Morgen-Ausgabe. Nr. 173 Sonnabend, 11. April 1936

Dresdner Nachrichten

Großer Sportteil

Gegründet 1856

Bezugspreis: ... einschließlich Zustellgebühr RM. 2.10, durch ... Post RM. 2.24 ... Bestellgeld, Einzel-Nr. 10 Rpf., außerhalb Sachsens 15 Rpf. (einschl. Abend-Ausgabe)

Druck u. Verlag: Liepsch & Reichardt, Dresden-A. 1, Marienstraße 38/42. Fernruf 25241. Postscheckkonto 1068 Dresden. Dies Blatt enthält die amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Dresden und des Schiedsamtes beim Oberversicherungsamt Dresden

Anzeigenpreise lt. Preisliste Nr. 4: Millimeterzeile (22 mm breit) 11,5 Rpf. Nachlässe nach Staffel B. Familienanzeigen u. Stellengesuche Millimeterzeile 8 Rpf. Ziffergeb. 30 Rpf. — Nachdruck nur mit Quellenangabe Dresdner Nachrichten. Unverlangte Schriftstücke werden nicht aufbewahrt

Eden soll mit Deutschland verhandeln

Beschlüsse der Rest-Locarnomächte

Genf, 10. April.

Die Rest-Locarnomächte haben entsprechend der englischen Auffassung beschlossen, daß die Schlichtungsverhandlungen fortgesetzt werden sollen. Der englische Außenminister wurde beauftragt, wiederum mit der deutschen Regierung in Verbindung zu treten, um die Klarstellung einiger Punkte des deutschen Planes herbeizuführen. Eine neue Zusammenkunft der Locarnomächte wurde für Mitte Mai anläßlich der ordentlichen Tagung des Völkerbundsrates vorgesehen. Eine für Freitagabend anberaumte Sitzung diente lediglich der Ausarbeitung einer gemeinsamen Mitteilung über die heutigen Beschlüsse.

Ueber die Besprechungen wurde am Freitagabend nach 11 Uhr folgende gemeinsame amtliche Verlautbarung ausgegeben: Die Vertreter Belgiens, Frankreichs, Englands und Italiens sind am 10. April 1936 in Genf zu einem Meinungsaustausch zusammengetreten. Sie nahmen Kenntnis von der Absicht, die deutsche Regierung im Punkt 3, 4, 5, 6 und 7 ihres Memorandums vom 31. März 1936 zum Ausdruck gebracht hat. Sie stellen fest, daß die deutsche Regierung zur Wiederherstellung des für die Verhandlungen über neue Verträge unerläßlichen Vertrauens keinen Beitrag geliefert hat, der sofortige allgemeine Verhandlungen und die Anwendung von Artikel 7 der sogenannten Londoner Vorschläge vom 19. März ermöglicht hätte. Sie sind jedoch der Auffassung,

daß es erwünscht ist, alle Schlichtungsgelegenheiten völlig auszuschöpfen;

zu diesem Zweck ist die Aufklärung einer Anzahl von Punkten des deutschen Memorandums in erster Linie notwendig, insbesondere derjenigen, die im französischen Memorandum erwähnt sind. Die Vertreter Englands werden zu diesem Zweck mit der deutschen Regierung in Fühlung treten. Insbesondere werden sie sich erkundigen, welche Bedeutung die deutsche Regierung den von ihr vorgeschlagenen zweiseitigen Verträgen gibt und wie diese Verträge sich im Rahmen der kollektiven Sicherheit oder des gegenseitigen Beistandes, wie er in der Völkerbundssatzung vorgesehen ist, einfügen würden. Die Vertreter Frankreichs machten alle Vorbehalte für den Fall des Eintritts irgendwelcher materieller Veränderungen in der Lage der Rheinzone während der in Frage stehenden Erörterungen. Für den Fall irgendwelcher derartigen Veränderungen beschlossen die Vertreter der vier Regierungen, sich sofort zu versammeln. Sie nahmen Kenntnis von der Tatsache, daß die Fühlungnahme zwischen den Generalstäben, wie sie im Abschnitt III der Londoner Vorschläge vorgesehen ist, am 15. April beginnen soll. Sie beschlossen, dem Völkerbund den französischen Friedensplan für eine eingehende Prüfung vorzulegen. Die Zustimmung der deutschen Regierung soll eingeholt werden für eine gleiche Vorlegung des deutschen Memorandums an den Völkerbundsrat, vorbehaltlich der Bemerkungen in Absatz 8 oben. Sie werden auf jeden Fall wieder in Genf während der nächsten Tagung des Völkerbundsrates zusammentreten. Der Vertreter Italiens hat seine Stellungnahme namens seiner Regierung vorbehalten.

Französische Geheimnote an England überreicht

Paris, 10. April.

Flandin hat Eden eine Verbalnote überreicht. Ihr Wortlaut ist zwar noch nicht bekannt, nach dem aber, was über diese Verbalnote durchsickert, scheint sie vor allem die Engländer zu der französischen Auffassung bekehren zu sollen, daß die Vermittlung und Versöhnung infolge der Haltung Deutschlands überholt und gescheitert sei, und daß man jetzt noch eine Politik einschlagen könne, wie sie in den Bürgerkriegsjahren angedeutet sei.

Der deutsche Botschafter in London v. Hoesch †

Einem Herzschlag erlegen

London, 10. April.

Der deutsche Botschafter in London, Leop. v. Hoesch, ist am Karfreitag, vormittags 10 Uhr, plötzlich an einem Herzschlag verschieden.

Das Deutsche Reich verliert in Dr. Leopold von Hoesch einen seiner befähigsten Diplomaten, der bei allen großen außenpolitischen Entscheidungen der Nachkriegszeit an hervorragender Stelle als Botschafter in Paris und später in London beteiligt war.

Von Hoesch wurde am 10. Juni 1881 in Dresden als Sohn des sächsischen Papierindustriellen Hugo Hoesch geboren, der später vom König von Sachsen geadelt worden war. Er trat nach Erledigung seiner juristischen Studien 1907 als Attaché in Peking in den diplomatischen Dienst des Reiches; in den folgenden Jahren war er nacheinander in Paris und Madrid tätig und kam 1912 als dritter Sekretär nach London, wo er bis zum Kriegsausbruch tätig war. Dann stellte er sich als Reserveoffizier seinem Regiment zur Verfügung. Von 1915 ab wurde er wieder für den diplomatischen Dienst angefordert und der Gesandtschaft in Sofia, später der Botschaft in Konstantinopel zugeteilt. 1917 kam er ins Auswärtige Amt nach Berlin und 1918 als Legationsrat nach Christiania, später nach Madrid. Im Januar 1921 wurde er nach Paris versetzt und dort bald Botschaftsrat. Als im Januar 1923 der inzwischen verstorbene Botschafter Dr. Mayer infolge des Einmarsches der Franzosen ins Ruhrgebiet zurückgerufen wurde, blieb H. als Geschäftsträger in einer äußerst schwierigen Stellung zurück. Er bewährte sich dabei derart, daß er Ende Januar 1924, nach Einstellung des passiven Widerstandes, zum Botschafter ernannt wurde.

Nachdem der bisherige Botschafter in London, v. Neurath, zum deutschen Außenminister in der Regierung v. Papen am 2. Juni 1932 ernannt worden war, und die Freihaltung des Londoner Botschafterpostens für ihn nicht mehr tragbar erschien, wurde im Zuge eines Revirements der wichtigsten Auslandsstellen am 28. September 1932 v. Hoesch zum Botschafter in London ernannt. Bei seinem Abschiedsbesuch bei Ministerpräsident Herriot überreichte er diesem die ihm vom Reichspräsidenten v. Hindenburg verliehene Goethe-Medaille.

Das Beileid des Führers

Der Führer und Reichskanzler hat den Schwestern des verstorbenen deutschen Botschafters telegraphisch sein aufrichtiges Beileid übermittelt.

König Eduard spricht sein Beileid aus

Die Nachricht von dem plötzlichen und völlig unerwarteten Tod des Botschafters v. Hoesch hat in London tiefstes Bedauern ausgelöst. König Eduard, der sich zur Zeit auf Schloß Windsor befindet, war einer der ersten, die von dem Hinscheiden des deutschen Botschafters unterrichtet wurden. Er drückte sogleich sein tiefstes Bedauern aus und übermittelte, wie „Preß Assoziation" meldet, persönlich dem deutschen Botschaftsrat, Fürst Bismarck, auf telephonischem Wege sein Beileid.

Bildarchiv der Dresdner Nachrichten

Infolge der Karfreitagsruhe erschienen keine Zeitungen; jedoch veröffentlichten die englischen Nachrichtenagenturen lange Nachrufe.

Verkehr in neuen Bahnen

Die Osterwoche brachte drei Großtaten der deutschen Technik. Das neue Luftschiff „Hindenburg" hat seine erste Ozeanüberquerung mit der gleichen Sicherheit und Pünktlichkeit durchgeführt, wie der „Graf Zeppelin" jede seiner fahrplanmäßigen Südamerikareisen. Die Welt sah mit Bewunderung auf die erste Atlantikfahrt unseres neuen Luftriesen, der als Friedensschiff der Lüfte in majestätischem Fluge die Erdteile verbindet. Auf der Erde raste zum ersten Male der neue zweigeschossige Stromlinienzug mit 120 Stundenkilometer von Hamburg nach Lübeck; womit eine neue Entwicklung im Reiseverkehr eingeleitet wird. Auf dem Wasser endlich wurden an der deutschen Ostseeküste die letzten Träger der Eisenbahnbrücke eingeschwommen, die als Rügendamm Deutschlands größte Insel mit dem Festland verbindet und die am 5. Oktober ds. Js. feierlich eingeweiht werden wird. Immer wieder, wenn die Oeffentlichkeit von der Erprobung neuer Eisenbahnzüge, Flugzeuge oder Kraftwagen erfährt, lenkt sich der Blick auf die Bedeutung des Verkehrs, den wir im Alltag nur zu leicht als etwas Selbstverständliches betrachten, als eine Einrichtung, auf die wir uns unbedingt verlassen können, und die uns jederzeit pünktlich zur Verfügung zu stehen hat. Die gewaltigsten Errungenschaften auf diesem Gebiet sind oft nach wenigen Monaten vergessen; man bedient sich ihrer, wie man sich der täglichen Gebrauchsgegenstände bedient. Und doch ist das Verkehrswesen für unsere Zeit von überragender Bedeutung. Schon vor Jahrtausenden war die Anbahnung neuer Verkehrswege der Schlüssel zu politischer und wirtschaftlicher Vormachtstellung. In der Verkehrsgeschichte spiegelt sich die Weltgeschichte, und wenn wir heute vom „Zeitalter des Verkehrs" sprechen, so erhellt daraus die entscheidende Stellung, die der Verkehr in unserer Zeit einnimmt.

Seit dem vorigen Jahrhundert gehört Deutschland zu den führenden Nationen auf dem Gebiete des Verkehrs. Deutschland hat der Welt zahlreiche Erfindungen geschenkt, die den Verkehr in neue Bahnen lenkten. Diese Entwicklung hat sich in den letzten drei Jahren noch verstärkt. Der Neuaufbau des Staates ist auch für die technischen und organisatorischen Einrichtungen nicht ohne tiefgreifende Wandlungen geblieben. Der Verkehr wurde nach großen Gesichtspunkten ausgerichtet. Wo früher Einzelinteressen gegeneinanderstanden, da ordnet sich heute alles dem großen Ganzen unter. Dem deutschen Verkehrswesen wurden neue Ziele gesetzt, es konnte sich vor allem der tatkräftigen Förderung und Mithilfe der verantwortlichen Männer des neuen Staates erfreuen. Adolf Hitler selbst hat zu wiederholten Malen seine starke Anteilnahme an diesen Fragen bewiesen und durch entschlossenen persönlichen Einsatz eine großzügige Entwicklung eingeleitet.

Wenn die deutsche Automobilindustrie heute einen nie geahnten Aufschwung erlebt, so ist das vor allem dem Führer zu verdanken. Seine wegweisenden Reden bei den Berliner Automobilausstellungen sind Marksteine auf dem Wege des Kraftverkehrs. Die Schaffung der Autobahnen bedeutet geradezu eine geschichtliche Tat, die man nur mit den Weltgeschichte gestaltenden Straßen des Imperium Romanum vergleichen kann. Auch die gewaltige Steigerung der Erzeugung, die Schaffung synthetischer Rohstoffe, die Verbilligung der Gestehungskosten — das alles ist erst im neuen Deutschland möglich geworden. Das andere große Verkehrsmittel, die Eisenbahn, hat in den letzten Jahren ebenfalls einen neuen Aufschwung genommen. Die Deutsche Reichsbahn, die von Kritikern als konservativ im rückschrittlichen Sinne bezeichnet wurde, brachte eine Anzahl bedeutender Neuerungen heraus, die dem Reiseverkehr ein neues Gesicht geben. Die „fliegenden" Stromlinienzüge, der neue Henschel-Wegmann-Dampfzug, der schon im nächsten Sommerfahrplan die Strecke Berlin—Dresden mehrmals am Tage in hundert Minuten bewältigen wird, der eben erprobte zweistöckige Küstenzug — das alles sind Erfolge einer zielbewußt geleiteten Verkehrspolitik. Ebenso beachtlich ist die Steigerung des Personenverkehrs von 1933 bis 1935 um 20 v. H. und die Erhöhung des Personalbestandes auf 656 000 Köpfe, eine Zahl, die von keinem anderen Unternehmen der Welt erreicht wird. Bei der Nürnberger Verkehrsausstellung aus Anlaß des hundertjährigen Bestehens der deutschen Eisenbahn konnte sich die Welt davon überzeugen, daß unser Land im Schienenverkehr noch immer an der Spitze steht und einer neuen großen Entwicklung dieses seit einem Jahrhundert bewährten Verkehrsmittels entgegensieht. Auch der deutsche Luftverkehr hat seine führende Stellung weiter ausgebaut. Es gibt bei uns keine einander bekämpfenden Gesellschaften mehr, sondern der Luftverkehr gründet sich auf eine von der Spitze bis zum letzten Hilfsarbeiter straff aufgebaute Organisation, die eine in der ganzen Welt unübertroffene Pünktlichkeit und Sicherheit unserer Fluglinien gewährleistet. Durch den starken Einsatz von Junkers- und Heinkel-Schnellflugzeugen konnten die Geschwindigkeiten erheblich gesteigert werden, ohne daß die Bequemlichkeit und