NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

Mitteilungsblatt der Männer vom Morgenstern
Heimatbund an Elb- und Wesermündung e. V.

Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt

H 1914 E

Februar 2019
Nr. 830

Von der Kriegsrüstung zur Friedenswirtschaft

Seeschiffbau in den Unterweserorten nach dem Ersten Weltkrieg von 1918 bis 1923

In den drei Unterweserorten Bremerhaven, Geestemünde und Lehe verliefen die Revolutionsereignisse von 1918/19 in friedlichen Bahnen. Nach Demonstrationen von Arbeitern und Soldaten am 6. November 1918 bildete sich ein Soldatenrat, der sich mit dem Festungskommandanten Vizeadmiral von Schröder arrangierte, um die Lage unter Kontrolle zu halten. Nach einer Demonstration etablierte sich am 7. November 1918 ein Arbeiterrat, in dem gemäßigte Sozialdemokraten und Gewerkschaftssekretäre die Mehrheit besaßen.

In Kooperation mit der Militärverwaltung und den zivilen Stadt- bzw. Gemeindeverwaltungen sorgten die Arbeiter- und Soldatenräte für Ordnung. Gemeinsam versuchte man, die schwierigen Lebensverhältnisse der Bevölkerung, die Arbeitslosigkeit und den Versorgungnotstand in den Unterweserorten in den Griff zu bekommen. Obwohl es zu Konflikten innerhalb des Arbeiter- und Soldatenrats kam und es Streikmaßnahmen gab, blieb die allgemeine Lage ruhig. In Geestemünde kam es bereits am 1. September 1919 zur Abschaffung des Arbeiter- und Soldatenrates. In Bremerhaven und Lehe übernahmen die zivilen Verwaltungen zum Jahresende 1919 wieder die Macht.

Der im August 1918 zum Chef der Seekriegsleitung ernannte Admiral Reinhard Scheer gab dem sogenannten „Scheer-Programm“, das die U-Boot-Produktion ab September 1918 um das Dreifache steigern sollte, den Namen.
(Abbildung: The European Library – Europeana 1914 – 1918)

Trotz der Revolutionswirren im November 1918 mit dem Waffenstillstand, der Machtübernahme durch die Arbeiter- und Soldatenräte sowie den nachfolgenden Streiks und Demonstrationen bis zur Unterzeichnung des Friedensvertrages am 28. Juni 1919 in Versailles blieb die Lage in den einzelnen Schiffbaubetrieben relativ ruhig und stabil. Bis zum Februar 1919 wurden noch U- und Torpedoboote im Rahmen des in den letzten Kriegsmonaten angelaufenen „Scheer-Programms“ weitergebaut. Das Programm, das den Namen des im August 1918 zum Chef der Seekriegsleitung ernannten Admiral Reinhard Scheer trug, sah vor, dass die U-Boot-Produktion um das Dreifache gesteigert werden sollte. Auf diese Weise sollte die Beschäftigung für die Belegschaften und die Eingliederung der zurückkehrenden Kriegsteilnehmer gesichert und Unruhen vermieden werden. Auch wollten die Werften ihren qualifizierten Mitarbeiterstamm nach dem Übergang zur Friedensproduktion für den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte möglichst halten.

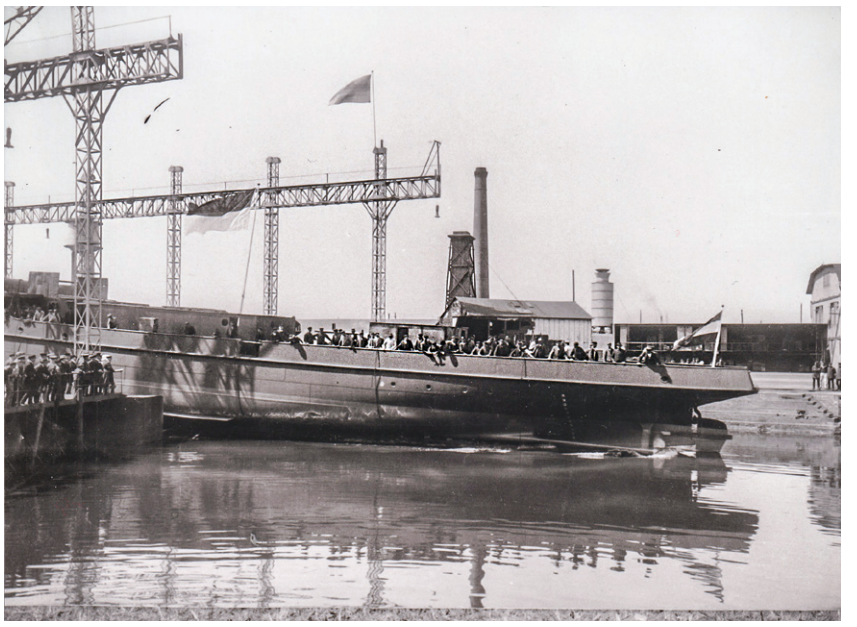
Durch die Revolution hatten sich entscheidende soziale Veränderungen für die Arbeiter und Angestellten der Werftbetriebe und die Unternehmensleitungen ergeben. Die Gewerkschaften wurden als gleichberechtigte Verhandlungsführer gegenüber den Arbeitgeberverbänden und den Unternehmen anerkannt. Das „Stinnes-Legien-Abkommen“ aus dem Jahr 1918 und die Einführung des Betriebsgerätegesetzes von 1920 dokumentierten die Veränderungen.

Es wurden der Achtstundentag sowie die Achtundvierzig-Stundenwoche eingeführt.

Auch kam es zu drastischen Lohnerhöhungen, die aber wegen der stark ansteigenden Lebenshaltungskosten nicht zu einer Verbesserung des Lebensstandards der Beschäftigten führte. Die Akkordarbeit wurde abgeschafft. Diese Abschaffung wurde jedoch wegen der sinkenden Arbeitsleistung ab Herbst 1919 auf Druck der Arbeitgeber rückgängig gemacht.

Die Arbeitnehmer hatten erstmals Anspruch auf Urlaub. Die Belegschaft wurde jetzt durch gewählte Arbeiterräte, die späteren Betriebsräte, vertreten. Die Gewerkschaften und örtlichen Betriebsräte handelten Tarifverträge mit den überregionalen Arbeitgeberverbänden und lokalen Werftvorständen aus, die häufig von Streikmaßnahmen begleitet wurden. Wegen Kohlenmangels und fehlender Stahl- und Materiallieferungen kam es oft zu Produktionsausfällen.

Die Werften in den Unterweserorten, die 1919 etwa 6 350 Mitarbeiter zählten, waren in erster Linie mit Umbaumaßnahmen von Kriegsschiffen zu zivilen Fahrzeugen, Instandsetzungs- und Verschrottungsarbeiten sowie mit dem Bau von Fischdampfern und Frachtern als Ersatz für die im Krieg verlorenen Fahrzeuge beschäftigt. Die Kapazität der gesamten Werfteinrichtungen betrug 14 Hellinge und 15 Trockendocks.



Stapellauf eines Minensuchbootes auf der Seebeckwerft, 1915.
(Abbildung: Archiv DSM)

Für die Ernährung der Bevölkerung genoss die rasche Wiederaufnahme der Hochseefischerei eine hohe Priorität. Wegen der Minengefahr in der Nordsee und des Kohlenmangels konnte die reduzierte Hochseefischereiflotte allerdings nur eingeschränkt die Geestemünder Fischwirtschaft beliefern und die notleidende Bevölkerung mit Seefisch versorgen.

Der Norddeutsche Lloyd (NDL) hatte seine Handelsflotte weitestgehend durch den Krieg und die Ablieferung an die alliierten Mächte verloren. Er besaß nur einige kleinere Einheiten. Die Passagierschifffahrt ruhte.

Die Tecklenborg Werft, deren Belegschaft als besonders streikerprobt galt, baute ab 1919 wieder Fischdampfer, Frachter, Schlepper, Flussschiffe und führte Reparationsaufträge für Frankreich durch. Die Anlagen wurden erweitert. Die Zahl der Mitarbeiter pendelte sich zwischen 2500 und 3000 ein.

Fortsetzung auf Seite 2

Ausrüstungskaje mit dem Hammerkran und den Werkstätten der Tecklenborg Werft, um 1925. (Abbildung: Archiv DSM)

Von der Kriegsrüstung zur Friedenswirtschaft

Fortsetzung von Seite 1

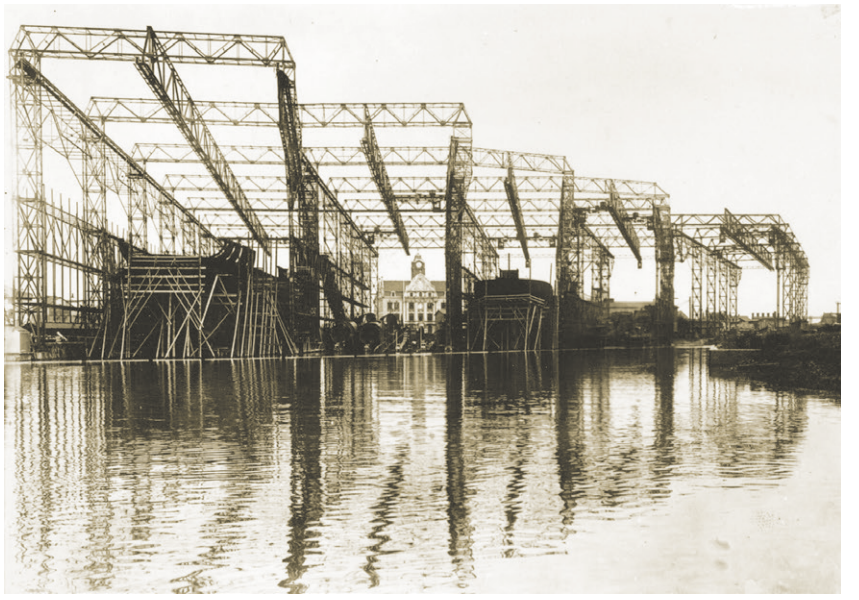
Die Seebeckwerft stellte Fischdampfer und kleinere Frachter her. Trotz ihrer modernen Anlagen konnte sie nicht vom Schiffbauboom der Nachkriegszeit profitieren. Entsprechend schwankte die Beschäftigtenzahl je nach Auftragslage zwischen 2000 und 700 Personen.

Die Rickmers Werft wurde 1918 als Norddeutsche Werft geführt, weil es bei der Unternehmerdynastie Rickmers eine Trennung zwischen der Reederei in Hamburg und dem Schiffbaubetrieb in Geestemünde gegeben hatte. Sie baute Fischdampfer und später wieder Frachtschiffe für die eigene Reederei. Ebenfalls wurden die Werfteinrichtungen modernisiert. 1919 waren hier 450 Arbeiter tätig.

Die Schiffbaugesellschaft Unterweser in Lehe stellte sich wie die anderen Werften an der Geestemündung auf den vermehrten Bedarf an Seeschiffen nach Kriegsende ein. Die 400 Mitarbeiter waren mit dem Bau von Fischereifahrzeugen und Frachtern beschäftigt. Das Schiffbaugelände wurde erweitert. Auch entstanden neue Werkstätten.

Der Technische Betrieb des NDL reparierte ab 1919 die eigenen Schiffe der Reederei, die aber im Rahmen der Reparationsverpflichtungen abgeliefert werden mussten. Auch wurden Lokomotiven und Eisenbahnwaggons instand gesetzt. 1000 bis 1500 Mitarbeiter fanden hier je nach Auftragslage Arbeit.

Für den erwarteten Schiffbauboom nach dem Ersten Weltkrieg durch den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte und die Reparationsablieferungen kam es zu einer rasanten Erweiterung der Werftkapazitäten nach 1918, die im Vergleich zu 1914 um 50 Prozent anstiegen. Die massiven Subventionen durch die Reichsregierung verstärkten nur noch den Schiffbauboom und verdeckten die Überkapazitäten und Strukturprobleme in der deutschen Schiffbauindustrie. Ab 1923 mussten die Werftkapazitäten drastisch reduziert werden. Erhebliche Personalentlassungen, die wirtschaftliche und politische Turbulenzen nach sich zogen, waren die Folge.



Helgen der Tecklenborg Werft, im Hintergrund das Verwaltungsgebäude, um 1925. (Abbildung: Archiv DSM)

Stapellauf des Frachtdampfers GERDA bei der Schiffbaugesellschaft Unterweser, 1921. (Abbildung: Archiv DSM)

In den Unterweserorten wurde die Norddeutsche Werft/Rickmers 1924 geschlossen. Sie wurde erst 1937 wieder eröffnet.

Der bedeutendste Betrieb, die Tecklenborg Werft, musste 1928 wegen der Fusion mit der AG „Weser“ in Bremen zur Deschimag an ihrem Standort an der Geeste die Arbeit einstellen. Die Anlagen wurden verschrottet.

Die Seebeckwerft, die Schiffbaugesellschaft Unterweser und der Technische Betrieb des NDL überlebten diese schwierige Zeit.

Erst die durch die nationalsozialistische Reichsregierung initiierten Maßnahmen zur Wiederaufrüstung mit dem Flottenbauprogramm für die Kriegsmarine, dem Ausbau der Hochseefischerei und der Schaffung einer Walfangflotte bewirkten eine deutliche Verbesserung der Auftragslage im deutschen Seeschiffbau. Dadurch konnte wieder qualifiziertes Personal eingestellt werden. Die sozialen Leistungen für die Arbeiter und Angestellten in der Schiffbaubranche, die sich die Belegschaften und die Gewerkschaften in der Weimarer Republik erkämpft hatten, wurden jedoch im Zuge der nationalsozialistischen Gleichschaltungsgesetze abgeschafft.

Dr. Dirk Peters

Literaturhinweis:
Anja Benscheidt, Alfred Kube: Bremerhaven und Umgebung 1827-1927, Bremerhaven 1993.
Marc Fisser: Seeschiffbau an der Unterweser in der Weimarer Zeit, Bremerhaven 1995.
Rudolf Herbig: Wirtschaft, Arbeit, Streik, Aussperrung an der Unterweser, Wolframs-Eschenbach 1979.
Dirk J. Peters: Deutsche Werften in der Zwischenkriegszeit (1918-1939). Teil 1: Von der Kriegsrüstung zur Friedenswirtschaft. Schiffbaukonjunktur durch Reparationsleistungen und durch den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte (1918-1923), in: Deutsches Schiffahrtsarchiv 28 (2005), S. 95-132.
Dirk J. Peters: Der Seeschiffbau in Bremerhaven von der Stadtgründung bis zum Ersten Weltkrieg, 2. Aufl., Bremerhaven 1992.
Burchard Scheper: Die jüngere Geschichte der Stadt Bremerhaven, Bremerhaven 1977.
Lothar Wieland: Die Revolution in den Unterweserorten. Eine Skizze, in: Marine an der Unterweser, Bremerhaven 1990, S. 71-78.

Havarie des Fischdampfers GESINE MÜLLER vor Islands Küste

Cuxhavener Zeitung berichtet über bravouröse Rettungsleistung der Besatzung

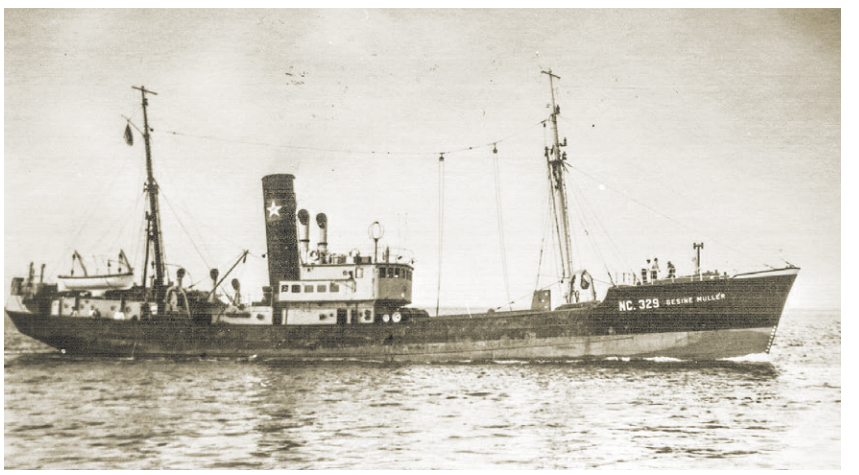
In ihren Ausgaben vom 5. November und 15. Dezember 1955 berichtete die Cuxhavener Zeitung unter den Überschriften *„Gesine“ lag flach auf der See und wurde trotzdem gerettet. An Bord ist alles wohl/Die Besatzung grüßt ihre Angehörigen* sowie *Anerkennung für „Gesine-Müller“-Besatzung. In schwierigster Situation verhüteten sie den Untergang ihres Schiffes* über die Havarie des Cuxhavener Fischdampfers GESINE MÜLLER vor Islands Nordwestküste in der Nacht vom 2. auf den 3. November 1955.

Beruhte die Darstellung des Unglücks in dem ersten Artikel allein auf der Funkmitteilung des Fischdampfers FINKENWERDER an die Reederei in Cuxhaven, so lagen für den zweiten Zeitungsbeitrag zusätzlich die Ergebnisse der Seeamtsverhandlung in Hamburg vor, die zwischenzeitlich stattgefunden hatte. Auf diese Weise wurden Details des Geschehens vor der isländischen Küste ergänzt bzw. präzisiert.

Was war in der Nacht vom 2. zum 3. November 1955 geschehen? Gemeinsam mit anderen deutschen Fischdampfern, u. a. dem Hamburger Schiff HINRICH HEY der Reederei Fock & Pickenpack, war die GESINE MÜLLER der Reederei Finkenwerder Hochseefischerei Paul Müller & Sohn unter Kapitän Fritz Röttgers auf dem Fangplatz vor der Nordwestküste Islands unterwegs. Zu dem Zeitpunkt herrschte ein heftiger Nordostorkan. *Der Sturm machte den Schiffen schwer zu schaffen,* heißt es in der Cuxhavener Zeitung am 5. November. Weiter berichtet man: *Eine besonders harte See traf die „Gesine“. Sie legte sich über. Und dann richtete sie sich nicht wieder auf: die Kohlen waren in Bewegung geraten. „Gesine Müller“ hatte Schlagseite.*

In den Einzelheiten wird im Dezember der Unfallhergang geschildert. Angesichts der orkanartigen Böen wollte der Kapitän *das Schiff in der Nähe einer Bank beidrehen.* Als der Funker zu diesem Zeitpunkt Meldungen von den anderen Schiffen empfing, dass sich in dem Gebiet Eisberge und Treibeis befänden, traf der Kapitän eine andere Entscheidung. Um der Gefahr einer Kollision mit einem Eisberg zu entgehen, ließ er den Kurs ändern und *dampfte auf Island zu. In der Kälte überzog sich das Schiff mit einer dicken Eisschicht und wurde toplastig,* so die Feststellung in der Seeamtsverhandlung.

Weiter heißt es zu den Einzelheiten des Unglückshergangs: *Ein schwerer Brecher drückte den Fischdampfer um 80 Grad nach Steuerbord über. Der Rudergänger legte sofort „Hart Backbord“ und die Maschine wurde auf „Voll voraus“ umgesteuert. Trotz dieser sofortigen Gegenmanöver, die allein das Fangschiff vor dem Untergang bewahrten, richtete es sich aber nicht wieder ganz auf. Die Kohlen im Steuerbordbunker waren bei der schweren Schlagseite ins Rutschen geraten und … lagen … bis über dem Bunkerschott. Teilweise waren sie sogar in den Heizraum gerutscht und hatten die Bilgen verstopft.*



Der Fischdampfer GESINE MÜLLER der Reederei Finkenwerder Hochseefischerei Paul Müller & Sohn auf der Elbe vor Cuxhaven. (Alle Abbildungen: Sammlung Heise/Hülper/Kokot)

Fortsetzung auf Seite 3

Havarie des Fischdampfers GESINE MÜLLER ...

Fortsetzung von Seite 2

Einhellig wird in beiden Artikeln die Leistung der Schiffsbesatzung bei der Rettung der GESINE MÜLLER hervorgehoben. Sie *verlor … nicht den Mut,* als der Fischdampfer *eine Zeitlang platt auf der See gelegen* hatte, hieß es schon am 5.November. Weiter wird hervorgehoben: *Die Männer schufteten um ihr Leben. Nach einer Stunde war das Werk geschafft. Die „Gesine" war aus der härtesten Gefahr heraus.*

Im Dezember wird diese Leistung schon in der Überschrift betont und der Verfasser spricht von *einer Bravour-Leistung, die größte Anerkennung verdient.* Trotz des eindringenden Wassers hatten die Besatzungsmitglieder die Kohlen umgetrimmt, sodass sich das Schiff wieder aufrichtete. Schließlich schleppte die zur Hilfe geeilte HINRICH HEY die havarierte GESINE MÜLLER in den Petreksfjord, *wo der Cuxhavener Fischdampfer endgültig auf ebenen Kiel gebracht werden konnte.*

Der Spruch des Seeamtes lautete nach Kenntnis des Unglückshergangs, dass *diese schwere Havarie einzig und allein auf „höhere Gewalt" zurückzuführen* war.

Die Biographie der Schiffes

Zum Zeitpunkt des Unglücks hatte die GESINE MÜLLER bereits ein bewegtes Leben hinter sich. Erbaut wurde sie 1936 in Hamburg-Steinwerder bei den Howaldtswerken als ERNST FLOHR für die Deutsche Heringsfischerei GmbH in Nordenham. Sie war vermessen mit 476 BRT. Für die der „Nordsee" nahestehende Reederei trat der Dampfer im Dezember des Baujahres unter Kapitän Buss seine erste Fangreise an.

1938 übernahm die Cuxhavener Reedereiabteilung der „Nordsee" die Bereederung der gesamten Flotte der Deutschen Heringsfischerei GmbH. Der Hauptfirmensitz wurde nach Cuxhaven verlegt.

Nach Anforderung durch die Kriegsmarine, im September 1939 führte die Deutsche Werft AG in Hamburg-Finkenwärder den Umbau der ERNST FLOHR zum Hilfsminensucher aus. Nach der Indienststellung am 5. Oktober 1939 fuhr das Schiff zunächst als „M 1603", später als „M 4042". Ab 1944 war es als Versuchsboot beim Sperrversuchskommando eingesetzt.

Am 18. August 1945 erhielt die Deutsche Heringsfischerei GmbH das Schiff zurück. Seine Wiederherstellung als Fischereifahrzeug erfolgte bei Blohm & Voss in Hamburg. Ende Dezember 1945 lief der Fischdampfer ERNST FLOHR zu seiner ersten Nachkriegsfangreise in die Nordsee aus.

Im Januar 1954 verkaufte die Deutsche Heringsfischerei GmbH den Dampfer an die Finkenwärder Hochseefischerei Kapitän Paul J. Müller & Sohn, die ebenfalls in Cuxhaven ihren Sitz hatte. Nach erheblichen Umbauten durch die Cuxhavener Mützelfeldtwerft wurde das Schiff jetzt als GESINE MÜLLER in Fahrt gebracht.

Die spätere GESINE MÜLLER unter ihrem alten Namen ERNST FLOHR um 1950.

1956 zwangen wirtschaftliche Schwierigkeiten der neuen Besitzer zum Verkauf der gesamten Fischereiflotte. Die GESINE MÜLLER wurde von der Cuxhavener „Nordsee" übernommen und in PEINE umbenannt. Schließlich verkaufte die „Nordsee" Ende 1959 die PEINE nach Italien. Unter dem Namen SAIPA PRIMA verließ das Schiff nach Zahlung des Kaufpreises den Standort Cuxhaven und wurde nach Ravenna überführt.

Am 2. August 1962 strandete die SAIPA PRIMA vor der marokkanischen Küste bei Rio de Oro und wurde zum Totalverlust.

Dieter Kokot

Nach seiner schweren Schlagseite liegt der Fischdampfer wieder auf ebenem Kiel im isländischen Hafen von Petreksfjord (Patreksfjörður).

Als Fischdampfer PEINE der „Nordsee" nach 1956 im Alten Fischereihafen in Cuxhaven. (Alle Abbildungen: Sammlung Heise/Hülper/Kokot)

Aktuelles aus der Vereinsarbeit

Lebensläufe zwischen Elbe und Weser im Schloß Morgenstern

Fünf Bremerhavener Autorinnen und Autoren stellen Publikation vor

Am Mittwoch, dem 20. März, um 17 Uhr laden der Landschaftsverband Stade und die Männer vom Morgenstern zur Vorstellung des 3. Bandes der „Lebensläufe zwischen Elbe und Weser" im Rahmen der Reihe „Geschichte(n) am Mittwoch" in Schloß Morgenstern in Weddewarden ein.

In dem kurz vor Weihnachten erschienenen Buch werden Persönlichkeiten von der frühen Neuzeit bis in die jüngere Vergangenheit vorgestellt, die für die Region entscheidende Anstöße gegeben haben oder, aus der Region kommend, weit darüber hinaus wirksam waren.

Das biographische Lexikon behandelt Personen aus den Bereichen von Politik und Wirtschaft bis hin zur Kunst, Heimatkunde, Schifffahrt und Naturwissenschaft.

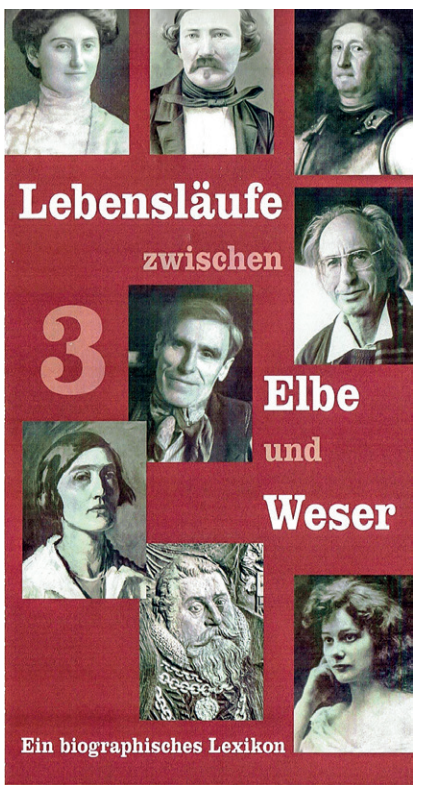
Der Band ergänzt die 2002 bzw. 2010 veröffentlichten Lebensläufe zwischen Elbe und Weser um 88 weitere Biographien.

Erarbeitet wurden diese von insgesamt 57 Wissenschaftlern, die sich schon über einen längeren Zeitraum intensiv mit den Personen und deren Schaffen befasst haben. Entstanden ist auf diese Weise ein umfassendes Spektrum, das mit den Personen Schlaglichter auf die Geschichte der Region wirft.

Dr. Heike Schlichting und Dr. Hans-Eckhard Dannenberg vom Landschaftsverband Stade werden für den Herausgeber in das Konzept des Buches einführen. Im Anschluss werden die Bremerhavener Autorinnen und Autoren Beate Borkowski M. A., Dr. Hartmut Bickelmann, Dr. Nicola Borger-Keweloh, Dr. Manfred Ernst und Dr. Dirk J. Peters die Lebensläufe „ihrer" Personen Jan Bohls, Friedrich Busse, Dr. Walter Delius, Hans Scharoun, Jeanette Schocken und Friedrich Wencke kurz vorstellen und zur Diskussion zur Verfügung stehen.

Selbstverständlich werden genügend Bücher zum Blättern und zum Verkauf vorhanden sein.

NBK



Persönlichkeiten von der frühen Neuzeit bis in die jüngere Vergangenheit werden in dem Buch vorgestellt.

Aktuelles aus der Vereinsarbeit

Neu im Buchangebot der Männer vom Morgenstern

Veröffentlichung über Stadtbaumeister Heinrich Lagershausen jetzt erhältlich

Das Krankenhaus Lehe, das heutige Gesundheitsamt in der Wurster Straße.
(Abb.: Stadtarchiv Lehe)

Wie schon im Niederdeutschen Heimatblatt Nr. 829 im Januar angekündigt, wurde am 17. Februar das Buch der Kunsthistorikerin Jessica Pannier „Parktor, Bootshaus, Oberrealschule und Co. – Wie Stadtbaumeister Heinrich Lagershausen das Gesicht Lehes prägte“ in der Theo, einem der Gebäude, das noch heute von den Aktivitäten des Architekten zeugt, vorgestellt.

Das als Band 25 der Veröffentlichungsreihe des Stadtarchivs Bremerhaven und als Band 53 der Neuen Reihe der Sonderveröffentlichungen des Heimatbundes der „Männer vom Morgenstern“ herausgegebene Buch ist jetzt im Buchhandel für 24,90 Euro erhältlich. Selbstverständlich ist es auch im Stadtarchiv und, vor allem für die Mitglieder der Männer vom Morgenstern, in Schloß Morgenstern in Weddewarden zu erwerben. NBK

Das Parktor Speckenbüttel aus dem Jahr 1896.
(Abb.: Bauordnungsamt Bremerhaven)

Einladung

Der Heimatbund der Männer vom Morgenstern
lädt Mitglieder und Freunde ein am

Donnerstag, 7. März 2019, 18 Uhr
Bremerhaven, Casino der Weser-Elbe-Sparkasse, Bürgermeister-Smidt-Str.
Kim Kristin Breitmoser, M.A. (Hamburg)
Dirnen, Schankmädchen und Hafenspelunken.
Prostitution in Bremerhaven und Bremen während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts
In Kooperation mit Stadtarchiv Bremerhaven und Schiffahrtsgeschichtlicher Gesellschaft

Montag, 11. März 2019, 18.30 Uhr
Wremen, Gästezentrum
Bernd Freemann
Die Eroberung des Knechtsand
In Kooperation mit der Kurverwaltung Wremen und dem Wremer Heimatkreis

Dienstag, 12. März 2019, 19.30 Uhr
Otterndorf, Stadtscheune, Sackgasse 4
Prof. Dr. Hansjörg Küster (Hannover)
Deutsche Nordseeküste
In Kooperation mit der Kranichhausgesellschaft

Mittwoch, 13. März 2019, 18 Uhr
Bremerhaven, Stadtbibliothek
Prof. Dr. Hansjörg Küster (Hannover)
Zur Geschichte des Naturschutzes
In Kooperation mit dem Stadtarchiv Bremerhaven

Dienstag, 19. März 2019, 18 Uhr
Bremerhaven, Stadtbibliothek
Heinrich Lohmann (Bremen)
Wilhelm Roloff, Generaldirektor der „Nordsee“
Deutsche Hochseefischerei und Mitverschwörer des Widerstandes gegen die NS-Diktatur.
In Kooperation mit Stadtarchiv Bremerhaven und Schiffahrtsgeschichtlicher Gesellschaft

Mittwoch, 20. März 2019, 17 Uhr
Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1
Geschichte(n) am Mittwoch.
Vorstellung des Buchs „Lebensläufe zwischen Elbe und Weser“

Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

März 2019

Montag, 4. März 2019, 15 bis 18 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen im Spiegel der Geschichte“

Donnerstag, 7. März 2019, 18 Uhr, Bremerhaven, Casino der Weser-Elbe-Sparkasse, Bürgermeister-Smidt-Str.: Kim Kristin Breitmoser, M.A. (Hamburg): Dirnen, Schankmädchen und Hafenspelunken. Prostitution in Bremerhaven und Bremen während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. In Kooperation mit dem Stadtarchiv Bremerhaven und der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft

Montag, 11. März 2019, 18.30 Uhr, Wremen, Gästezentrum: Bernd Freemann: Die Eroberung des Knechtsand. In Kooperation mit der Kurverwaltung Wremen und dem Wremer Heimatkreis

Dienstag, 12. März 2019, 19.30 Uhr, Otterndorf, Stadtscheune, Sackstr. 4: Prof. Dr. Hansjörg Küster (Hannover): Deutsche Nordseeküste. In Kooperation mit der Kranichhausgesellschaft.

Mittwoch, 13. März 2019, 18 Uhr, Bremerhaven, Stadtbibliothek: Prof. Dr. Hansjörg Küster (Hannover): Zur Geschichte des Naturschutzes. In Kooperation mit dem Stadtarchiv Bremerhaven

Dienstag, 19. März 2019, 18 Uhr, Bremerhaven, Stadtbibliothek: Heinrich Lohmann (Bremen): Wilhelm Roloff, Generaldirektor der „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei und Mitverschwörer des Widerstandes gegen die NS-Diktatur. In Kooperation mit dem Stadtarchiv Bremerhaven und der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft

Mittwoch, 20. März 2019, 17 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1: Geschichte(n) am Mittwoch. Vorstellung des Buchs „Lebensläufe zwischen Elbe und Weser“

Mittwoch, 20. März 2019, 19 Uhr, Otterndorf, Stadtscheune, Sackgasse 4: Plattdeutscher Gesprächskreis der Morgensterner. Leitung: Albert Wilhelm Oest und Elisabeth Baumann

Die **„Arbeitsgemeinschaft Hadeln“,** Leitung Heiko Völker, tagt wöchentlich mittwochs um 15 Uhr im Gemeindesaal der evangelischen Kirche in Osterbruch.

Die **„Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft“,** Leitung Fred Wagner, trifft sich dienstags von 15 bis 17 Uhr in den Räumen von Schloß Morgenstern in Bremerhaven-Weddewarden zur Arbeits- und Informationsstunde.

Die **Bibliothek der Männer vom Morgenstern** in Schloß Morgenstern in Bremerhaven-Weddewarden, Leitung Peter Schönfeld, ist dienstags von 15 bis 19 Uhr und samstags von 10 bis 13 Uhr geöffnet.

„Männer vom Morgenstern“
Heimatbund an Elb- und Wesermündung e.V.
Vorsitzende: Dr. Nicola Borger-Keweloh
Telefon 04 71 / 6 57 33
Schriftführer: Heiko Völker
Telefon 04751 / 90 01 32
Geschäftsstelle: Schloß Morgenstern, Bremerhaven-Weddewarden, Burgstraße 1
Geschäfts- und Bibliothekszeiten:
dienstags 15 bis 19 Uhr, sonnabends 10 bis 13 Uhr

Niederdeutsches Heimatblatt
Verlag: Nordsee-Zeitung GmbH, Hafenstraße 140, 27576 Bremerhaven, Druck: Druckzentrum Nordsee GmbH.
Das Niederdeutsche Heimatblatt erscheint monatlich als Verlagsbeilage der Nordsee-Zeitung.

Redaktionsausschuss: Rinje Bernd Behrens, Dr. Hartmut Bickelmann, Hans-Walter Keweloh, Dr. Dirk J. Peters und Andreas Weigel.
Stellungnahmen, Manuskripte und Beiträge richten Sie bitte an:
Hans-Walter Keweloh, Entenmoorweg 47, 27578 Bremerhaven, Telefon: 0471/65733