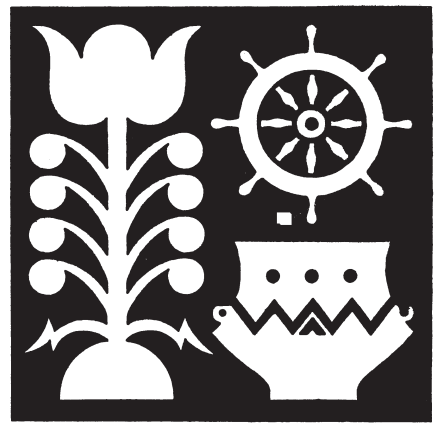


# NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück H 1914 E  
Gebühr bezahlt

Mai 2021  
Nr. 857



## Kaiser Wilhelm II., Verena und Geestemünde

Eine in England gebaute Yacht als Lotsenschoner an der Unterweser

Kaiser Wilhelm II. und Verena? Wer war diese unbekannte Verena aus Geestemünde? Hatte er etwa eine heimliche Geliebte?

So ganz hergeholt, wie es auf den ersten Blick scheint, ist diese Annahme nicht, denn Kaiser Wilhelm II. hatte nicht eine etwa geheime, sondern sogar eine offenkundige Liebe, ja Leidenschaft, zur Seefahrt und damit auch zu Schiffen, vor allem zu Kriegsschiffen und großen Segelyachten, und die Verena, die er kannte, war natürlich keine Frau, sondern ein Schiff – und sie entstammte auch noch dem britischen Hochadel! Und dieses hochadlige Schiff war ab 1901 als Lotsenschoner in Geestemünde beheimatet!

Aber: Der Anfang zuerst! Begonnen hatte alles am 22. Juni 1872 mit dem Stapellauf eines recht kleinen, aber nicht unbedeutenden Schiffes, der als Gaffelschoner getakelten Yacht SHAMROCK. Sie war auf der Werft von William Walker & Co. in Deptford Green, einem Stadtteil von London, gebaut worden. Erst im Jahr zuvor war das deutsche Kaiserreich proklamiert worden, aber dieser Umstand war für die Stapellaufgäste sicher gleichgültig; auch ahnte niemand, welche Rolle dieser Schoner noch für einen deutschen Kaiser spielen sollte. Die in London erscheinende Zeitung Pall Mall Gazette berichtete: *Am vergangenen Sonnabend versammelte sich eine große Gesellschaft auf der Schiffswerft der Firma Walker and Co. in Deptford Green, um den Stapellauf einer Schoner-Yacht zu sehen, die während ihres Baus große Aufmerksamkeit unter den Yachtbesitzern erregt hat.* [Übersetzung des englischen Textes durch den Verfasser].

Das Schiff wurde für Sir Edward Sullivan gebaut und von Mr. Bernard Waymouth von Lloyd's entworfen, dessen Name unter den Reedern als

Konstrukteur einiger der schnellsten Segelschiffe der Welt bekannt ist, darunter der China-Klipper LEANDER und der noch berühmtere Australien-Klipper THERMOPYLAE. Die neue Yacht erhielt den Namen SHAMROCK.

Sie wurde von allen Seiten als ein außerordentlich anmutig aussehendes Schiff anerkannt. Der Stapellauf war wenige Minuten vor halb drei Uhr nachmittags erfolgreich, und die SHAMROCK sollte wahrscheinlich rechtzeitig für die Herbstregatta fertig sein. Wenn ja, sollte sie unter dem Kommando von Kapitän Poland segeln.

Der erste Eigner der Yacht, Sir Edward Sullivan, der bei seinem Tod im Jahr 1899 als *great authority on yachting* bezeichnet wurde, verkaufte das Schiff schon drei Jahre später an Charles Bennet, den 6. Earl of Tankerville. Ein Banker aus Liverpool namens Richard Christopher Naylor erwarb sie im Jahr 1880, um sie bereits im darauffolgenden Jahr an Sir George Clark of Penicuik weiterzuveräußern. Der Grund für den schnellen Weiterverkauf mag in einer schweren Reise der Yacht von Cowes nach Plymouth im Dezember 1880 mit starkem Sturm und Mastbruch gelegen haben, der vor allem der an Bord mitreisenden Frau Naylor nicht gefallen haben dürfte.

Sir George Clark seinerseits verkaufte die SHAMROCK im Jahr 1894 an den 5. Earl of Lonsdale, mit bürgerlichem Namen Hugh Cecil Lowther (1857-1944). Lord Lonsdale, wie er auch genannt wurde, gab der Yacht den neuen Namen VERENA, mutmaßlich nach seiner Schwester Lady Verena Maud Lowther (1865-1938), die 1887 Victor Spencer, den 1. Viscount Churchill, geheiratet hatte.

Die VERENA sollte bald hohen Besuch bekommen: Wilhelm II. kam im Rahmen der Regattawoche Cowes Week zu einem Empfang des in Cowes auf der Insel Wight ansässigen elitären Königlichen Yacht Clubs Royal Yacht Squadron an Bord. Der deutsche Kaiser war mit seiner Yacht METEOR Regattateilnehmer und traf sich in Cowes auf der Insel Wight mit anderen Yachtsmen vor allem des britischen Hochadels, darunter der Earl of Lonsdale, der den deutschen Kaiser verehrte und seine Nähe suchte. Die Londoner „Times“ berichtete am 10. August 1894: *Der deutsche Kaiser segelte den größten Teil des gestrigen Tages im Solent. Seine kaiserliche Majestät war in einen leichten Segelanzug gekleidet und ging am frühen Morgen an Bord der „Meteor“, anscheinend um sie im Wettbewerb um den Cowes Town Cup zu segeln. Er änderte jedoch seine Meinung, und die kaiserliche Standarte wurde an der Gaffel, der Stander des Royal Yacht Squadron im Topp des Flaggenmastes vor dem Clubhaus Squadron Castle gesetzt, ein Zeichen für die Entschlossenheit seiner Majestät, nicht in Konkurrenz mit der „Britannia“ und der „Vigilant“ über den Kurs zu gehen, denn die fünf anderen Yachten, die gemeldet waren, hatten zurückgezogen und überließen die Rennarena diesen beiden internationalen Meistern.* [Übersetzung des englischen Textes durch den Verfasser].

Seine Majestät begleitete die Yachten während eines Teils der Regatta und nahm lebhaftes Interesse an allen Bewegungen und Taktiken der bei weitem größten Regatta des Jahres. Am Nachmittag nahmen der Kaiser, der Prince of Wales, Prinz Heinrich von Battenberg und eine illustre Schar von Adligen, die sich auf der Insel Wight aufhielten, an einer großen Party im Squadron Castle teil.

Am Abend dinierte der Kaiser an Bord der Yacht VERENA des Earl of Lonsdale, die diesem als örtliche Residenz diente. Die Gesellschaft

zählte ein Dutzend, unter den Gästen waren der Prince of Wales und der Marquis of Ormonde. Die Yacht war speziell für diesen Anlass dekoriert, ein Sonnensegel überspannte das gesamte Deck. Die Masten und andere Schiffseinrichtungen waren unter fröhlich-bunten Fähnchen verborgen, und eigens für den Anlass war elektrisches Licht installiert worden, während Blumen und Gestecke wohnliche Abteilungen bildeten und dem Deck, das mit dieser Verschönerung als Raucher- und Konversationslounge dienen sollte, einen märchenhaften Eindruck verliehen. Das Abendessen wurde in der Hauptkabine serviert. Lord Lonsdales eigene Musikkapelle aus London sorgte für die musikalische Unterhaltung.

Die Verbindung von Wilhelm II. zur Regatta-Szene in Cowes war nicht unerheblich von seinem Sendungsbewusstsein im Hinblick auf deutsche Seegeltung beeinflusst. Der britische Historiker Richard Johnstone-Bryden schrieb dazu: *Leider nahm das Regattageschehen einen eher unglücklichen Stimmungsverlauf, als der deutsche Kaiser Wilhelm II. meinte, die Wettbewerbe zu benutzen, um das Interesse seines Volkes an maritimen Angelegenheiten zu wecken und so nach und nach eine Begeisterung für seinen kostspieligen Ausbau der Marine zu begründen. Im August 1895 beauftragte er George Watson, die „Meteor II“ nach dem Vorbild der „Britannia“ zu entwerfen, wenn auch in größerem Maßstab. Der Erfolg der METEOR I, verbunden mit der ablehnenden Haltung des Kaisers gegenüber dem Prince of Wales, seinem Onkel, stellte dessen Geduld auf eine harte Probe, wie er einmal gegenüber Baron von Eckhardstein erklärte: ... die Regatta [in Cowes] war früher eine angenehme Entspannung für mich; seit aber der Kaiser das Kommando übernommen hat, ist sie ein regelrechtes Ärgernis.*

Fortsetzung auf Seite 2



Mitglieder des Royal Yacht Squadron bei der Cowes Week 1894. Karikatur von Spy in der Zeitschrift Vanity Fair vom 6. Dezember 1894. Von links: Kaiser Wilhelm II., Earl of Dunraven, Konteradmiral Montagu, der britische Thronfolger Prince of Wales (später König Edward VII.), Marquis of Ormonde, Earl of Lonsdale (Alle Abbildungen: Dr. Peter-Michael Pawlik)



Lowther Castle. im Lake District (früher Westmorland, jetzt Cumbria), erbaut 1806 -1814 für den 1. Earl of Lonsdale, ist heute eine Ruine, die nach Jahren des Verfalls von einer Stiftung unterhalten wird

## Kaiser Wilhelm der Zweite, Verena und Geestemünde

Fortsetzung von Seite 2

Auch an der Cowes Week 1895 nahmen Lord Lonsdale und seine VERENA ebenso wie Kaiser Wilhelm II. teil. Kaiser Wilhelm war wiederum an Bord der Schoneryacht, die sogar einen von ihm gestifteten Pokal gewann. Anschließend besuchte er Lord Lonsdale auf Lowther Castle in Westmorland (Lowther Castle war eigens für diesen Besuch von mehr als 300 Arbeitern „herausgeputzt“ worden), machte eine Besichtigungstour durch den Lake District und nahm an der Eröffnungsjagd auf das Moorhuhn (Opening of the grouse season) teil, bevor er von Leith mit der kaiserlichen Yacht HOHENZOLLERN nach Kiel fuhr.

Die VERENA musste allerdings in die Werft. Die Zeitung Isle of Wight County Press and South of England Reporter berichtete am 31. August 1895: *Lord Lonsdales Yacht „Verena“ kam am Dienstag in die Werft von G. Marvin zur Überholung. Seine Lordschafft hat neue Decks und einen neuen Großmast bestellt, da der alte während der Regattawoche gebrochen war. Sie wird über den Winter überholt und zu Beginn des neuen Jahres ins Mittelmeer auslaufen.* [Übersetzung des englischen Textes durch den Verfasser]

Auf Lowther Castle fanden nach der Abreise Kaisers Wilhelms im September 1895 diverse Festessen statt, über die es im Carlisle Patriot vom 27. September 1895 hieß: *Auffallend auf der Tafel im Schloss war die prächtige Silbervase, die der deutsche Kaiser bei der Cowes-Regatta überreicht hatte und die von Lord Lonsdales Yacht „Verena“ gewonnen wurde. Sie steht auf einem Sockel aus Ebenholz und Silber, ist massiv und trägt eine Inschrift, die besagt, dass die Vase ein Geschenk des Kaisers ist. Lord Lonsdale besitzt eine Reihe schöner Souvenirs, die ihm der Kaiser geschenkt hat und die er freundlicherweise seinen Gästen zeigte.* [Übersetzung des englischen Textes durch den Verfasser]

1896 veräußerte der Earl of Lonsdale die VERENA an Ernest Terah Hooley (1859-1947), eine der schillerndsten Gestalten des viktorianisch-edwardianischen Finanz- und Wirtschaftslebens: Er kaufte vielversprechende Firmen mit fremdem Geld auf, wandelte sie in Kapitalgesellschaften um und verkaufte sie wieder zu überhöhten Preisen. So erwarb er ein riesiges Vermögen, war Freund von Königen und Prinzen, machte dann aber mehrfach Konkurs. Er wurde zweimal wegen Betruges verurteilt und verbüßte lange Haftstrafen.

Offenbar im Zusammenhang mit dem finanziellen Ende von Hooley erwarb schließlich 1901 die Lotsengesellschaft Geestemünde die VERENA, die so der schnellste und eleganteste Lotsenschoner an der Nordsee wurde.

Als Lotsenschoner war die VERENA mehrfach in Kollisionen verwickelt, die leicht auch zu ihrem Ende hätten führen können. Im März 1908 gab es einen Zusammenstoß mit dem Fischdampfer BURHAVE, im Dezember 1909 mit dem Neptun-Dampfer FLORA und im April 1912 mit dem Fischdampfer NIXE.

Nach dem 1. Weltkrieg verkaufte die Geestemünder Lotsen-Gesellschaft die VERENA an einen niederländischen Eigner, nämlich Kapitän Harm Puister aus Groningen, der sie 1919 zum Dreimastschoner und Frachtfahrer umbauen ließ. Puister führte sein Schiff selbst.

Anfang Dezember 1920 geriet die VERENA in der Nordsee in Seenot und drohte zu sinken. Sie wurde daher am 8. Dezember auf der Position 55° 56' Nord 0° 30' Ost von der Besatzung verlassen, die sich an Bord des norwegischen Dampfers HAAKON VII rettete. Die Besatzung und die



The Emperor's Cup. Ein dem Royal Yacht Squadron von Kaiser Wilhelm II. 1895 gestifteter Pokal für Wettbewerbe von Schonern oder Yawls von mehr als 40 Tonnen, die in Europa gebaut wurden. Der erste Gewinner war am 9. August 1895 die VERENA von Lord Lonsdale

ebenfalls an Bord befindliche Frau des Schiffsführers der VERENA wurden in Bergen an Land abgesetzt, die VERENA selbst von dem Trawler DEFENDER in den schottischen Hafen Granton eingebracht.

Die VERENA wurde repariert und wieder in Fahrt gesetzt. Im Mai 1926 geriet sie ein weiteres Mal in Seenot, als sie in der Nacht vom 1. auf den 2. Mai bei Bagenkop auf der dänischen Insel Langeland strandete. Das mit einer Ladung Koks nach Malmö bestimmte Schiff konnte aber von dem Bergungsdampfer SLEIPNER abgebracht werden.

Die Geschichte der VERENA findet sich in dem gerade neu erschienenen Band IV der Buchreihe „Von der Weser die Welt“ von Peter-Michael Pawlik. Der Autor befasst sich in dem Band mit den in England gebauten Segelschiffen, die einmal an der Weser ihren Heimathafen hatten.



Hugh Cecil Lowther (1857-1944), der 5. Earl of Lonsdale

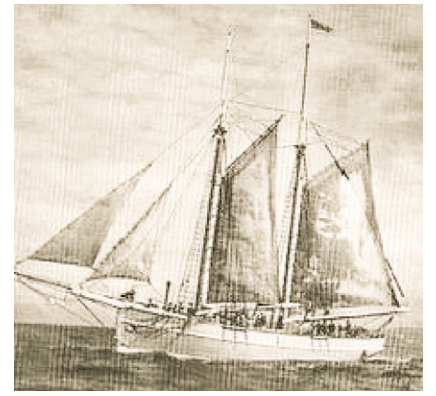
Im August 1927 erhielt die VERENA, bis dahin ein reines Segelschiff, eine Hilfsmaschine, einen 70 PS leistenden Glühkopfmotor, der 1923 von der Deutsche Kromhout - Motorenfabrik in Brake angefertigt worden war.

Am 19. November 1930 strandete sie bei Kap Arkona auf der Insel Rügen und ging total verloren. Sie hatte sich mit einer Ladung Roggen auf der Reise von Königsberg nach Randers befunden. Die Besatzung sowie Frau und Kind des Kapitäns, die ebenfalls an Bord waren, wurden gerettet und nach Saßnitz gebracht. Das niederländische Seeamt, der Raad voor de scheepvaart, stellte später fest, dass das Unglück auf unvorsichtiges und nachlässiges Navigieren des Schiffsführers zurückzuführen sei und verbot ihm, einen Monat lang als Schiffsführer zu fahren.

Bleibt noch nachzutragen, dass Hugh Cecil Lowther, der 5. Earl of Lonsdale, in den 1920er/1930er Jahren aufgrund seines extravaganten und kostspieligen Lebenswandels in finanzielle Schwierigkeiten geriet. Erhebliche Teile seines Grundvermögens sowie Kohlegruben mussten verkauft werden. 1937 wurde Lowther Castle als Wohnsitz aufgegeben, blieb aber zunächst im Familienbesitz. Nach dem Tod von Hugh Cecil Lowther 1944 wurde sein Bruder Lancelot der 6. Earl of Lonsdale, der im Rahmen einer großen Auktion im Jahr 1947 die

Nähere Angaben finden sich auf der Webseite des Verfassers [www.peter-michael-pawlik.de](http://www.peter-michael-pawlik.de). Das gilt auch für Band III über die in Bremerhaven und Geestemünde gebauten Segelschiffe.

In diesem Band ist die Geschichte des Lotsenschoners BREMEN von 1878 zu finden.

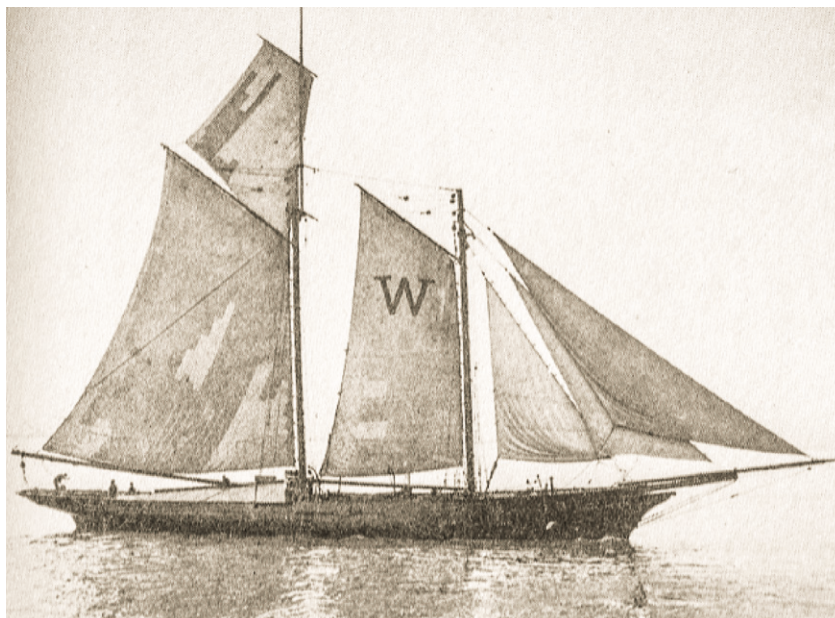


Die PRINCE LOUIS, der frühere Bremerhavener Lotsenschoner BREMEN, auf dem Prinz Philip 1938/39 seine erste seemännische Ausbildung erhielt

Einrichtung des Schlosses verkaufte. Da sich niemand fand, Lowther Castle zu übernehmen, auch nicht der für die Bewahrung von Kulturgütern zuständige National Trust, ließ man 1957 das Dach abdecken, um die Zahlung hoher Steuern zu vermeiden; die Gebäude verfielen. Heute stehen nur noch die Umfassungsmauern, seit dem Jahr 2000 kümmert sich eine Stiftung um die Ruine. Das Gelände ist seit 2011 der Öffentlichkeit zugänglich.

Übrigens gab es noch einen Lotsenschoner von der Weser, der im britischen Hochadel eine Rolle spielte: der Schoner BREMEN der Hansestadt Bremischen Seelotsengesellschaft zu Bremerhaven, gebaut im Jahr 1878 von der Werft F. W. Wencke. Dieses Schiff fuhr seit 1922 mit dem Namen LEAD KINDLY LIGHT für die National Mission to Deep Sea Fishermen, bis es 1925 an die Graham Sea School in Scarborough verkauft wurde (MAISIE GRAHAM) und 1938 an die berühmte Gordonstoun School ging. Diese Schule, gegründet von dem deutschen Emigranten Dr. Kurt Hahn, setzte das in PRINCE LOUIS umbenannte Schiff für Fahrten mit Schülern unter pädagogischem Vorzeichen ein, wie es auch schon die Graham Sea School getan hatte. Einer der prominentesten Schüler der Gordonstoun School, der auf der PRINCE LOUIS seine erste seemännische Ausbildung erhielt, war der spätere Ehegatte der britischen Königin Elisabeth II., der im April dieses Jahres verstorbene Prinz Philip. Namensgeber des Schiffes war sein Großvater mütterlicherseits, Prince Louis of Battenberg (1854-1921), der von 1912 bis 1914 Erster Seelord der Royal Navy war und seinen Namen 1917 in Mountbatten geändert hatte. Den Namen Mountbatten hatte später auch Philip angenommen.

Dr. Peter-Michael Pawlik



Die VERENA als Lotsenschoner an der Weser mit Geestemünde als Heimathafen



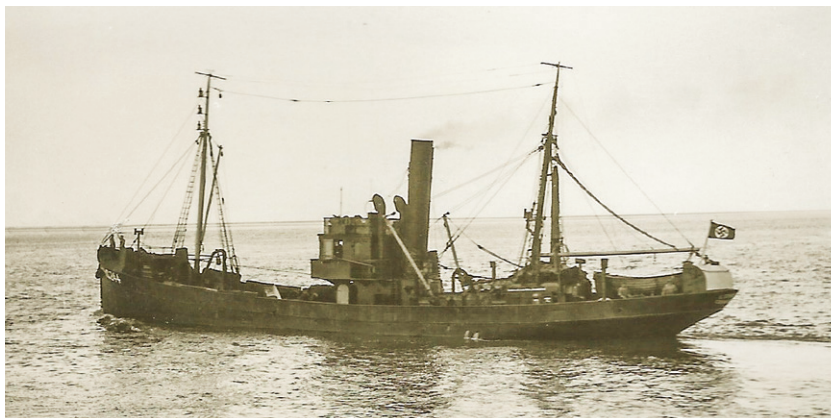
Prinz Philip, der spätere Gatte von Königin Elisabeth II., auf der PRINCE LOUIS im Jahr 1939

# Hochseefischer und Kap Hornier

## Kapitän Ahlrich Schulte aus Cuxhaven



Ahlrich Schulte (rechts) 1927 als Steuermann des Fischdampfers RICHARD C. KROGMANN, auf einem Foto in Methil/Schottland mit Kapitän Simoneit (links neben ihm) und einem weiteren Besatzungsmitglied (Alle Abbildungen: Dieter Kokot)



Der Fischdampfer ESCHWEGE war Ahlrich Schultes erstes Schiff als Kapitän

Neben Kapitän Joseph König, der als Matrose 1906/1907 auf dem Vollschiff PREUSSEN fuhr, hat mit Ahlrich Schulte ein weiterer Cuxhavener Fischdampferkapitän auf einem Segelschiff Kap Horn umrundet.

Geboren am 11. August 1902 in Barßelermoor, musterte Schulte am 6. Februar 1918 auf dem Segler HENRIETTE in der Küstenfahrt an und wurde nach zwei Jahren Fahrzeit Matrose. Am 29. Juli 1920 trat er seinen Dienst auf der neuen Viermastbark PRIWALL der Reederei Laisz an. Schon am gleichen Tag begann die Bark ihre Jungfernfahrt mit 234 Seeleuten zusätzlich an Bord nach chilenischen Häfen.

Es wurde eine abenteuerliche Reise. Die zusätzlichen Seeleute sollten als Mannschaft die in Chile internierten deutschen Segelschiffe zurück nach Deutschland bringen. Mit diesen Seeleuten kam es während der Reise allerdings zu erheblichen Schwierigkeiten. Als Nothafen musste Montevideo angelaufen werden, wo

ein Teil der Leute das Schiff verließ. Nach deren Abgabe und Übernahme von Ladung in Chile trat die PRIWALL die Heimreise an. Sie endete im April 1921 in Hamburg. Dort musterte Ahlrich Schulte am 21. April ab.

Im August 1921 erfolgte dann sein Einstieg bei der Hochseefischerei auf dem Bremerhavener Fischdampfer ADMIRAL SCHEER. Im Februar 1922 wechselte der junge Mann nach Cuxhaven und musterte dort als Matrose auf dem FD CUXHAVEN der Deutschen Seefischerei AG an. Es folgten weitere Fahrzeiten als Matrose und Netzmacher auf verschiedenen Cuxhavener Schiffen. Nach erfolgreichem Besuch der Seefahrtschule erhielt er das Patent zum Steuermann. Sein erster Einsatz als 2. Steuermann erfolgte auf FISCHEREIDIREKTOR LÜBBERT.

Bis zum erneuten Besuch der Seefahrtschule zur Erlangung des Kapitänspatentes war er weiter als 2. und 1. Steuermann auf mehreren Schiffen tätig. Mit der Befähigung zum Kapi-

tän fuhr er ab 1931 zunächst noch als 1. Steuermann, bis ihm im April 1936 das Kommando auf FD ESCHWEGE übertragen wurde. Weitere Stationen bis zum Krieg waren die Fischdampfer DÖSE, CELLE und SENATOR HEIDTMANN, bis er im September 1939 schließlich zur Kriegsmarine eingezogen wurde.

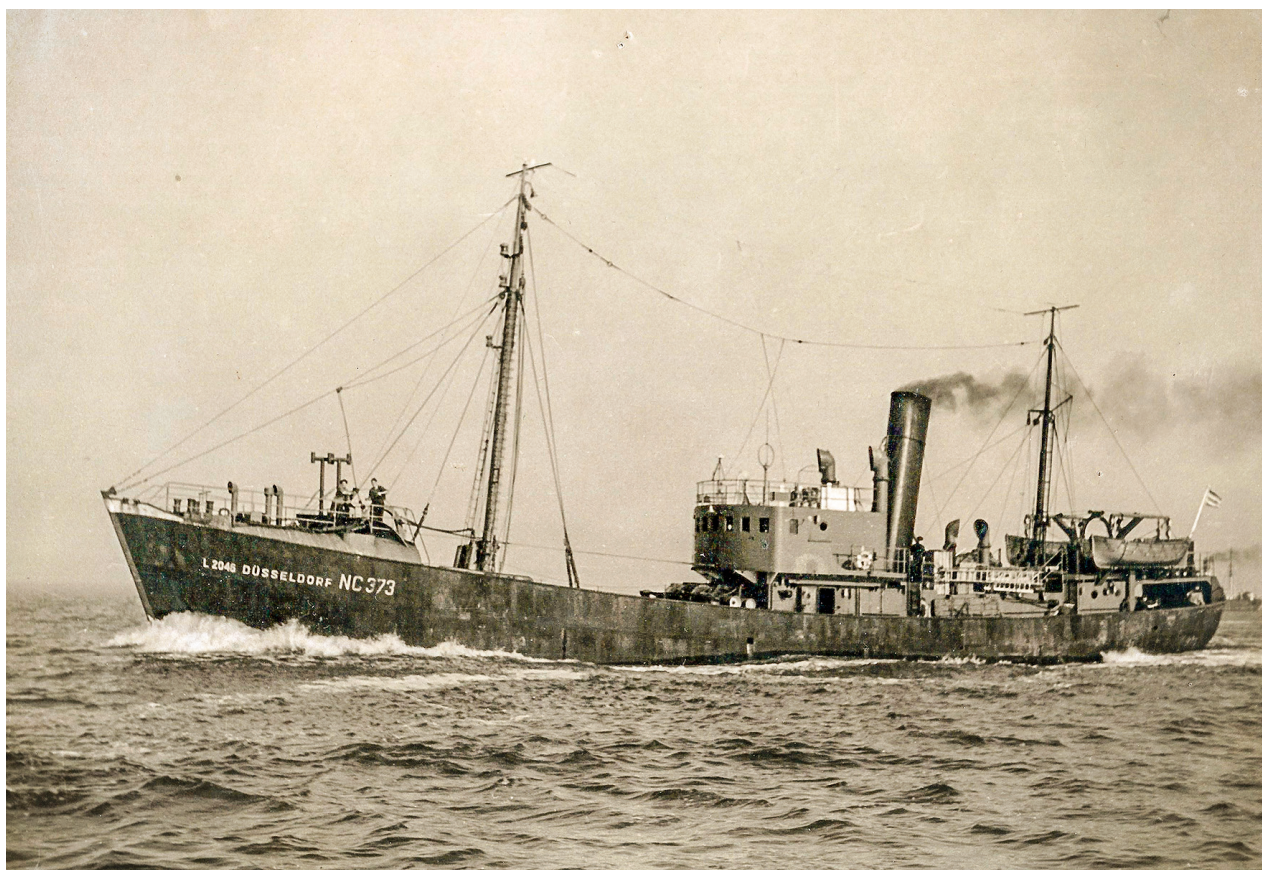
Nach kurzer Kriegsgefangenschaft im Juli 1945 entlassen, konnte Kapitän Schulte seinen Dienst auf Schiffen der Cuxhavener „Nordsee“ wieder antreten. Am 15. Dezember 1950 übertrug man ihm das Kommando auf FD DÜSSELDORF. Elf Jahre stand das Schiff unter seiner Führung und gehörte während dieser Zeit zu den erfolgreichsten Schiffen vom sogenannten Kontrollratstyp (Einheitsdampfer).

Nachdem Schulte 1956 im Rahmen des Tags der Hochseefischer das Bundesverdienstkreuz erhalten hatte und der Außerdienststellung der zuletzt in GRIMMSHÖRN umbenannten DÜSSELDORF, beendete er im April 1963 auf dem Fischdampfer OSNABRÜCK seinen aktiven Dienst, um seinen wohlverdienten Ruhestand anzutreten.

Am 16. März 1974 verstarb Kapitän Ahlrich Schulte in Cuxhaven.



Dieter Kokot Kapitän Ahlrich Schulte um 1955



FD DÜSSELDORF, dessen Kapitän Ahlrich Schulte elf Jahre lang war



Kapitän Joseph König, geboren am 10. März 1886 in Braunsberg/Ostpommern, war wie Ahlrich Schulte Kap Hornier

# Die Vereinsarbeit im Juni

Liebe Morgensterner und Freunde des Morgenstern,

immer noch leben wir unter dem Schatten der Pandemie. Auch wenn die Impfkampagne inzwischen Fortschritte macht, ist noch nicht absehbar, wann der Normalbetrieb wieder losgehen kann. Dementsprechend haben wir bei unserer letzten Vorstandssitzung, die coronahalber online stattfand, beschlossen, den **Heimatstag der Männer vom Morgenstern vom Juni auf einen Sonnabend im September** zu verschieben. Veranstaltungsort bleibt Osten.

**In der Reihe der Geschichte(n) am Mittwoch, den 16. Juni 2021, um 17 Uhr bieten wir diesmal einen Vortrag aus aktuellem Anlass: Dr. Ulrich Euent berichtet über ein Doppeljubiläum in Loxstedt: „650 Jahre St.-Marien-Kirche, 570 Jahre Pfarrei“.**

Am 7. April 1371 wurde die Loxstedter Kirche als Kapelle geweiht. Der Grund war die damalige Pestepidemie, die in Wellen durch die Welt zog wie heute die Corona-Pandemie. Gemeinsam ist den Menschen des 14. und des 21. Jahrhunderts sicherlich die Angst, dass die Krankheit einen selbst oder seine Lieben erwischt. Medikamente, geschweige denn Impfungen kannte man im Mittelalter und bis weit in die Neuzeit nicht. Gegen die Pest war kein Heilkraut gewachsen. Hilfe erhoffte man sich nur vom Himmel. Als die Kapelle 1451 erweitert und Loxstedt zur eigenständigen Kirchengemeinde wurde, bezeugt diese Aufwertung ein Aufblühen der Gemeinde. Dr. Euent beschäftigt sich auch damit, wie Mitglieder der Kirchengemeinde ihre Kirche im Lauf der folgenden Jahrhunderte prachtvoll ausgestattet haben.

Auch im Juni werden Vorträge wohl leider nach wie vor nur auf dem Bildschirm möglich sein. Sollte sich das ändern, werden wir das rechtzeitig auf der Homepage und in der Nordseezeitung bekannt machen. Die ZOOM-Version wird auf jeden Fall stattfinden.

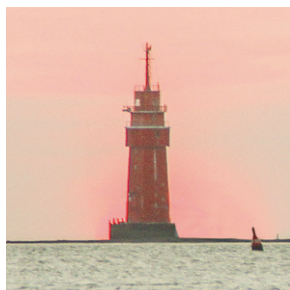


Die St.-Marien-Kirche von Loxstedt



Die Innenansicht der Kirche

Vor gefühlt sehr langer Zeit, im August 2020, haben wir schon einmal einen Vortrag von Helmut Seeger über



Der historische Leuchtturm Robbenplate am Ostrand des Weserflusses (Foto: Friedrichs)

Wir stehen in den Startlöchern, unsere **Bibliothek** unter den schon erprobten und bekannten Hygienebedingungen wieder zu öffnen, sobald die Inzidenz in Bremerhaven dies erlaubt. Bis dahin können Sie **auf Vorbestellung** weitere Bücher ausleihen und Bücher aus dem Verlagsangebot erwerben. Schreiben sie eine Mail an [vorstand@m-v-m.de](mailto:vorstand@m-v-m.de) oder rufen sie einfach bei mir an unter 0471 65733, geben die Wünsche durch und vereinbaren den Abholtermin, entweder **dienstags von 15:30-18 Uhr oder sonntags**

**von 11-12 Uhr in Schloß Morgenstern in Bremerhaven-Weddewarden.**

Die **Wittheit zu Bremen** bietet weiterhin interessante Vorträge als Video an, die auf der Seite der Wittheit <https://wittheit.de> abgerufen werden können – eine gute Alternative zum Fernsehprogramm und eine Möglichkeit, an Vorträgen in Bremen teilzunehmen.

*Herzliche Grüße und bleiben Sie gesund*

*Nicola Borger-Keweloh*

Für die Teilnahme am Vortrag geben Sie die folgende Zeile in den Browser ein:

<https://zoom.us/j/93973417290?> · **Passwort ist 733274**

Die Meeting-ID ist: **939 7341 7290**

Sie können die Anmeldezeile auch von der Homepage [m-v-m.de](http://m-v-m.de) kopieren!

**Lebendige Geschichte bietet die Theatergruppe Das letzte Kleinod noch bis 6. Juni in Rechtenfleth an. „Heimat & Fremde“ heisst das Stück. Mehr Infos über THEATER ÜBER DEN MARSCHENDICHTER HERMANN ALLMERS**

unter Heimat & Fremde | Das Letzte Kleinod ([das-letzte-kleinod.de](http://das-letzte-kleinod.de))

## Der Geschichte im Boden auf der Spur

Archäologischer Stammtisch der MvM kartiert potentielle neuzeitliche Fundstellen

Für qualifizierte Sondengänger wie Marcel Kiesner, der im Auftrag der Landkreisararchäologie arbeitet, erleichtert es die Arbeit hinsichtlich der Auswahl von Untersuchungsgebieten und der Einordnung von Fundstücken, wenn es geschichtliche Anhaltspunkte gibt. Das trifft auch auf die jüngere Vergangenheit zu. Hier können Zeitzeugen hilfreich sein oder auch deren Nachfahren, die sich an Erzählungen erinnern.

Marcel Kiesner möchte dafür mögliche Fundstellen aus dem 2. Weltkrieg kartieren und sucht Zeitzeugen für Flugzeugabstürze, Flakstellungen,

gen, aber auch ehemalige Lazarette, Kriegsgefangenenlager, Arbeitslager und Internierungslager. Das Gebiet des heutigen Landkreises Cuxhaven galt als Internierungsgebiet am Kriegsende. Deshalb geht es auch um Hinweise zu temporären Zeltlagern, freien Wiesen und Wäldern, die als Zwischenlager für die Abwicklung der Entlassung von Kriegsgefangenen sowie als Entlassungslager für deutsche Kriegsgefangene dienten.

Informationen von Zeitzeugen sammelt Marcel Kiesner, erreichbar unter Telefon: 0152 538 915 51 oder Marcel.Kiesner@web.de



Der Absturzkrater eines britischen Lancaster-Bombers, der in Wollingst 1945 abgestürzt ist (Foto: Kiesner)



„Männer vom Morgenstern“ – Heimatbund an Elb- und Wesermündung e.V.

Vorsitzende: Dr. Nicola Borger-Keweloh, Telefon 04 71 / 6 57 33

Schriftführer: Elisabeth Baumann u. Dr. Andreas Hüser

Email: [schriftfuehrer@m-v-m.de](mailto:schriftfuehrer@m-v-m.de)

Geschäftsstelle: Schloß Morgenstern, Bremerhaven-Weddewarden, Burgstraße 1

Geschäfts- und Bibliothekszeiten:

Dienstags 15.30 bis 18 Uhr, Sonnabends 11 bis 12 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