NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt

H 1914 E

August 2025
Nr. 908

Radarketten an Elbe und Weser

Ein besonderes Jubiläum – Bestehen seit 60 Jahren

Vor 60 Jahren gingen die Radarketten an der Elbe und an der Außenweser in Betrieb. Die offizielle Verkehrsübergabe erfolgte am 6. September 1965 in feierlichem Rahmen in Bremerhaven vor 200 Gästen durch den damaligen Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seebohm. Seit den ersten Überlegungen für den Bau von Radarketten war zu dem Zeitpunkt schon mehr als ein Jahrzehnt ins Land gegangen.

Die 1885 bzw. 1887 in Betrieb genommenen Leuchttürme Roter Sand und im Wurster Watt (Eversand Ober- und Unterfeuer sowie Meyers Legde) eröffneten der Schifffahrt die Möglichkeit der Nachtfahrt nach Bremerhaven. Bei Nebel oder anderem unsichtigen Wetter musste die Schifffahrt nach wie vor eingestellt werden. Auf den norddeutschen Flüssen wie Elbe und Weser kam dadurch die Schifffahrt für etwa zehn Prozent der Zeit eines Jahres zum Erliegen.

Die auf der Basis elektromagnetischer Wellen im Radiofrequenzbereich arbeitenden Radarsysteme ermöglichen die Ortung und Abstandsmessung. Diese Technik wurde vor und während des Zweiten Weltkrieges intensiv fortentwickelt und im militärischen Bereich für den Schiffs- und Luftverkehr eingesetzt. Nach dem Zweiten Weltkrieg kam sie auch in der zivilen Schifffahrt immer häufiger zum Einsatz. Die Alliierten hatten es für deutsche Schiffe allerdings verboten. Erst das Gesetz Nr. 24 der Alliierten Hohen Kommission vom 30.03.1950 gab die Benutzung von Schiffsradargeräten auf deutschen Schiffen frei. 1951 wurden die ersten Tonnen auf Elbe und Weser mit Radarreflektoren ausgestattet. Bereits 1952 war etwa ein Drittel der nach Hamburg fahrenden Schiffe mit mehr als 10.000 BRT mit Schiffsradargeräten ausgerüstet.

Um auch bei Nebel einen Überblick über den Schiffsverkehr eines Gebietes zu bekommen und mit UKW eine Nachrichtenverbindung zu Schiffen herzustellen, hatte sich in anderen europäischen Häfen wie im holländischen IJmuiden, im französischen Le Havre oder im englischen Liverpool der Betrieb von Landradareinrichtungen als geeignet erwiesen. Galt dies auch für Elbe und Weser? Hier waren an der Elbe 120 km bis Hamburg und an der Weser 60 km bis Bremerhaven zu überwachen. Mit Versuchen sollte geprüft werden, ob mit dem Einsatz von Landradaranlagen die Nebelfahrt von Schiffen in den engen Fahrrinnen verantwortet werden konnte. Der Bremer Hafenbaudirektor Arnold Agatz, der 1954 in den Ruhestand ging, war an dieser Entscheidung beteiligt.

Die Versuche fanden von Herbst 1953 bis ins Jahr 1956 statt. Beteiligt waren Lotsen, Nautiker, Radarfachleute sowie Fachleute des Seezeichendienstes der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Dabei kam an der Elbe ein niederländisches Gerät zum Einsatz, an der Weser ein britisches. Eine Vielzahl von Aufgaben und Fragestellungen waren abzuarbeiten. Die Radarbilder mussten kennengelernt und gedeutet werden können. Ein Bezugssystem und Hilfslinien waren einzuarbeiten. Eindeutige Redewendungen für den Funkverkehr mussten erarbeitet werden. Was sind geeignete Aufstellungsorte für die Radarstationen? Wie können die Radarbilder übertragen werden und auf welchen Frequenzen? Wie können die Stationen auf größere Entfernung überwacht und geschaltet werden? Personal war aus Kostengründen nur für die Radarzentralen vorgesehen.

Auch im politischen Raum gab es Aktivitäten. Bremen stellte im Verkehrsausschuss des Bundesrates den Antrag, die Landradaranlagen an Elbe und Weser zu bauen. Diesem Antrag wurde am 18. November 1955 einstimmig zugestimmt. Am 12. Oktober 1956 gab der Bundesfinanzminister Fritz Schäffer in den Haushaltsberatungen seine Zustimmung. Bereits im März 1956 waren dem Verband deutscher Reeder die Versuchsanlagen in Cuxhaven und Bremerhaven-Weddewarden vorgestellt worden. Im selben Jahr wurden auch die Unterlagen für die internationale Ausschreibung für Bau und Lieferung der Anlagen erarbeitet. Die Entwicklung an der Ems hinkte zeitlich hinterher, da eine Abstimmung mit den Niederlanden notwendig war.

Radarkette an der Elbe

An der Elbe wurden zwei Radarzentralen errichtet, in Cuxhaven und weiter elbaufwärts in Brunsbüttelkoog (ab 1970 Brunsbüttel genannt). Die Landradarzentrale in Cuxhaven entstand in der Nähe der Alten Liebe als 34 m hoher Turm, den man zugleich auch als Radarstation konzipierte. Gebaut wurde er von der Cuxhavener Firma Ludwig Voss GmbH & Co. KG. Das Richtfest fand im November 1958 statt, 1960 war er betriebsbereit. Außerdem wurde eine Antennenanlage errichtet. Mit ihr konnten die Radarbilder von den Radarstationen auf Neuwerk (15 km stromab) und in Belum (18 km stromauf) empfangen werden. Deren Antennentechnik wurde auf stählernen Gittermasttürmen mit zwei Plattformen installiert. Wegen der geringen Höhe dieser Türme konnten die Radargeräte im Betriebsgebäude nahe des Turmfußes aufgestellt werden. Bereits am 13.05.1960 nahm die Radarzentrale Cuxhaven als Teil der Radarkette an der Elbe den Betrieb auf. Die weiter stromauf liegenden Teile der Radarkette kamen erst 1965 hinzu.

Radarkette an der Weser

Die Situation an der Weser war deutlich komplizierter. Vier Radarstationen waren mit der in Bremerhaven geplanten Radarzentrale zu verbinden. Eine Station sollte auf der gegenüberliegenden Weserseite in Blexen errichtet werden. Für die drei anderen Stationen war angedacht, die Technik auf den Leuchttürmen Robbenplate, Hohe Weg und Roter Sand zu installieren. In den Jahren 1953 bis 1955 wurde der 1885 in Betrieb genommene Leuchtturm Roter Sand intensiv untersucht. Dabei stellte man Schäden am Stahlmantel des Caissons fest. Eindringendes Seewasser griff den Beton an und gefährdete die Standsicherheit des Turms. Außerdem hätten die Leuchtfeuer den Veränderungen des Fahrwassers angepasst werden müssen. Nach einer Kostenabschätzung zwischen einer Sicherung des Turms oder einem Neubau entschied man sich 1958 für einen Neubau etwa 1,5 Seemeilen östlich, den Leuchtturm Alte Weser.

Als erstes entstand 1958/59 am Weserdeich in Blexen – 2 km von der in Bremerhaven geplanten Radarzentrale entfernt – ein Stahlbetonturm mit quadratischem Grundriss für die Radaranlage. Die Ausstattung der Leuchttürme Robbenplate (von 1925) und Hohe Weg (von 1856) mit Radaranlagen folgte in den Jahren 1959/60 bzw. 1961. Sie stehen 20 km bzw. 29 km von Bremerhaven entfernt in der Außenweser. Für die Umrüstung mussten die Laternen abgenommen werden. An ihre Stelle wurde ein Geräteraum gestellt und eine neue Laterne mit verstärkten Fenstersprossen aufgesetzt. Darauf montierte man die Radarantenne. 1961 begann der Bau des Leuchtturms Alte Weser, 1964 war er betriebsbereit. Der Turm wurde von vornherein als Radarantennenträger und für die Unterbringung von Personal geplant. Die Radarantenne befindet sich 38,95 m über NN.

Fortsetzung auf Seite 2

Die alte Radarzentrale in Cuxhaven im Jahr 2014 (Foto: Helmut Seger)

Die Verkehrszentrale in Bremerhaven im Jahr 2015 (Foto: Helmut Seger)

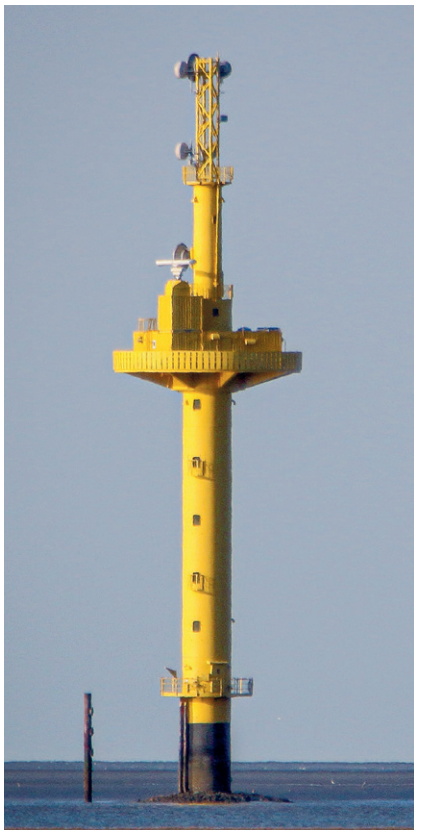
Der Leuchtturm Alte Weser in der Deutschen Bucht weist Schiffen heute den Weg in die Weser (Foto: Helmut Seger)

Radarketten an Elbe und Weser

Fortsetzung von Seite 1

Im August 1962 begannen die aufwändigen Bauarbeiten für den Richtfunkturm der Radarzentrale in Bremerhaven. Er entstand dort, wo sich ab 1830 für etwa 100 Jahre die Schleuse für die Zufahrt zum Alten Hafen befand. Das Richtfest konnte am 3. Juli 1963 gefeiert werden. Der runde Turm hat am Fuß einen Durchmesser von 6,80 m, der sich bis zur unteren Plattform in 65 m Höhe auf 4,90 m reduziert. Mit den montierten Antennen besaß der Turm anfangs eine Höhe von 104,42 m bzw. 112,42 m über NN. Die Turmhöhe ist erforderlich, um wegen der Erdkrümmung auch die Radarsignale vom 45 km entfernten Leuchtturm Alte Weser empfangen zu können. Durch spätere Änderungen an der Antennenanlage wuchs die Bauwerkshöhe auf 113,6 m. Der Richtfunkturm wird im Volksmund fälschlicherweise auch gerne Radarturm genannt. Eine Radaranlage ist auf ihm aber nicht installiert, er empfängt die von den Radartürmen gesendeten Signale. Am 6. September 1965 erfolgte, wie eingangs beschrieben, die offizielle Verkehrsübergabe der Radarketten an Elbe und Weser.

Der Leuchtturm Robbenplate mit dem Laternenhaus des abgeschalteten Leuchtturms Meyers Legde in der Außenweser (Foto: Helmut Seger)



Der Radarturm am Wurster Arm bildet mit sieben weiteren Radarstationen die Radarkette für die Weser (Foto: Helmut Seger)

An der Zugangsleiter vom Radarturm am Wurster Arm zeigen sich die Witterungseinflüsse der vergangenen Jahre (Foto: H. Friedrichs)

Weitere Entwicklungen

Seither gab es eine Reihe von Änderungen an den Radarketten. Tankerunfälle in Nordamerika, die starke Zunahme des Schiffsverkehrs führte in den 1970er Jahren zu internationalen Absprachen über die Verkehrssicherung. Der technische Fortschritt schuf dafür auch die Möglichkeiten. Vessel Traffic Services (VTS) erweiterte den bisherigen, radargestützten Nebeldienst um die Verkehrslenkung und weitere Aufgaben, bei der alle Schiffe im Revier im Blick sind. Aus den Radarzentralen wurden zunächst Revierzentralen und später Verkehrszentralen, international Vessel Traffic Service Center (VTSC). In Bremerhaven ist die Verkehrszentrale in einem Gebäude an der Van-Ronzelen-Straße untergebracht. Rund um die Uhr arbeiten hier ein Nautiker vom Dienst und zwei nautische Assistenten. Die neuen technischen Anlagen erforderten z. T. auch bauliche Veränderungen. Das WSA beschreibt die Arbeit der Verkehrszentralen auf seiner Internetseite so: „Durch das Zusammenwirken der einzelnen Komponenten der Verkehrssicherungssysteme wird auf Grundlage der Radar-, AIS- und Schiffsdatenverarbeitung ein fortlaufendes aktualisiertes Verkehrslagebild erzeugt. Anhand dessen überwacht das Personal der Verkehrszentralen den Schiffsverkehr und plant sichere Verkehrsabläufe."

An der Elbe wurden ab 1980 als Ersatz für das Feuerschiff Elbe 3 insgesamt 10 Navigationsbaken aufgestellt. Zwischen 1986 und 1992 erneuerte der Bund die Revierzentralen in Cuxhaven und Brunsbüttel. Die Radaranlagen auf Neuwerk und in Belum wurden zwischen 1986 und 1988 neu gebaut. Die auf Neuwerk erhielt zwei Decks, da die Post Mitbenutzer des weißen Turms wurde.

An der Weser wurde das Revier der Zentrale in Bremerhaven nach Süden bis zur Huntemündung erweitert, auf 107 Stromkilometer. Zwischen 1974 und 1981 entstanden an der Unterweser die Radaranlagen Luneplate, Dedesdorf, Sandstedt und Harriersand. Hierfür wurden versetzbare Einheitsradarstationen entwickelt. Die gelben Türme bestehen aus einem Stahlrohr mit einer Geräteplattform in 30,5 Meter Höhe und einem 23 Meter hohen Antennenträger. Die Plattform hat einen Durchmesser von 13,5 m und trägt vier 20-Fuß-Container mit den Radargeräten, Richtfunk- und Energieversorgungsanlagen sowie Werk- und Unterkunftsraum. Zwischen 1981 und 1986 fand auch ein Umbau an der Außenweser statt. Die Radaranlage in Blexen wurde durch die Einheitsradarstation Tettens (Langlütjen I) ersetzt. Der Leuchtturm Robbenplate war für die inzwischen schwereren Anlagen nicht mehr geeignet. Als Ersatz wurde die Einheitsradaranlage Wurster Arm errichtet. Zwischen Ende der 1970er Jahre und 1988 entstanden 7 kleinere Radarstationen auf der 28 km langen Strecke zwischen der Huntemündung und Bremen, die zur Verkehrszentrale Bremen gehören.

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee plant eine umfassende Sanierung des inzwischen 60-jährigen Richtfunkturms in Bremerhaven.

Helmut Seger

Der Radarturm bei Belum am Hadelner Kanal (Deich) im Jahr 2025 (Foto: Helmut Seger)

Laterne und Radarausstattung des Leuchtturms Hohe Weg (Foto: Helmut Seger)

Der Radarturm an der Westseite von Neuwerk. Er wurde in den Jahren 1986 und 1987 erbaut und mit moderner Technik ausgerüstet und tut seither seinen Dienst weit vorgeschoben an der Elbmündung. Im Hintergrund erkennt man weiter hinten die Neuwerker Ostbake (Foto: H. Friedrichs)

Literatur und Quellen:

Jürgen Rabbel: Was der Radarturm mit einer fliegenden Untertasse gemeinsam hat. In: Nordsee Zeitung vom 23.01.2025, S. 10-11

Rolf Seedorf: Leuchttürme und Baken der Außenweser 1832 bis 2005. Eigenverlag 2006

Gerhard Wiedemann (Hrsg.): Das deutsche Seezeichenwesen 1850-1990 zwischen Segel- und Container-Schiffsverkehr. Hamburg 1998

Erich Brodkorb malte auf Neuwerk

Sein Künstlerhaus entstand im Jahr 1950

Der Maler Erich Brodkorb
(Alle Abbildungen: Sammlung Bussler)

Das Galeriehaus Brodkorbs, das im Oktober 1996 abbrannte, in restauriertem Zustand

Holzschnitt des Leuchtturms auf Neuwerk als Motiv auf einer Klappkarte

Im Bewusstsein der Cuxhavener Bevölkerung sowie der wenigen Einwohner der Watteninsel Neuwerk gehört der am 9. November 1896 in Dippoldiswalde bei Dresden geborene Erich Brodkorb auch heute noch zu den unvergessenen Kunstmalern unseres Raumes in der Mitte des 20. Jahrhunderts. Sein Bekanntheitsgrad ist vor allem deswegen erstaunlich, da Brodkorb seine künstlerische Tätigkeit im Wesentlichen erst nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges im nördlichen Elbe-Weser-Raum für kaum mehr als zwei Jahrzehnte entfaltete.

Im Ersten Weltkrieg hatte sich der junge Mann als 18-Jähriger zum Reichswehrdienst gemeldet. Schwer verwundet heimgekehrt, ließ er sich nach Kriegsende zum kaufmännischen Werbeleiter ausbilden und fand Anstellung bei einem Herrenausstatter in Dresden. Indes hatte die bildende Kunst bereits in jungen Jahren eine wichtige Rolle gespielt; sein zeichnerisches Talent war ihm angeboren. Folglich belegte er in den Jahren 1935 und 1936 Kurse an der Fachschule für Malerei und Graphik in Dresden. 1938 hatte er in zweiter Ehe Lotte Beilicke geheiratet.

Trotz seiner schweren Verwundung im Ersten Weltkrieg, unter denen er ein Leben lang litt, wurde Erich Brodkorb 1939 erneut eingezogen und gelangte 1944 als Leutnant der Flak nach Neuwerk. Wider Erwarten fand Brodkorb Gefallen an dem einsamen Inselleben, so dass er nicht zuletzt wegen der schweren Bombardierung und Zerstörung Dresdens im letzten Kriegsjahr mit der Familie auf Neuwerk blieb.

Zuerst zog Brodkorb mit seiner Frau und den Kindern Karla und Frank auf die Watteninsel in eine Wohnung des Leuchtturmwärters Sumfleth. Im Leuchtturm wurde ein Atelier eingerichtet, das den unendlich weiten Blick über Insel, auf die Wattenlandschaft und die See freigab. Der Standort war günstig; kaum jemand hatte vor ihm die Insel mit den sich ständig verändernden Stimmungen so bekannt gemacht wie Brodkorb.

Brodkorbs Ölgemälde auf Holz des alten Fischereihafens in Cuxhaven

Ölgemälde auf Hartfaser mit Motorschiff (MS 34) vor der Insel Neuwerk

Kreatives Insel-Zuhause

Im Frühjahr 1950 richtete er ein kleines Holzhaus in unmittelbarer Nachbarschaft zum Neuwerker Leuchtturm ein, wo es zu häufigen Begegnungen mit anderen Kunstschaffenden und Käufern seiner Bilder und Graphiken kam.

Kurz nach Kriegsende gab Erich Brodkorb 1946 gemeinsam mit Vertretern der in Cuxhaven gegründeten Bake-Gilde – Richard Curdes, Ernst Gock, Alex Kirchhof, Paul Riedel und Hansgerhard Westphal – der kunstinteressierten Öffentlichkeit einen Einblick in seine Werke.

Nach rund 20-jähriger Tätigkeit gab er im Jahre 1967 sein Atelier im Turm auf, da ihm die alten Kriegsverletzungen aus dem 1. Weltkrieg die weitere künstlerische Betätigung unmöglich machten. Das Brodkorb'sche Haus wurde an den Hamburgischen Staat verkauft. Es wurde vor Jahren durch einen Brand weitgehend vernichtet, danach erneut aufgebaut und anschließend von der inzwischen verstorbenen Malerin Heike Brinkmann bewohnt. 1968 verließ Erich Brodkorb aus gesundheitlichen Gründen die Insel und übersiedelte in den Westerwald, wo er kurz darauf am 20. Dezember 1968 in Dernbach (Kreis Montabaur) verstarb.

Seine Darstellungen unserer Wattenlandschaft, die malerischen Ansichten der Insel Neuwerk oder die Impressionen aus dem Cuxhavener Hafen sind heutzutage bei Sammlern heimischer Kunst und Motive begehrt.

Brodkorb pflegte und beherrschte alle Techniken: Aquarell, Pastell, Bleistift- und Federzeichnung, Öl und Tempera, war darüber hinaus auch als Lithograph und Holzschneider tätig. Die meisten seiner Motive haben einen maritimen Bezug. Auch Blumenstillleben und Porträts sind bekannt. Kunstinteressierte Gäste und potentielle Käufer seiner Bilder fanden vor allem während der warmen Jahreszeit den Weg in sein Neuwerker Turmatelier, wo nach Augenzeugenberichten manche Flasche guten Rotweins gegen stimmungsvolle Neuwerk-Ansichten getauscht wurde.

Da Erich Brodkorb den Lebensunterhalt für seine Familie sichern musste, bemühte er sich neben der Landschafts- und Porträtmalerei um zusätzliche Aufträge und erschloss sich weitere Verdienstmöglichkeiten. So schmückte er 1952 Teile des Hotels „Strandperle" in Cuxhaven-Duhnen aus, bemalte die Wände des Innenhofes der Familie Henry Ebken oder verzierte das Innere des Versorgungsschiffes EITZENBALJE. Seine lange Zeit angebotenen und begehrten Holzschnitt-Klappkarten mit einer Ansicht des Neuwerker Leuchtturms sowie erklärenden Texten tauchen im Kunsthandel nur noch selten auf.

Peter Bussler

Gemälde mit verdünnter Ölfarbe des Deichvorlands von Neuwerk

Tag des offenen Denkmals

Wertvoll – unbezahlbar oder unersetzlich

Der Tag des offenen Denkmals steht in diesem Jahr unter dem Motto „Wertvoll – unbezahlbar oder unersetzlich?“ Bei freiem Eintritt werden wieder zahlreiche Denkmäler geöffnet sein, die sonst im Alltag für das interessierte Publikum nicht zugänglich sind. Manche Museen bieten freien Eintritt und/oder Sonderführungen.

Eröffnet wird der Tag des offenen Denkmals im Land Bremen am Sonntag, 14. September 2025 um 11 Uhr in der Architektenkammer / Ingenieurkammer Bremen, Geeren 41-43, 28195 Bremen. In der Stadt Bremen sind viele weitere Denkmäler geöffnet, so dass sich ein Ausflug lohnt. Natürlich ist auch Bremerhaven dabei. Das vollständige Programm hat das Bremer Denkmalamt erstellt. Man findet es unter https://www.denkmalpflege.bremen.de. Das Programmheft kann über diese Seite unter „Denkmaltag“ heruntergeladen werden.

In Bremerhaven bietet beispielsweise das Stadtarchiv einen Historischen Stadtrundgang unter dem Titel „Denkmäler in der Hafenstraße in Lehe“ an. Auf der zweistündigen Wanderung, die um 11 Uhr am Rathaus Lehe, Brookstraße 1 / Ecke Hafenstraße beginnt, streift man die Schulen am und den Bunker unter dem Leher Markt, den Loschenwasserturm, die Pauluskirche, die Lessingschule, den Saarpark und die Alte Feuerwache Lehe. Die Gebäude veranschaulichen zentrale Stationen des städtebaulichen und sozialen Wandels der ehemals eigenständigen Stadt Lehe. Der Rundgang lädt dazu ein, über das Motto „Wertvoll – unbezahlbar oder unersetzlich?“ nachzudenken und die Denkmäler neu zu entdecken.

Mit dabei sind in Bremerhaven auch das Deutsche Schifffahrtsmuseum und die historischen Schiffe GERA (Historisches Museum), WAL und DEUTSCHLAND.

Natürlich steht auch Schloß Morgenstern, Zentrale der Männer vom Morgenstern, mit seinem historischen Gastraum von 1882, dem Friesenzimmer, im Programm. Bewusst wurde die späte Zeit von 14 bis 17 Uhr gewählt, um nach einer Tour durch die anderen Attraktionen vielleicht den Schlusspunkt zu bilden.

Wir haben als Sommeraktion zum Thema DenkMal um Geschichte(n) zu Lieblingsdenkmälern der Leser des Niederdeutschen Heimatblatts gebeten. Diese umreißen auf eine besondere Weise das Thema des Denkmaltags. Baudenkmäler, Denkmäler, Schiffe und besondere Räume machen den Charme einer Stadt aus. Sie machen nachdenklich, wie das Denkmal für die im Krieg verstorbenen Frauen und Kinder im Bürgerpark, besonders vor dem Hintergrund der Lebensgeschichte der Künstlerin. Sie sind Identifikationspunkte im Stadtraum, wie die Alte Kirche, der Loschenleuchtturm oder der Wasserstandsanzeiger auf dem Deich am Deutschen Schifffahrtsmuseum, der Columbusbahnhof oder die schönen alten Parks. An einige knüpfen sich ganz persönliche Erinnerungen wie an das Bussedenkmal, viele sind mehr oder weniger bewusst positive Orientierungspunkte für die Stadtgesellschaft. Manche dieser Denkmäler stehen in der Diskussion. Inwieweit sie erhaltbar sind oder die Kosten für Erhaltung und Betrieb das Vermögen des Besitzers übersteigen. Muss ihre Nutzung überdacht und neu erfunden werden? Die eingesandten Geschichten machen nachdrücklich erlebbar, wie wichtig auf ganz unterschiedliche Weise Denkmäler sind. Ab 16 Uhr werden einige davon vorgetragen. Natürlich kommt auch das Friesenzimmer von 1882 nicht zu kurz und wird in der Zeit vor der Lesung auf Wunsch erklärt. Denn hinter dem hübschen kleinen Raum verbirgt sich mehr als eine historische Kneipe.

Wie gewohnt haben die Morgensterner als Nutzer eines historischen Gasthofs auch wieder Kleinigkeiten gegen Hunger und Durst zu bieten.

Nicola Borger-Keweloh

Auch das Schloß Morgenstern und sein Friesenzimmer am 14. September beim Tag des Denkmals geöffnet. (Foto: Friedrichs)

Veranstaltungen im September 2025

Dienstag, 2. September, 18 Uhr
Bremerhaven, VHS
Dr. Rüdiger Ritter und Kerstin von Freytag Löringhoff
Sgraffiti in Bremerhaven
Bremerhaven Volkshochschule Lloydstraße 15,
Bremerhaven, Bremen, Deutschland
Dr. Rüdiger Ritter und Kerstin von Freytag Löringhoff:
Sgraffiti in Bremerhaven. In den Putz gekratzte Zeugnisse der Nachkriegszeit. Vortrag anlässlich der Eröffnung einer Ausstellung zum
Anmeldung bei der VHS Bremerhaven, gemeinsam mit dem Stadtarchiv

Mittwoch, 10. September, 17 Uhr
Bremerhaven-Leherheide, Stadtbibliothek
Eröffnung der Wanderausstellung
„Deutsche aus Russland. Geschichte und Gegenwart“
mit lokalen Einblicken aus dem Stadtarchiv Bremerhaven,
gemeinsam mit dem Stadtarchiv

Sonntag, 14. September
Tag des Denkmals
11 bis 13 Uhr
Historischer Stadtrundgang
Treffpunkt: Bremerhaven, Rathaus Lehe, Brookstraße 1/Ecke Hafenstraße
Dr. Julia Kahleyß und Olaf Mahnken:
Denkmäler in der Hafenstraße in Lehe
Wertvoll – unbezahlbar oder unersetzlich?
Sonderbauten und Denkmalschutz
14 bis 17 Uhr
Bremerhaven, Schloß Morgenstern, Burgstrasse 1
Dr. Nicola Borger-Keweloh und das Team der Morgensterner
Führung durch das Friesenzimmer
Lesung von eingereichten Texten zu Denkmälern in Bremerhaven und umzu

Mittwoch, 17. September, 17 Uhr
Geschichte(n) am Mittwoch
Bremerhaven, Schloß Morgenstern
Albert Wilhelm Oest
Der Bauernhof meiner Kindheit um 1900
plattdeutsch vorgetragen

Mittwoch, 24. September, 15 bis 17 Uhr
Historischer Stadtrundgang
Treffpunkt: Debstedter Weg/Einmündung Breitenbachstraße
Dr. Julia Kahleyß und Doris Wollenberg
(Schulleitung Fritz-Husmann-Schule):
Rundgang: Die frühe Geschichte Leherheides

Regelmäßige Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Die **Bibliothek der Männer vom Morgenstern** im Schloß Morgenstern in Bremerhaven-Weddewarden, Leitung Hartwig Tepke, 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 im Schloß Morgenstern.

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

Land Hadeln

Die **Oterndörper Plattsnackers,** Leitung Albert Wilhelm Oest und Elisabeth Baumann, treffen sich an jedem 2. Mittwoch im Monat um 19.30 Uhr in der Stadtscheune, 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, Hafenstraße 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 und Helmut Seger.
Stellungnahmen, Manuskripte und Beiträge richten Sie bitte an:
Hans-Walter Keweloh, Entenmoorweg 47, 27578 Bremerhaven, Telefon: 0471/65733