich anlässlich des Hinscheidens des Herrn Geheimrats Cuno meine wärmste Teilnahme aus. Mit dem weltumspannenden Unternehmen, das er mehr als 15 Jahre geleitet hat, trauert die deutsche Handelsflotte, um deren Wiederaufbau sich Geheimrat Cuno seit den Tagen des Waffenstillstandes unvergängliche Verdienste erworben hat, trauert die ganze deutsche Wirtschaft, die einen ihrer Besten verloren hat. Alle, die mit ihm gemeinsam in den vergangenen Jahren an der inneren Festigung unserer großen Schifffahrtsgesellschaften gearbeitet haben, müssen es besonders schmerzlich empfinden, daß er die Früchte seines unermüdblichen, von hoher Zielsetzung besetzten Wirkens nicht mehr hat zum Reifen bringen dürfen.“

Auch Reichswirtschaftsminister Warmbold hat der Hamburg-Amerika Linie sowie der Wittve des Verstorbenen sein Beileid kundgegeben.

Der Prinz von Wales hat in einem Telegramm an Dr. Riep den Angehörigen Dr. Cunos und der Hapag seine aufrichtige Teilnahme an dem plötzlichen Ableben von Geheimrat Cuno ausgesprochen, mit dem er noch kürzlich bei seinem Aufenthalt in Hamburg zusammengetroffen war.

Aus der Fülle der sonstigen Kondolenten seien noch erwähnt:

Reichspostminister, Reichsrat, Bahrscher Ministerpräsident Dr. Held, Hessische Staatsregierung, Senat der Freien Stadt Danzig, Reichsminister a. D. v. Guérard, Staatssekretär z. D. Dr. Ernst v. Simson, Magistrat der Stadt Bremerhaven, Vorstand des Germanischen Lloyd, Berlin, Axel Johnson, Stockholm, Canadian Pacific, London, Glover Lines, London, Transports Maritimes, Marseille, Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere, Marineoffizier-Verband, Aktionsausschuß seemannischer Berufsverbände, Verband Deutscher Schiffingenieure, Verein Deutscher Seeschiffswerften, Gutehoffnungshütte, Oberhausen, Chef der Nordseestation, Kiel, Herausgeber des „Fairplay“, Handelskammer Bremen, Handelskammer Lübeck, Reederei-Verein, Lübeck, Koloniale Arbeitsgemeinschaft, Nationalklub von 1919, „Intourist“, Reisebüro für den Verkehr mit



der Sowjet-Union, Bonifatiusverein  
Prälat Schaefer, D. Dr. Kapler, Präsident  
des deutschen evangelischen Kirchenausschusses und  
des evangelischen Oberkirchenrats, v. Linde-  
quist, Präsident des deutschen Flottenvereins,  
Swedisch American Line, Oester-  
reichische Reederei, Commerz- & Pri-  
vat-Bank A.-G., Hamburg-Berlin.

Heute liefen Beileidskundgebungen ein von:  
Reichsverband der Deutschen Industrie, Hansa-  
bund, Deutscher Städtetag, Handelskammer Bre-  
men, Graf Kerchove, belgischer Gesandter in  
Berlin, Dr. Hugo Edener, Hugo Junfers, Fritz  
Springorum, Dortmund, Dr. Loevenstein, Gene-  
raldirektor der Stodawerke, Prag, Hermit Roose-  
velt, New York, Stanley Dollar, San Francisco,  
John B. Waterman, Waterman S. S. Corpo-  
ration, Mobile, W. Hemsoth, Dr. Diederichsen,  
Gewerkschaftsbund der Angestellten (GDA) Hanse-  
gau sowie Auslandsabteilung und Reisedienst.

\*  
Der Vorstand der Hamburg-Amerika Linie  
veröffentlicht im Anzeigenteil, Seite 4, eine Mit-  
teilung über die Trauerfeier für Geheimrat  
Dr. Cuno und die Ausgabe der Teil-  
nehmerkarten.

03 5 91 - 0043 BEC

Signatur

6. Jan. 1933

Datum

## Hamburger Nachrichten

Nr. 10

### Trauerrede

an die Hinterbliebenen und die Gemeinde zu richten:

„Wenn wir leben, so leben wir Gott, und wenn wir sterben, so sterben wir Gott. Ob wir nun leben oder ob wir sterben, wir sind Gottes.“ (Römerbrief).

Das amerikanische Bankhaus Mellon hat der größten polnischen Maschinenfabrik den Kredit gekündigt.

Die Trauerfeier für den verstorbenen ehemaligen amerikanischen Präsidenten Coolidge findet am Sonnabend statt.

Auch im neuen Jahr, so sagte Pastor Wintermann, hält der Tod seine Ernte. Raum war der Gruß, mit dem wir uns ein gesegnetes neues Jahr wünschten, ausgesprochen, da überraschte uns die schmerzvolle Kunde von dem plötzlichen Tode des Geheimrats Cuno. Einer der edelsten und verdientesten unter den deutschen Männern ist von uns gegangen. Sein Tod ist ein großer Verlust und es liegt ein eigenartiges Walten über dem Leben dieses Mannes, daß er schon im 57. Lebensjahr seine irdische Pilgerfahrt beschließen mußte. In den Jugendjahren erlebte er das Aufblühen, das Groß- und Starkwerden unseres deutschen Vaterlandes, und darum waren diese von der sonnigen Freude des Hoffens und der Sorglosigkeit umstrahlt.

Als 1914 die große Prüfung über uns hereinbrach, da wurde auch der Entschlafene bald mit der Lösung großer und verantwortungsvoller Aufgaben bedacht.

Der Vortragende Rat im Finanzministerium und mehr noch der Hauptreferent im Reichsschatzamt gewann nicht nur einen Gesamtüberblick über die wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Kriegsjahre, sondern fühlte auch die auf ihm ruhende Verantwortung, zum Wohle des Volkes, die Nöte zu beheben. Was Cuno in jenen Jahren vermöge seiner reichen Geistesgaben wie auch seines stark ausgeprägten Pflichtgefühls im Dienste des Vaterlandes geleistet hat, das konnte nicht unbekannt bleiben. Albert Ballin, der derzeitige Führer der Hamburg-Amerika Linie unter dessen kluger und fester Leitung das Unternehmen aus kleinen Anfängen zur größten Reederei aufgestiegen war, hatte längst schon sein Auge auf den Vortragenden Rat geworfen und 1917 gelang es ihm, Cuno für das Direktorium der Hamburg-Amerika Linie zu gewinnen.

Mit der Übersiedlung nach Hamburg wuchsen die Aufgaben Cunos ins Große, besonders als er nach dem Tode Ballins Vorsitzender im Direktorium der Hapag wurde.

Geheimrat Cuno ist das schwere Los zugefallen, dann auf verantwortungsvollen Posten berufen zu werden, wenn die äußeren Verhältnisse sich am ungünstigsten gestalteten.

So war es mit dem Wiederaufbau der Deutschen Handelsflotte in den ersten Jahren nach dem Kriege, so auch mit der Erhaltung des großen Unternehmens in den letzten Jahren der schwersten Krisen und finanziellen Spannungen. Das Wort vom schweren Los gilt noch mehr, wenn wir des Jahres gedenken, in welchem der Entschlafene zur Leitung des deutschen Vaterlandes berufen wurde.

Das einzige, was ihn bestimmen konnte, jenem Rufe zu folgen, war sein uneigennütziger Dienstwille, seine reinste Bemühung, dem armen Volke zu helfen. Geheimrat Cuno hat mit seiner selbstlosen uneigennütigen Arbeit die Anerkennung aller Kreise gefunden. In diesen Tagen hat man dem französischen Führer einer unglücklichen Zeit, Gambetta, ein prachtvolles Denkmal errichtet, 50 Jahre nach seinem Tode. Unserem teuren Verstorbenen bezeugt schon die Gegenwart am Sarge die Ehrfurcht, die einem solchen uneigen-



nützigen Dienstwillen entspricht. Die gewaltige außergewöhnliche Teilnahme an der Begräbnisfeier ist doch ein herrliches Zeugnis für den Charakter und das Wirken Cunos, und wie viele wären nicht noch gekommen, wenn nicht höchste Pflichten die Reise verhinderten. Ich habe der Familie des Verstorbenen und dem Direktorium der Hamburg-Amerika Linie die herzlichste Teilnahme Seiner Eminenz des hochwürdigsten Bischofs Dr. Berning (Osnabrück) zu übermitteln, er hat mit seiner Vertretung Herrn Domkapitular Dr. Lange beauftragt.

Der Tod dieses edlen, echt deutschen Mannes hat in der ganzen Welt Teilnahme wachgerufen. Wir dürfen uns freuen, daß er ein Deutscher war und wollen es ihm danken, daß er an der Spitze jener Männer und Frauen stand, die nach dem Kriege den geschmähten deutschen Namen im Auslande wieder zu großen Ehren gebracht haben. Die Beileidschreiben, die aus der ganzen Welt der Hamburg-Amerika Linie und der Familie des Verstorbenen zugegangen sind, beklagen nicht nur den großen Verlust eines seltenbegabten und reichverdienten Mannes, sondern loben auch seinen reblichen Charakter und seine natürliche, gewinnende Lebenswürdigkeit. Geheimrat Cuno gehörte zu den Sonnenmenschen, die überall, wohin sie kommen, Freude und Wärme tragen.

Das weiß niemand besser als seine Familie. Der große Wirtschaftler, der mitten im öffentlichen Leben stand und täglich mit den schwerwiegendsten Fragen zu tun hatte, lebte doch mit seinem tiefsten Herzen in seiner Familie. Die vertrauten Freunde des Hauses Cuno wissen, zu welcher innigen Seelengemeinschaft diese Ehe sich entfaltet hat, die im Frühjahr 1906 vor dem Altar dieses Gotteshauses geschlossen und nun durch den plötzlichen Tod so jäh gelöst wurde. Wer im Hause Cuno verkehren durfte, kennt auch die innige Verbundenheit des glücklichen Vaters mit seinen Kindern. Trotz aller Arbeit hatte er nicht nur Zeit für seine Kinder, sondern er gehörte ihnen ganz, wenn die Pflichten des Berufes ihr Recht bekommen hatten. Geheimrat Cuno besaß die kostbare Gabe, die Sonn- und Festtage des Jahres zu strahlenden Sonntagen der Familie zu gestalten. Wenn das öffentliche Leben mit seinem Tode viel verloren hat, so hat doch die Familie mehr verloren, und wollen wir auch der leidgeprüften Gattin und den Kindern unsere innigste Teilnahme bieten.

Woher nahm der Entschlafene die Kraft zu solchem Arbeiten und Schaffen? Das war sein fester Glaube und seine innige Gottverbundenheit. Auf Cuno darf ich das Wort anwenden: „Wenn wir leben, so leben wir Gott und wenn wir sterben, so sterben wir Gott, ob wir nun leben oder ob wir sterben, wir sind Gottes.“ Geheimrat Cuno hat aus seiner tiefen religiösen Gesinnung niemals Aufsehens gemacht; aber er hat sie auch niemals verborgen und verleugnet.

Cunos Leben ist ein schöner Beweis, daß es wirklich keinen Gegensatz gibt, zwischen Glauben und Wissen. Cuno ist ein Mann der weitesten Aufgeschlossenheit für die Fragen der Wirtschaft und zugleich der Katholik der tiefsten Innerlichkeit des Glaubens und des Gebetes, und, so darf ich sagen, der spendenden Liebe. Unfeindungen sind ihm nicht erspart geblieben; aber sie haben es nicht vermocht, in seiner Seele den Glauben an die Menschheit zu erschüttern. Er hat charitatives Wirken nach dem Wort der Bergpredigt gestaltet:

„Wenn du Almosen gibst, so soll die Linke nicht wissen, was die Rechte tut.“

Nur gelegentlich hörte man dann von armen begabten Studenten, denen er das Studium ermöglichte, von Arbeitslosen, die er zu neuer Hoffnung führte, von Organisationen, denen er gern Hilfe brachte, und Ausfluß seiner eigenen religiösen und sozialen Gesinnung war seine Fürsorge für die Auswanderer und seine große Bereitwilligkeit, den Reisenden auf den Dampfschiffen und ihren seelsorglichen Wünschen weitestens Entgegenkommen zu zeigen.

Überschauen wir das Leben des teuren Toten, dann dürfen wir des Bibelwortes gedenken „Früh vollendet, hat er viele Jahre erreicht“, dürfen der Hoffnung Ausdruck geben, daß Gott der Herr seinen treuen Diener den Frieden und das Glorienlicht des ewigen Himmels lassen läßt.

Als die Rede verklungen war, spielte die Orgel mit den Saiteninstrumenten Gounods „Ave Maria“. Der Dekant hatte die Kanzel verlassen, wurde mit Stola und Pallium bekleidet und die liturgische Trauerfeier „Absolutio ad tumbarum“ begann. Der Sarg wurde mit Weihwasser besprengt, Weihrauchwolken umschleierten ihn, und von der Orgel her erbrauste der Choral „Jesus dir leb' ich“. Dann traten die Reitendiener an den Sarg, und während von der Orgeltempore her das Sieglindenmotiv durch die Kirche schwebte und die mächtige Trauerklage aus Wagners „Götterdämmerung“ eröffnete, wurde der Sarg aufgehoben. Die Geistlichkeit mit dem Kreuz schritt voran, und langsam bewegte sich die Trauerprozession durch die Kirche nach dem Haupttor. Als die Klänge der Siegfriedsklage verstummt waren, der Sarg draußen in den Wagen gehoben wurde, schlangen durch die sonnige Luft die dunklen Klänge des Glöckengeläuts und gaben dem Verstorbenen das Geleit auf seinem letzten Weg.

(Siehe auch 1. Beilage.)

## Der Deutsche Volkswirt (Berlin)

Nr. 14

Wilhelm Cuno hat seinen früheren Freund und Kollegen, Geheimrat Stimming, seinen großen Gegenspieler im Vorstand des Norddeutschen Lloyd nicht lange überlebt. Die Laufbahn dieser beiden Männer, die berufen waren, an dem Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte als Leiter der beiden Großreedereien mitzuarbeiten, hatte äußerlich viel Ähnlichkeit. Beide gingen vom Reichsschatzamt aus in die Schifffahrt, die damals vor der Verabschiedung des Gesetzes über die Wiederherstellung der deutschen Handelsflotte besonderen Wert auf geeignete und sachverständige Verbindungsleute legen mußte. Tatsächlich lag das Gewicht der Arbeit von Cuno und Stimming, die schneller, als ursprünglich wohl beabsichtigt war, in den Vorsitz innerhalb der Vorstände ihrer Gesellschaften gelangten, während der ersten Jahre hauptsächlich in Verhandlungen über die Reedereiabfindung, um erst einmal die Grundlage für die Wiedererrichtung eigener Flotten zu schaffen. 1920, also noch vor Unterzeichnung des Reederei-Abfindungsvertrages), schloß Cuno den bekannten Vertrag mit Harriman, nachdem die Hapag ihre Erfahrung und ihre Organisation dem Harriman-Konzern für den Ausbau des Nordatlantikdienstes zur Verfügung stellte. 1926 war es wieder Cunos Initiative, die zu einer Änderung dieses Abkommens führte. Damals war die Hapag bereits in der Lage, von der Harriman-Gruppe die auf dem Nordatlantik beschäftigten drei Schiffe sowie die Organisation der United America Lines zu übernehmen.

Cuno †

Zwischen diesen beiden Harriman-Verträgen lag die Episode der Cunoschen Reichskanzlerschaft (November 1922—August 1923). Diese trotz allen guten Willens höchst unglückselige Periode, in der das deutsche Volk sowohl den Ruhrkampf wie den Währungskampf verloren hat, blieb auch für Cunos persönlichen Kredit in der Schifffahrt nicht ohne Folgen. Er konnte bei seiner Gesellschaft nur im Aufsichtsrat einen Platz finden und nur als Delegierter des Aufsichtsrates fand er den Weg in den Vorstand zurück. In das Jahr 1926 fiel neben der Abänderung des Harriman-Vertrages auch ein anderes, für die Hapag wichtiges Ereignis, nämlich die Übernahme der Deutsch-Austral und Kosmos-Linien sowie der Hugo-Stinnes-Linien. Man hat darin zum Teil eine Gegenmaßnahme gegen die vom Norddeutschen Lloyd ein Jahr zuvor durchgeführte Übernahme der Roland-Linie und einiger kleinerer Reedereien erblicken wollen. Die Verschmelzung dürfte jedoch weniger auf die Initiative der Reeder als auf die der Bankiers zurückzuführen gewesen sein. Um ein anderes Abkommen jedoch hatte Cuno persönlich großes Verdienst, um den im März 1930 abgeschlossenen Gemeinschaftsvertrag zwischen Hapag und Lloyd. Diesen Vertrag, dessen Grundlage Cuno und Stimming nur dadurch fanden, daß sie auf die Untersuchung aller Einzelheiten verzichteten und lediglich einige Richtlinien proklamierten, die auf der Erkenntnis von der Gemeinsamkeit der Interessen beruhten, war damals zweifellos notwendig, um dem selbstmörderischen Wettbewerb der beiden Reedereien ein Ende zu bereiten. Um die faire und loyale Durchführung dieses Vertrages, gegen den sich auch manche Widerstände im eigenen Hause richteten, war Cuno immer besonders bemüht. — Es ist kein Zufall, daß der wirtschaftliche Weg Cunos durch einige Verträge markiert wird. Seine besondere Stärke lag neben seiner persönlichen Liebenswürdigkeit und seiner weltmännischen Gewandtheit gerade in seiner Verhandlungsfähigkeit. Aber trotz seiner langen Tätigkeit in der Schifffahrt ist er im Gegensatz zu Stimming niemals ein wirklicher Reeder geworden. Er war auch letzten Endes kein Kaufmann, er gehörte vielmehr zum Typ des beamteten Wirtschaftlers. Und aus dem Fehlen des kaufmännischen Fingerspitzengefühls ist es wohl auch zu erklären, daß Cuno noch in der letzten Zeit mit größter Entschiedenheit an dem Gedanken der Hapag-Lloyd-Union in ihrer vorliegenden Form festhielt, daß er eigentlich nicht erkennen wollte, warum der Unionsvertrag, der damals als Mittel zum Zweck notwendig gewesen war, immer nur eine Etappe zur Lösung und niemals die Endlösung sein konnte. Cunos letztes Lebensjahr war von der zermürbenden Arbeit, seine Gesellschaft wie die deutsche Schifffahrt überhaupt aus der Krise herauszubringen, erfüllt. Er ist dabei zwar gelegentlich an Nebensächlichkeiten hängen geblieben, hat jedoch im großen und ganzen recht erfolgreiche Arbeit geleistet, an die sein Nachfolger anknüpfen kann. Aber mit Cuno dürfte auch der letzte unbedingte Verfechter des Unionsvertrags gestorben sein, mit seinem Tod das Organisationsproblem der Schifffahrt erheblich an Aktualität gewonnen haben.



03591-0046 BEC

Signatur

6. Jan. 1933

Datum

## Hamburger Fremdenblatt

Nr.

# Die Hapag an Cunos Bahre.

## Trauerfeier der Hapag-Angestellten für ihren toten Führer.

Hamburg, 5. Januar.

Heute nachmittag um 5½ Uhr versammelten sich sämtliche Angestellten der Hamburg Amerika Linie in der großen Passagehalle am Eingang Alsterdamm des großen Verwaltungsgebäudes der Hapag, um in einer schlichten Abschiedsfeier ihres verstorbenen Vorsitzenden des Vorstandes, Geheimrat Cuno, zu gedenken. Die Blicke der Teilnehmer dieser Gedankstunde, die zu vielen Hunderten die Halle und die Nebenräume füllten, waren gerichtet auf das Bild ihres verstorbenen Führers, das schwarz verkleidet im Hintergrund der Halle hing.

Nachdem ein Streichquartett das Largo von Händel gespielt und ein Männerchor der Angestellten mit eindringlichem musikalischen Vortrag ein religiöses Lied gesungen hatte, sprach für den Vorstand der Hapag

### Herr Marius Böger

Stellvertretender Vorsitzender des Direktoriums, über den Toten und sein Lebenswerk. Er lenkte die Blicke zurück in die Zeit, als Dr. Cuno 1917 in die Hapag eintrat, und als dann ein Jahr später die Revolution den Zusammenbruch brachte, den auch der geniale Führer Ballin nicht überleben mochte.

Da zeigte sich Dr. Cuno als der berufene Nachfolger Ballins, der den Kopf nicht verlor, sondern zu retten suchte, was zu retten war. Als einer der ersten nahm er die Verhandlungen mit den Feinden wieder auf, als diese die Vernichtung der ganzen deutschen Schifffahrt in unsinnigem Haß forderten, und nahm manchen demütigenden Gang auf sich, um der deutschen Schifffahrt und der Hapag wenigstens ein kleines Fundament zu lassen.

Direktor Böger gedachte auch des großen Mutes, den der Verstorbene bewies, als er sich bereit erklärte, in der Zeit schlimmster Inflation die Reichskanzlerschaft zu übernehmen. Da habe er sich als der erste Kanzler gezeigt, der gegenüber den Repressalien Frankreichs nein gesagt habe und damit die Aufmerksamkeit der Welt auf Deutschlands Forderungen auf Gerechtigkeit gelenkt habe.

In den Jahren nach der Inflation sei es Geheimrat Cuno beschieden gewesen, die Hapag ständig weiter zu entwickeln; er hatte dabei immer den Gedanken, den Bedürfnissen der deutschen Ueberseewirtschaft ein groß-

zügig organisiertes deutsches Uebersee-Liniennetz zu schaffen.

Direktor Böger schloß mit der Mahnung, daß man den Geist des Verstorbenen in der Hapag nicht besser ehren könne, als daß man mit der gleichen heißen Liebe und Fähigkeit am Werke weiterarbeite, damit bald das Wirklichkeit werde, was der Tote nicht mehr haben dürfen, der Wiederaufschwung der Schifffahrt aus dieser schweren Krise.

Dann sprach im Namen der Angestellten der Hapag

Herr Thoma,

der die tiefe Trauer aller zur Hapag gehörenden Menschen in sehr herzlichen Worten zum Ausdruck brachte.

Nach dem Gesange des Liedes „Ueber allen Gipfeln ist Ruh“ fand mit dem Altniederländischen Dantgebet die eindrucksvolle Feier ihren Abschluß.

## Zu Cunos Heimgang.

Die Trauerfeier für den verstorbenen Vorsitzenden des Vorstandes der Hamburg-Amerika Linie, Reichskanzler a. D. Geheimrat Cuno, findet morgen, Freitag, mittags 12 Uhr, in der katholischen Marienkirche in der Danzigerstraße statt. Pastor prim. Wintermann wird die Gedächtnisrede halten. Anschließend daran erfolgt die Ueberführung nach Ohlsdorf. Auch am Grabe spricht nur der Geistliche.

Wie wir erfahren, wird der Reichsverkehrs- und Reichspostminister, Freiherr Eich von Ribbenach als Vertreter des Reichspräsidenten und der Reichsregierung an der Beisetzung teilnehmen, als Vertreter der Reichsmarine der Chef der Marineleitung, Admiral Dr. h. c. Raeder. Den Chef der Heeresleitung wird Oberst Gerde, Kommandeur des Inf.-Reg. 6, den Befehlshaber des Wehrkreises II Major v. Bülow vertreten.

Der Vorstand der Hamburg-Amerika Linie veröffentlicht auf Seite 4 dieses Blattes eine Mitteilung über die Trauerfeier für Geheimrat Dr. Cuno und die Ausgabe der Teilnehmerkarten.

Aus Anlaß der Beisetzung des Reichskanzlers a. D. Dr. Cuno sehen am 6. Januar die Reichskanzlei und die Reichsbehörden in Hamburg die Flaggen auf Halbmaß.

# Die Trauerfeier für Cuno

## In der St. Marien-Kirche.

Unter gewaltiger Beteiligung von offiziellen Persönlichkeiten der Verwaltung und Politik, von Vertretern der Wirtschaft, der Wissenschaft, der Gesellschaft und der hamburgischen Bevölkerung überhaupt fand heute in der katholischen St. Marien-Kirche an der Danzigerstraße die Trauerfeier für Reichkanzler a. D. Geheimrat Dr. Cuno, den Vorsitzenden des Vorstandes der Hamburg-Amerika Linie, statt.

Am Donnerstagabend war bereits eine große Anzahl von Trauergästen von auswärts in Hamburg eingetroffen, und heute vormittag brachte u. a. der eigens dafür wieder eingesezte F.D.-Zug 26 aus Berlin zahlreiche Teilnehmer, die sich nachmittags mit dem Sonder-F.D.-Zug 25 wieder in die Reichshauptstadt zurückbegeben werden.

Selten hat die stille Marienkirche in der Danzigerstraße einen solchen Zustrom von trauernden Menschen gesehen wie heute vormittag. Schon am frühen Morgen drängten die Zuschauer von allen Seiten heran und mußten von einem Aufgebot der Polizei zurückgehalten werden, damit Platz blieb für das große Aufgebot wunderbarer Kränze und Blumenpenden, die als letzte Gabe der Lebenden an den Toten herbeigeschafft wurden.

Später rollte dann Wagen auf Wagen heran und brachte die Trauergäste selbst, für deren gewaltige Zahl die kleine und stille Kapelle in Ohlsdorf bei weitem nicht ausgereicht hätte, für die aber auch die viel geräumigere Kirche kaum Platz genug hat. 1500 Gäste soll sie in dieser Abschiedsstunde vereinigen, Gäste nicht nur aus dem engeren Rahmen der hamburgischen Wirtschaft, sondern weit her aus Berlin und aus den verschiedensten Teilen des Reiches.

### Die kirchliche Feier.

Draußen vor der Kirche liegt das blasse Licht eines milden Wintertages. Ein paar Schritte nur, und man steht mitten in der Feierlichkeit der großen Abschiedsstunde. Von den hohen Böhlungen des rötlichen Steins, von den mattleuchtenden Wandgemälden aus dem Marienleben fiel gedämpft Licht auf jene Stelle zwischen Bierung und den Stufen der Apsis, wo der Sarg des Verstorbenen unter Blumen und Kränzen feierlich aufgebahrt stand. Eine unendliche Fülle von weißen Schlingen und Lilien erhellte den dämmerigen Raum, überall auf den Stufen zum Altar, an den Seiten der Altäre lagen und hingen Kränze, mit weißen und farbigen Schleifen verziert. Vor dem hellstrahlenden Hochaltar brannten die hohen Kerzen, und Christbäume im Lichterschmuck bildeten den Hintergrund. Mit dem Ernst der Trauerfeier verband sich stimmungsvoll die Aus schmückung des Gotteshauses für den heutigen Dreikönigstag. Rechts und links vom Sarge ihres Führers und

winden. Fröh vollendet hat sich dieses Leben, das berufen war zum ewigen Licht. Ueber ihn steht geschrieben: per aspera ad astra — und so geht er ein zur ewigen Heimat!

Nach den Worten des Pfarrers primar Wintermann traten Priester und Ministranten vor den Altar und es erfolgte unter dem Wechselgesang der Totenvesper die feierliche Einsegnung der Tumba. Der Priester umschritt

Reichsernährungsminister a. D. Schiele, Minister a. D. Dr. Saemisch, Minister Dr. Becker, Geheimrat Dr. Fischel, Dr. Spieß, C. Fr. v. Siemens, Vertreter des früheren Kronprinzen Konrad a. D. v. Karpf, als Vertreter des Bischofs Osnabrück Domkapitular Dr. Lange u. a. Als Vertreter des Hamburger Senats nahm Bürgermeister Koss in Begleitung



### Die Aufbahrung in der Kirche.

den Sarg und segnete ihn zu Füßen und Häuptern und zu beiden Seiten. Weihrauch stieg nach uralter katholischer Sitte wirbelnd empor und erfüllte mit silbrigem Duft den himmelstrebenden Raum der Kirche. Das goldene Kreuz als Symbol der Kirche stand vor dem Sarge. Das Ave Maria erklang, die Wache der Kapitäne trat zurück und in langsamem Zuge wurde Geheimrat Cunos sterbliche Hülle durch das mit Leidtragenden gefüllte Hauptschiff der Kirche zum Portal getragen.

Eine gewaltige Menge harzte ergriffen auf der Straße und säumte die Straßenzüge ein, durch die sich dann der lange Trauerzug nach dem Ohlsdorfer Friedhof bewegte.

An der Trauerfeier nahmen neben den Familienangehörigen des Verstorbenen und den Mitgliedern des Aufsichtsrates und des Vorstandes der Hamburg-Amerika Linie teil als Vertreter des Reichspräsidenten und des Reichkanzlers

Staatsrat Zinn an der Feier teil, ferner Senator Dr. Burchard-Moss als Vertreter der Deputation für Handel, Schifffahrt und Verkehr und Senator Schönfelder an leitenden Offizieren der Ordnungspolizei, von der Reichsbahndirektion Altona Vizepräsident Koch anwesend. Ferner saßen den Rektor der Hamburgischen Universität Dr. Raabe, Direktoren der großen und zahlreichen Herren aus Verwaltungs-, Verkehrs- und Handelskreisen wie aus politischen Leben.

### Die Fülle der Kränze

Eine unübersehbare Fülle von Kränzen war um den Sarg herum und in den Räumen sowie auf dem Vorplatz der Kirche gelegt worden. Als Spender seien genannt Reichspräsident, der Reichskanzler und die Reichsregierung, der Hamburger Senat, das ehemalige Kronprinzenpaar



hladorf bei weitem nicht ausgereicht hatte, für die aber auch die viel geräumigere Kirche kaum Platz genug hat. 1500 Gäste soll sie in dieser Abschiedsstunde vereinigen, Gäste nicht nur aus dem engeren Rahmen der hamburgischen Wirtschaft, sondern weit her aus Berlin und aus den verschiedensten Teilen des Reiches.

## Die kirchliche Feier.

Draußen vor der Kirche liegt das blasse Licht eines milden Wintertages. Ein paar Schritte nur, und man steht mitten in der Feierlichkeit der großen Abschiedsstunde. Von den hohen Böhlungen des rötlichen Steins, von den mattleuchtenden Wandgemälden aus dem Marienleben fiel gedämpftes Licht auf jene Stelle zwischen Bierung und den Stufen der Apfisa, wo der Sarg des Verstorbenen unter Blumen und Kränzen feierlich aufgebahrt stand. Eine unendliche Fülle von weißen Schlingen und Lilien erhellte den dämmerigen Raum, überall auf den Stufen zum Altar, an den Seiten der Altäre lagen und hingen Kränze, mit weißen und farbigen Schleifen verzert. Vor dem hellstrahlenden Hochaltar brannten die hohen Kerzen, und Christbäume im Lichterschmuck bildeten den Hintergrund. Mit dem Ernst der Trauerfeier verband sich stimmungsvoll die Ausschmückung des Gotteshauses für den heutigen Dreikönigstag. Rechts und links vom Sarge ihres Führers und Leiters hielten vier Kapitäne die Totenwacht.

Unter dem ergreifenden Spiel der Orgel und einer ersten und zweiten Geige, die Schumanns Träumerei vollendet zu Gehör brachten, betrat die Familie Geheimrat Cuno und das Kirchenkapitel das Gotteshaus. Pfarrer Primarius Wintermann hielt die Rede zum Gedächtnis des Verstorbenen:

Ein neues Jahr ist gekommen und der Tod hat neue Ernte gehalten. Der Herr des Himmels und der Erden hat Wilhelm Cuno zu sich gerufen. In seine Jugendjahre fiel das große Aufblühen Deutschlands und bereitete einen Glanz über seine frühen Eindrücke und Erlebnisse. Zu Großem war er berufen und doch stand er schon mit 57 Jahren an der Grenze seines Lebens.

In der Zeit der schlimmsten Prüfungen für unser Vaterland war er vor große Aufgaben gestellt. Schon hatten die Jahre seiner Tätigkeit während des Krieges ihm den Ueberblick über die wirtschaftlichen Verhältnisse gebracht, aber als Albert Ballin ihn 1917 rief, wuchs sein Aufgabentkreis ins Gewaltige. Es war Cunos hartes Los, gerade stets dann gerufen zu werden, wenn die äußeren Verhältnisse trüb und dunkel schienen.

Das unglückliche Ende des Krieges hatte Deutschlands Handelsflotte vernichtet. Cuno war berufen, sie neu zu schaffen. Zum Bau berufen, hat er alle reichen Kräfte seines ganzen Menschen daran gesetzt, Aufbau zu leisten. Nicht nur in seinem Hamburger Wirkungskreis als Leiter der Hapag, auch in Berlin, als der Ruf an ihn erging — wiederum in schwerster Stunde — die Kanzlerschaft zu übernehmen.

Nie hat Geheimrat Cuno sich ver sagt, wenn das Vaterland rief. Darum trauert um ihn heute Deutsch land.

Viele sind gekommen, ihm die letzte Ehre zu erweisen, viele werden nur von Amtsgeschäften daran gehindert. So der Erzbischof von Osnabrück, der den letzten Gruß für einen treuen Sohn der Kirche einem Stellvertreter mitgeben mußte. Geheimrat Cuno war hochgeschätzt in seiner Arbeit und geliebt von allen wegen der großen natürlichen Lebenswürdigkeit seines Wesens.

Niemand weiß das besser als seine Familie. In eben dieser Kirche wurde 1906 seine Ehe geschlossen, deren Glück nun ihr Ende gefunden hat. Er fühlte sich seiner Familie, seinen Kindern aufs innigste verbunden und gehörte ihnen ganz. Woher die Kraft? Es ist kein Geheimnis: Geheimrat Cuno war zeitlebens ein tiefüberzeugter religiöser Mensch. Ohne viel Aufhebens, aber seine Religiosität auch niemals verleugnend.

Er erfüllte das alte Bibelwort: „Wenn wir leben, leben wir Gott; wenn wir sterben, sterben wir Gott.“ Glauben und Wissen bedeuteten für ihn keinen Gegensatz, sondern wurden in ihm zur harmonischen Einheit. Nicht ohne Anfeindungen ist er geblieben, aber die große Menschenliebe seines religiösen Herzens ließ ihn in alle über-

## Die Aufbahrung in der Kirche.

den Sarg und segnete ihn zu Füßen und Häuptern und zu beiden Seiten. Weihrauch stieg nach uralter katholischer Sitte wirbelnd empor und erfüllte mit silbrigem Duft den himmelsstrebenden Raum der Kirche. Das goldene Kreuz als Symbol der Kirche stand vor dem Sarg. Das Ave Maria erklang, die Wache der Kapitäne trat zurück und in langsamem Zuge wurde Geheimrat Cunos sterbliche Hülle durch das mit Leidtragenden gefüllte Hauptschiff der Kirche zum Portal getragen.

Eine gewaltige Menge harrte ergriffen auf der Straße und säumte die Straßenzüge ein, durch die sich dann der lange Trauerzug nach dem Ohlsdorfer Friedhof bewegte.

An der Trauerfeier nahmen neben den Familienangehörigen des Verstorbenen und den Mitgliedern des Aufsichtsrates und des Vorstandes der Hamburg-Amerika Linie teil als Vertreter des Reichspräsidenten und des Reichskanzlers Reichsverkehrsminister Frhr. Elz v. Ruebenach, Reichsbankpräsident Dr. Luther mit Reichsbankdirektor Hasse, als Vertreter des Reichsaußenministers Freiherrn von Neurath Gesandter v. Rosenberg, während der Reichskanzlerschaft Cunos auch dessen Kabinettskollege, als Vertreter der Reichsmarine der Chef der Marineleitung Admiral Dr. h. c. Raeder, Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn Dr. Dormüller, als Vertreter des Chefs der Heeresleitung Oberst Gerde und als Vertreter des Wehrkreises II Major v. Zülow. Ferner waren aus Berlin an offiziellen Persönlichkeiten gekommen die Staatssekretäre Bergmann, König, Dr. Pland, Reichsminister a. D. Trebitz, Reichsminister a. D. v. Reubell, Reichsverkehrsminister a. D. Dr. Krohne,

Staatsrat Zinn an der Feier teil, ferner Senator Dr. Burckard-Mohr als Vizepräsident der Deputation für Handel, Schiffahrt und Verkehr und Senator Schönfelder als leitenden Offizieren der Ordnungspolizei, von der Reichsbahndirektion Alto Vizepräsident Koch anwesend. Ferner saßen den Rector der Hamburgischen Universität Dr. Raape, Direktoren der großen und zahlreiche Herren aus Verwaltungsfahrts- und Handelskreisen wie aus politischen Leben.

## Die Fülle der Kränze

Eine unübersehbare Fülle von Kränzen war um den Sarg herum und in den Räumen sowie auf dem Vorplatz der Kirche gelegt worden. Als Spender seien genannt Reichspräsident, der Reichskanzler und die Reichsregierung, der Hamburger Senat, das ehemalige Kronprinzenpaar, Vorstand der Hapag und die einzelnen Linien der Hapag und ihrer Angestellten, Norddeutscher Lloyd, Hamburg-Deutsche Levante-Linie, Robert M. C. Woermann-Linie, Amerikanische Dampfschiff-Gesellschaft, Cunard Line, United States Royal Mail Line, Verband Deutscher Bahrischer Lloyd, Lloyd's Register, Vereiniger Schiffsverwerter, Blohm & Voß, Direktor der Krupp-Werke, Direktion der Germania Atlas-Werke A.-G. Bremen, Bremer Vulkan, Begefac, Dampfschiffahrts-Gesellschaften und „Neptun“ in Bremen, Rickmers, Vereinigte Elbeschiffahrt A.-G., Fürst O. Bismarck, Herr Krupp von Bohlen und

Weiter seien erwähnt: Deutscher Schiff-Verein, Notary-Club, Uebersee-

- 0047

BEC

Signatur

6. Jan. 1933

Datum

Hamburger Fremdenblatt

Nr. 6.

# Trauerfeier für Geheimrat Cuno

## in der St. Marien-Kirche.

winden. Früh vollendet hat sich dieses Leben, das berufen war zum ewigen Licht. Ueber ihn steht geschrieben: per aspera ad astra — und so geht er ein zur ewigen Heimat!

Nach den Worten des Pfarrers primar. Wintermann traten Priester und Ministranten vor den Altar und es erfolgte unter dem Wechselgesang der Totenvesper die feierliche Eingsegnung der Tumba. Der Priester umschritt

Reichsernährungsminister a. D. Schiele, Minister a. D. Dr. Saemisch, Minister a. D. Dr. Becker, Geheimrat Dr. Pischel, Direktor Dr. Spieß, C. Fr. v. Siemens, als Vertreter des früheren Kronprinzen Konteradmiral a. D. v. Karpf, als Vertreter des Bischofs von Osnabrück Domkapitular Dr. Lange usw.

Als Vertreter des Hamburger Senats nahm Bürgermeister Koss in Begleitung von



Die Aufbahrung in der Kirche.

den Sarg und segnete ihn zu Füßen und Häuptern und zu beiden Seiten. Weihrauch stieg nach uralter katholischer Sitte wirbelnd empor und erfüllte mit süßlichem Duft den himmelstrebenden Raum der Kirche. Das goldene Kreuz als Symbol der Kirche stand vor dem Sarg. Das Ave Maria erklang, die Wache der Kapitäne trat zurück und in langsamem Zuge wurde Geheimrat Cunos sterbliche Hülle durch das mit Leidtragenden gefüllte Hauptschiff der Kirche zum Portal getragen.

Eine gewaltige Menge harter ergriffen auf der Straße und säumte die Straßenzüge ein, durch die sich dann der lange Trauerzug nach dem Ohlsdorfer Friedhof bewegte.

An der Trauerfeier nahmen neben den Familienangehörigen des Verstorbenen und den Mitgliedern des Aufsichtsrates und des Vorstandes der Hamburg-Amerika Linie teil als Vertreter des Reichspräsidenten und des Reichskanzlers

Staatsrat Zinn an der Feier teil, ferner waren Senator Dr. Burchard-Moss als Vertreter der Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe und Senator Schönfelder mit den leitenden Offizieren der Ordnungspolizei erschienen, von der Reichsbahndirektion Altona war Vizepräsident Koch anwesend. Ferner sah man den Rektor der Hamburgischen Universität, Prof. Dr. Kaape, Direktoren der großen Banken und zahlreiche Herren aus Verwaltungs-, Schifffahrts- und Handelskreisen wie aus dem politischen Leben.

### Die Fülle der Kränze.

Eine unübersehbare Fülle von Kranzspenden war um den Sarg herum und in den Nebenzimmern sowie auf dem Vorplatz der Kirche niedergelegt worden. Als Spender seien genannt: der Reichspräsident, der Reichskanzler und die Reichsregierung, der Hamburger Senat, das ehemalige Kronprinzenpaar, der

Hamburg, Hamburgische Universitäts-Gesellschaft, Stahlhelm Gau Hamburg, Vorstand der Dresdner Bank Berlin-Hamburg, Deutsche Bank und Disconto-Gesellschaft, Commerz- und Privatbank, Verein Hamburger Assuradeur-Hamburger Flughafenverwaltung, Arbeitgeberverband des Großhandels, Fremdenverkehrs-Gesellschaft, Nautischer Verein, Verein Deutscher Seeschiffer, Deutsche Gruppe Internationalen Handelskammer, Deutsche Industrie- und Handelskammer, Deutscher Herr Club, Berlin, Rotes Kreuz, Hamburg, Luftschiff Zeppelin G. m. b. H., Hamburger Fremdenblatt, Deutsches Museum, München, National-Club v. 1919 in Hamburg, Präsidium des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs, Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr, Vorstand der Deutschen Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft, Vereinigte Stahlwerke A.-G., Düsseldorf, H. F. & Co., Frankfurt, Norddeutsche Versicherungs-Canadian Pacific Railway Co., Kameradschaftliche Vereinigung der Marineflieger und Luftschiffer, Inselgemeinde Helgoland, R. D. St. Biting, Altherrenschaft der Arminia, Landesverband der Pferdezucht-, Reit- und Fahrvereine und um Hamburg, A.G. Berlin und zahlreiche sonstige Unternehmungen, Gesellschaften, Persönlichkeiten usw.

Nach der Trauerfeier wurde der Sarg mit der sterblichen Hülle Geheimrat Cunos mit einem langen Gefolge von Autos usw. nach Ohlsdorf übergeführt. Dort fand die Beerdigung statt. Am Grabe sprach nur noch Pastor Wintermann.

### Am Grabe in Ohlsdorf.

Auf dem Ohlsdorfer Friedhof hatte sich schon eine Stunde vor der Trauerfeier eine nicht zählende Menschenmenge eingefunden, die die breite Straße von der Kapelle 8 nach Grabstätte in der Waldstraße umsäumte. In einer großen Anzahl Privatwagen und Omnibussen waren gegen 1½ Uhr die Teilnehmer der kirchlichen Feier vor der Gruft angekommen. Eine Viertelstunde später erschien in langsame Fahrt das Auto mit dem Sarge. Der geringe Platz, der an der Gruft zur Verfügung stand, nicht besetzt von den prominentesten Vertretern unter den Hamburger und auswärtigen Trauergästen.

Pastor prim. Wintermann führte die kirchliche Rituale aus und richtete an die Angehörigen einige tröstende Worte. Dann senkte die Fahne der Militärischen Kameradschaft von 1883 Cppendorf-Winterhude, deren Ehrenvorsitzender Geheimrat Cuno war, über der Gruft, in der der Sarg ruhte. In tiefer Ergriffenheit harreten die Anwesenden noch eine Zeitlang. Dann löste sich die Trauergemeinde langsam auf.

### Beileidsschreiben

### Hindenburgs

Der Reichspräsident von Hindenburg hat dem Verstorbenen das



## Die Aufbahrung in der Kirche.

den Sarg und segnete ihn zu Füßen und Häuptern und zu beiden Seiten. Weihrauch stieg nach uralter katholischer Sitte wirbelnd empor und erfüllte mit silbrigem Duft den himmelstrebenden Raum der Kirche. Das goldene Kreuz als Symbol der Kirche stand vor dem Sarg. Das Ave Maria erklang, die Wache der Kapitäne trat zurück und in langsamem Zuge wurde Geheimrat Cuno's sterbliche Hülle durch das mit Leidtragenden gefüllte Hauptschiff der Kirche zum Portal getragen.

Eine gewaltige Menge hatte ergreifen auf der Straße und säumte die Straßenzüge ein, durch die sich dann der lange Trauerzug nach dem Ohlsdorfer Friedhof bewegte.

An der Trauerfeier nahmen neben den Familienangehörigen des Verstorbenen und den Mitgliedern des Aufsichtsrates und des Vorstandes der Hamburg-Amerika Linie teil als Vertreter des Reichspräsidenten und des Reichskanzlers Reichsverkehrsminister Frhr. v. Huebner, Reichsbankpräsident Dr. Luther mit Reichsbankdirektor Haffner, als Vertreter des Reichsaußenministers Freiherrn von Neurath Gesandter v. Rosenberg, während der Reichskanzlerschaft Cuno's auch dessen Kabinettskollege, als Vertreter der Reichsmarine der Chef der Marineleitung Admiral Dr. h. c. Raeder, Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn Dr. Dörpmüller, als Vertreter des Chefs der Heeresleitung Oberst Gerde und als Vertreter des Wehrkreises II Major v. Bülow. Ferner waren aus Berlin an offiziellen Persönlichkeiten gekommen die Staatssekretäre Bergmann, König, Dr. Brand, Reichsminister a. D. Treviranus, Reichsminister a. D. v. Reue, Reichsverkehrsminister a. D. Dr. Rohne,

Staatsrat Zinn an der Feier teil, ferner waren Senator Dr. Burckard-Mohr als Vertreter der Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe und Senator Schönfelder mit den leitenden Offizieren der Ordnungspolizei erschienen, von der Reichsbahndirektion Altona war Vizepräsident Koch anwesend. Ferner sah man den Rektor der Hamburgischen Universität, Prof. Dr. Kaape, Direktoren der großen Banken und zahlreiche Herren aus Verwaltungs-, Schifffahrts- und Handelskreisen wie aus dem politischen Leben.

## Die Fülle der Kränze.

Eine unübersehbare Fülle von Kranzspenden war um den Sarg herum und in den Nebensäulen sowie auf dem Vorplatz der Kirche niedergelegt worden. Als Spender seien genannt: der Reichspräsident, der Reichskanzler und die Reichsregierung, der Hamburger Senat, das ehemalige Kronprinzenpaar, der Vorstand der Hapag und die einzelnen Abteilungen der Hapag und ihrer Angestelltenverbände, Norddeutscher Lloyd, Hamburg-Süd, Deutsche Levante-Linie, Robert M. Sloman, Boermann-Linie, Amerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Cunard Line, United States Lines, Royal Mail Line, Verband Deutscher Rheder, Bayerischer Lloyd, Lloyd's Register, Verein Deutscher Schiffswerften, Blohm & Voß, Direktorium der Krupp-Werke, Direktion der Germania-Werft, Atlas-Werke A.-G. Bremen, Bremer Vulkan in Vegesack, Dampfschiffahrts-Gesellschaften „Gansa“ und „Neptun“ in Bremen, Rickmers Reederei, Vereinigte Elbschiffahrt A.-G., Fürst Otto von Bismarck, Herr Krupp von Bohlen und Halbach. Weiter seien erwähnt: Deutscher Schiffs-Verein, Rotary-Club, Uebersee-Club,

Auf dem Ohlsdorfer Friedhof hatte sich schon eine Stunde vor der Trauerfeier eine Anzahl Tausenden zählende Menschenmenge eingefunden, die die breite Straße von der Kapelle 8 nach der Grabstätte in der Waldstraße umsäumte. Von einer großen Anzahl Privatwagen und Omnibussen waren gegen 1½ Uhr die Teilnehmer der kirchlichen Feier vor der Gruft angekommen. Eine Viertelstunde später erschien in langsamem Zuge das Auto mit dem Sarge. Der geringe Platz, der an der Gruft zur Verfügung stand, nicht besetzt von den prominentesten Vertretern unter den Hamburger und auswärtigen Trauergästen.

Pastor prim. Wintermann führte die kirchlichen Rituale aus und richtete an die Anwesenden einige tröstende Worte. Dann senkte die Fahne der Militärischen Kameradschaft von 1883 Eppendorf-Winterhude, deren Ehrenvorsitzender Geheimrat Cuno war, über der Gruft, in der der Sarg ruhte. In tiefer Ergreifenheit harreten die Anwesenden noch eine Zeitlang. Dann löste sich die Trauergemeinde langsam auf.

## Beileidsschreiben

### Hindenburgs

Der Reichspräsident von Hindenburg hat an den Vorstand der Hamburg-Amerika Linie folgendes Schreiben gerichtet:

„Zu dem schweren Verlust, den die Hamburg-Amerika Linie durch das plötzliche Hinscheiden Ihres Vorsitzenden, des Geheimrats Dr. Cuno, erlitten hat, spreche ich Ihnen meine aufrichtige Teilnahme aus. Ich werde die Entschlafenen, der in unermüdlicher Arbeit unvergängliche Verdienste um den Wiederaufbau der deutschen Handelschifffahrt erworben hat, stets ein ehrendes Andenken bewahren.“

Mit dem Ausdruck vorzüglicher Hochachtung

Ihr ergebener

gez. von Hindenburg.

mo

P

6. Jan. 1933

Sudatlantique  
P

# er für Geheimrat Cuno

he.

ernährungsminister a. D. Schiele, Mi-  
a. D. Dr. Saemisch, Minister a. D.  
ecker, Geheimrat Dr. Bischof, Direktor  
Spieß, C. Fr. v. Siemens, als Ver-  
des früheren Kronprinzen Konteradmiral  
v. Karpf, als Vertreter des Bischofs von  
brüd Domkapitular Dr. Lange usw.  
als Vertreter des Hamburger Senats  
Bürgermeister Hoff in Begleitung von



der Kirche.

tätrat Zinn an der Feier teil, ferner waren  
tor Dr. Burchard-Moss als Vertreter  
Deputation für Handel, Schifffahrt und Ge-  
e und Senator Schönfelder mit den  
den Offizieren der Ordnungspolizei er-  
ten, von der Reichsbahndirektion Altona war  
Präsident Koch anwesend. Ferner sah man  
Rektor der Hamburgischen Universität, Prof.  
Raabe, Direktoren der großen Banken  
zahlreiche Herren aus Verwaltungs-, Schiff-  
s- und Handelskreisen wie aus dem  
schen Leben.

## Die Fülle der Kränze.

Eine unübersehbare Fülle von Kranzspenden  
um den Sarg herum und in den Neben-  
en sowie auf dem Vorplatz der Kirche nieder-  
t worden. Als Spender seien genannt: der  
Präsident, der Reichskanzler  
die Reichsregierung, der Hamburger  
at, das ehemalige Kronprinzenpaar, der

Hamburg, Hamburgische Universitäts-Gesell-  
schaft, Stahlhelm Gau Hamburg, Vorstand  
der Dresdner Bank Berlin-Hamburg, Deutsche  
Bank und Disconto-Gesellschaft, Commerz- und  
Privatbank, Verein Hamburger Affecuradeure,  
Hamburger Flughafenverwaltung, Arbeitgeber-  
verband des Großhandels, Fremdenverkehrs-  
gesellschaft, Nautischer Verein, Verein Deut-  
scher Seeschiffer, Deutsche Gruppe der  
Internationalen Handelskammer, Deutscher  
Industrie- und Handelstag, Deutscher Herren-  
Club, Berlin, Rotes Kreuz, Hamburg, Luftschiffbau  
Zeppelin G. m. b. H., Hamburger Fremdenblatt,  
Deutsches Museum, München, National-Club von  
1919 in Hamburg, Präsidium des Allgemeinen  
Deutschen Automobil-Clubs, Institut für Welt-  
wirtschaft und Seeverkehr, Vorstand der Deutsch-  
Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft, Demag  
Vereinigte Stahlwerke A.-G., Düsseldorf, H. Fuhl  
& Co., Frankfurt, Norddeutsche Versicherung,  
Canadian Pacific Railway Co., Kameradschaft-  
liche Vereinigung der Marineflieger und Luft-  
schiffer, Inselgemeinde Helgoland, A. D. St. W.  
Wiking, Altherrenschaft der Arminia, Landesver-  
band der Pferdezucht, Reit- und Fahrvereine in  
und um Hamburg, A. G. Berlin und zahlreiche  
sonstige Unternehmungen, Gesellschaften, Persön-  
lichkeiten usw.

Nach der Trauerfeier wurde der Sarg mit  
der sterblichen Hülle Geheimrat Cunos mit einem  
langen Gefolge von Autos usw. nach Ohls-  
dorf übergeführt. Dort fand die Beerdigung  
statt. Am Grabe sprach nur noch Pastor Winter-  
mann.

## Am Grabe in Ohlsdorf.

Auf dem Ohlsdorfer Friedhof hatte sich schon  
eine Stunde vor der Trauerfeier eine nach  
Tausenden zählende Menschenmenge eingefunden,  
die die breite Straße von der Kapelle 8 nach der  
Grabstätte in der Waldstraße umsäumte. Mit  
einer großen Anzahl Privatwagen und Omni-  
bussen waren gegen 1½ Uhr die Teilnehmer an  
der kirchlichen Feier vor der Gruft angekommen.  
Eine Viertelstunde später erschien in langsamer  
Fahrt das Auto mit dem Sarge. Der geringe  
Platz, der an der Gruft zur Verfügung stand, war  
nicht besetzt von den prominentesten Vertretern  
unter den Hamburger und auswärtigen Trauer-  
gästen.

Pastor prim. Wintermann führte das  
kirchliche Ritual aus und richtete an die An-  
gehörigen einige tröstende Worte. Dann senkte sich  
die Fahne der Militärischen Kamerad-  
schaft von 1883 Eppendorf-Winter-  
hude, deren Ehrenvorsitzender Geheimrat Dr.  
Cuno war, über der Gruft, in der der Sarg ver-  
sank. In tiefer Ergriffenheit harrten die Anwesen-  
den noch eine Zeitlang. Dann löste sich die Trauer-  
gemeinde langsam auf.

## Beileidsschreiben

### Hindenburgs.

Der Reichspräsident von Hinden-

## Weitere Beileidkundgebungen

laufen immer noch in überwältigender Fülle ein.  
Es seien daraus erwähnt:

Präsident des hanseatischen Oberlandes-  
gerichts Dr. Rieffelbach, Reichsbahndirektion  
Altona, Germania-Werft, Lorenz Hagenbeck,  
Reichsverband der Deutschen Presse, Hamburg,  
Belgisches Konsulat, Generalkonsul der Tschecho-  
slowakischen Republik, Generalkonsul von Spa-  
nien, Generalkonsul von Venezuela, Französischer  
Generalkonsul, Generalkonsul von Ecuador,  
Deschimag, Hafenbautechnische Gesellschaft, Nauti-  
scher Verein, Allianz und Stuttgarter Verein,  
Präsident des Landesfinanzamtes Unterelbe,  
Horn, Flensburg, Deutsche Seewarte, Deutscher  
Schulschiff-Verein, Bugfischer-, Reederei- und  
Bergungs-A.-G., Deutsche Staatspartei, Ham-  
burg, Neptun-Linie, Deutsches Auslands-Institut,  
Wertpapierbörse, Hamburg, Arnold Otto Meyer,  
Elder Dempster & Co., van Rievelt, Goudriaan  
& Co., A. Kirsten, Southern Pacific Lines, See-  
berufsgenossenschaft, Reichsminister der Justiz,  
Reichswirtschafts-Minister, Reichs Ernährungs-  
Minister, Vereinigte Stahlwerke, A. G. G.,  
Rheinisch-Westfälisches Kohlen-Syndikat, Accept-  
Bank, A.-G., Reichskreditgesellschaft, J. G.  
Farben, Rickmers-Linie, Ulstein, Silber-  
meister & Co., Bremen, Schiffbautechnische  
Gesellschaft, Norddeutsche Kreditbank, Rotter-  
damsche Lloyd, Georg Howald, von Trotha,  
Deutsche Gruppe der Internationalen Handels-  
kammer, Scherl-Verlag, Ufa, Erkelenz, Klöckner,  
Eisen A.-G., Holland-Australien-Linie, Holland-  
Ostasien-Linie, Holland-Britisch-Indien-Linie,  
Nagel & Kaemp, Hamburg, Dr. Weibrauch,  
Reichsbahn, Derutra, Gesandter von Koller, Bre-  
mer Rheder-Verein, Albingia Versicherung A.-G.

Siehe auch Seite 5.



ernährungsminister a. D. Schiele, Minister a. D. Dr. Saemisch, Minister a. D. Dr. Becker, Geheimrat Dr. Wischel, Direktor Spieß, C. Fr. v. Siemens, als Vertreter des früheren Kronprinzen Konteradmiral v. Karpf, als Vertreter des Bischofs von Brücl Domkapitular Dr. Lange usw. Als Vertreter des Hamburger Senats Bürgermeister Koss in Begleitung von



## der Kirche.

tsrat Zinn an der Feier teil, ferner waren Dr. Burckard-Moss als Vertreter Deputation für Handel, Schifffahrt und See und Senator Schönfelder mit den beiden Offizieren der Ordnungspolizei erschienen, von der Reichsbahndirektion Altona war Präsident Koch anwesend. Ferner sah man Rektor der Hamburgischen Universität, Prof. Kaape, Direktoren der großen Banken, zahlreiche Herren aus Verwaltungs-, Schiffs- und Handelskreisen wie aus dem bürgerlichen Leben.

## Die Fülle der Kränze.

Eine unübersehbare Fülle von Kranzspenden um den Sarg herum und in den Nebenhallen sowie auf dem Vorplatz der Kirche niedergelegt worden. Als Spender seien genannt: der Reichspräsident, der Reichskanzler, die Reichsregierung, der Hamburger Senat, das ehemalige Kronprinzenpaar, der Verband der Hapag und die einzelnen Abteilungen der Hapag und ihrer Angestellten-Vereine, Norddeutscher Lloyd, Hamburg-Gülden-Linie, Levante-Linie, Robert M. S. Loman, Mann-Linie, Amerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft, Cunard Line, United States Lines, Mail Line, Verband Deutscher Rheeder, Deutscher Lloyd, Lloyd's Register, Verein Deutscher Schiffsverwerter, Blohm & Voß, Direktorium Krupp-Werke, Direktion der Germania-Werft, Werke A.-G. Bremen, Bremer Vulcan in Altona, Dampfschiffahrtsgesellschaften „Hansa“, „Neptun“ in Bremen, Rickmers Reederei, Vereinigte Elbeschiffahrt A.-G., Fürst Otto von Oldenburg, Herr Krupp von Bohlen und Halbach. Weiter seien erwähnt: Deutscher Schulverein, Rotarh-Club, Uebersee-Club,

Privatbank, Verein Hamburger Affecuradeure, Hamburger Flughafenverwaltung, Arbeitgeberverband des Großhandels, Fremdenverkehrs-gesellschaft, Nautischer Verein, Verein Deutscher Seeschiffer, Deutsche Gruppe der Internationalen Handelskammer, Deutscher Industrie- und Handelsstag, Deutscher Herren-Club, Berlin, Rotes Kreuz, Hamburg, Luftschiffbau Zeppelin G. m. b. H., Hamburger Fremdenblatt, Deutsches Museum, München, National-Club von 1919 in Hamburg, Präsidium des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs, Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr, Vorstand der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft, Demag Vereinigte Stahlwerke A.-G., Düsseldorf, H. Fuld & Co., Frankfurt, Norddeutsche Versicherung, Canadian Pacific Railway Co., Kameradschaftliche Vereinigung der Marineflieger und Luftschiffer, Inselgemeinde Helgoland, R. D. St. B. Wiking, Mitherrenschaft der Arminia, Landesverband der Pferdezucht, Reit- und Fahrvereine in und um Hamburg, A. G. Berlin und zahlreiche sonstige Unternehmungen, Gesellschaften, Persönlichkeiten usw.

Nach der Trauerfeier wurde der Sarg mit der sterblichen Hülle Geheimrat Cuno's mit einem langen Gefolge von Autos usw. nach Ohlsdorf übergeführt. Dort fand die Beerdigung statt. Am Grabe sprach nur noch Pastor Wintermann.

## Am Grabe in Ohlsdorf.

Auf dem Ohlsdorfer Friedhof hatte sich schon eine Stunde vor der Trauerfeier eine nach Tausenden zählende Menschenmenge eingefunden, die die breite Straße von der Kapelle 8 nach der Grabstätte in der Waldstraße umsäumte. Mit einer großen Anzahl Privatwagen und Omnibussen waren gegen 1½ Uhr die Teilnehmer an der kirchlichen Feier vor der Gruft angekommen. Eine Viertelstunde später erschien in langsamer Fahrt das Auto mit dem Sarge. Der geringe Platz, der an der Gruft zur Verfügung stand, war dicht besetzt von den prominentesten Vertretern unter den Hamburger und auswärtigen Trauer-gästen.

Pastor prim. Wintermann führte das kirchliche Ritual aus und richtete an die Angehörigen einige tröstende Worte. Dann senkte sich die Fahne der Militärischen Kameradschaft von 1883 Eppendorf-Winterhude, deren Ehrenvorsitzender Geheimrat Dr. Cuno war, über der Gruft, in der der Sarg versank. In tiefer Ergriffenheit harrten die Anwesenden noch eine Zeitlang. Dann löste sich die Trauer-gemeinde langsam auf.

## Beileidsschreiben

### Hindenburgs.

Der Reichspräsident von Hindenburg hat an den Vorstand der Hamburg-Amerika Linie folgendes Schreiben gerichtet:

„Zu dem schweren Verlust, den die Hamburg-Amerika Linie durch das plötzliche Hinscheiden Ihres Vorsitzenden, des Geheimrats Dr. Cuno, erlitten hat, spreche ich Ihnen meine aufrichtige Teilnahme aus. Ich werde dem Entschlafenen, der in unermüdlicher Arbeit sich unvergängliche Verdienste um den Wiederaufbau der deutschen Handelschiffahrt erworben hat, stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Mit dem Ausdruck vorzüglicher Hochachtung  
Ihr ergebener  
gez. von Hindenburg.“

Es seien darauf erwähnt:

Präsident des hanseatischen Oberlandes-gerichts Dr. Kieselbach, Reichsbahndirektion Altona, Germania-Werft, Lorenz Hagenbeck, Reichsverband der Deutschen Presse, Hamburg, Belgisches Konsulat, Generalkonsul der Tschechoslowakischen Republik, Generalkonsul von Spanien, Generalkonsul von Venezuela, Französischer Generalkonsul, Generalkonsul von Ecuador, Deschimag, Hafenbautechnische Gesellschaft, Nautischer Verein, Allianz und Stuttgarter Verein, Präsident des Landesfinanzamtes Unterelbe, Horn, Flensburg, Deutsche Seewarte, Deutscher Schiffschiff-Verein, Bugfischer, Reederei- und Bergungs-A.-G., Deutsche Staatspartei, Hamburg, Neptun-Linie, Deutsches Auslands-Institut, Wertpapierbörse, Hamburg, Arnold Otto Meyer, Elder Dempster & Co., van Nievelt, Goudriaan & Co., A. Kirsten, Southern Pacific Lines, Seeverbündgenossenschaft, Reichsminister der Justiz, Reichswirtschafts-Minister, Reichsernährungs-Minister, Vereinigte Stahlwerke, A. G. G., Rheinisch-Westfälisches Kohlen-Syndikat, Accept-Bank, A.-G., Reichsreditgesellschaft, J. G. Farben, Rickmers-Linie, Allstein, Silbermeister & Co., Bremen, Schiffbautechnische Gesellschaft, Norddeutsche Kreditbank, Rotterdamsche Lloyd, Georg Howald, von Trotha, Deutsche Gruppe der Internationalen Handelskammer, Scherl-Verlag, Ufa, Erkelenz, Alökner, Eifen A.-G., Holland-Australien-Linie, Holland-Ostasien-Linie, Holland-Britisch-Indien-Linie, Nagel & Kaemp, Hamburg, Dr. Weibrauch, Reichsbahn, Derutra, Gesandter von Koller, Bremer Rheeder-Verein, Albingia Versicherungs A.-G.

Siehe auch Seite 5.

## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 7.5

### Die Anteilnahme am Ableben Dr. Cunos.

#### Das Beileid des Preussischen Landtags.

vdz. Berlin, 6. Januar. (Drahtbericht.) Der Präsident des Preussischen Landtags, Herrl, hat an Frau Geheimrat Cuno folgendes Beileidschreiben gerichtet: Zu dem harten Schicksalsschlage, der Sie durch das Hinscheiden Ihres Herrn Gemahls betroffen hat, spreche ich Ihnen mein tiefempfundenes Beileid und das Beileid des Preussischen Landtags aus. Die vielfachen Verdienste, die der Verstorbene als Reichsfinanzler sich in schwerster Notzeit für Deutschland erworben hat, werden ihm ein dauerndes Andenken sichern.

#### Haus Doorn.

Der ehemalige Kaiser hat dem Vorstand der Hamburg-Amerika Linie telegraphisch seine aufrichtige Anteilnahme an dem Ableben Geheimrat Cunos ausgesprochen.

#### Teilnahme des Reichsrates.

Bürgermeister Noß hat der Witwe Geheimrat Cunos offiziell die Teilnahme des Reichsrats ausgesprochen.

#### Vertretung Bremens.

An der Trauerfeier für Geheimrat Cuno nahmen auch eine große Anzahl von bremischen Reedern, Kaufleuten und Industriellen teil. Der Senat war durch Staatsrat Dr. Böckers vertreten.