Erscheint 6 mal wöchentlich.
Monatlicher Bezugspreis durch Träger einschl. 80 Pfg. bzw. 40 Pfg. Trägerlohn 1.70; durch die Post 1.70 einschließlich Postüberweisungsgebühr, zuzüglich 36 Pfg. Post-Bestellgeld. Einzel-Nr. 10 Pfg., Sonnabend- und Feiertags-Nr. 15 Pfg. Abbestellungen müssen spätestens eine Woche vor Ablauf des Bezugsmonats schriftlich beim Verlag eingegangen sein. Unsere Träger dürfen keine Abbestellungen entgegennehmen.

Sächsische Volkszeitung

Nummer 276 — 38. Jahrg.

Verlagsort Dresden.
Anzeigenpreise: die 1spaltige 22 mm breite Zeile 6 Pfg.; für Familienanzeigen 4 Pfg.
Für Platzwünsche können wir keine Gewähr leisten.

Schriftleitung: Dresden-A., Pollerstraße 17, Fernruf 20711 u. 21013
Geschäftsstelle, Druck und Verlag: Germania Buchdruckerei und Verlag Th. und G. Winkel, Pollerstraße 17, Fernruf 21013, Postscheck: Nr. 1025, Bank: Stadtbank Dresden Nr. 94767

Donnerstag, 23. November 1939

Im Falle von höherer Gewalt, Verbot, eintretender Betriebsstörungen hat der Bezieher oder Werbungtreibende keine Ansprüche, falls die Zeitung in beschränktem Umfange, verspätet oder nicht erscheint. Erfüllungsort ist Dresden.

Siegreiche Luftkämpfe unserer Flieger

Weitere erfolgreiche Aufklärungstätigkeit über Frankreich und England

Angriff bei Pirmasens abgeschlagen

Berlin, 23. November. Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:

Südwestlich Pirmasens griff eine feindliche Kompanie unsere Gefechtsvorposten an; sie wurde abgewiesen und erlitt schwere Verluste.

Am 22. November erzielte die lebhafte Aufklärungstätigkeit der deutschen Luftwaffe über Frankreich und England trotz starker Jagd- und Flakabwehr besonders wertvolle Erkundungsergebnisse. In der Gegend von Sedan wurde ein französisches Flugzeug abgeschossen. In den Gewässern von Shetland wurde unter starker Abwehr im Tiefangriff ein englisches Flugboot in Brand geschossen.

Bei der Grenzüberwachung durch zahlreiche Jagdflieger kam es verschiedentlich zu kleineren Luftkämpfen; vier französische Jagdflugzeuge wurden hierbei abgeschossen. Bei Freiburg wurde ein deutsches Flugzeug von französischen Jägern zur Notlandung gezwungen.

Am 21. November fand über französischem Gebiet ein Luftkampf zwischen neun deutschen Zerstörerflugzeugen und sieben französischen Jagdflugzeugen statt. Die französischen Jäger wurden vertrieben und dadurch den eigenen Aufklärungsflugzeugen ihre weitere Erkundungstätigkeit ermöglicht.

Feindliche Flieger, die in deutsches Hoheitsgebiet einflogen, hielten sich in unmittelbarer Nähe der Grenze.

Holland stellt Schiffahrt nach England ein

Schiffsverkehr um England verödet — Fahrverweigerung neutraler Reeder wegen Minengefahr

Amsterdam, 23. November.

Wie der „Nieuwe Rotterdamsche Courant" meldet, wurde die holländische Schiffahrt nach England am Mittwoch auf den dringenden Rat der holländischen Regierung wegen der durch Treibminen drohenden Gefahr eingestellt. Der Dampfer „Batavia", der Rotterdam Mittwoch morgen verlassen hatte, machte bei Maaskluis kehrt.

Am Nachmittag fand im Haag eine Besprechung zwischen Vertretern der Regierung und den holländischen Reedern statt, um die Frage ausführlich zu besprechen.

Nach einem United Preß-Bericht weigern sich jetzt die Eigentümer neutraler Schiffe aus Furcht vor Minen, ihre Schiffe mit Frachten in der Kriegszone fahren zu lassen. Viele Reeder sträuben sich sogar, ihre Schiffe überhaupt für europäische Häfen chartern zu lassen und für andere Routen würden sehr hohe Tarife berechnet.

Spanische Zeitungen über die Minengefahr

Madrid, 23. November.

In ihren Berichten zur Kriegslage heben die Madrider Zeitungen am Mittwoch hervor, daß das Meer unbefahrbar geworden sei infolge der Minen und der Tätigkeit der U-Boote. Wer versuche, England zu erreichen, könne sich auf eine Himmelfahrt gefaßt machen.

„Alkazar" schreibt zu Chamberlains Ankündigung von „Repressalien" für die Minenlegung in der Nordsee, dies sei nur eine Ausrede, um einen Ausweg zu finden aus der schwierigen Lage, in die England durch seinen eigenen Blockadekrieg geraten sei. Während Deutschland auf dem Landwege alle Lebensmittel erhalte, sei England auf den Seeweg angewiesen, und dieser werde von Tag zu Tag unsicherer. England sei in die selbstgegrabene Grube gefallen. — In ähnlichem Sinne schreibt auch die Zeitung „Madrid".

Neuer schwerer Verlust der britischen Marine

Amsterdam, 23. November.

Wie die britische Admiralität zugeben muß, ist vorgestern der britische Zerstörer „Gipsy" an der Ostküste Englands auf eine Mine gelaufen. Dieser Verlust trifft die englische Flotte um so schwerer, als die „Gipsy" ein ganz modernes Schiff ist, das erst im Jahre 1936 in Dienst gestellt wurde und einen Kostenaufwand von über 300 000 Pfund Sterling erfordert hatte. Die Explosion des Zerstörers erfolgte in Sicht der englischen Küste. Unmittelbar nach der Explosion ging der Zerstörer auf Grund. Von der Besatzung von 150 Mann werden nach englischen Meldungen 40 Mann vermißt. 21 wurden verwundet.

Amtliche italienische Erklärung

Englische Zweckmeldungen über bevorstehendes Abkommen Italien—England dementiert

Rom, 23. November.

Eine amtliche Verlautbarung wendet sich in eindeutiger Weise gegen die aus durchsichtigen Gründen immer wieder verbreiteten englischen Lügenmeldungen. Ein englisches Blatt, die „Financial Times", so heißt es in dem offiziellen Dementi, kündet bedeutende Abkommen zwischen Italien und England als dicht bevorstehend an und mit Einzelheiten, die eine Unkenntnis der italienischen wirtschaftlichen Lage verraten.

So wird dort u. a. erklärt, daß Italien im Austausch für mechanische Apparate über 8 Millionen Tonnen Kohle aus England erhalten würde und daß Italien im Austausch für indische Jute 2 Millionen Doppelzentner Hanf an England liefern würde.

Diese Einzelheiten genügen bereits, um die Nachrichten des englischen Blattes als phantastisch zu bezeichnen.

Dieses Dementi, so betont die amtliche Verlautbarung abschließend, gilt ein für allemal, da es wahrlich zu schwierig wäre, allen Phantastereien der ausländischen Blätter nachzugehen und Italien keine Zeit zu verlieren hat.

Der Kapitän der „Terukuni Maru" über die Katastrophe seines Schiffes

Tokio, 23. November.

Der inzwischen in London eingetroffene Kapitän des an der britischen Ostküste gesunkenen japanischen Dampfers „Terukuni Maru" sprach sich Domei gegenüber sehr lobend über die gute Disziplin der Fahrgäste und der Besatzung des Dampfers während der Katastrophe aus. Sein Schiff sei am 9. November um 10 Uhr bei den Downs im Aermelkanal eingetroffen und habe sich entsprechend den Anweisungen der britischen Regierung dort aufgehalten. Am 20. November um 15 Uhr habe die britische Regierung ihm eine Route angewiesen, der das Schiff folgen könne. Gleichzeitig habe die britische Regierung der „Terukuni Maru" besondere Signalvorrichtungen übermittelt, jedoch nicht die Erlaubnis erteilt, die Downs zu verlassen. Am 20. November um 8 Uhr habe ein Sonderflugzeug der britischen Admiralität die amtliche Erlaubnis zum Verlassen der Downs und zur Weiterfahrt nach London überbracht. Das Schiff habe sich sofort nach London in Fahrt gesetzt und während der ganzen Fahrt sorgfältig Obacht gegeben. Unterwegs sei man dem Wrack des holländischen Dampfers „Simon Bolivar" begegnet, dessen zwei Masten über Wasser ragten. Um 12.30 Uhr, als die Fahrgäste gerade beim Essen saßen, habe sich eine schreckliche Detonation ereignet. Er habe sofort gedacht, daß der Dampfer getroffen sei und unverzüglich das Klaumachen der Boote befohlen. Fahrgäste und Besatzung hätten seine Befehle ohne Aufregung ausgeführt. Obwohl die Katastrophe sich um die Mittagszeit ereignete und alle Fahrgäste das Deck verlassen und in den Speisesälen Platz genommen hätten, sei kein Menschenleben zu beklagen, da das Wetter sehr gut und die See ruhig gewesen sei.

Japanische Schiffahrtskreise in Kobe erklären, daß der japanische Dampfer „Terukuni Maru" ein Opfer der Minenkriegführung geworden sei. Die japanischen Handelsschiffe führen auf Anweisung der britischen Marinebehörden. Sie müßten eine ihnen unbekannte Route einschlagen und von der Themse aus einen Umweg von 60 Meilen machen.

So leben die englischen Soldaten in Frankreich

Madrid, 23. November. Der Pariser Vertreter der spanischen Zeitung „Ya" berichtet vom Leben der englischen Soldaten in Frankreich, die sich in den gleichen Bezirken befänden, wie 1914. Die englische Intendanturverwaltung in Frankreich kaufe zu hohen Preisen sämtliche Eier auf, so daß in den Gebieten, wo sich die Engländer befinden, bereits größter Mangel herrsche. Die britischen Soldaten seien viel besser verpflegt und ausgestattet als die französischen. Jeder dieser Boys bekomme fast soviel Löhnung wie ein französischer Leutnant.

Otto Strasser, das Mordwerkzeug des britischen Geheimdienstes

Der „Völkische Beobachter" gibt einen Abriß über den Lebensweg des sächsischen Organisators des Münchener Verbrechens, Otto Strasser, der ein klares Bild des an Charakterlosigkeit selten konsequenten Emigranten ergibt. Gleichzeitig wird ein Brief Otto Strassers veröffentlicht, in dem dieser seine Pläne, die Saarrückgliederung unmöglich zu machen, beschreibt.

In dem Artikel des „VB" heißt es u. a.:

Am 19. September 1897 in Geisenhausen (Bayern) geboren, ist er der Bruder Gregor Strassers und Paul Strassers, der wegen homosexueller Verbrechen in das Ausland emigrierte.

Der Beginn seiner politischen Tätigkeit sieht ihn im Jahre 1919 als überzeugten Sozialdemokraten, der nach kurzem Studium der Volkswirtschaft die Leitung eines sozialdemokratischen Korrespondenzbüros übernimmt. Während des Kapp-Putsches ist er Führer einer spartakistischen Hundertschaft. Im Rahmen seiner Entwicklung zum Nationalrevolutionär stößt er im Jahre 1925 zur NSDAP. Als Hauptschriftleiter einiger im Kampfverlag erscheinender Zeitungen, an der Spitze der „Nationalsozialist", bemüht sich sein Geltungsdrang und sein zügelloser Ehrgeiz darum, politisch im Rahmen der NSDAP eine besondere politische Rolle zu spielen. Als der „revolutionäre Sozialist", dem das Wort vom „Gemeinnutz geht vor Eigennutz" stets ein Fremdwort geblieben war, und der sich nicht einfügen konnte, seine egoistischen Ziele nicht erfüllt sah, verließ er, um dem drohenden Ausschluß aus der Partei zu entgehen, mit der bekannten theatralischen Erklärung „Die Sozialisten verlassen die NSDAP" die Partei und gründete die sog. Kampfgemeinschaft revolutionärer Nationalsozialisten.

Später führte ihn der Verräterweg mit dem Münchener Stennes zusammen. Der erhoffte Einbruch in die NSDAP gelang nicht, so daß er lediglich ein Gerippe von persönlichen Einzelgängern im Reich zurückließ, als er im Jahre 1933 zunächst nach Wien emigrierte.

Als ihm auch in Wien der Boden zu heiß wurde, flüchtete Otto Strasser nach Prag, wo er sich unter Abstreifung des Scheines des Idealisten eindeutig als Hoch- und Landesverräter zum Kauf anbot, ein für Geld gedungenes Subjekt fremder Nachrichtendienste und Organ der mit ihm täglich verkehrenden jüdischen Emigration.

Strassers Haupttätigkeit in Prag war neben der Verbreitung von Hetzartikeln in Flug- und Zeitschriften der Versuch, eine einheitliche Ausrichtung aller Schattierungen der Emigration herzustellen. Strasser lebte seit Jahren schon ausschließlich von den Geldzuwendungen ausländischer Nachrichtendienste, denen er versprach, in Deutschland eine Revolution zuwege zu bringen, zumindest aber den Führer zu beseitigen. So machte er im Juni 1934 eine Reise nach Paris, um die französische Regierung zur Unterstützung eines Putsches im Saargebiet zu bewegen, durch den die Saarrückgliederung unmöglich gemacht werden sollte. Nach seinen eigenen Angaben hat damals die französische Regierung diesen Plan abgelehnt, da sie den durchzuführenden Umsturz im Reich ohne außenpolitische Belastung 1934 billiger zu erreichen hoffte.

Im Rahmen seiner verräterischen Arbeit setzte Otto Strasser einen in Zahori bei Prag mit Unterstützung des tschechischen Nachrichtendienstes gebauten sogenannten „Freiheitssender" ein, der neben der propagandistischen Arbeit schon damals die den Attentatsabsichten Otto Strassers und seiner Helfershelfer entsprechenden Parolen gab. So schlossen z. B. fast alle Aufrufe dieses im Jahre 1934/35 arbeitenden Senders wörtlich mit der immer wiederkehrenden Aufforderung, daß „Adolf Hitler sterben müsse".

Die deutsche Regierung hat damals offiziell von der tschechischen Regierung die Beseitigung dieses zum Mord an deutschen Regierungsmitgliedern auffordernden Senders gefordert. Nachdem die tschechische Regierung behauptete, von der Existenz dieses Senders keine Kenntnis zu haben, wurde ihr der Standort dieses Senders genauestens angegeben. Da Herr Benesch naturgemäß auch dann nicht bereit war, den vom tschechischen Gelde aufgezogenen Sendedienst einzustellen, mußte von deutscher Seite selbst eingegriffen werden, um diese fortgesetzte Mordpropaganda zu unterbinden. Zwei SS-Führer des Sicherheitsdienstes haben befehlsgemäß am 26. Januar 1935 diesen Sender zerstört.

Im Vollzug der ihm von seinen damaligen Prager Geldgebern erteilten Aufträge versuchte nun Otto Strasser, die nach Deutschland auf dem Funkweg gesendeten Parolen auch praktisch zu verwirklichen.

1936 fanden Vorbereitungen für den ersten Sprengstoffanschlag statt. Er sollte ursprünglich im Olympiastadion in Berlin während der Olympiade, später anläßlich des Parteitages 1936 in Nürnberg und schließlich anläßlich des Besuches des Duce 1937 zur Ausführung kommen. Otto Strasser bediente sich dabei durch Vermittlung seines engsten Mitarbeiters Fritz Beer (Decknamen Heinrich Grunow) eines ehemaligen Studenten der Baukunst namens Hellmut Hirsch.

Nach diesem mißlungenen Anschlag versuchte Otto Strasser — noch immer im Dienste der damaligen tschechischen Regierung — einen neuerlichen Sprengstoffanschlag, der auf einer Großveranstaltung der NSDAP zur Ausführung gelangen