

## Ein technisches Wahrzeichen verschwindet aus dem Hafengebilde

### Die Drehbrücke an der Nordschleusenanlage in Bremerhaven wird demontiert

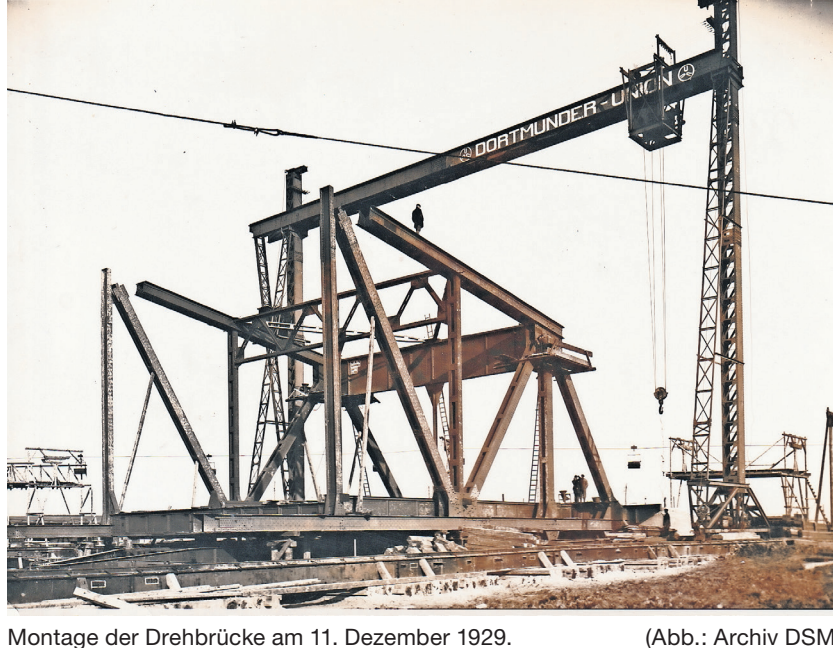
Am 1. April 2021 riss der Obergurt der Drehbrücke in den Bremerhavener Überseehäfen bei einer Drehbewegung und beschädigte weitere Stahlträger des Überbaus. Hierbei hatte sich offensichtlich auch die Stahlkonstruktion verzogen. Den Fachleuten der Hafengesellschaft bremenports war relativ schnell klar, dass es sich um einen Totschaden handelte. Die Brücke versperrte den Verbindungskanal und musste schnell beseitigt werden, um die Durchfahrt für die Schifffahrt zu ermöglichen.

#### Brücke war Sorgenkind

Obwohl erst am 29. Januar 2021 der TÜV Rheinland der Brückenkonstruktion noch für ein Jahr die Betriebsgenehmigung erteilt hatte, trat trotzdem der Schaden ein. Und obwohl die Drehbrücke in den letzten Jahrzehnten immer wieder repariert werden musste und auch wegen ihres Alters ein Sorgenkind war, kam offensichtlich der Totschaden auch für die Fachleute überraschend.

Bei der Drehbrücke über den 45 m breiten Verbindungskanal zwischen dem Wendebecken der Nordschleuse und dem Verbindungshafen zu den Kaiserhäfen mit den Kaiserdocks, die aus den Jahren 1928 bis 1930 stammte, handelte es sich um die größte deutsche Eisenbahndrehbrücke.

Sie entstand im Zuge der großen bremischen Hafenerweiterungsbauten in Bremerhaven, die schon vor dem Ersten Weltkrieg eingeleitet, aber erst 1931 vollendet wurden, als die Columbuskaje mit dem Columbusbahnhof (1923-28) und die Nordschleuse mit Vorhafen, Wendebecken und Verbindungskanal (1927-31) und die Verlängerung des Kaiserdocks II (1930-31) errichtet wurden. Es handelte sich um eine



Montage der Drehbrücke am 11. Dezember 1929.

(Abb.: Archiv DSM)

ungleicharmige Drehbrücke mit je einem Schienenstrang für den Personen- und Güterverkehr, einer zweispurigen Straße sowie einem eigenen Fußgängerüberweg. Diese für eine Last von 60 t ausgelegte Konstruktion im Zuge der Brückenstraße und Steubenstraße wies eine Länge von 111,90 m und eine Breite von 19 m auf und wog 2760 t. Über die neue Brücke verliefen die bisherigen Zufahrten vom Kaiserhafenbahnhof zur Lloydhalle, zum Columbusbahnhof und zu den Schuppen des westlichen Verbindungshafens, die wegen des Nordschleusenbaus aufgehoben worden waren. Wegen der hier herrschenden Windstärken, des schlechten tragfähigen Untergrundes und weil die BREMEN und EUROPA

des Norddeutschen Lloyd (NDL) den Verbindungskanal passieren mussten, um in das verlängerte Kaiserdock II zu gelangen, schieden Klapp- und Hubbrücken aus.

#### Zuschlag für bekannten Brückenbauer MAN

So erhielten die bekannten Brückenbauunternehmen MAN in Mainz-Gustavsburg und Dortmunder Union 1928 den Zuschlag von der bremischen Hafenerweiterungsbauverwaltung. Nachdem die vier Fundamente mit dem Drehpfeiler und Drehkranz, der die ganze Brückenlast trug, dem östlichen Widerlager (Aufschlagspfeiler), welches die Antriebsvorrichtungen sowie die Hublager aufnahm,

und dem westlichen Widerlager geschützt worden waren, konnte der stählerne Überbau 1929/30 montiert werden. Im Gegensatz zu sonstigen Brückenbauten war der zu überquerende Wasserweg (Verbindungskanal) noch nicht ausgegraben worden, was für die Brückenmontage einen großen Vorteil darstellte und Kosten sparen half.

Bereits Anfang Mai 1930 konnte die Reichsbahn die neuen Schienenstränge eröffnen. Die erste Probe der Drehvorrichtung fand am 20. Mai 1930 statt. Die Hauptbelastungsprobe konnte am 2. Juni 1930 erfolgreich absolviert werden. Für den Straßenverkehr war die Brücke ab August 1930 zur Benutzung freigegeben worden. Nachdem der auf 13 m Tiefe ausgelegte Verbindungskanal im Herbst 1930 ausgebagert worden war, erfolgte am 31. August 1931 durch den Schnelldampfer BREMEN die Inbetriebnahme der Nordschleusenanlage mit dem Passieren der Drehbrücke sowie dem Eindocken in das verlängerte Kaiserdock II.

Als Konstrukteur der beweglichen Brücke gilt der Ingenieur Hans Hermann, der Leiter des MAN-Werkes in Mainz-Gustavsburg, der auch die Kaiser-Wilhelm-Brücke in Wilhelmshaven und andere berühmte Brückenbauwerke in der ganzen Welt entwarf.

Zur Drehbrücke gehört auch ein in norddeutscher Klinkerbauweise mit Flachdach von dem bremischen Architekten Karl Falge entworfenes Maschinenhaus, das die elektrischen Motoren und Bewegungsvorrichtungen aufnimmt. Dieses Maschinenhaus sowie die beiden anderen Maschinenhäuser für die Nordschleuse entstanden im Zuge eines Architekturwettbewerbs und stehen heute unter Denkmalschutz.

Fortsetzung auf Seite 2

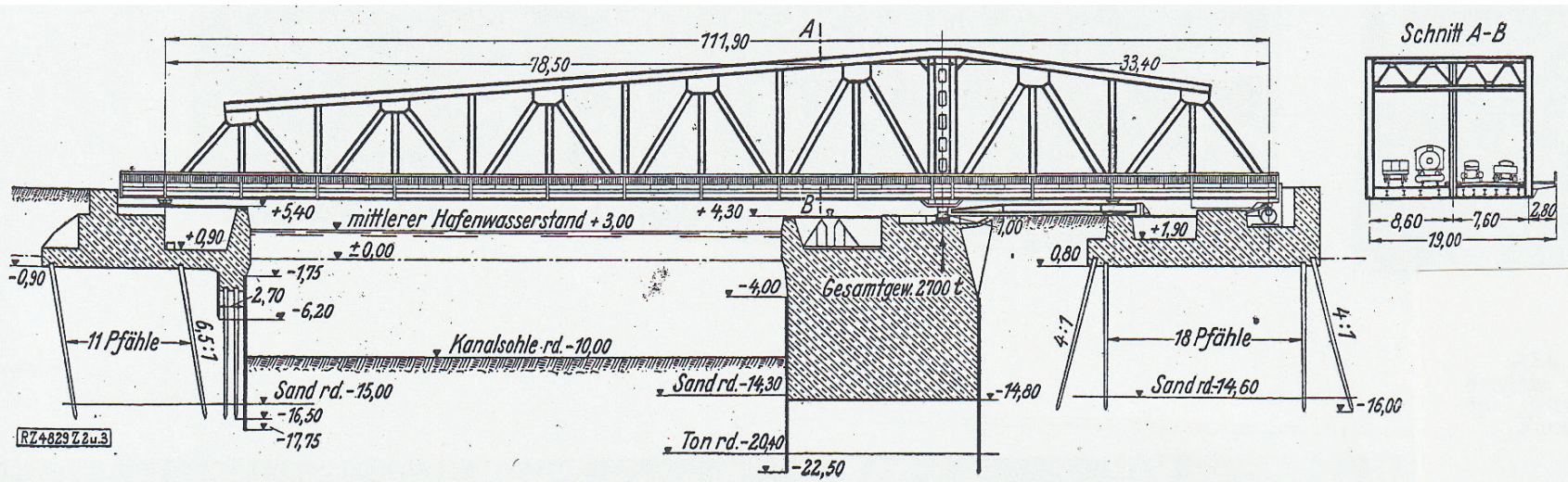


Belastungsprobe für die Drehbrücke am 2. Juli 1930.

(Abb.: Archiv DSM)



Geöffnete Drehbrücke für einen Autotransporter, 1992. (Foto: Dr. Dirk J. Peters)



Ansicht und Schnitt der Drehbrücke.

(Abb. aus: Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure 74 (1930), Nr. 41, S. 1430)

**Ein technisches Wahrzeichen verschwindet aus dem Hafengebilde**

Fortsetzung von Seite 1

Seit 1980 wurde die Brücke, die Tag und Nacht betriebsbereit gehalten und besonders für die Autotransporter und die Schiffe der Lloyd Werft etwa 150 mal pro Monat geöffnet werden musste, vom Zentralsteuerstand der Nordschleuse am Binnenhaupt von zwei Maschinisten bedient. Ein Drehvorgang bis zur Öffnung dauerte ungefähr sieben Minuten, während ein großes Schiff unter Assistenz von drei Schleppern etwa zwanzig Minuten bei normalen Wetterbedingungen für die 45 m breite Durchfahrt benötigte. Diese beeindruckende bewegliche Brückenkonstruktion mit einem feststehenden Antrieb auf der Basis eines Drehzapfens (Königszapfen), der sich auf der östlichen Seite an der Brückenstraße befindet, konnte bis Windstärke 9 bewegt werden.

Ohne Frage stellte die genietete Stahlbrücke, die aus dem damals neuartigen Union-Stahl hergestellt worden war, mit ihrer komplizierten Technik ein herausragendes und imposantes Bauwerk der Bremerhavener Überseehäfen dar und wurde wegen ihrer Verkehrsbedeutung und -belastung ständig vom Hansestadt Bremischen Amt (HBA), heute bremenports, mit hohen Kosten gewartet. Die Drehbrücke war

vielleicht der sichtbarste Teil der gewaltigen Wasserbauarbeiten im Rahmen der Nordschleusenanlage, die untrennbar mit dem Namen des damaligen Hafenbaudirektors Dr. Arnold Agatz verbunden ist. Agatz plante und realisierte dieses gigantische Projekt in Zusammenarbeit mit 12 Ingenieuren, 30 Technikern, 15 Verwaltungsfachleuten sowie 1 100 Arbeitern der bremischen Hafenbauverwaltung sowie der beteiligten Firmen in nur vier Jahren.

Wegen des zunehmenden Schwerkraftverkehrs wurde die bewegliche Brücke seit 1975 verstärkt. 2003 wurden die Stützrollwagen und die Maschinenantriebe sowie der Drehzapfen ausgetauscht. 2020 hat es zuletzt 1680 Drehbewegungen (140 mal pro Monat), insbesondere für die großen Autotransporter, gegeben.

Das bewegliche Teilstück mit einem Gewicht von 1000 t wurde nach dem Totalschaden am 1. April 2021 am 10. April 2021 abgerissen. Es wurde in einer spektakulären Aktion mit Hilfe eines Schwimmkrans und von selbstfahrenden Schwerkraft-Modulfahrzeugen auf einen Ponton gehoben und zur ABC-Halbinsel im Kaiserhafen transportiert. Nach einer Zwischenlagerung wurde die Stahlkonstruktion im Mai 2021 inzwischen nach Lubmin in der Nähe von Greifswald verschifft und dort abgewrackt. Der Teil mit dem Drehkranz an der östlichen Seite an der Brückenstraße liegt z. Zt. noch an Ort und Stelle und soll im Frühjahr 2022 beseitigt werden. Vielleicht könnte man Teil

der Brücke erhalten. Technische Bauwerke wie bewegliche Brücken oder Schleusen haben nur eine begrenzte Lebensdauer. Die interessanten technischen Details sind im Untergrund verborgen und oft nicht sichtbar. Auch ist es nicht immer einfach, den Denkmalwert dieser Großobjekte in der Öffentlichkeit zu vermitteln, um nach deren Außerdienststellung für die Bewahrung Mittel einwerben zu können. Die bewegliche Brücke der Nordschleusenanlage hat immerhin fast 91 Jahre lang ihren Dienst zuverlässig erfüllt.

Bevor wieder eine bewegliche Brückenkonstruktion über den Verbindungskanal zur Columbusinsel geplant und realisiert werden kann, wird es noch etliche Jahre dauern. Als Zwischenlösung und Ersatz favorisiert die Hafengesellschaft bremenports eine Fähre als provisorischer Brückenponton über den Verbindungskanal, damit die Firmen als Anlieger auf der Columbusinsel neben der Verbindung über die Klapprücke an der Schleusenstraße und die Kaiserschleuse als Alternative eine zweite Zuwegung erhalten. Diese provisorische Verbindung soll nur für die Hafenbetriebe auf der Columbusinsel und nicht für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehen. Die vorbereitenden Bauarbeiten sind bereits angelaufen. Die Ponton-Fähre soll schon im Frühjahr 2022 ihren Betrieb aufnehmen. Wegen der Kosten für den Schaden durch die havarierte Drehbrücke wird wohl der südliche Teil des Columbusbahn-

hofs II, der 2023 abgerissen werden sollte, noch länger eine Schonfrist erhalten.

Dr. Dirk J. Peters

**Literaturhinweise**

- Agatz, Arnold: Die neue Drehbrücke der Nordschleusenanlage in Bremerhaven. In: Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure 74 (1930), Nr. 41, S. 1429–1430
- Bardua, Sven Bardua: Die Nordschleuse Bremerhaven. Berlin 2020
- Bardua, Sven: Steubenbrücke erlitt Totalschaden. In: Industriekultur 27. Jg. (2021), Nr. 2, S. 52
- Mündelein, Klaus: Keine Passage für Privatfahrten. In: Nordsee-Zeitung vom 20.07.2021, S. 7
- Mündelein, Klaus: Wo bleibt die Brücken-Fähre? In: Nordsee-Zeitung vom 22.02.2022, S. 9
- Peters, Dirk J.: Bewegliche Brücken in Bremerhaven. In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 74 (1995), S.177–214
- Peters, Dirk J.: Planung, Bau und Betrieb der Nordschleusenanlage in Bremerhaven von den Anfängen bis heute. In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 82 (2003), S. 91–119
- Peters, Dirk J.: Das ist weg! Verluste und Erhalt von Schiff-fahrtsbauten 1980 bis 2021 in Bremerhaven. In: Oceanum. Das maritime Magazin (2021), Ausgabe 6, S. 236–248



Abtransport des langen Teils der Drehbrücke am 10. April 2021. (Foto: Dr. Dirk J. Peters)



Brückenteil mit dem Drehkranz und dem Maschinenhaus an der Brückenstraße, 10. April 2021. (Foto: Dr. Dirk J. Peters)

# Allmers-Gesellschaft restauriert ihre Schätze

## Vier große Medaillons aus dem Nachlass des Dichters gesichert

Zu den bislang nicht gezeigten Schätzen des Allmers-Hauses zählen vier großformatige Medaillons, wie sie im 19. Jahrhundert zur Dekoration von Fassaden und von größeren Räumen hergestellt wurden. Die Medaillons im Allmers-Haus – auch mit dem italienischen Fachbegriff als „Tondo“ (= rund) bezeichnet – messen etwa 85 cm im Durchmesser bei einer Stärke von ca. 8 cm. Da sie aus wenig witterungsfestem Gips gefertigt sind, wurden sie nicht zum Fassadenschmuck, sondern für Innendekorationen geformt. Ihren unmittelbaren Zusammenhang mit dem Allmersschen Nachlass belegt die Existenz vier kleinerer Pendants (Durchmesser jeweils 14,5 cm) in Allmers' Antikensammlung, die ausschnittsweise in den Vitrinen des Gartenzimmers im Allmers-Haus gezeigt wird.

### Nachbildung der vier Jahreszeiten-Medaillons

Im Einzelnen handelt es sich bei den großen und den kleinen Tondi in Gips um Nachbildungen der vier sehr häufig kopierten Jahreszeiten-Medaillons, die der dänische Bildhauer Berthel Thorvaldsen 1836 in Rom aus Marmor gehauen hatte. Diese originalen Reliefplatten sind mit einem Durchmesser von 69,5 cm etwas kleiner als ihre Repliken in Gips und wurden 1841 von König Wilhelm I. von Württemberg (1781–1864) zur Dekoration des Sommerspeisesaals im Neuen Schloss zu Stuttgart erworben. Heute zählen die vier repräsentativen Stücke in der zurückhaltenden Eleganz des Klassizismus, die die Objektbeschreibung hervorhebt, zum Fundus des Württembergischen Landesmuseums in Stuttgart (Inv. E817–E820). Näheres ist dem Portal „Goethezeit“ <http://www.goethezeitportal.de/wissen/enzyklopaedie/thorvaldsen/berthel-thorvaldsen-die-vier-jahreszeiten.html> im Netz zu entnehmen.

### Repräsentative Geschenke

Allerdings dienten Allmers die großen Tondi wohl nicht zur Zierde seines eigenen Hauses, sondern vielmehr als repräsentative Geschenke



Die vier nach Rechtenfleth ins Allmershaus heimgekehrten Reliefmedaillons (v. l. n. r. der Frühling, der (farbig gefasste) Sommer, der Winter und der Herbst) sowie Dr. Axel Behne, die Restauratorin Lena Geidner und Claus Götjen aus Lunestedt, der die Restaurierung durch eine großzügige Spende ermöglichte. (Abb. Dr. Behne)

zu besonderen Anlässen. Dass es sich bei den vier großformatigen Stücken um Objekte handelt, die – vielleicht erst nach seinem Tode – zu Allmers bzw. in sein Haus „zurückkehrten“, erweist das Medaillon „Der Herbst“. Es zeigt einen stehenden Mann mit erlegtem Wildbret und Trauben und seine vor ihm sitzende Gattin, die ihr Kind stillend auf den Knien hält. Rückseitig trägt der Tondo verschiedene Aufschriften. Zunächst steht dort „Dargebracht zum Andenken an die Hochzeitsfeier auf diesem Saale 23 Octbr 1885 von H Allmers“. Geht man diesem Hinweis nach, so geht aus Allmers' überlieferten Tagebüchern hervor, dass er an besagtem Tage Gast war bei der „Hoch-

zeit Louis Meyers im Weserhofs“ in Sandstedt. Dass er zu dieser Gelegenheit die Allegorie des „Herbsts“ als Geschenk überbrachte, lässt sich indes nur vermuten und nicht belegen. Aus zwei weiteren rückseitigen Aufschriften wissen wir, dass der Saal 1928 und 1947 durch die Handwerker Strankmann und von Seggern renoviert wurde und der Tondo wenigstens bis zum letzteren Jahre denselben Saal noch schmückte.

### Inschrift auf dem oberen Rand verrät die Herkunft

Auch belehrt uns das Medaillon des „Herbsts“ durch eine Inschrift auf dem oberen Rand über seine

Herkunft aus dem Atelier der Gebrüder Micheli in Berlin. Von daher darf man vermuten, dass auch die anderen Medaillons dort gegossen wurden. Die 1824 gegründete Gipsgießerei Micheli stieg im Verlauf des 19. Jahrhunderts zur bedeutendsten Kunstanstalt ihrer Art in Deutschland auf. Sie lieferte neben maßstabsgetreuen Abgüssen auch Reduktionen bekannter Plastiken und Kuriosa wie plastische „Einzelteile“, Tiere etwa oder menschliche Gliedmaßen in Gips, quasi zum Zusammensetzen eines Reliefs nach Kundengeschmack.

Dr. Axel Behne



Der Frühling:  
Ein Knabe reicht der Aphrodite ein Füllhorn, ein Putto einen Blumenkranz als Zeichen für die erwachende Natur. Die Göttin steht zugleich für die Jugend. (Foto Hardy Köhler)



Der Herbst:  
Im Tondo „Herbst“ hat das Paar ein Kind. Der Mann hat die Weinernte eingebracht.



Der Sommer:  
Zwei Schnitterinnen ernten Getreide, die im Vordergrund Stehende streckt die Hand nach einer reifen Frucht aus, die ein junger Mann hält.



Der Winter:  
Zwei fröstelnde Alte stehen für die kalte Jahreszeit und zugleich für den Lebensabend. Die Reliefs nehmen eine traditionelle Bildsprache auf, die Jahreszeiten und Lebensalter parallel setzt. Die antike Verbrämung der Szenen spiegelt einerseits die Antikenbegeisterung Thorwaldsens, setzt zugleich den Anspruch der Allgemeingültigkeit

# Zum Tod von Hein Carstens

## Ehrenmitglied der Männer vom Morgenstern wurde 96 Jahre alt

Als Hein Carstens am 6. Januar 1926 in Wremen geboren wurde, war der heutige Ferienort noch recht dörflich. Selbstverständlich sprach man plattdeutsch, und diese Sprache hat den Jungen geprägt. Die meisten werden sich an Carstens als Verfasser der Geschichten von Käpt'n Cords erinnern, die von 1949 bis 2006 in der NZ als regelmäßige Kolumne veröffentlicht und in zwei Büchern gesammelt worden sind.

1949 war er als Journalist bei der NZ eingestiegen. Als die Zeitung 1950 das Niederdeutsche Heimatblatt wiederbelebte, war er sofort dabei. Von 1962 bis 1968 war er gemeinsam mit Gert Schlechtriem für die Redaktion verantwortlich; seit 1971 unterstützte er Bernd Behrens, den er als Redakteur während dessen Urlaubsreisen vertrat. Von 1990 bis 2006 gehörte er der Redaktion dieser Zeitungsbeilage an, bis 2019 schrieb er heimatgeschichtliche Beiträge dafür. Letztlich sorgte Corona und damit der reduzierte Kontakt in seiner Seniorenresidenz



Hein Carstens auf der Feier seines 90. Geburtstags. (Foto: H. W. Keweloh)

recht abrupt für das Ende seiner Artikel.

Nicht nur beim Niederdeutschen Heimatblatt war er für seine Region aktiv. Er setzte sich für die Einrichtung des Krabbenfischereimuseums in seinem Heimatort Wremen ebenso ein wie für die des Deichmuseums in Dorum. Sein Buch zur Seenotrettung „SOS vor Wurstens Küsten“ setzt dem Dorumer „Opi Huck“ ein Schriftdenkmal, Sturmseen und volle Netze. Granatfischerei zwischen Elb- und Wesermündung. Geschichte und Geschichten“ begleitet das Thema des Krabbenfischereimuseums. Schon als das Aeronauticum noch Luftschiffahrtsmuseum hieß, war er im Katalog mit einem Text dabei; Sein Buch „Schiffe am Himmel“, das die Morgensterner herausgaben, erlebte zwei Auflagen und ist noch zu haben.

72 Jahre war Hein Carstens Mitglied der Männer vom Morgenstern. Er war nicht das älteste Mitglied, aber diese lange Mitgliedschaft ist absolut außergewöhnlich, zumal eine so lange aktive. 1955 wurde

er in den erweiterten Vorstand gewählt. Bis zuletzt war er Mitglied im Beirat des Vereins. Sein vielfältiges Engagement für die Männer vom Morgenstern, für die Heimatgeschichte und die Regionalsprache brachten ihm die Ehrenmitgliedschaft im Heimatbund ein. Als er sich in den beiden letzten Jahren vom Schreiben zurückgezogen hatte, hielt er den Kontakt zum Heimatort Wremen und erfreute die Ortsheimatpflegerin Renate Grütznert immer wieder mit Teilen seiner gesammelten Texte zum Ort. Bereits 2001 war Hein Carstens der Hermann-Allmers-Preis für Heimatforschung verliehen worden. Er galt seinen Verdiensten um die Heimatforschung und um die plattdeutsche Sprache sowie der „Lebensleistung als Journalist“.

Die Männer vom Morgenstern werden ihr Ehrenmitglied vermissen, als Schreiber, Erzähler in Hoch- und Plattdeutsch, als Redaktionsmitglied und Freund.

Dr. Nicola Borger-Keweloh

## 125 Jahre Fischereihafen Bremerhaven

### Vom Fischereihafen zum belebten Gewerbegebiet

Letztes Jahr feierte der Fischereihafen ein Jubiläum. Nach 125 Jahren ist er längst nicht mehr der Spezialhafen für den Umschlag von Seefisch. Diese ursprüngliche Aufgabe ist nur noch marginal. Geblieben ist die Fischverarbeitung, auch wenn der Fisch heute hauptsächlich mit dem Lastwagen anlandet. Alteingesessene Betriebe wie die Nordsee und deren Ausgründung Deutsche See sind ebenso zu finden wie Frozen Fish oder Frosta, eine Firma, die ihr Spektrum auf Tiefkühlgemüse erweitert hat. Weitere Nahrungsmittelbetriebe haben sich angesiedelt. Aber auch Schiffbau, Stahlbau und zeitweilig die Windindustrie, Metall- und Holzbau sind zu finden sowie Apparatebau oder auch ein riesiges Fliesenwerk. Neben Industrie finden sich zudem

Forschungseinrichtungen: der AWI-Campus, das Fraunhofer-Institut für Windenergiesysteme IWES, das Thünen-Institut mitsamt den Liegeplätzen der Forschungsschiffe und zuletzt das Forschungsdepot des Deutschen Schiffahrtsmuseums im Gebiet des Fischereihafens. Nicht zu vergessen ist der Tourismus mit Hotels, Gastronomie und dem Kulturzentrum Fischbahnhof.

Über diese Vielfalt, über historische Wurzeln der Gewerbe im Fischereihafen und die Innovationsfähigkeit berichtet in der Reihe der Geschichte(n) am Mittwoch am 20. April Helmut Seger, der diesen Aspekt auch in dem 2021 erschienenen Buch „125 Jahre Fischereihafen Bremerhaven (1896-2021)“ dargestellt hat.



Detail aus einem Fliesenzyklus an der Packhalle X. (Abb. aus: 125 Jahre Fischereihafen Bremerhaven (1896-2021), Bremerhaven 2021, S. 86)

## Veranstaltungen im April 2022

**Mittwoch, den 20. April 2022, 17 Uhr**

Bremerhaven, Schloß Morgenstern  
Geschichte(n) am Mittwoch  
Helmut Seger

**Der Fischereihafen Bremerhaven im Wandel.  
Wirtschaftsstruktur 125 Jahre nach seiner Gründung**  
Anmeldung: vorstand@m-v-m.de und 0471 65733 oder per  
ZOOM: Zugang über Homepage [https:// m-v-m.de](https://m-v-m.de)

**Dienstag, den 26. April 2022, 19.30 Uhr**

Otterndorf, Kranichhaus  
**Prof. Norbert Fischer (Hamburg)**  
**Deiche an der Elbe und Nordseeküste. Grenzen zwischen Land und Wasser**  
Gemeinsam mit: Kranichhausgesellschaft Otterndorf



„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 bis 18 Uhr, Sonnabends 10 bis 12 Uhr

**Für den Besuch von Schloss Morgenstern gilt die 2G-Regel (nachweislich vollständig geimpft oder genesen). In der Bibliothek und auf den Fluren ist Maskenpflicht.**

### 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