

Rieser Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Drahtanschrift
Tageblatt Riesa
Fernruf 1237
Postfach Nr. 59

Dieses Zeitung ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Landrats
zu Grodenhain befähigt bestimmte Blatt und enthält amtliche Bekanntmachungen des Finanzamtes Riesa
und des Hauptzollamtes Riesa

Postfachkonto
Dresden 1590
Strolche
Riesa Nr. 59

Nr. 276

Freitag, 24. November 1939, abends

92. Jahrg.

Das Rieser Tageblatt erscheint jeden Tag abends 1/8 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis, bei Voranzahlung, für einen Monat 2 Mark, ohne Zustellgebühr, durch Postbezug RM. 2.14 einschl. Postgebühr (ohne Zustellgebühr), bei Abholung in der Geschäftsstelle Wochenrate (6 aufeinanderfolgende Nr.) 55 Pfg. Einzelnummer 15 Pfg. Anzeigen für die Nummer des Ausgabestages sind bis 10 Uhr vormittags aufzugeben; eine Gewähr für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird nicht übernommen. Grundpreis für die gefaltete 46 mm breite mm-Zeile oder deren Raum 9 Pfg., die 90 mm breite, 5 gepaltene mm-Zeile im Textteil 25 Pfg. (Grundgröße: Zeile 8 mm hoch). Biffergebühr 27 Pfg., tabellarische Satz 50%, Aufschlag. Bei fernmündlicher Anzeigen-Bestellung oder fernmündlicher Abänderung eingesandter Anzeigenziele oder Probeabzüge schließt der Verlag die Inanspruchnahme aus Mängeln nicht drucktechnischer Art aus. Preisliste Nr. 4. Bei Konkurs oder Zwangsvergleich wird etwa schon bewilligter Nachlaß hinsichtlich Erfüllungsort für Vierzehnung und Zahlung und Gerichtsstand in Riesa höhere Gewalt, Betriebsstörungen usw. entbinden den Verlag von allen eingegangenen Verpflichtungen. Geschäftsstelle: Riesa, Goethestraße 59.

Intelligence Service organisiert Schiffsfabotageakte

Auslagen des Captain Stevens

11 Berlin, 23. 11. Amtlich wird bekanntgegeben: In der Zeit vom November 1937 bis November 1938 fanden auf einer Anzahl von Schiffen Sabotageakte statt, die zum Teil zur Vernichtung der Schiffe einschließlich ihrer Besatzungen führten. Betroffen wurden davon deutsche, italienische und japanische Schiffe. Den Untersuchungsorganen, die von deutscher Seite aus zur Aufklärung der Verbrechen angelegt wurden, fiel es damals auf, daß durch diese Sabotageakte kein englisches Schiff betroffen wurde.

Rummehr ist durch die Auslagen des Captain Stevens sowie durch eigene Untersuchungen folgendes ermittelt:

Ein weiteres Kapitel aus der „Attentatsarbeit“ des britischen Geheimdienstes

11 Berlin. Der „Völkische Beobachter“ schreibt zu der Aufklärung der vom britischen Geheimdienst veranlasseten Schiffsfabotage:

Nur und offen sind nun die Zusammenhänge zwischen den englischen Auftraggebern und Otto Straßer mit seinen Helfern, das Leben des Führers und des deutschen Volkes mit Mord- und Totschlag, mit gemeinlicher hinterlistiger Sabotage zu treffen.

Was man sich in London zurzeit in strampfen winden, die Schläge der letzten Tage haben gefessen. In allen Ländern der Erde haben die deutschen Beweise gegen das Verbrechen des englischen Geheimdienstes wie Bomben eingeschlagen. Man ist dort bestürzt und zutiefst erschrocken über die dunklen Mächtschichten dieser teuflischen englischen Organisation, die vielleicht zur selben Stunde auch bei ihnen Aktionen vorbereiten könnte, die zu den infernalischen Plänen der Londoner Zentrale gehören.

Wie aus der amtlichen Verlautbarung hervorgeht, sind wir in der Lage, die Beweisfette fortzusetzen und der Weltöffentlichkeit weiteres Anschauungsmaterial vor Augen zu führen, das sich würdig an die aufgedeckten Schandtat anreicht und wiederum an Hand unübertroffener, unerklärlicher Tatsachen die Zusammenhänge zwischen dem Attentat in München und den Verbrechen in London aufdeckt.

In der Zeit vom 18. November 1937 bis zum 27. November 1938 ereigneten sich in fünfzehn Fällen, in erster Linie auf deutschen, dann auch auf italienischen und japanischen Uebersee-Schiffen schwerste Explosions- und Brandattentate. In mehreren Fällen war der grauenhafte Erfolg der Aufschläge Totalverlust der Schiffe, der das Leben zahlreicher braver Schiffsoffiziere und Mannschaften forderte.

Bemerkenswert erschien zu Beginn eingehender Untersuchungen die Tatsache, daß kein einziges englisches Schiff von der Reihe dieser Verbrechen betroffen wurde, ein Eindruck, der sich noch bedeutend verstärkte, als im Laufe der polizeilichen Maßnahmen aller Länder dann ebenfalls ausgerechnet wieder die englische Polizei sich nicht an diesen Maßnahmen beteiligte.

Die Explosions- und Brande wurden durch Zeitzündler mit Höllenmaschinen hervorgerufen.

Die fieberhaften Untersuchungen ergaben bereits bald absolut übereinstimmende Parallelmomente in der Anlage sowie Herbeiführung des Sabotagematerials. Alle diese Anschläge waren gleichmäßig so vorbereitet, daß mit der erfolgten Explosion möglichst die Vorgezündung der Schiffe zerstört wurde, so daß diese nicht mehr in der Lage sein konnten, ihren Schiffsraum notfalls mit eigener Kraft leertzupumpen.

So erfolgte beispielsweise am 27. 6. 1938 auf dem deutschen Dampfer „Veronia“ eine schwere Explosion im Kaiser-Wilhelm-Kanal, und nur die im Kanal mögliche sofortige Dille verhinderte sein Absinken. Ein schwerer Sturm war hier das Mittel der Vorsehung, der die Schiffsführung zur Henderung des Kurzes veranlaßte, sonst hätte die Katastrophe nach Einstellung des Zeitzünders der Höllenmaschine das Schiff auf offener See getroffen und vernichtet.

Bei der polizeilichen Untersuchung der verschiedenen Anschläge fand man auf einigen davon betroffenen Schiffen wie „Festia“, „Roderney“, „Veronia“ und dem italienischen Dampfer „Fesca“ am Latort Riffe der Höllenmaschinen, die nicht nur wiederum die gleiche Anlage und Konstruktion bewiesen, sondern völlig übereinstimmende Vorrichtungen enthielten.

Die absolut gleichen Metallhüllen der Zündeinrichtung, die teilweise unbeschädigt erhalten blieben, und ein kostbares Beweisstück darstellen, sind in deutschem Besitz.

Die Fahndung nach dem Urheber dieser Sabotageakte, die alle nur eine gemeinsame Quelle haben konnten, ließ bald unabhängig voneinander von deutscher Seite sowie von Seiten heute neutraler Staaten Fäden erkennen, die ohne Zweifel nach England führten.

Der englische Geheimdienst ahnte nicht, daß bereits im Jahre 1938 in einem neutralen Land ein angeblicher Mitarbeiter des Secret Service, in Wirklichkeit aber Beauftragter der Gestapo, sich getarnt in dieses Netz einschaltete. In mehreren „Treffs“ zu verschiedenen Zeitpunkten gelang es ihm, an Besprechungen mit dem zuständigen Vertreter des englischen Geheimdienstes teilzunehmen, aus denen es sich ergab, daß die erfolgten und noch geplanten Aktionen gerade während des spanischen Krieges lediglich eine Probe

Haupttäter dieser Schiffsfabotageakte war der deutsche Emigrant Pösch. Auftraggeber war der britische Intelligence Service.

Pösch wurde unter dem Verdacht, diese Sabotageakte begangen zu haben, auf Drängen der deutschen Polizei bereits Anfang September 1938 von der Polizei eines neutralen Landes verhaftet und nach kurzer Zeit durch Eingreifen britischer Stellen wieder freigelassen.

Justiz ist Pösch in Dänemark durch Urteil des Kopenhagener Stadtgerichts vom 29. 6. 1939 wegen Spionage für England zu einer Freiheitsstrafe verurteilt.

Das erste Schiff englischer Herkunft, bei dem im Auftrage des Intelligence Service ein vielleicht ähnlicher Akt vorgenommen worden war, ist die „Athenia“.

auf das Funktionieren einer umfassenden englischen Sabotageorganisation darstellten sollten.

Es wurden damals bereits Namen genannt, die in einem späteren Zusammenhang die Wäden der Beweisführung überausgenand löshen.

Auch diese Aufklärung und Beweisführung haben wir dem englischen Geheimdienst selbst zu verdanken. Die Vernehmung des Captain Stevens hat uns nun Aufschlüsse gegeben, die von unschätzbarem Wert sein werden.

Captain Stevens sagte aus, daß sich im Erdgeschoss des Londoner Broadway-Buildings eine Abteilung des Geheimdienstes unter dem bezeichnenden Decknamen „Propagandaabteilung“ befunden habe. Im Mai 1938, als er vorübergehend in Prag tätig, von dort aus zur Information nach London berufen wurde, habe ihm der Adjutant des damaligen Chefs der Zentrale, Captain Howard, erklärt, daß sich diese sogenannte Propagandaabteilung mit der Vorbereitung von Sabotageaktionen beschäftige und wegen ihrer großen Bedeutung deshalb bald zu einer selbständigen Abteilung im gesamten Geheimdienst erhoben werden sollte.

Captain Stevens erklärte in Zeugeneigenwart in diesem Zusammenhang u. a. wörtlich: „Ich war mir damals schon im Klaren, daß diese Abteilung bereits im Jahre 1938 eine entsprechende Arbeit leitete.“

Der Emigrant Waldemar Voelch war der deutschen Polizei im Rahmen ausgedehnter Untersuchungen als ein verantwortlicher Leiter einer Schiffsfabotage dieser „Propagandaabteilung“ bekannt geworden.

Auf Drängen der deutschen Polizei wurde dann dieser Voelch in einem neutralen Lande festgenommen, zum größten Erstaunen der informierten deutschen Stellen bald aber wieder freigelassen.

Auch dieses Rätsel vermag Captain Stevens jetzt zu lösen. Stevens selbst war es, der auf Drängen seiner Londoner Zentrale die frühzeitige Freilassung des Voelch erwirkte und auch tatsächlich durchsetzte.

Captain Stevens erklärte bei seiner Vernehmung, daß dieser Emigrant Voelch ein ganz besonders tüchtiger Agent des englischen Geheimdienstes gewesen sei. Es wäre nicht leicht gewesen, ihn damals freizubekommen, weil bei ihm eine Stizze vom Ueberaum eines großen deutschen Schiffes gefunden wurde, in der an besonders gefährdeter Stelle Bezeichnungen für die Vorbereitung eines Attentats enthalten waren.

Dieser gleiche Emigrant und englische Agent Voelch sitzt zurzeit in Dänemark hinter Gittern. Er wurde dort nach dänischen Zeitungsberichten am 29. 6. d. J. zu einer längeren Gefängnisstrafe gemäß § 105 des dänischen Strafgesetzes verurteilt: wegen Spionage für England.

Wir können dann für heute dieses Kapitel aus der Tätigkeit der englischen Verbrecherorganisation abschließen. Es wird ohne Zweifel von ganz besonderem Wert sein, für die zuständigen amerikanischen Stellen, den Fall „Athenia“ unter diesen für sie gewiß interessanten Gesichtspunkten noch einmal zu betrachten.

Noch deutlicher kann wohl der britische Identitätsbegriff von Propaganda und verbrecherischer Sabotage nicht dargestellt werden. Agent Voelch, Agent Straßer, Agent Ullmer, Höllenmaschinen auf deutschen Schiffen, das Attentat von München, das gleiche verruchte System, die gleiche teuflische Methode — Sie sollen sich wundern, solche „Propaganda“ wird ihnen Früchte bringen!“

Deutsches U-Boot bekämpft Torpedierung der „Bellak“ im Firth of Forth

Wiederholte erfolgreiche Luftkämpfe an der Westfront
Drei feindliche Flugzeuge abgeschossen

11 Berlin. Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:

Im Westen etwas regere Spähtrupp- und Artillerietätigkeit.

Die Luftwaffe legte ihre Erkundungstätigkeit über französischem Gebiet fort. Zwischen den zur Unterstützung der Aufklärungsleistungen und zum Schutz des Grenzgebietes eingesetzten deutschen Jägern und feindlichen Jagdflugzeugen kam es wiederholt zu Luftkämpfen. Hierbei wurde ein englisches Flugzeug bei Verban, ein Flugzeug bei Saarbrücken und ein französisches Flugzeug durch Met bei Zweibrücken abgeschossen.

Die Nachricht der „New-York-Times“ von der schweren Beschädigung des britischen Kreuzers „Bellak“ wird durch die Meldung eines U-Bootes bestätigt, das einen Kreuzer der „Southampton“-Klasse im Firth of Forth torpediert hat. Nach Meldungen der britischen Admiralität ließ weiter der britische Zerstörer „Gipsy“ an der englischen Küste auf eine Mine und sank.

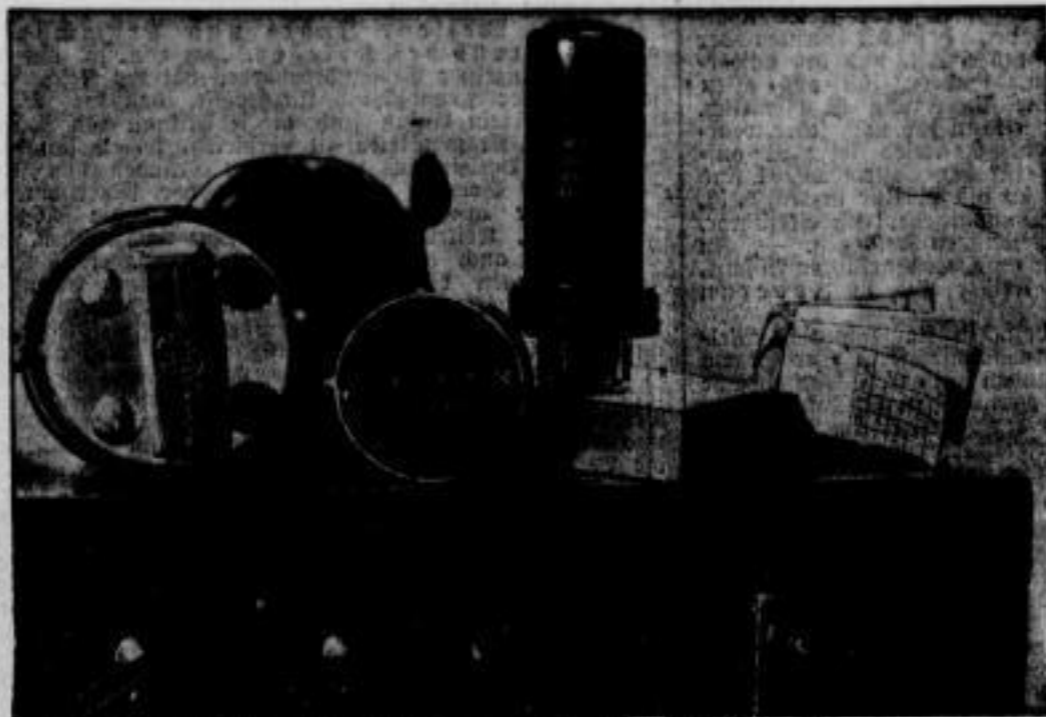
„New-York-Times“ meldet Torpedierung des britischen Kreuzers „Bellak“ im Firth of Forth

11 New-York. Die „New-York-Times“ veröffentlicht eine ihrem New-Yorker Büro zugegangene vertrauliche Meldung, wonach ein deutsches U-Boot in Firth of Forth den dort verankerten britischen Kreuzer „Bellak“ torpedierte. Einzelheiten seien nicht mitgeteilt worden. Das Blatt hebt hervor, dies sei der zweite gelangene Versuch deutscher U-Boote, in einen geschützten britischen Marinehafen einzudringen. Der Kreuzer ist dieser Meldung zufolge entkommen.

Der torpedierte Kreuzer eines der modernsten englischen Kriegsschiffe

11 Berlin. Der torpedierte Kreuzer „Bellak“ ist ein Kreuzer des neuesten englischen Typs. Das Schiff wurde erst im August d. J. in Dienst gestellt und ist mit den modernsten Schutzeinrichtungen gegen Torpedos ausgestattet.

Die „Bellak“ hat eine Wasserdrängung von 10 000 Tonnen und erreicht 32 Knoten Geschwindigkeit. Die Bewehrung besteht aus zwölf 15,2- und vier 4,7-Zentimeter-Geschützen. Zur Fliegerabwehr verfügt die „Bellak“ über zwölf 16,2- und sechs 4-Zentimeter-Flugabwehrkanonen. Ferner ist er mit acht Torpedoschrotporen ausgestattet und hat 4 Flugzeuge an Bord, die mit einer Schiendockanlage gestartet werden.



Das funkende- und Empfangsgerät englischer Herkunft, mit dem die Gestapo mit dem englischen Geheimdienst in Verbindung stand

Unser Bild zeigt einen Teil der technischen Einzelteile. Rechts ein englisches Geheimfode, der den deutschen Beamten der Sicherheitspolizei ebenfalls ausgeliefert wurde.

(Schertl-Wagenborg-W.)