Wilsdruffer Tageblatt

Das „Wilsdruffer Tageblatt" erscheint werktags 18 Uhr. Bezugspreis monatl. 2 RM frei Haus, bei Postbestellung 1,20 RM zuzügl. Bestellgeld. Einzelnummer 10 Rpf. Alle Postanstalten, Postboten, unsere Austräger u. Geschäftsstellen nehmen zu jeder Zeit Bestellungen entgegen. Im Falle höherer Gewalt oder sonstiger Betriebsstörungen besteht kein Anspruch auf Lieferung der Zeitung oder Kürzung des Bezugspreises. Rücksendung eingesandter Schriftstücke erfolgt nur, wenn Rückporto beiliegt.

Wochenblatt für Wilsdruff u. Umgegend

Anzeigenpreise laut ausliegender Preisliste Nr. 8. — Ziffer-Gebühr: 20 Rpf. — Vorgeschriebene Erscheinungstage und Platzwünsche werden nach Möglichkeit berücksichtigt. — Anzeigen-Annahme bis vormittags 10 Uhr. Für die Richtigkeit der durch Fernruf übermittelten Anzeigen übernehmen wir keine Gewähr. — Bei Konkurs und Zwangsvergleich erlischt jeder Anspruch auf Nachlaß.

Fernsprecher: Amt Wilsdruff 206

Das „Wilsdruffer Tageblatt" ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Landrates zu Meißen und des Bürgermeisters zu Wilsdruff, des Finanzamts Nossen sowie des Forstrentamts Tharandt bestimmte Blatt und enthält Bekanntmachungen des Amtsgerichts Wilsdruff

Nr. 275 — 98. Jahrgang | Drahtanschrift: „Tageblatt" | Wilsdruff-Dresden | Postscheck: Dresden 2640 | Freitag, den 24. November 1939

Intelligence Service organisierte Schiffs-Sabotageakte

Aussagen des Captain Stevens

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 angesetzt wurden, fiel es damals auf, daß durch diese Sabotageakte kein englisches Schiff betroffen wurde.

Nunmehr ist durch die Aussagen des Capitain Stevens sowie durch eigene Untersuchungen folgendes erwiesen:

Haupttäter dieser Schiffssabotageakte war der deutsche Emigrant Pötzsch, Auftraggeber war der britische Intelligence Service.

Pötzsch 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.

Zur Zeit ist Pötzsch in Dänemark durch Urteil des Kopenhagener Stadtgerichtes vom 29. Juni 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".

Die „Attentatsarbeit" des britischen Geheimdienstes

Der „Völkische Beobachter" schreibt zu der Aufklärung der vom britischen Geheimdienst veranlaßten Schiffssabotage:

Klar und offen sind nun die Zusammenhänge zwischen den englischen Auftraggebern und Otto Strasser mit seinen Werkzeugen, das Leben des Führers und des deutschen Volkes mit Mord und Totschlag, mit gemeinster hinterlistiger Sabotage zu treffen.

Mag man sich in London zur Zeit in Krämpfen winden, die Schläge der letzten Tage haben gesessen. 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 Machenschaften dieser teuflischen englischen Organisation, die vielleicht zur selben Stunde auch bei ihnen Attionen vorbereiten könnte, die zu den infernalischen Plennen der Londoner Zentrale gehören.

Wie aus der heute veröffentlichten amtlichen Verlautbarung hervorgeht, sind wir in der Lage, die Beweiskette fortzusetzen und der Weltöffentlichkeit weiteres Anschauungsmaterial vor Augen zu führen, das sich würdig an die aufgedeckten Schandtaten anschließt und wiederum an Hand unleugbarer, unerschütterlicher Tatsachen die Zusammenhänge zwischen dem Attentat in München und den Verbrechern in London aufdeckt.

In der Zeit vom 18. November 1937 bis zum 27. November 1938 ereigneten sich in 15 Fällen, in erster Linie auf deutschen, dazu auch auf italienischen und japanischen Ueberseeschiffen schwerste Explosions- und Brandattentate. In mehreren Fällen war der grausige Erfolg des Anschlages 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 Explosionen und Brände wurden durch Zeitünder mit Höllenmaschinen hervorgerufen.

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

So erfolgte beispielsweise am 27. Juni 1938 auf dem deutschen Dampfer „Feronia" eine schwere Explosion im Kaiser-Wilhelm-Kanal, und nur die im Kanal mögliche sofortige Hilfe verhütete sein Absinken. Ein schwerer Sturm war hier das Mittel der Vorsehung, der die Schiffsführung zur Aenderung des Kurses 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 „Hestia", „Norderney", „Feronia" und dem italienischen Dampfer „Feice" am Tatort Reste der Höllenmaschinen, die nicht nur wiederum die gleiche Anlage und Konstruktion bewiesen, sondern völlig übereinstimmende Vorrichtungen enthielten.

Die absolut gleichen Metallhülsen der Zündeinrichtung, die teilweise unbeschädigt erhalten blieben und ein kostbares Beweisstück darstellen, sind im deutschen 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 Mittelsmann 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 auf das Funktionieren einer umfassenden englischen Sabotageorganisation darstellen sollten.

Es wurden damlas bereits Namen genannt, die in einem späteren Zusammenhang die Lücken der Beweisführung überzeugend schlossen.

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 unabschätzbarem Wert sein werden.

Captain Stevens sagte aus, daß sich im Erdgeschoß des Londoner Brodway-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 sogen. Propagandaabteilung mit der Vorbereitung von Sabotageakten beschäftigt und wegen ihrer großen Bedeutung deshalb bald zu einer selbständigen Abteilung im gesamten Geheimdienst erhoben werden sollte.

Captain Stevens erklärte in Zeugengegenwart in diesem Zusammenhang wörtlich: „Ich war mir damals schon im klaren, daß diese Abteilung bereits im Jahre 1938 eine entsprechende Arbeit leiste."

Der Emigrant Waldemar Pötzsch war der deutschen Polizei im Rahmen ausgedehnter Untersuchungen als ein verantwortlicher Leiter einer Schiffssabotage dieser „Propagandaabteilung" bekannt geworden.

Auf Drängen der deutschen Polizei wurde dieser Pötzsch 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 Pötzsch erwirkte und auch tatsächlich durchsetzte.

Captain Stevens erklärte bei seiner Vernehmung, daß dieser Emigrant Pötzsch ein ganz besonders tüchtiger Agent des englischen Geheimdienstes gewesen sei. Es wäre nicht leicht gewesen, ihn damals freizubekommen, weil bei ihm eine Skizze vom Laderaum 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 Pötzsch sitzt zur Zeit in Dänemark hinter Gittern. Er wurde dort nach dänischen Zeitungsberichten am 29. Juni 1939 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 Poetzsch, Agent Strasser, Agent Elser, 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!

Richtlinien für die Kriegführung

Jahreszusammenkunft des Führers mit den militärischen Befehlshabern

Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht versammelte heute wie im Vorjahre die Befehlshaber der Wehrmacht in der Neuen Reichskanzlei.

Unter anderem gab der Führer unter Auswertung der Kampferfahrungen im Osten Richtlinien für die zukünftige Kriegführung.

Deutsche Flieger immer überlegen

Sehr erfolgreiche Luftkämpfe an sechs Stellen.

Im Rahmen der Erkundungstätigkeit der deutschen Luftwaffe kam es am 22. November über Frankreich zu mehreren Luftkämpfen, die für die deutschen Flieger sehr erfolgreich waren. Jagdverbände, die die Aufklärungsflieger bei der Erfüllung ihrer Aufgaben sicherten, haben sich mit ihren Messerschmitt-„Me-109"-Flugzeugen den feindlichen Curtiß- und Morane-Flugzeugen immer wieder überlegen gezeigt. So trafen drei deutsche Jäger in der Gegend von Hornbach-Bitsch auf vier Morane, von denen drei abgeschossen wurden, während südlich von Saarbrücken noch ein Morane zum Absturz kam. Weitere Luftkämpfe entwickelten sich im Nordwesten Frankreichs und später wieder im Süden von Saarbrücken, wo acht deutsche Jäger mit zehn französischen in Kampfberührung kamen. Im ganzen fanden an diesem Tage an sechs Stellen der Front Luftkämpfe statt. Die Franzosen verloren dabei fünf Flugzeuge. Ein deutsches Jagdflugzeug wird vermißt.

Englischer Zerstörer vernichtet

Auf eine Mine gelaufen — Erst 1936 in Dienst gestellt

Wie die britische Admiralität zugeben muß, ist 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 war, 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.

*

Das 13. Opfer

Der Zerstörer „Gipsy" — zu deutsch „Zigeuner" — ist 1340 Tonnen groß. Er hat eine Länge von 98 Meter, eine Breite von 10,1 Meter und einen Tiefgang von 2,6 Meter. Seine Bewaffnung betrug vier 12-Zentimeter-Geschütze, zwei 4-Zentimeter-Luftabwehrgeschütze und acht Torpedorohre in Vierergruppen. Das Schiff entwickelte eine Geschwindigkeit von 35,5 Knoten. Die „Gipsy" gehörte zur Mittelmeerflotte und bildete zusammen mit sieben Zerstörern des gleichen Typs die erste Zerstörerflottille.

Die britische Admiralität gibt noch bekannt, daß die auf eine Mine gelaufene „Gipsy" der zweite Zerstörer sei, der untergegangen sei und das 13. Schiff, das ein Opfer der Minen geworden sei.

Die Kriegsaufgaben der gewerblichen Wirtschaft

Dr. Landfried: „Zusammenarbeit von Staat und Organisation der gewerblichen Wirtschaft in der Kriegswirtschaft"

Der Staatssekretär im Reichswirtschaftsministerium Dr. Landfried hielt vor der Reichswirtschaftskammer in Berlin einen Vortrag über die Zusammenarbeit von Staat und Organisation der gewerblichen Wirtschaft in der Kriegswirtschaft. Er stellte an die Spitze die prophetische Mahnung Bismarcks aus der großen Reichstagsrede zur Begründung der Wehrvorlage am 11. Januar 1887: „Der Krieg der Zukunft ist der wirtschaftliche Krieg, der Kampf ums Dasein im großen. Mögen meine Nachfolger das immer im Auge behalten und dafür sorgen, daß, wenn dieser Kampf kommt, wir gerüstet sind."

In den letzten Tagen habe der Duce vor dem Obersten Autarkierat Italiens gesagt, daß es im heutigen Europa absurd sei, einen Unterschied zwischen Kriegs- und Friedenswirtschaft zu machen: ein Grundsatz, der nach dem Willen des Führers in den Aufbaujahren 1933/39 bereits in vollen Maße Geltung hatte und nicht zuletzt in der Bestellung des Generalfeldmarschalls Göring zum Beauftragten für den Vierjahresplan seinen Ausdruck fand mit dem Ziel, bei Aufrechterhaltung weitestgehender handelspolitischer Zusammenarbeit mit jedem gutwilligen Handelspartner im Ausland die nationale Wirtschaft schon im Frieden so auszurichten, daß sie auch im Fall der Abschnürung von großen Teilen des Weltmarktes befähigt sei, die Wirtschaft reibungslos aus den friedensmäßigen Bedürfnissen in die Bedürfnisse der Kriegswirtschaft überzuleiten. Es lag in der Natur der Sache, daß diese planende Arbeit nur in aller Stille geleistet werden konnte, und nicht in dem Ausmaß möglich war, wie sie — nicht mit Unrecht — von der Wirtschaft selbst gewünscht wurde.

Die verantwortlichen Männer waren sich darüber im klaren, daß es bei Ausbruch eines Krieges zunächst darauf ankomme, die erforderliche staatliche verwaltungsmäßige Organisation neben die selbstverwaltende Organisation der Wirtschaft zu stellen. Auf der anderen Seite standen dem Staat seit 1934 als schlagkräftige Instrumente der Wirtschaftsführung die Ueberwachungsstellen, die jetzigen Reichsstellen, zur Verfügung, deren Aufgaben sich in den folgenden Jahren dahin erweiterten, den Lauf des Rohstoffstromes innerhalb der Wirtschaft zu regulieren. Zur Vorbereitung wehrwirtschaftlicher Fragen traten die Außenstellen des Reichswirtschaftsministeriums hinzu, die mit Kriegsbeginn in die Bezirkswirtschaftsämter umgewandelt wurden.

Der Staatssekretär sprach dann davon, daß aus den Kreisen der Wirtschaft häufig die Auffassung vertreten wird, man könne den größten Teil der Aufgaben der Reichsstellen auf die Organe der wirtschaftlichen Selbstverwaltung übertragen. Gerade bei der Rohstoffverteilung liege die Verantwortung am besten auf den Schultern der unmittelbar Beteiligten.

Schon bei Gründung der damaligen Ueberwachungsstellen ist überlegt worden, diese Aufgaben der Importüberwachung und -regelung in die Hände der Wirtschaftsgruppen zu legen. Dieser Weg erschien jedoch nicht richtig; denn es ist nicht die

SLUB Wir führen Wissen. Heimatmuseum der Stadt Wilsdruff WILSDRUFF