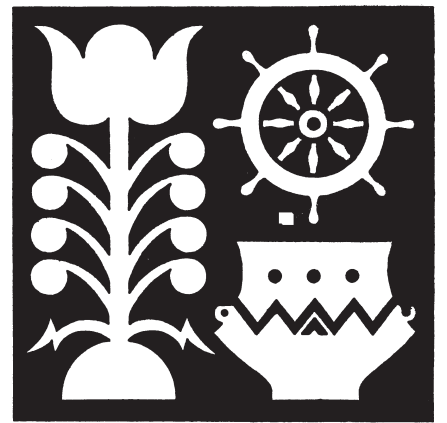


# NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück H 1914 E  
Gebühr bezahlt

Juli 2023  
Nr. 883



## Decksjunge 1955 auf dem Lloyd-Frachter NABOB

Dienst in der Mannschaftsmesse – Reichliche Mahlzeiten – Erste Jeans in Manhattan gekauft



Die NABOB Anfang der 60er-Jahre mit dem ockerfarbenen Schornstein des NDL ohne den bis 1959 schwarzen Topp der Roland-Linie (Foto: Andreas Hoppe)

Horst-Otto Popall nennt sich heute selbst einen „Straßenjungen“, geprägt von den Trümmer- und Hungerjahren gleich nach dem Zweiten Weltkrieg in Bremerhaven. 1940 im damaligen Wesermünde geboren, lief er notgedrungen täglich wechselnd mal zur einen, dann zur anderen Schule, wo gerade Unterricht stattfand. Wann immer möglich, stromerte Popall schon als Kind durch den

Fischereihafen. Sein Vater war seit 1949 ein bekannter und erfolgreicher Fischdampferkapitän bei der Reederei Grundmann & Gröschel. Seinen Sohn nahm er in den großen Ferien mit an Bord der JOCHEN HOMANN, wenn er auf Fangreise zur Doggerbank ging oder nach Island.

Auch Horst-Otto Popall wollte zur See fahren, als er 1955 nach acht Jahren die Volksschule verließ, gerade

mal 158 Zentimeter groß. Doch mit 14 durfte er offiziell noch nicht auf einen Fischdampfer. Sein Vater nutzte seine Kontakte: Er kannte den Leiter des Seemannsamtes Überseehäfen und den Chef der Niederlassung des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven und bat sie um Unterstützung – mit Erfolg.

Im Mai 1955 durfte Horst-Otto Popall als Decksjunge auf der NABOB anfangen, nachdem seine Eltern ihm dies wie gefordert schriftlich erlaubt hatten. Sie beschafften ihm die beim Lloyd übliche blaue Arbeitskleidung, eine Hose und einen Pullover jeweils zum Wechseln. „Die kauften mir meine Eltern bei Drebing, denn der Lloyd stellte mir keine Ausrüstung. Wir mussten die selbst bezahlen, natürlich auch den Seesack“, erinnert sich Popall.



Horst-Otto Popall 1955 als Decksjunge auf der NABOB (Abb.: Sammlung Popall)

Die NABOB war ein ehemaliger Geleitflugzeugträger. Er wurde 1942/43 in Tacoma für die US Navy gebaut, aber vor der Indienststellung als HMS NABOB (D77) mit kanadischer Besatzung an die Royal Navy übergeben. Das deutsche U-Boot U 354 torpedierte sie achtern in der Barents See im August 1944 und beschädigte sie schwer. 21 Männer starben. Das Heck der NABOB sackte um mehr als 4,5 Meter ab, ehe der Lecksicherungstrupp ihre Lage festigen konnte.



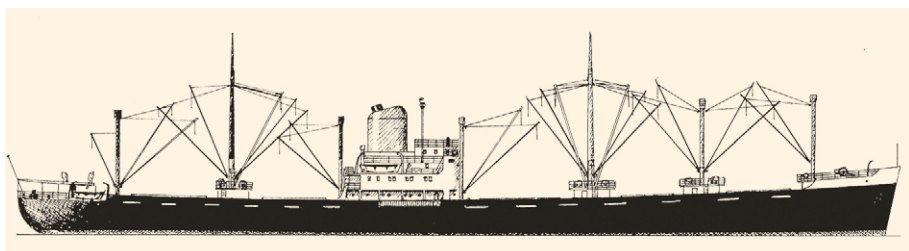
Die NABOB nach dem Torpedotreffer im August 1944 (Abb.: Hudson/Imperial War Museum)

Die NABOB erreichte aus eigener Kraft fünf Tage später Scapa Flow, die Flottenbasis der Royal Navy in der Inselgruppe der Orkneys nördlich von Schottland. Eine Reparatur wurde für die überlasteten Werften als zu aufwendig verworfen. Die NABOB wurde lediglich schwimmfähig gehalten und teilweise ausgeschlachtet. Ende September 1944 wurde sie nach Rosyth geschleppt, am Ufer des Firth of Forth auf den Strand gesetzt und aufgegeben.

Im März 1946 ging sie formal zurück an die USA. Ende Oktober 1946 wurden die Überreste verkauft. Sie sollten Ende 1947 in den Niederlanden abgebrochen werden, was aber nicht geschah. Der Norddeutsche Lloyd kaufte das Wrack 1951. Die AG „Weser“ in Bremen-Gröpelingen machte daraus einen Fünf-Luken-Frachter. Ihre Allis-Chalmers Turbine wurde durch eine von Richardson ersetzt. Sie leistete 6800 PS und sorgte für 16 Knoten.



Die NABOB kurz vor dem Ende des Umbaus am Werftkai in Bremen – noch ohne Kappe auf dem Schornstein, aber bereits mit dem schwarzen Topp der Roland-Linie (Abb.: Deutsches Schifffahrtsmuseum)



Riss der NABOB

(Zeichnung: Karsten Kunibert Krüger-Kopiske)

Am 15. Juni 1952 stellte der Lloyd die NABOB erstaunlicherweise unter ihrem alten Namen aus der US-Zeit in Dienst, – möglicherweise eine Verkaufsaufgabe der Amerikaner. Alle anderen Lloyd-Frachter der Nachkriegsflotte trugen die Endsilbe -stein.

Eingetragen wurde die NABOB für die NDL-Tochter Roland Linie, damit sie nicht wegen ungeklärter Vorkriegsschulden in den Zielhäfen an die Kette gelegt werden konnte. Ab 1959 war die NABOB offiziell ein Lloyd-Schiff.

Mit 150 Metern Länge, 7.900 BRT und einer Tragfähigkeit von 13.000 t war die NABOB nicht nur das größte Schiff des NDL, sondern auch der deutschen Handelsflotte insgesamt. Mit 68 Mann Besatzung und Einrichtungen für 18 angehende Nautische Offiziere, die sogenannten Kadetten, wurde die NABOB erstes Ausbildungsschiff des NDL. Ein Zweiter Offizier war als Ausbildungs-offizier für sie zuständig.

Die NABOB fuhr nach Fernost und Nordamerika. 1967 wurde sie nach Panama verkauft. Nun hieß sie GLORY. Im Dezember 1977 wurde sie auf Taiwan verschrottet.

Fortsetzung  
auf  
Seite 2

## Decksjunge auf dem Lloyd-Frachter NABOB

Fortsetzung von Seite 1

Eingestiegen bin ich in Hamburg, da lag die NABOB am Kranhöft im alten Segelschiffhafen. Sie fuhr damals nicht mehr nach Ostasien, sondern meist in die USA. Meine erste Reise führte über Bremen, Rotterdam und Antwerpen nach New York.

Als Decksjunge gehörte Horst-Otto Popall zur Stammbesatzung. Mit einem Matrosen bezog er eine Zweimann-Kammer. Sie lag außen und hatte somit ein Bullauge, das etwas Licht hereinließ und bei Bedarf auch frische Luft.

Am ersten Tag auf See musste sich Popall pünktlich um sechs auf der Brücke melden. Der wachhabende Offizier kontrollierte seine Kleidung auf Sauberkeit und ließ sich auch seine Hände zeigen. Dann ging es zum Dienst in die Mannschaftsmesse. Zu seinen Aufgaben gehörte das Servieren der Mahlzeiten an die Stammbesatzung und das Aufklaren der Messe. Weil er so klein war, musste er sich auf eine umgedrehte Bierkiste stellen, um an die unter der Decke hängenden Kaffeebecher heranzukommen, die sogenannten Mucken.

Außer in der Messe und in der Pantry arbeiteten wir an Deck. Zwischen Dienstbeginn um 6 Uhr und Schluss so gegen 20 Uhr hatten wir insgesamt zwei, drei Stunden Pause, berichtet Popall. Aber nicht in einem Stück, das setzte sich zusammen aus Smoke-Time, Middag, Koffie und Abendbrot.

Wir hatten einen tollen Koch. Mich hat er gleich am Anfang überzeugt, als er Bratwurst machte und zwar reichlich. Ich habe beim ersten Mal gleich vier Stück weggehauen. Ich hatte ja an Land karge Zeiten hinter mir, verwöhnt war ich wirklich nicht. Es gab an Bord immer reichlich gutes Essen, dafür war der Lloyd bekannt. Mir hat es immer geschmeckt.

Die Kadetten achtern im Schiff bekamen das gleiche Essen wie wir von der Stammbesatzung und auch der Kapitän. Die Kadetten gingen ihre Wachen, wir nicht. Es gab wie üblich drei Wachen, auf der Brücke waren immer zwei Kadetten, einer als Rudergänger, einer als Ausguck. Einmal im Monat wurden wir in Seemannschaft unterrichtet. Wir lernten Spleißen, Knotenkunde und das Überholen der Persenning. Wir waren zuständig für die Instandhaltung des Schiffs, des Ladegeschirrs und der Regensegel. Die waren besonders wichtig für den Getreidetransport, denn auf der NABOB wurden die Luken per Hand geschlossen und das dauerte seine Zeit. Daher kamen die Regensegel zum Einsatz, die wie große Zeltplanen schnell die Luken wasserdicht verschlossen. Auf der Ausreise mussten wir die NABOB konservieren, also Rost klopfen und Mennige auftragen. Auf der Heimreise malten wir das Schiff von oben nach unten und von vorn bis achtern; den Rumpf und das Deck schwarz, die Aufbauten weiß und den Schornstein ockergelb. Damals hatte er noch den schwarzen Topp. Das war die Schornsteinmarke der Roland Linie. Für seine Tochtergesellschaft hatte der NDL die von ihm bereederten Schiffe wegen ungeklärter Auslandsschulden aus der Vorkriegszeit offiziell bis 1959 ins Schiffsregister eingetragen.

Was in den Laderäumen war, bekam ich als Moses natürlich nicht mit. Autos hatten wir häufig an Bord, meist Volkswagen und Porsche. Die waren bei den Amerikanern sehr begehrt. Einmal haben wir in Rotterdam auch MG-Sportwagen aus England an Deck geladen.

Oft hatten wir gewichtige Decksladung, beispielsweise Ende August 1955 schwere Eisenteile, die in den USA zu einem Presswerk verbaut werden sollten. Die NABOB hatte kein spezielles Schwergutgeschirr, aber vorn einen Schwergutbaum mit einer Tragkraft von 50 Tonnen, achtern einen weiteren mit 15 Tonnen.

Mitte September 1955 hatten wir als Decksladung eine große hölzerne Motoryacht an Bord, die ist mir unvergesslich.

Wir luden sie in Bremen. Sie war 33,6 Meter lang und hieß VEDERSEIN, plattdeutsch für Wiedersehen. Abeking & Rasmussen in Lemwerder hatte sie für den New Yorker Gießereibesitzer Allison W. Laytham gebaut. Die Norddeutsche Volkszeitung in Bremen-Blumenthal nannte sie nach ihrer Probefahrt auf der Unterweser die schönste Motoryacht der Welt.

In New York durften wir an Land, erzählt Popall. Da gab es ein wunderschönes Freibad, das wir im Sommer gern besuchten. In Manhattan habe ich mir meine erste Bluejeans gekauft. Die von Wrangler war mein Favorit, andere nahmen lieber die der Marke Lee. Auch ein fliegender Händler kam zu uns an Bord und bot uns Kleidung an, etwa Hemden und Hosen. Er stammte kurioserweise aus Bremerhaven. Vor der Rückreise haben wir in den Laderäumen oft Feeder für Getreide gebaut, das wir ziemlich regelmäßig in New Orleans luden. Auch Holz nahmen wir oft mit nach Deutschland. Manchmal fuhren wir allerdings auch leer.

Kapitän war Burchard Heye, der ging ab und zu an uns vorbei, wenn wir an Deck arbeiten, ohne uns groß zu beachten. Er war groß, dominierend und immer auf Distanz. Wir aber auch, denn wir wollten auf keinen Fall dumm auffallen. Denn für uns beim Lloyd galt für drei allgemein bekannte Kapitäne der Spruch: „Heye, Wachtel, Clausen, da musste dran vorübersausen“. Erster Offizier auf der NABOB war 1955 Werner Dee. 1956 wurde er Nautischer Inspektor des NDL in Bremen.

Wenn die Kadetten Unterricht hatten, beispielsweise über Navigation, durfte Popall manchmal mithören, obwohl er ja nicht zu den Offiziersanwärtern zählte. Die waren vier bis fünf Jahre älter und hatten eine höhere Schulbildung als ich. Das ließen sie mich aber nicht spüren, im Gegenteil, ich fühlte mich von ihnen gut aufgenommen. Auch in meiner Freizeit war ich oft mit ihnen zusammen. Abends schnappte ich

mir gern meinen kleinen Weltempfänger. Der war nicht größer als eine Pralinen-schachtel. Darauf hatte ich gespart, denn billig war der nicht. Auf Kurzwelle hörte ich dann die Deutsche Welle. Auf dem Schanzkleid hatte ich ziemlich guten Empfang. Einmal hörte ich den Schlager „Ganz Paris träumt von der Liebe“, gesungen von Caterina Valente. Ach, was habe ich mich in New York über die deutsche Stimme gefreut. Zuhause war das 1955 der Hit Nr. 1.

Nach den üblichen neun Monaten als Decksjunge wurde Popall Jungmann. So hieß ein Matrose im zweiten Lehrjahr, im dritten Leichtmatrose. Im Februar 1956 endete seine Zeit auf der NABOB. Der Lloyd versetzte Popall im März 1956 als Jungmann von der NABOB zunächst auf die fast noch werftneue BIRKENSTEIN, später auf die BODENSTEIN, die LECHSTEIN und schließlich die ROTHENSTEIN, das zweite Ausbildungsschiff des NDL.

1961 wechselte ich von der Großen Fahrt vom Norddeutschen Lloyd zur Schlepperreederei URAG in Bremen, erzählt Popall. „Da traf ich einige Ehemalige von der NABOB. Sie arbeiteten als Lotsen in Bremerhaven und Bremen. Immer wieder mal kam das Gespräch auf die NABOB. Ich hatte auf ihr eine schöne Zeit. Das fand ich damals schon. Die Ausbildung war gut, ich habe viel gelernt. Auch der Umgang untereinander klappte, wir hielten alle zusammen. Ich wäre gern noch geblieben, denn was ich hatte, wusste ich, was kommen würde aber nicht. Für mich, der die schlimme Zeit nach dem Krieg in Bremerhaven meist draußen erlebt hatte, war die NABOB allein schon wegen der immer reichlichen Mahlzeiten das absolute Paradies. Das kann ich nicht anders sagen.“

Horst-Otto Popall lebt in Bremerhaven. Das Gespräch mit ihm habe ich am 2. Mai 2023 geführt. Er hat seine Aussagen autorisiert.

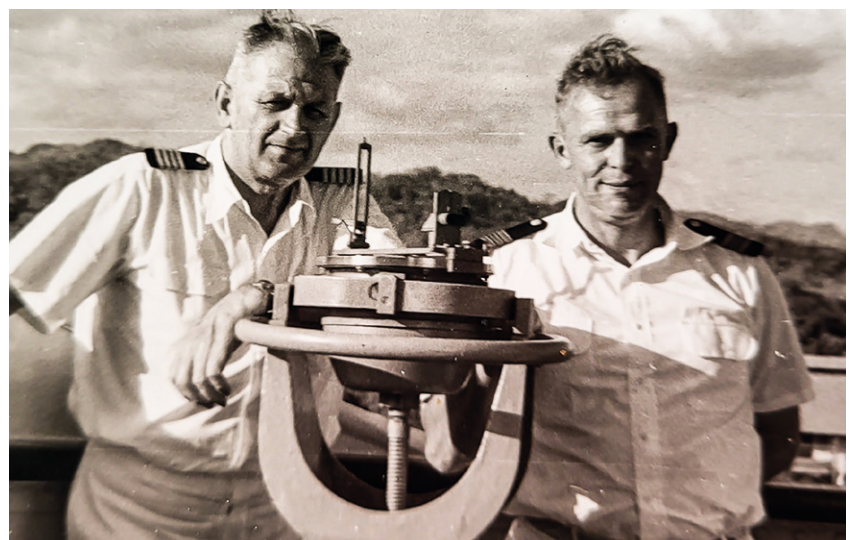
Harald Focke



Feederbau auf der NABOB für den Getreidetransport



Die Motoryacht VEDERSEIN brachte die NABOB als Decksladung im September 1955 in die USA (Abbildungen: Sammlung Popall)



Kapitän Burchard Heye (links) und sein Erster Offizier Werner Dee 1955

# Der Brinkamahof – Eine Idylle für den Hafenaufbau

Ausstellung über den Wandel einer Landschaft mit reichem Begleitprogramm

Im Jahr 1905 wurde der Bremerhavener Tier- und Landschaftsmaler Alfred Harms (1881-1935) damit beauftragt, die idyllische und ländliche Lage des Brinkamahofes, umgeben von grünen Wiesen auf denen Kühe weiden, bildlich zu verewigen. Den Auftrag erhielt er vermutlich von Johann Friedrich Brinkama (1851-1927). Dieser war kurz zuvor vom bremischen Staat zwangsenteignet worden und musste seinen Hof verlassen.

Über 256 Jahre lang wurden die Ländereien, drei Kilometer südlich von Weddewarden gelegen, landwirtschaftlich genutzt. Verschiedene Hofbewirtschafter hatten wechselnden politischen Zugehörigkeiten, Sturmfluten, Seuchen und anderen Gefahren getrotzt. Am längsten lebte die Familie Brinkama auf dem Hof. 1785 erwarb Tyark Claasen Brinkama (1731-1820) den Betrieb, der sechs Jahre später von seinem Sohn Claes Brinkama (1771-1841) übernommen wurde. Er legte damit den Grundstein für eine erfolgreiche Familiengeschichte. Die Brinkamas wurden innerhalb weniger Jahre zu angesehenen Persönlichkeiten in Weddewarden. Sie stellten Deich- und Ortsvorsteher und waren für ihre effiziente Hofbewirtschaftung bekannt. Neben dem Ursprungshof, dem südlichsten Hof Weddewardens, übernahmen sie weitere Höfe in der Ortschaft selbst.

Das jahrhundertalte traditionelle Leben auf dem Brinkamahof fand jedoch ein jähes Ende.

Um seine Stellung im internationalen Seehandel behaupten zu

können, war Bremen Ende des 19. Jahrhunderts gezwungen, seine Häfen weiter auszubauen. In mehreren Gebietserweiterungen erwarb Bremen Flächen des benachbarten Hannovers und später von Preußen. Der größte Gebietszuwachs erfolgte 1905, mit dem Bremerhaven um mehr als Doppelte seiner Fläche anwuchs. Zu dem neuen Gebiet ge-

hörten auch die Ländereien und Gebäude des Brinkamahofes. Doch der letzte Hofbewirtschafter, Johann Friedrich Brinkama, gab nicht kampflos auf. Er legte Klage ein und erhielt eine enorme Entschädigungssumme. Mit dem Geld erwarb er Pachthöfe in Cappel-Neufeld und ließ sich in Weddewarden eine Villa errichten. Heute ist dieses imposan-

te Gebäude gemeinhin unter dem Namen „Busse-Villa“ bekannt. Der Reeder erwarb in den 1950er Jahren das Haus von der Tochter Tete Brinkama.

Auf den ehemaligen Äckern und Weiden der erfolgreichen Hausmannsfamilie entstand in den darauffolgenden Jahren eine Hafenanlage der Superlative. Der 1927 fertiggestellte Columbusbahnhof war eine der modernsten Passagierabfertigungsanlagen seiner Zeit. Die 1931 eröffnete Norderschleuse gehörte zu den größten Schleusenanlagen der Welt und die am nördlichen Ende angebrachte Drehbrücke zu den schwersten ihrer Zeit.

Das Historische Museum Bremerhaven zeigt in seiner aktuellen Sonderausstellung „WANDELLAND – Vom Weideland zu einem Welthafen der Moderne“ die Überformung eines jahrhundertalten traditionsreichen Kulturraums durch den Hafenaufbau. Im Mittelpunkt steht dabei der Brinkamahof und das Schicksal der Familie Brinkama, deren Name in Bremerhaven bis heute bekannt ist. Die Brinkamas dienen als Beispiel für das anstrengende und dennoch vornehme Leben der Marschenbauern an der Wurster Weserküste. Dank einer umfangreichen Stiftung der Familiennachkommen, können zahlreiche Originale und persönliche Schicksale gezeigt werden. Ein reiches Begleitprogramm mit Vorträgen, Führungen und Lesungen runden die Ausstellung ab. Die Sonderausstellung kann bis zum 22. Oktober 2023, Dienstag bis Sonntag, jeweils von 10 bis 17 Uhr besucht werden.

Tamara Büschgens



Der Hof der Familie Brinkama auf einem Gemälde – wo heute das Hafengelände ist, lag einst grünes Weideland (Abb.: Historisches Museum Bremerhaven)

## Morgensterner auf Fahrt ins südliche Brandenburg

Die sommerliche Studienfahrt des Heimatbundes verband viele historische Aspekte

Der Höhepunkt der Studienfahrt der Männer vom Morgenstern ins südliche Brandenburg war im wahren Sinne des Wortes die Führung auf der Abraumförderbrücke F60 bis in 74 m Höhe über dem Erdboden. Mit einer Länge von 502 m und einer Breite bis zu 204 m gehört sie zu den größten beweglichen Arbeitsmaschinen der Welt, von denen insgesamt fünf Exemplare gebaut wurden. Sie steht im Besucherbergwerk bei Lichterfelde. Ein noch aktives Exemplar dieser monströsen Maschinen konnte im riesigen Tagebau Welzow-Süd bestaunt werden. Die Fortschritte bei der Rekultivierung der ehemaligen Tagebaue im Lausitzer Braunkohlerevier zur Lausitzer Seenlandschaft wurden bei einer Rundfahrt sichtbar, die bei Hoyerswerda auch kurz ins nördliche Sachsen führte.

Sönke Hansen hatte ein vielfältiges Programm für die sechstägige Studienfahrt erarbeitet, das vielerlei Interessen gerecht wurde. Von Cottbus aus wurden die Ziele in der Umgebung angesteuert. Dabei griff Hansen thematisch immer wieder Theodor Fontanes Wanderungen durch die Mark Brandenburg auf und stellte damit eine Verbindung zur Reise durch das nördliche Brandenburg her, die vor der Corona-Pandemie stattfand.

Architektur und Städtebau standen bei den Besuchen in der geschichtsträchtigen Burganlage Ziesar, im Kloster Lehnin, in der bedrückenden über- und unterirdischen Bunkerstadt Wünsdorf und der Bundesschule des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes in Bernau – heute mit den beiden anderen Bauhausstätt-

ten Weimar und Dessau UNESCO Welterbe – im Mittelpunkt. Ebenso bei den Stadtführungen in Cottbus mit Besichtigung des Jugendstiltheaters und in der DDR-Modellstadt Eisenhüttenstadt. Natur- und Landschaftsfreunde kamen im Fürst-Pückler-Park Branitz in Cottbus und bei einer Kahnfahrt im Spreewald auf ihre Kosten. Literatur und Kirchenmusik waren die Schwerpunkte bei den Besuchen im Kleist-Museum

in Frankfurt/Oder und dem Paul-Gerhardt-Zentrum sowie der Paul-Gerhardt-Kirche in Lübbenau. Bei allen Besuchs- und Besichtigungspunkten wurden die geschichtlichen Zusammenhänge aufgezeigt.

Auf Hin- und Rückweg wurden sieben Bundesländer durchfahren: Bremen, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt, Berlin, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Hamburg. Mit Brandenburg und Sachsen kom-

men neun Bundesländer zusammen. Aber die Überschrift „Neun Länder in sechs Tagen“ wäre zu reißerisch gewesen und würde der Reise, die ausreichend Zeit für die einzelnen Stationen bot, nicht gerecht.

Mit Spannung erwarten wir, mit welch interessantem Programm uns Sönke Hansen im kommenden Jahr zur Mitreise einladen wird.

Helmut Seger



Die Reisegruppe der MvM auf der langen Parkbank in Eisenhüttenstadt

(Foto: Bernd Geller)

# La Paloma in der Hafenkneipe

Sonderausstellung im Ringelnatz-Museum in Cuxhaven

La Paloma in der Hafenkneipe! Die Besucher des Joachim-Ringelnatz-Museums werden überrascht sein, sich plötzlich in der Atmosphäre einer waschechten Hafenkneipe à la Ringelnatz wiederzufinden.

Die neue Sonderausstellung zeigt Ringelnatz von einer ungewohnten Seite. Nur die wenigsten dürften ihn bislang als Theaterautor und Schauspieler kennen. Zusammen mit seinem kleinen „Ringelnatz-Ensemble“ ging der Dichter im Sommer 1932 mit seinem Theaterstück „Die Flasche. Eine Seemannsballade“ auf Tournee – kreuz und quer durch die kriegserschütterte Weimarer Republik.

Die Hauptrolle des Stückes, das zum großen Teil in einer Hafenkneipe spielt, übernahm Ringelnatz selbst. Als raubeiniger Matrose Hans Pepper erfreut er sich im Stück immer wieder an den Klängen von „La Paloma“. Dies war auch im „richtigen Leben“ das Lieblingslied von Ringelnatz – die neue Sonderausstellung bietet daher überraschende Einblicke in die wechselvolle Geschichte dieses Liedes.

Seltene Film- und Audioaufnahmen, Handschriften, Original-Gemälde und viele weitere spannende Exponate, zum Beispiel diverse Rezensionen, rund um das Theaterstück und die Tournee machen den Besuch zu einem kurzweiligen Erlebnis.

Viele Objekte, die in dieser Ausstellung zu sehen sind, stammen aus dem großen Ringelnatz-Nachlass, den das Museum 2019 als Schenkung erhielt, und sind nun zum ersten Mal überhaupt öffentlich zugänglich.

Die Sonderausstellung läuft bis zum 31. Dezember 2023. Alle, die keine Angst vor Krokodilen haben, sind herzlich eingeladen, in die Südersteinstraße 44 nach Cuxhaven ins Joachim-Ringelnatz-Museum zu kommen. Es ist dienstags bis sonntags von 10 bis 13 Uhr und von 14 bis 17 Uhr geöffnet.

HWK



Plakat zur Sonderausstellung um das Theaterstück „Die Flasche“ (Abb.: HWK)

# 375 Jahre Westfälischer Frieden

Zweitägige Fahrt nach Osnabrück und Münster am 12. und 13. Oktober

Der Westfälische Friede jährt sich 2023 zum 375. Mal. Ein Anlass, Rückschau zu halten auf Verhandlungen und Ende eines mörderischen Krieges, der große Teile Europas 30 Jahre lang in Atem hielt, ganze Landstriche verwüstete und die Landkarte neu ordnete.

Münster und Osnabrück haben in ihren Rathäusern fast unverändert die Räumlichkeiten der Verhandlungen und Vertragsabschlüsse. Hunderte von Menschen – die Delegierten reisten teilweise mit einer hohen Anzahl von Bediensteten – mussten über fünf Jahre untergebracht werden. Vor allem Osnabrück bewahrt noch Häuser, in denen nachweislich Delegierte wohnten. Die Stadt Münster erwarb schon 1649 die Porträts der Verhandlungsführer. Kleinere Orte zwischen beiden Städten boten Raum für Gespräche im kleineren Kreis, etwa Ladbergen mit dem Gasthof Alte Post. Osnabrück und Münster bieten noch viele interessante Bauwerke und Geschichten.

In beiden Städten versucht man, das Thema Frieden ins Bild zu rücken – in Münster aktuell mit einer leuchtenden Himmelsleiter der Künstlerin Billi Thanner und in der Lamberti-Kirche. In Osnabrück ist ein Steckenpferdreiten aller Viertklässler seit 1948 Tradition, dieses Jahr just am 12. Oktober. Die Aktion zeigt, mit wie viel Spaß ein ernstes Geschichtsthema vermittelt werden kann.

Die Fahrt der Männer vom Morgenstern im bequemen Reisebus der



Eine Türklinke des Rathauses in Osnabrück mit dem Hinweis auf das Friedensjahr 1648

Fa. Buspunkt mit Übernachtung im \*\*\*\*Vienna House by Windham Remarque Hotel mit Halbpension, Eintritt und Führungen kostet ca. 245,- Euro im Doppelzimmer, 290,- Euro im Einzelzimmer.

**Reiseleitung: Helmut Seger und Nicola Borger-Keweloh**

**Anmeldung bis zum 31. August** (Optionsfrist des Hotels) bei

**Buspunkt GmbH**  
Kanalstraße 7, 27616 Beverstedt  
Telefon 0 47 78 / 8 13 00  
Email: silke.kopf@buspunkt.net

HWK



Rathaus und Markt in Osnabrück

(Fotos: Helmut Seger)

## Regelmäßige Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Die **Bibliothek der Männer vom Morgenstern** im Schloß Morgenstern in Bremerhaven-Weddewarden, Leitung Peter Schönfeld, ist dienstags von 15 bis 18 Uhr und samstags von 10 bis 12 Uhr geöffnet.

Die „**Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft**“, Leitung Fred Wagner, trifft sich dienstags von 14 bis 16 Uhr in Schloß Morgenstern.

Der **Archäologische Stammtisch** trifft sich an jedem 1. Donnerstag im Monat um 18 Uhr in Schloß Morgenstern. Anmeldung erbeten bei Gerrit Koch unter gerrit.koch112@t-online.de

### Land Hadeln

Die **Oterndörper Plattsackers**, Leitung Albert Wilhelm Oest und Elisabeth Baumann, treffen sich an jedem 2. Mittwoch im Monat um 19.30 Uhr in der Stadtseune, Sackstr.4 in Otterndorf.

Die „**Arbeitsgemeinschaft Hadeln**“, Leitung Heiko Völker, tagt zurzeit noch privat.



„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  
**Geschäftsstelle:** Schloß Morgenstern, Bremerhaven-Weddewarden, Burgstraße 1  
**Geschäfts- und Bibliothekszeiten:**  
Dienstags 15 bis 18 Uhr, Sonnabends 10 bis 12 Uhr

### Impressum – Niederdeutsches Heimatblatt

**Verlag:** Nordsee-Zeitung GmbH, Hafestraße 140, 27576 Bremerhaven,  
**Druck:** Druckzentrum Nordsee GmbH.  
Das Niederdeutsche Heimatblatt erscheint monatlich als Verlagsbeilage der Nordsee-Zeitung.  
**Redaktionsausschuss:** Dr. Hartmut Bickelmann, Hans-Walter Keweloh, Dr. Dirk J. Peters, Helmut Seger und Andreas Weigel.  
**Stellungnahmen, Manuskripte und Beiträge richten Sie bitte an:**  
Hans-Walter Keweloh, Entenmoorweg 47, 27578 Bremerhaven, Telefon: 0471/65733

## Veranstaltungen im August 2023

**Montag, 7 August, 17 Uhr**  
Bremerhaven, Atlantic Hotel Sail City  
**Reihe: 750 Jahre Lehe**  
Stefanie Wulff (Amtsgerichtspräsidentin)  
**Die Justiz in Lehe**

**Mittwoch, 23. August, 17 Uhr**  
Bremerhaven, Schloß Morgenstern  
**Geschichte(n) am Mittwoch**  
Erika Fischer und Florian Rogge  
**Von und über Ringelnatz**