

Wolfgang D. Bode

Wolgast-Garnisonstadt der Volksmarine 1950-1990



Die ehemalige Kaserne der Seestreitkräfte / Volksmarine am Standort des heutigen Südhafens von Wolgast

Erinnerungen an die Entstehungszeit des Schiffbaus in Wolgast, des Industriegebietes am Peenestrom, in der Zeit von 1848 bis 1950 und die Zeit als Kaserne der Volksmarine in der Zeit von 1950 bis 1990.





Danke

An dem Konzept für das Buch habe ich erst nach meinem Rentenbeginn angefangen zu arbeiten. Mein umfangreiches Fotoarchiv lagerte seit 1990 in der Garage. Ob ich es noch jemals benutzen würde, war ungewiss. Dass die Negative die ständig wechselnden Temperaturen, klirrende Kälte im Winter, Gluthitze im Sommer, die unterschiedliche Luftfeuchtigkeit, so lange Jahre ohne nennenswerte Schäden überstanden haben, war für mich erstaunlich, als ich 2010 begann, den Fundus zu digitalisieren und zu katalogisieren. Als erstes nutzte ich die zusammengetragenen Ergebnisse zur Gestaltung einer Homepage zur Volksmarine in Wolgast. Bald stellte sich Resonanz ein. Es gab also noch Interessenten, die sich informieren wollten, was wohl aus dieser Dienststelle geworden ist, sich noch an ihre dort verbrachte Zeit erinnerten. So reifte der Gedanke heran, die Geschichte von der Entstehung und vom Ende der Marine in Wolgast aufzuschreiben.

Mein Dank gilt Freg.Kpt. a.D. Alfred Berger, der mir bei den Recherchen zum WTZ behilflich war.

Dank auch all denen, die mir während des Aufbaus der Homepage zur „Volksmarine in Wolgast“, Beiträge gesandt haben und damit ebenfalls dazu beitrugen, Dinge in die Erinnerung zurückzurufen, die sonst niemand mehr aufgeschrieben hätte.

Dazu gehören H. Richter, U. Händler, W. Kordts, B. Sämman, um nur einige zu nennen.

Bedanken möchte ich mich bei Herrn Arno Voigt aus Wolgast, der mir viele interessante Informationen zur

Vorgeschichte der Dienststelle, also über die Zeit der Granitschleiferei, der chemischen Fabrik und des Zementwerkes zur Verfügung stellte.

Mein Interesse für alles Militärgeschichtliche und vor allem mein Interesse für die Fotografie machte es mir möglich, chronologisch Ereignisse in der Dienststelle zu ordnen und für dies Buch aufzubereiten. Recherchen im Bundesarchiv brachten leider nur äußerst magere Ergebnisse.

Ein besonderer Dank gilt meiner Frau Doris, die es mir erst ermöglichte, Zeit für die Recherchen zu verwenden, um das Material für dies Buch zusammenzutragen.

Wolfgang D. Bode

2012-2017

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort
2. Schiffbau in Wolgast
3. Das Industriegebiet in der Wolgaster Neustadt
4. Die Zeit von 1933 bis 1945
5. Schiffbau in der sowjetischen Besatzungszone
6. Der heutige Südhafen von Wolgast
7. Die Seepolizei in Wolgast ab 1950
8. Wirtschaftsabteilung Wolgast
9. Erinnerungen von U. Händler
10. Gäste in der Kaserne, die 3. und 5. LSA
11. Erinnerungen von W. Kordts
12. Erinnerungen von H. Richter
13. Das WTZ 18
14. Schiffe und Boote des WTZ
15. Das Versorgungslager Wolgast
16. Die Instandsetzungsbasis 18
17. Teilnahme an Übungen und Manövern
18. Der Stützpunkt Wolgast
19. Epilog
20. Quellenverzeichnis

1. Vorwort

Seit der Schließung der Dienststelle Wolgast der Volksmarine sind nun über 25 Jahre vergangen. Heute erkennt nur der Eingeweihte die übriggebliebenen alten Gebäude der Dienststelle, kann anhand von noch stehenden Bäumen genau sagen, was hier oder dort stand. Die alten Gebäude sind neuen Industriebauten gewichen. Das ist das Beste, was dem Gebiet passieren konnte, da es ja sonst eine Industriebranche mehr in der Stadt Wolgast gewesen wäre. Das heutige Areal des **Südhafens von Wolgast** entspricht im wesentlichen dem Gelände der ehemaligen Dienststelle der Volksmarine.

Nur, bald wird niemand mehr wissen, was denn auf diesem Gelände schon alles gestanden hat. Geschrieben wurde schon darüber, was seit der Gründerzeit ab 1871 so alles auf dem Gelände stand, was dort alles für Firmen schon angesiedelt waren. Die 40 Jahre Volksmarine wurden bisher meist ausgeblendet. Sie gehören aber auch zur Geschichte der Stadt Wolgast. Deshalb hatte ich mir vorgenommen, das muss aufgeschrieben werden. Lange Zeit nur als Datenblatt-Sammlung existierend, wurde es mit Renteneintritt möglich, alles geordnet zu Papier zu bringen. Sollten sich dennoch Fehler eingeschlichen haben, bitte ich um Nachsicht- sie können korrigiert werden.

1991 schloss sich ein Kapitel in der Chronik der altherwürdigen ehemaligen Herzogresidenz Wolgast, welches sie für den Zeitraum von 40 Jahren zur Garnisonstadt der Marine (Seepolizei, VP-See, Seestreitkräfte und Volksmarine) werden ließ.

Sicher ist dieser Beitrag zur Gründung, Entwicklung und zum Ende der „Dienststelle Wolgast“ unvollständig, vieles könnte noch präziser hinterfragt werden. Aber, gar nichts aufschreiben und einfach alles vergessen?

Anhand der hier dargelegten Stationen der Entwicklung wird gezeigt, dass die kleine Stadt Wolgast mit ihren fleißigen Bürgern im Verlauf der letzten 200 Jahre einen nicht zu unterschätzenden Beitrag für die Marine Deutschlands geleistet hat, eingebettet darin die 40 Jahre als Garnisonstadt der Volksmarine...

2. Schiffbau, Seehandel und die früheren Seestreitkräfte in und um Wolgast

Wolgast war im Mittelalter Mitglied der Hanse. Seine Interessen in dem Handelsbündnis vertrat das wesentlich einflussreichere Greifswald.

Eng mit dem Wolgaster Hafen war Grünschwade verbunden, ein Hafenort am westlichen Ufer des [Peenestromes](#). Der Ort gehörte zum [Kirchspiel Kröslin](#) und lag östlich von Freest auf einer Landzunge nahe der Insel [Dänholm](#).

Erstmals wurde Grünschwade 1580 in einer Zollrolle des Herzogs [Ernst Ludwig](#) von [Pommern](#) erwähnt.

Ein schmaler, heute noch vorhandener Seitenarm des Peenestromes südlich des Ortes diente als Winter- und Nothafen für Wolgast. Davor lag die Insel Dänholm, welche vom Peenestrom umschlossen wurde. Wegen der idealen Lage für die Kontrolle aller Schiffsbewegungen zwischen [Ostsee](#) und [Stettiner Haff](#) befand sich hier im Hafen Grünschwade, eine Zollstation, durch welche der in [Wolgast](#) erhobene Fürstenzoll kassiert wurde. Diese Funktion behielt der Ort auch in der [Schwedenzeit](#) bei. Die schwedische Admiralität nutzte den Naturhafen als Militärstützpunkt und ließ ihn durch eine hölzerne Sperre zwischen dem Festland und dem Dänholm sichern. Diese teilte den militärisch genutzten Teil des Hafens von dem für Handelsschiffe offenen Bereich.



Ansicht der Insel Dänholm im Peenestrom

Die schmale Landzunge südlich von Freest und die im Peenestrom vorgelagerte Insel Dänholm gegenüber von Peenemünde. Hier befand sich der Ort und Hafen Grünschwade (Abb.: Google Earth)

Mit dem Ausbau des Hafens [Swinemünde](#) und der Schiffbarmachung der [Swine](#) in der Mitte des 18. Jahrhunderts sowie dem damit verbundenen Nachlassen des Schiffsverkehrs auf dem Peenestrom begann der Niedergang von Grünschwade. Während des [Siebenjährigen Krieges](#) wurde der Ort bei den Kämpfen um die auf dem gegenüberliegenden Ufer liegende Peenemünder Schanze völlig zerstört. Schwere Einschnitte im Seehandel musste der Wolgaster Hafen hinnehmen, als in Folge des Nordischen Krieges von 1674 bis 1679 das seit 1648 zu Schweden gehörende Festland weiter unter dessen Herrschaft verblieb. 1746 wurde mit der Gründung des Hafens in Swinemünde unter preußischer Herrschaft ein von

Schweden unabhängiger Hafen geschaffen, der zum weiteren Niedergang des Wolgaster Hafens und damit auch zum Nachlassen der Bedeutung von Grünschwade führte.

Der Not- und Winterhafen wurde aber weiterhin genutzt und ein Hafenmeister beschäftigt. Während der [Franzosenzeit](#) von 1807-1813 waren hier französische Soldaten stationiert, die die Einhaltung der [Kontinentalsperre](#) zu überwachen hatten. Erst 1888 wurde das Haus des Grenzaufsehers des ehemaligen Hafens, weggerissen und der Ort hörte auf zu existieren und geriet in Vergessenheit.

In der napoleonischen Franzosenzeit wurde eine große Landungsoperation auf Rügen vorbereitet, um die dortigen schwedischen Besatzer zu vertreiben. Der Kommandant von Wolgast ließ alle Frachtkähne in der Umgebung beschlagnahmen und verlud sie auf Fuhrwerke. Dieser Konvoi setzte sich über Greifswald gen Stralsund in Bewegung. Der Ortschronist Heller hat diese Aktion anschaulich in seiner Ortschronik beschrieben. Diese Landeoperation hat dann jedoch nicht stattgefunden, da die Schweden sich vorher von der Insel Rügen zurückzogen.

1768 waren in Wolgast immerhin 6 Schiffbaumeister mit 15 Gesellen und 4 Lehrlingen in 6 Schiffs- Zimmereien ansässig. Das gesamte Ufergelände von der Schlossinsel bis zum heutigen Südhafen war Werftgelände. 1865 waren in Wolgast 86 Schiffe registriert. 52 Seeschiffe: Vollschiffe, Barken, Briggs, Rahschoner, Schoner sowie 34 Küstenfahrer.

Unbedingt zu erwähnen sind natürlich die in Wolgast beheimateten Schiffe, welche entweder in Wolgast ihre Fracht luden und in andere Häfen transportierten oder eben von dort Waren nach Wolgast brachten. Zu dieser stattlichen Flotte zählen aber auch die auf Wolgaster Werften gebauten Schiffe, die später einen anderen Heimathafen fanden.

Das Jahr 1848

Es war das Jahr der frühbürgerlichen Revolution in Deutschland.

Im Ergebnis der Revolution, die die Einheit Deutschlands von unten her zum Ziel hatte, trat die Nationalversammlung deutscher Länder in der Frankfurter Paulskirche zusammen. Auf die Ergebnisse der Beratungen soll hier nicht näher eingegangen werden.

Aber immerhin wurde hier auch die Schaffung einer deutschen Marine angesichts der dänischen Blockade deutscher Häfen diskutiert und am 14. Juni 1848 beschlossen. Die regierenden Fürsten der an die Nordsee und Ostsee grenzenden norddeutschen Länder waren bis dahin selbst für die Verteidigung ihrer Küsten verantwortlich. Daher mussten Schiffe angekauft werden, eine eigene Flotte für das Deutsche Reich gab es noch nicht. Es sollte auch eigene Neubauten geben. Der Kriegsschoner "Frauenlob" wurde als erstes Kriegsschiff für die deutsche Bundesmarine auf einer Werft in Wolgast in Auftrag gegeben und gebaut. Die Bauaufsicht führte der Geheime Marinebaurat Theodor Zeysing.

Die SMS "Frauenlob" war als zweimastiger Kriegsschoner getakelt. Die Schiffbaumeister Klawitter und Lübke, deren Werft sich in Wolgast auf dem Gelände der heutigen Peene-Werft befand, entwarfen die Frauenlob nach dem Vorbild des niederländischen Schoners „Schorpioon“.

Das Schiff war 31,30 Meter lang. Es hatte eine Verdrängung von 305 ts und erreichte eine Geschwindigkeit von 13 Knoten. Die Besatzung bestand aus 47 Mann, welche über 5 Kanonen verfügten. Der Bau des Schiffes wurde durch freiwillige Geldspenden deutscher Frauen im Revolutionsjahr 1848 finanziert, weshalb es später den

Namen Frauenlob erhielt. Ursprünglich war der Name „Frauengabe“ vorgesehen.

Während des deutsch-dänischen Krieges im Jahre 1848 hatten die Dänen alle deutschen Häfen blockiert. Da Deutschland keine eigene Flotte besaß, entstand eine bedrohliche Situation. Als das Schiff nach 5 Jahren Bauzeit in Dienst gestellt wurde, war die 1848 er Reichsflotte schon längst wieder aufgelöst. Deshalb stellte es Admiral Prinz Adalbert von Preußen für die preußische Marine in Dienst. Zum Jahreswechsel 1859/1860 brach ein kleines preußisches Geschwader, bestehend aus SMS Arcona, SMS Thetis und SMS Frauenlob, zu einer Asien-Reise nach China, Japan und Siam auf, wo die Schiffe im Spätsommer 1860 eintrafen. Am 2.09.1860 geriet das Geschwader vor Yokohama in einen Taifun, in dem die Frauenlob mit ihrer gesamten Besatzung von 5 Offizieren und 42 Mann sank. Der Rest des Geschwaders setzte seine Reise fort. Von Japan ging es nach Shanghai. Über Südafrika erreichte man nach zwei Jahren wieder Danzig.

Die kaiserliche deutsche Marine ehrte das Schiff, indem sie 1902 einen Kleinen Kreuzer wiederum als SMS Frauenlob benannte. Dieser ging während der Skagerrak-Schlacht verloren. 1916 wurde deshalb erneut ein Kleiner Kreuzer auf Kiel gelegt, der zur Erinnerung wiederum den Namen "Frauenlob" erhalten sollte. Da er bei Kriegsende noch nicht fertiggestellt war, wurde er abgebrochen. In der Kriegsmarine des Deutschen Reiches trug ein zum Versorger umgebauter Minensucher von 1919 diesen Namen.

Auch bei der Bundesmarine gab es bis vor wenigen Jahren das Minensuchboot "Frauenlob". Es gab einer ganzen Klasse als Typschiff den Namen. Im Jahre 2000 hatte sogar ein ehemaliger Wolgaster das Kommando auf diesem Schiff.

Preußen baute seit der „Denkschrift über die Bildung einer Deutschen Flotte“ des Prinzen Adalbert, der von der Frankfurter Nationalversammlung zum Vorsitzenden der Marinekommission berufen worden war, kontinuierlich eine Flotte auf. Anfangs noch als Beitrag für den Norddeutschen Bund gedacht, beschränkte man sich bald wieder auf den Schutz der eigenen Küsten. Aufträge zum Bau von Dampfkanonenbooten für den Küstenschutz erhielten dabei auch Wolgaster Werften.

Schiffsart	Typ	Baujahr	Werft	Eigner	Bezeichnung	Dienstzeit
Schoner	Hela-Klasse	1855	Lübke Wolgast	Marine Preußen	Frauenlob	1856- 1860
Kleiner Kreuzer	Gazelle Klasse	1902	AG Weser Bremen	Kaiserliche Marine DR	Frauenlob	1903- 1916
Kleiner Kreuzer	Köln Klasse	1918	Kaiserliche Werft Kiel	Kaiserliche Marine DR	Frauenlob	
Tender	Minensucher	1919		Reichsmarine, Kriegsmarine	Frauenlob	1928- 1939
Frachter		1930			Frauenlob	
Minensuchboot	Frauenlob- Klasse			Bundesmarine	Frauenlob	1966- 2002

Schiffe und Boote mit dem Namen „Frauenlob“

So entstanden im Zeitraum von 1860 bis 1865 auf der Schiffswerft von Lübke acht Dampfkanonenboote für die Preußische Flotte. Das waren die „Natter“, „Pfeil“, „Basilisk“, „Blitz“, „Drache“ und „Meteor“ sowie schon 1848/49 zwei Kanonenschaluppen „Nr. 19“ und „Nr. 20“. Die Dampfmaschinen hatten eine Leistung um die 220 -320 PSi, die Schiffskörper waren in Holzbauweise gefertigt. Die Bewaffnung bestand aus einer Kanone 15cm(24Pfünder)

und 2 Kanonen 2cm(12Pfünder). Sie waren noch als 3-Mast-Schoner getakelt.

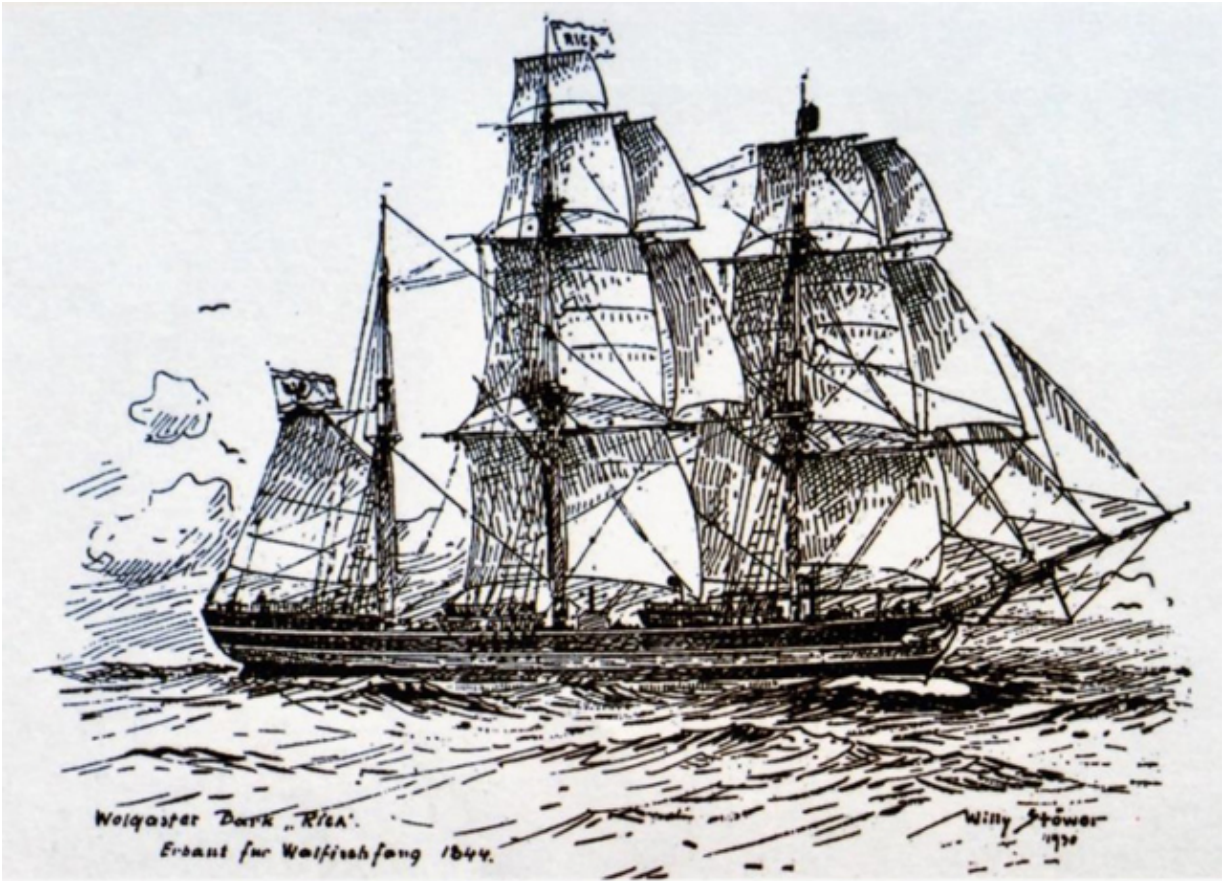
Die „Basilisk“ und die „Blitz“ waren am Gefecht bei Helgoland im Jahre 1864 beteiligt.

Bekannt wurde auch das Gefecht des Kanonenbootes „Meteor“, Kommandant Kpt.Ltn Knorr, mit dem französischen Aviso „Bouvet“ bei Havanna im Jahre 1870. Er forderte das weit größere französische Schiff zum Zweikampf auf offener See heraus und manövrierte so geschickt, dass er den Rammstoß des Gegners abschwächte und anschließend durch einen wohlgezielten Schuss den Kessel der „Bouvet“ außer Betrieb setzte. Der Aviso konnte sich nur durch die Flucht mit gesetzten Segeln in Sicherheit bringen.

Mit der Gründung des Deutschen Kaiserreiches gingen aber die Aufträge für den lukrativen militärischen Schiffbau an andere Werften in Danzig, Kiel, Stettin, Wilhelmshaven und Hamburg mit wesentlich größeren Kapazitäten.

Der Werftbetrieb in Wolgast kam sogar zeitweise ganz zum Erliegen!

Einige ehemals in Wolgast beheimatete Segelschiffe:

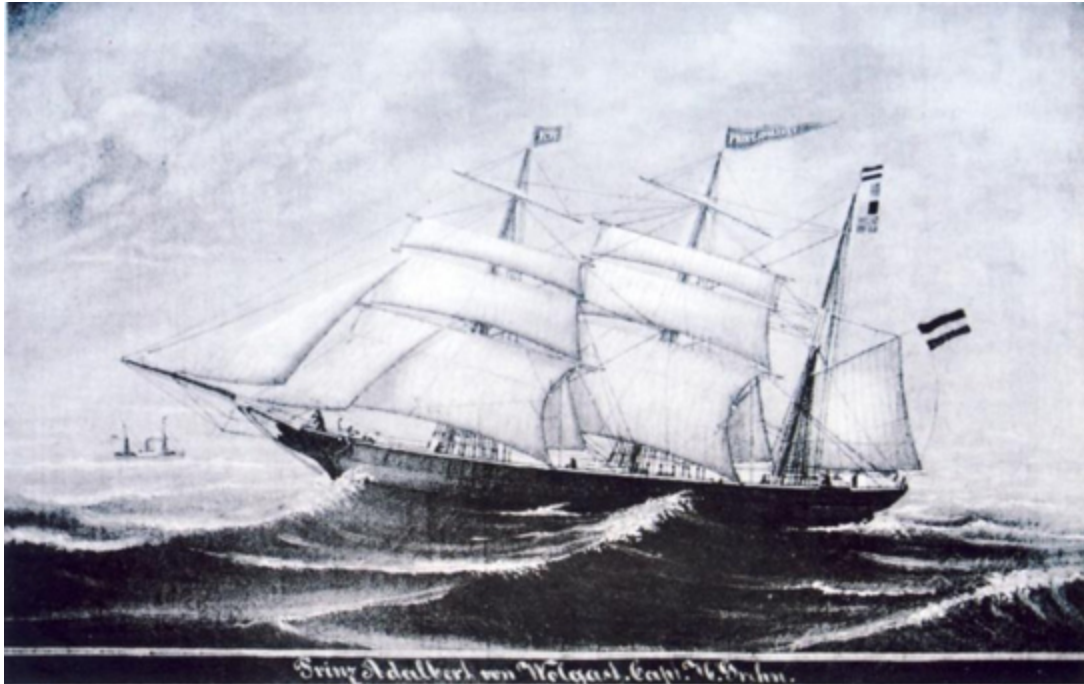


Bark „Rica“

Die Bark wurde 1844/45 auf der Werft von Erich in Wolgast als Walfänger gebaut. Schiffer waren Carl Andreas Darmer in der Zeit von 1845 bis 1854 und Joachim Knuth von 1854 bis 1863. In den ersten Jahren als Walfänger eingesetzt, strandete es am 31.10.1863 an der schwedischen Küste bei Lysekil. Die Besatzung konnte sich retten. (Zeichnung: Bildband Willy Stöwer, Angaben aus: Wolgaster Schiffe des 19. Jahrhunderts/A.Jenak)



Brigg „Eiche“, Baujahr etwa 1819. Schiffer war Caspar Gerret Weitge von 1832 bis 1852. Das Schiff bezog in den Jahren von 1841 bis 1852 regelmäßig sein Winterlager in Wolgast. 1852 ist es dann verschollen (Abb. und Angaben aus „Wolgaster Schiffe des 19. Jahrhunderts“/A.Jenak).



Schonerbark „Prinz Adalbert“

Das Schiff wurde 1863/64 auf der Werft von Schelle gebaut. Schiffer waren Eduard Riemer von 1864 bis 1876, H. Grehm von 1876 bis 1882 und H. Brinkmann von 1882 bis 1886. 1887 wurde das Schiff nach Schweden verkauft und war noch bis 1895 in Lloyds Register für Schweden verzeichnet.

Prinz Adalbert von Preußen stellte die Frauenlob für die preußische Marine in Dienst.

Prinz Adalbert, der Ältere, von Preußen.

Im vorigen Jahre waren es 60 Jahre, daß der Anfang zu einer deutschen Flotte, die bald wieder verschwinden sollte, und der Aufstoß zu einer preussischen Marine gegeben wurde, die sich später in die, eine Stelle in der Politik spielende, jetzige deutsche Kriegsmarine entwickeln sollte. Damals schrieb Prinz Adalbert von Preußen, geboren den 29. Oktober 1811 als Sohn des Prinzen Wilhelm, jüngsten Bruders König Friedrich Wilhelms III. eine „Denkschrift über die Bildung einer Deutschen Flotte.“ Im September des nächsten Jahres wurde Prinz Adalbert mit dem Vorsitz einer dem Kriegsministerium unterstellten „Marine-Kommission“ betraut, und nachdem der Anfang mit der Beschaffung von Kriegsfahrzeugen gemacht war, im Jahre 1854 zum Admiral der preussischen Küsten und Oberbefehlshaber der Marine ernannt. Er hatte die Genugthuung, die preussische Marine unter seiner Leitung und Beihilfe wachsen und gedeihen zu sehen und ihren Uebergang in die norddeutsche und später deutsche Marine zu erleben. Am 6. Juni 1873 starb er, betrauert von einem Seeoffizierkorps, das er nach den Grundsätzen des Offizierkorps der preussischen Armee herangezogen hatte, dem er aber auch die inneren wie äußeren Charakterzüge des Seemanns aufgeprägt wissen wollte. (M. P.)



(Fotorepro: Illustrierter Deutscher Flottenkalender für 1909)

Der Bau der Frauenlob:

Theodor Zeysing wurde mit der Bauaufsicht beauftragt

Erste deutsche Kriegsschiffe aus Wolgast

Der Geheime Marinebaurat Theodor Zeysing hatte die Bauaufsicht

Wolgast. Vor rund 140 Jahren entstanden ausgerechnet im preußischen Wolgast die ersten Eigenbauten des deutschen Kriegsschiffbaus. Die Bauaufsicht auf der Werft von Lübke führte ein gewisser Geheimer Marinebaurat Theodor Zeysing. Dieser Mann sollte deutsche Werftgeschichte schreiben.

Die Wolgaster Werft von Lübke, die sich auf dem Gelände der heutigen Peene-Werft befand, war bereits durch den Bau des Kriegsschoners „Frauenlob“ bekannt geworden. Dieses Schiff war 31,30 Meter lang und gänzlich aus Holz gebaut. Es verdrängte 305 ts und lief mit 13 Knoten eine beachtliche Geschwindigkeit. Auf diesem relativ kleinen Schiff dienten 47 Mann, die über fünf Kanonen verfügten.

Dass es überhaupt gebaut wurde, lag am deutsch-dänischen Konflikt von 1848. Die Dänen, die Anspruch auf Schleswig-Holstein anmeldeten, hatten einfach alle deutschen Häfen blockiert. Da Deutschland keine Flotte besaß, entstand eine prekäre Situation. Als die nach der 48-er Revolution in der Frankfurter Paulskirche tagende Nationalversammlung den Aufbau einer eigenen Marine beschloss, ging ein Sturm der Begeisterung durch die deutschen Lande. Selbst Frauenvereine standen nicht nach und sammelten Geld für den Bau eines Kriegsschiffes. Den Zuschlag für dieses Vorhaben erhielt schließlich Wolgast.

Als der Schoner nach fünfjähriger Bauzeit von Stapel lief, war die 48-er Reichsflotte längst aufgelöst und versteigert worden. Deshalb wurde das Schiff am 24. August 1855 durch Prinz Adalbert von Preußen unter dem Namen „Frauenlob“ der preußischen Marine zugeordnet. Die „Frauenlob“ erhielt 1860 die große Ehre, an einer Ostasienfahrt mit drei größeren Schiffen teilzunehmen. Das Geschwader knüpfte diplomatische Kontakte zu China, Thailand und Japan und erreichte die Un-



terzeichnung von ersten Handelsverträgen. In einem Taifun ging die „Frauenlob“ mit der gesamten Besatzung am 2. September 1860 unter.

Bis zum Wirken Theodor Zeysings wurden jedoch größere eiserner Kriegsschiffe gewöhnlich im Ausland eingekauft. Erst nach 1871 entwickelten sich in Deutschland leistungsfähigere Werften, die in der Lage waren, den Anforderungen an den Bau dieser speziellen Schiffe zu genügen. So in Danzig, in den Neuerwerbungen Preußens Kiel und Wilhelmshaven sowie in Hamburg. Die Bauliste der von Theodor Zeysing konstruierten oder beim Bau beaufsichtigten Großkampfschiffe enthält 27 Namen. Darunter lassen sich die Kanonenboote „Natter“ und „Pfeil“, die ersten deutschen Panzerschiffe „Friedrich der Große“, „Bayern“, „Kronprinz“, „Baden“ und vor allem die „König Wilhelm“, das seinerzeit kampfstärkste Kriegsschiff der Welt, finden.

Der Geheime Marinebaurat Theodor Zeysing leitete den Bau der „Frauenlob“ in Wolgast.

Zentralblatt der Bauverwaltung.

33

Herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Nr. 7 u. 8.

Berlin, 18. Januar 1919.

39. Jahrgang.

Erste Ausgabe Mittwoch und Sonnabend. — Schriftleitung: W 66 Wilhelmstr. 19a. — Geschäftsstelle und Anstalt der Anzeigen: W 66 Wilhelmstr. 95. — Bezugspreis: Vierteljährlich einschließlich Abtragen, Post- oder Streifenbankzusendung 4,16 Mark; Geogr. für das Ausland 5,30 Mark.

INHALT: Amtliches: Dienst-Nachrichten. — **Mitteilungen:** Die evangelische Garnisonkirche mit Kriegsgedächtnishalle in Altona. — Die natürliche Beleuchtung der Straße. — Vermischtes: Verleihung der Würde eines Doktor-Ingenieurs einschließlich. — Vereinfachtes Entwürfsverfahren zur Beschaffung von Arbeitsgeräten. — Deutsch-Österreich auf der Ausstellung „Spätkriegs-Baustoffe“ in Berlin. — Vereinigung der höheren technischen Baupolizeiträger in Deutschland. — Neue archaische Kalender.

Amtliche Mitteilungen.

Preußen.

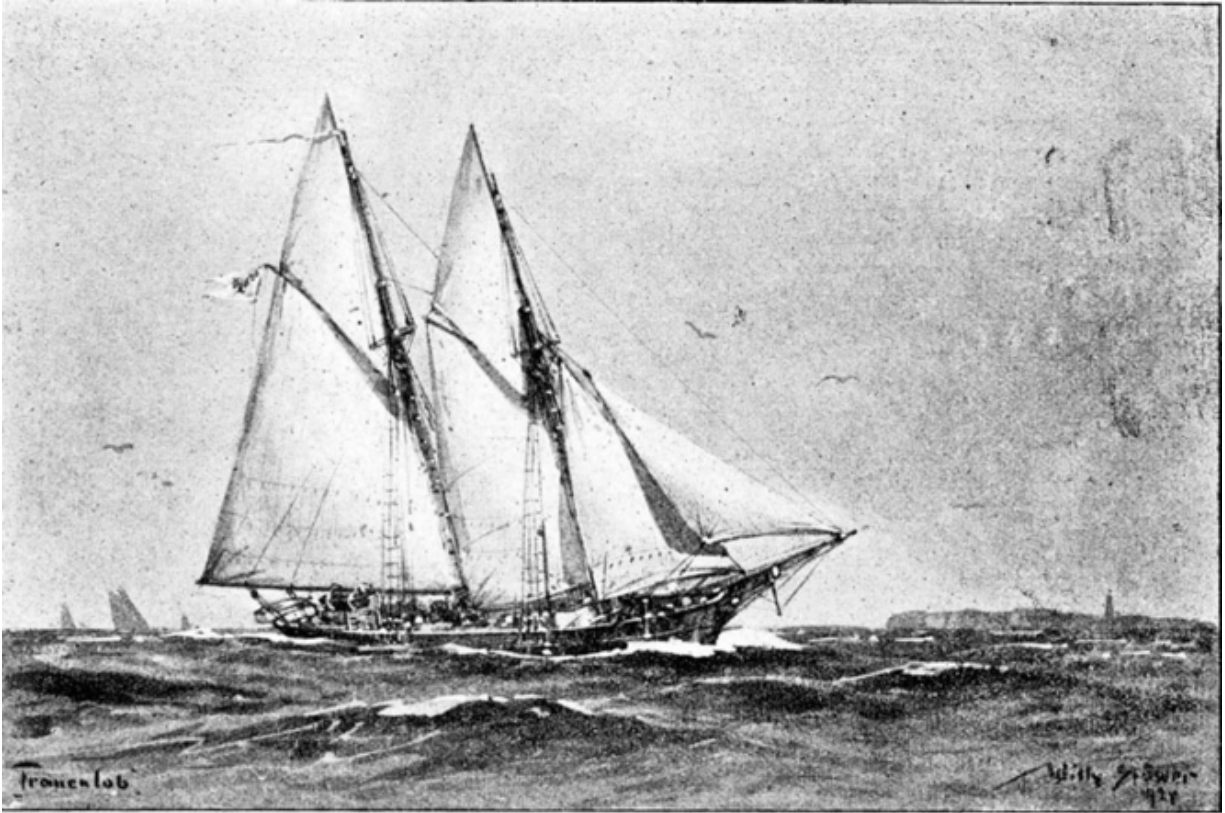
Der Wirkliche Geheime Oberregierungsrat und Dirigent im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen Dr. jur. Leese ist zum Ministerialdirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt worden.

Versetzt sind: der Geheime Baurat Bargius von Oderberg nach

Militärbauverwaltung, Sachsen. Der Geheime Baurat Glausnitzer, Intendantur- und Baurat von der Intendantur des XII. (1. sächs.) Armeekorps, ist als Vortragender Baurat in das Ministerium für Militärwesen versetzt.

Der Geheime Baurat Theodor Zeysing, früher Marine-Schiffbau- direktor bei der Werft in Danzig ist gestorben.

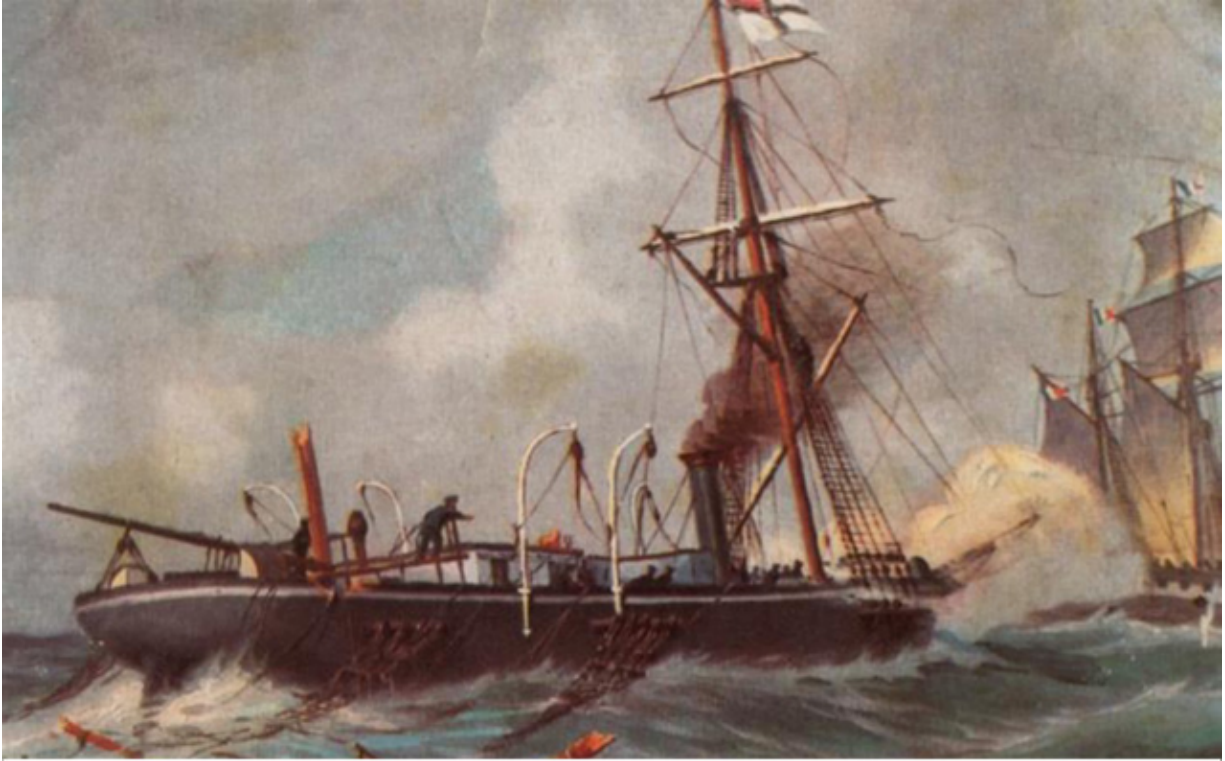
Der Geheime Baurat Zeysing wurde noch Direktor der Schiffbauwerft in Danzig und starb im Jahre 1919. (Repro: OZ vom 06.11.2002/Internet)



Die „Frauenlob“, nach einem Gemälde von Willy Stöwer(Repro: Bildband W. Stöwer 1920)



Dampfkanonenboot „Basilisk“ der Bauwerft Lübke aus Wolgast (Abb.: Wikipedia)



Gefecht des DKB „Meteor“ mit dem französischen Aviso „Bouvet“ vor Havanna.
(Abb.: Wikipedia)



Das Dampfkannonenboot „Meteor“ (Abb.: Wikipedia)

Die Hafenstadt Wolgast

So sah der Marinemaler Willy Stöwer, in Wolgast geboren, um 1910 seine Heimatstadt (Repro: Bildband Willy Stöwer; 1920)



Später als Marinemaler bekannt geworden: Prof. Willy Stöwer (1864 - 1931). Viele Schlachtszenen mit Schiffen der kaiserlichen Marine hat er geschaffen. Mit der Abdankung des deutschen Kaisers ging auch der Stern des Malers unter.



(Repro: SMS „Deutschland“; Bildband W.Stöwer 1920)