

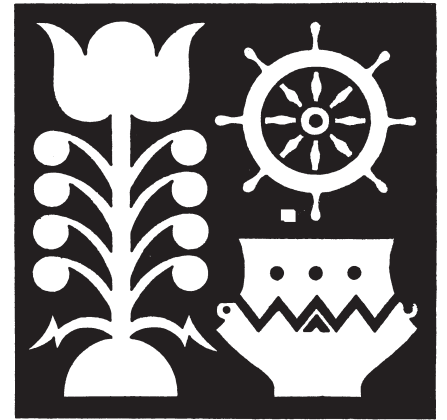
NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt

H 1914 E

Juni 2026
Nr. 918



Die längste Dienstzeit in der Helgoland-Fahrt

Die Geschichte des Bremerhavener Seebäderschiffs ROLAND VON BREMEN

Buchstäblich über Nacht verlor Bremerhaven im Frühjahr 1965 kurz vor Beginn der Saison sein Helgolandschiff: Am frühen Morgen des 13. April kenterte die BREMERHAVEN im Kaiserhafen. Sie wurde zwar mit großem Aufwand gehoben, kam für einen Neustart aber nicht in Frage, obwohl sie erst fünf Jahre alt war. Keiner in Bremerhaven war daran interessiert, das beschädigte Schiff nach der teuren Bergung zu kaufen, um es für drei Millionen DM wieder herrichten zu lassen. Sein Ruf war dahin, es weiter zu bereedern ein Risiko. Dem staatlichen Bremer Helgolanddienst blieb nichts anderes übrig, als die BREMERHAVEN zu verkaufen. Für 1,9 Millionen DM kam sie nach Griechenland. Die Zeit der überforderten Staatsreeder war zum Glück vorbei. Doch wie sollte es in Bremerhaven mit den Helgoland-Fahrten weitergehen?

In der Saison 1965 halfen tageweise Reedereien aus der Nachbarschaft aus. Die Reederei „Jade“ aus Wilhelmshaven schickte ihre neue WILHELMSHAVEN, die AG „Ems“ aus Emden die Inselfähre MÜNSTERLAND und die Deutsche Bundesbahn die WANGEROOGE aus Harle. Ab Juni übernahm die SEUTE DEERN von Cassen Eils aus Cuxhaven die Helgolandfahrten ab Bremerhaven, noch gechartert vom Bremer Helgolanddienst. Der gescheiterte ehemalige Betreiber der BREMERHAVEN löste sich bald auf.

Inzwischen kam eine dauerhafte Lösung in Sicht: Die Bremer Reederei D. Oltmann & Co wollte ab Frühjahr 1966 die Linie Bremerhaven-Helgoland mit einem eigenen Seebäderschiff betreiben. Es musste allerdings in der Lage sein, in den fünf Monaten der Helgolandsaison einen auskömmlichen Gewinn zu erwirtschaften.

Oltmann fühlte sich ermutigt durch die in den fünf Jahren zuvor insgesamt um fast 50 Prozent gestiegene Zahl von Tagesgästen. 20 Prozent davon erhoffte man sich für Bremerhaven, nicht zuletzt wegen der



Die ROLAND VON BREMEN fuhr von 1966 bis 1984 im Sommer zwischen Bremerhaven und Helgoland
(Abbildung: Sammlung Burkhard Schütt)

bequemen Bäderzüge von Bremen, die direkt zum Columbusbahnhof führen, von wo die Fahrgäste nach wenigen Schritten aufs Schiff umsteigen konnten.

Oltmann suchte ein gebrauchtes Schiff. Ein Neubau wäre zu teuer gewesen. Auf ihn hätten die Bremer deutlich länger warten müssen als bis zur Saison 1966. Fündig wurden sie in Dänemark. Die Reederei J. Lauritzen hatte ihr 26 Jahre altes Frachtschiff INDIAN REEFER im Sommer 1965 in Sønderborg im Südosten Dänemarks an der Flensburger Förde aufgelegt und zum Verkauf angeboten. Im Juli 1939 war es in Helsingør vom Stapel gelaufen und im Oktober abgeliefert worden. Beim Einmarsch der Wehrmacht in Dänemark im April 1940 lag es in Santos in Brasilien, fuhr aber bald weiter nach Buenos Aires. Ende 1941 übernahm die argentinische Regierung den Frachter und nannte ihn RIO GALLEGOS. 1945 kaufte ihn Lauritzen zurück und setzte ihn ab Januar 1946 unter seinem alten Namen wieder in der Fruchtfahrt ein.

Oltmann und Lauritzen einigten sich. Die Größe der künftigen ROLAND VON BREMEN sorgte allerdings für Kosten von fast 6,5 Milli-

onen DM für Kauf und Umbau. Eine Nummer kleiner hätte gereicht. Die deutlich kleinere BREMERHAVEN hatte 1960 mit Kabinenausstattung 7,5 Millionen DM gekostet.

Deren früherer Kapitän Robert Lauer brachte die INDIAN REEFER Ende September 1965 zum Umbau auf der T. Mariotti-Werft nach Genua. Sie sollte aus dem Bananenfrachter ein konkurrenzfähiges Seebäderschiff mit fünf Decks machen. Bis auf Luke 1 sollten die ehemaligen Laderäume zu großzügigen Gesellschaftshallen werden. Sie und der Speisesaal achtern auf dem Promenadendeck mit 285 Plätzen würden ergänzt durch Bars mit großen Tanzflächen, Verkaufsständen und eine gemütliche Taverne. An Platz würde es nirgends fehlen.

Der Umbau zog sich durch den ganzen Winter. Streiks der Werftarbeiter mehrten sich im Frühjahr 1966. Zweifel kamen auf, dass das Schiff Mitte April in Bremerhaven eintreffen und vom 1. Mai an nach Helgoland fahren würde. Da es keinen verbindlichen Ablieferungstag gab, charterten die Bremer bis zum 26. Mai die MÜNSTERLAND aus Emden und für den 27. Mai die HEIN GODENWIND der Hadag.

Erst am 20. Mai kam die ROLAND VON BREMEN mit fast vierwöchiger Verspätung in Bremerhaven an. Sie machte an der Columbuskaje fest. Dort musste sie noch ausgerüstet werden. Zwei Rettungsboote kamen an Bord, dazu die Ausstattung wie Kühlschränke und Kaffeemaschinen für die Küche und Geschirr, Gläser, Besteck sowie Proviant für die Restaurants. Auch 600 Liegestühle mussten aufs Schiff.

Am 28. Mai, dem Pfingstsonntag, war die ROLAND VON BREMEN endlich seeklar. Ihre Jungfernfahrt nach Helgoland begann sie an der Columbuskaje beim alten Columbusbahnhof von 1952. An Bord waren 830 Gäste und eine 85-köpfige Besatzung, darunter zahlreiche Ehemalige der BREMERHAVEN. Nach dreieinhalb Stunden Fahrt erreichte die ROLAND VON BREMEN gegen 12 Uhr die Reede von Helgoland, von den anderen Seebäderschiffen mit ihren Typhonen lautstark begrüßt. Sie war das nunmehr älteste Schiff der Helgolandflotte.

Am Pfingstsonntag, einen Tag nach der Jungfernfahrt, war die ROLAND VON BREMEN mit 1900 Passagieren ausgebucht. Die Tageskarte für Hin- und Rückfahrt kostete 20 DM, so viel wie damals ein Kilo Kaffee, ein Graubrot und ein Liter Milch zusammen. Nur ein paar Mark mehr waren fällig, wenn man um 7 Uhr den Sonderzug vom Bremer Hauptbahnhof zum Columbusbahnhof nahm, wo er um kurz nach 8 Uhr eintraf. Er hielt auf der Hin- und Rückfahrt in Bremerburg und Osterholz-Scharmbeck.

Die ROLAND VON BREMEN verließ die Columbuskaje anfangs um 8.30 Uhr, später um 8.50 Uhr. Um 16.45 ging es von Helgoland zurück nach Bremerhaven, Ankunft war um 20.15 Uhr. Erst kurz vor 21 Uhr rollte der Sonderzug zurück nach Bremen, wo er gegen 22.10 ankam. In späteren Jahren startete er in Bremerhaven schon kurz nach halb neun und war gegen 21.45 zurück in Bremen.

Fortsetzung auf Seite 2



Das Frachtschiff INDIAN REEFER der dänischen Reederei Lauritzen. Aus ihm wurde die ROLAND VON BREMEN zum Seebäderschiff umgebaut
(Abbildung: Lauritzen)



Kein anderes Helgolandschiff bot seinen Fahrgästen so viele Decksliegestühle wie die ROLAND VON BREMEN. 3,50 DM kostete die Miete für eine Fahrt, 5 DM für Hin- und Rückfahrt
(Abbildung: Klaus-Peter Kiedel)

Die längste Dienstzeit in der Helgolandfahrt

Fortsetzung von Seite 1

Mit 114 Metern war die ROLAND VON BREMEN das längste Helgolandschiff aller Zeiten. Eindeutig an der Spitze lag sie auch bei der Kapazität, sie hatte 100 Plätze mehr als die WAPPEN VON HAMBURG von 1965. Über 700 Fahrgäste konnten sich auf dem großen Sonnendeck einen bequemen Liegestuhl zurechtrücken und die Nordseeluft genießen, teilweise durch Glaswände gegen den Wind geschützt. Da kam kein anderes Seebäderschiff mit.

Auf dem Hauptdeck lag im Vorschiff die Helgoland-Halle mit 465 Plätzen und der großen Bar. Achtern befand sich die Roland-Halle mit 355 Sitzplätzen und einer weiteren Bar. Im unteren Deck gelangte man von der Helgoland-Halle in die Taverne mit 100 Plätzen. Hier konnte man tanzen, sofern eine Band an Bord war oder sofern man die Musikbox fütterte.

Zwei 6-Zylinder-Dieselmotoren von Burmeister & Wain mit 4600 PS trieben die ROLAND VON BREMEN über zwei Schrauben an. Mit nur 16 Knoten gehörte sie zu den langsamsten Helgolandschiffen. 15 Knoten hatte sogar die alte GLÜCKAUF geschafft, die Bremerhaven von 1954 bis 1960 mit Helgoland verband. Die BREMERHAVEN lief 18,5 Knoten. Mit 22 Knoten war die WAPPEN VON HAMBURG das eindeutig schnellste Schiff der Helgolandflotte. Auch mit deren Eleganz konnte die ROLAND VON BREMEN nicht mithalten. Sie selbst wirkte eher behäbig. Dass sie nicht als Passagierschiff geplant war, sondern als Frachter, sah man ihr auch noch nach dem Umbau an. Und doch war das Schiff beim Publikum schnell beliebt, weil es enorm viel Platz bot. Am Ende der Saison zählte man bei Oltmann rund 120.000 Fahrgäste – der Auftakt war gelungen. Als die ROLAND VON BREMEN am 29. April 1967 in ihre zweite Saison ging, kosteten die Fahrkarten bereits deutlich mehr als im Vorjahr.

An einigen Montagen startete das Schiff in Brake, um Fahrgäste aus der Wesermarsch anzulocken, die sonst die attraktive WILHELMSHAVEN ab Wilhelmshaven genommen hätten. 1968 legte die ROLAND VON BREMEN nach der Rückkehr von Helgoland noch einmal von 21 bis 1 Uhr zu abendlichen Fahrten mit Tanz ab, allerdings nur für Gruppen über 500 Personen. Die Mitfahrt kostete 10 DM. Beide Maßnahmen sollten die Rentabilität erhöhen.

1969 gab Oltmann bekannt, in ihren ersten drei Dienstjahren habe das Schiff eine Auslastung von 40 Prozent erreicht. Auf den ersten Blick war das ein schlechter Wert, der aber der schieren Größe der ROLAND VON BREMEN geschuldet war. Tatsächlich waren im Schnitt bei jeder Fahrt immerhin 760 Fahrgäste an Bord, ein Ergebnis, das der Reederei die erhofften schwarzen Zahlen bescherte.

Vor der Saison 1971 bekam die ROLAND VON BREMEN Bugstrahlruder und durch Verlängerung des Boots-

decks nach achtern ein weiteres überdachtes Deck für 200 Liegestühle. An einer neuen wettergeschützten Bar an Deck gab es Eis, kalte Getränke und Bockwurst.

Der Sommer 1971 war besonders erfolgreich: 167.000 Passagiere fuhren mit. Damit war der Zenit allerdings überschritten, der Drang zum zollfreien „Fuselfelsen“ ließ nach. 1973 kostete die Tageskarte für Erwachsene ab Columbuskaje 27 DM, mit Bahnfahrt 32,40 DM. 1976 waren die Preise auf 32 und 38 DM geklettert. Das trug dazu bei, dass ab 1974 die Passagierzahlen absackten. Das Angebot auf Helgoland hatte an Attraktivität verloren. Einmal dort gewesen zu sein, reichte den meisten. In Deutschland stotterte nach der Ölkrise die Konjunktur, trotzdem wurde alles teurer.

Billige „Butterfahrten“ aus vielen Häfen an Nord- und Ostsee entwickelten sich zu einer starken Konkurrenz. Diese Einkaufstouren in internationale Gewässer boten zollfreie Rationen an Butter, Schnaps und Zigaretten. Ab 1974 war die ROLAND VON BREMEN außerhalb der Saison dabei, um die sinkenden Erlöse der Helgolandfahrten auszugleichen. Besonders Rentner schätzten die rustikale Geselligkeit an Bord. Die meisten Reedereien boten die Tagesfahrten für nur eine Mark an, weil sie ihren Gewinn im Ladengeschäft machten. Auf der ROLAND VON BREMEN waren 5 DM fällig.

Es wurde immer schwieriger, das große Schiff rentabel zu betreiben.

Ab Mitte der 1970er-Jahre war es nur selten vom Glück begünstigt. Ein schwerer Zwischenfall ereignete sich am 8. September 1974. An diesem stürmischen Sonntag geriet die ROLAND VON BREMEN mit 720 Passagieren kurz vor Helgoland im oft kabbeligen „Hamburger Loch“ in zwei gefährliche Kreuzseen, bei denen steile Wellen aus verschiedenen Richtungen aufeinander stoßen und sich überlagern. Dabei kam das Schiff mächtig ins Schlingern. 30 Fahrgäste wurden verletzt, die meisten hatten Prellungen und Brüche. Eine 43-jährige Passagierin bezahlte ihre Reise auf der Nordsee mit dem Leben. Sie starb an inneren Verletzungen im Hubschrauber, der sie nach einem riskanten, aber notwendigen Ausboots auf der Reede von Helgoland ins Krankenhaus nach Cuxhaven flog.

Bis zu diesem verhängnisvollen Tag hatte die ROLAND VON BREMEN 1,2 Millionen Fahrgäste befördert; dies war ihr erster tödlicher Seeunfall. Reederei und Schiffsführung beteuerten, sie treffe keine Schuld. Von menschlichem Versagen könne keine Rede sein, obwohl das Schiff trotz Sturmwarnung ausgelaufen war. Die Fahrgäste seien mehrfach über Lautsprecher aufgefordert worden, auf ihren Sitzplätzen zu bleiben und nicht an Deck herumzulaufen, behauptete die Reederei. Leichtsinnige Ausflügler hätten den Appell nicht befolgt, auch zahlreiche Seekranke wären an Deck gegangen. Empörte Passagiere versicherten nach der Rückkehr in Bremerhaven, es habe keine Anordnungen oder Warnungen gegeben. Entweder sei nichts gesagt worden

oder nur Beschwichtigendes wie „Es wird ein bisschen schauen“ und „Schön festhalten“. Über die tatsächliche Gefahr, als das Schiff sich mit 35 Grad zur Seite neigte, habe die Schiffsführung die Fahrgäste nicht angemessen informiert. Zudem seien die Liegestühle an Deck nicht hinreichend gesichert worden.

Schlagseite war an sich nichts Besonderes für die ROLAND VON BREMEN, wenn der Wind wie üblich meist im Frühjahr oder Herbst mal etwas kräftiger über die Deutsche Buchtblies. Manchmal musste sie sogar umkehren, obwohl ihr sogenanntes einfallendes Kreuzerheck eigentlich für Stabilität sorgen und gegen auflaufende See schützen sollte.

Die ROLAND VON BREMEN hatte an ihrem Kreuzerheck einen Sporn in der Wasserlinie. An beiden Seiten befanden sich Gitter zum Schutz der Propeller und als Abweiser bei ungewollter Annäherung kleinerer Fahrzeuge. Dies sollte die Sicherheit der Passagiere gewährleisten und genügen.

1975 wurde Hans Melles Kapitän, er blieb es bis 1981. Vor seiner ersten Saison hatte die ROLAND VON BREMEN einen schweren Maschinenschaden: Die Kurbelwelle eines der beiden 36 Jahre alten Diesel war gebrochen. Das Schiff musste mehrere Wochen in die Werft. Als Ersatz charterte Oltmann die FUNNY GIRL von Cassen Eils. Sie fuhr bis Juni und damit länger als erhofft, weil die Reparatur aufwendiger war als erwartet.

Als einmal ein betrunkenen Jugendlichen über Bord ging und ein Besatzungsmitglied beim Rettungsversuch ertrank, sorgte das ebenso für geschäftsschädigende Schlagzeilen wie ein Raubüberfall nach dem Muster des „Tatort“-Krimis „Haie vor Helgoland“. Anfang Mai 1984 verschafften sich zwei bewaffnete Einbrecher nachts Zugang zur ROLAND VON BREMEN an ihrem Liegeplatz an der Columbuskaje. Den Zahlmeister bedrohten sie mit einer Pistole und fesselten ihn. Danach raubten sie aus dem Tresor die Tageseinnahmen einer Butterfahrt. Bevor die Räuber das Schiff verließen, zerstörten sie die Telefonleitung vom Schiff an Land. Der Zahlmeister brauchte fast eine Stunde, um sich zu befreien und die Polizei zu informieren.

1982 löste Jürgen Zahn Hans Melles als Kapitän ab. 1983 schien Oltmann die Zeit gekommen, sich nach einem modernen Ersatz für die ROLAND VON BREMEN umzusehen. Von 1970 bis 1980 hatte sich die Zahl ihrer Passagiere im Helgolandsdienst halbiert und sie sank weiter.

Im August 1982 machte die ROLAND VON BREMEN mal wieder eine Schlechtwetterreise im Sommer. Trotz Nordwest bis Stärke 8, in Böen 9, legte sie morgens planmäßig ab. Die Fahrt in der Außenweser gab wenig Anlass zur Sorge, doch als das Schiff die Leuchttürme Roter Sand und Alte Weser passierte, nahm der Seegang stark zu. Die weit achtern liegenden Propeller der ROLAND VON BREMEN kamen aus dem Wasser, das Schiff machte nur geringe Fahrt. Es rollte stark und holte weit über. Nach einer längeren Reise als üblich kam endlich Helgoland in Sicht, die ROLAND VON BREMEN aber kaum noch voran. Der starke Westwind



Das Sitzplatzangebot in den Speiseräumen und Salons unter Deck war großzügig (Abbildung: Oltmann)

und die hohen Wellen vertrieben sie östlich, so dass Kapitän Zahn einen weiter westlichen Kurs steuern ließ. Gegen 13 Uhr brach er die Reise ab und wollte umkehren. Doch es gelang nicht, das Schiff wie üblich gegen Wind und See zu drehen. Nur mit Wind und See konnte es auf Gegenkurs gehen, wobei es erneut stark überholte. Was nicht gesichert war, geriet ins Rutschen. Das heftige Überholen war auch auf der Rückreise nicht vorbei. Der Sturm kam nun von schräg achtern. Unter den Passagieren gab es nur wenige, die an diesem Tag nicht seekrank wurden.

Die Nachricht, sie fahre in ihrer letzten Saison, kam für die Öffentlichkeit unerwartet. In Schiffsfahrtskreisen hatte sich schon herumgesprochen, dass Oltmann an der ALTE LIEBE als Nachfolgerin interessiert sei, einem in die Jahre gekommenen Seebäderschiff der Hadag. Seit September 1982 lag es in Hamburg auf. Es handelte sich um die frühere WAPPEN VON HAMBURG von 1962. Anfang Mai 1983 kaufte Oltmann die ALTE LIEBE zu einem günstigen Preis, denn die Hadag wollte sie dringend loswerden, allein um 400.000 DM Liegegebühren pro Jahr zu sparen.

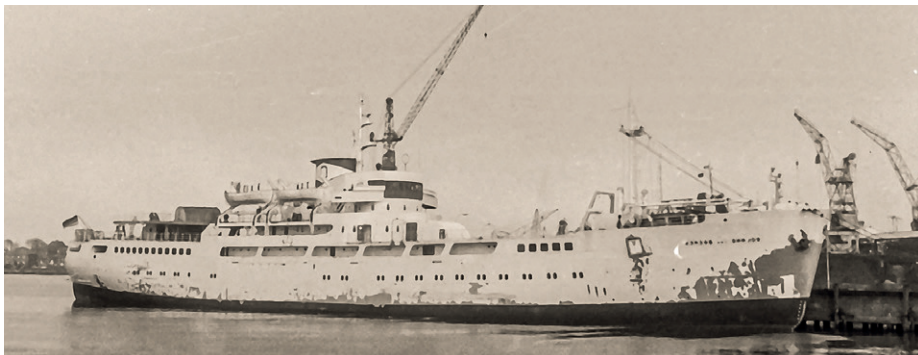
Als die ALTE LIEBE im Juli 1984 in Bremerhaven eintraf, war klar, dass ihr Kauf das Ende der ROLAND VON BREMEN bedeutete. Oltmann gab bekannt, sie mache am 16. September 1984 ihre letzte Reise nach Helgoland. 2,7 Millionen Gäste hatte der Bremer Veteran seit 1966 befördert. Kein Seebäderschiff fuhr länger im Bremerhaven-Helgolandsdienst als die ROLAND VON BREMEN. Sie brachte es auf 18 Jahre und vier Monate.

Die mit 23 Jahren auch schon alte ALTE LIEBE kam zur überfälligen Grundüberholung und dringenden Aufrüstung zu den Motorenwerken Bremerhaven. Oltmann nahm dafür wieder allerhand Geld in die Hand, weil die Reederei weiter auf rentable Helgolandfahrten setzte. Da war allerdings viel Optimismus im Spiel. Man sprach in Bremerhaven von rund zwei Millionen Renovierungskosten. Die Reederei nannte ihr neues Schiff HELGOLAND. Ungünstig war, dass die Butterfahrten nach einem Verbot der EU im Frühjahr 1985 endeten und als Einnahmequelle wegfielen. Auch die erste Saison der HELGOLAND enttäuschte mit nur 80.000 Fahrgästen. Das ließ nichts Gutes erahnen.

Am 1. August 1985 begann auf der früheren Werft AG „Weser“ in Bremen-Gröpelingen der Abbruch der ROLAND VON BREMEN, nachdem sich für sie kein Käufer gefunden hatte. Der Stahl ging zur Klöckner-Hütte. Ein Teil des Vorschiffs und der Brücke sowie Schornstein und Mast sicherte sich Schrotthändler Erwin Meyer am Hafendamm in Bremen-Hemelingen als originelles Büro.

Auch das Ergebnis des Sommers 1986 der HELGOLAND war unbefriedigend, die Zahlen sackten weiter ab. Oltmann gab ernüchtert auf. Das Schiff kaufte die Reederei Warrings aus Carolinensiel. Der bremische Helgolandsdienst war zu Ende.

Harald Focke



Bremen-Gröpelingen war Endstation für die ROLAND VON BREMEN. Hier wurde sie bei der ehemaligen AG „Weser“ abgebrochen (Foto: Marquart / Abbildung Sammlung Hoppe/Schütt)

Impressionen vom Weser-Elbe-Heimattag 2026

Das Jahrestreffen des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern in Cadenberge



Die Mitglieder warten voller Vorfreude auf die Eröffnung des Weser-Elbe-Heimattags

(Foto: Helmut Seger)



Die Vorsitzende Dr. Nicola Borger-Keweloh gibt im Anschluss an das Grußwort des Cadenberger Ortsbürgermeisters den Morgensternern einen Überblick über das abgelaufene Vereinsjahr

(Foto: Helmut Seger)



Der Ortsbürgermeister von Cadenberge Wolfgang Heß stellte den Mitgliedern des Morgenstern den Ort vor

(Foto: Helmut Seger)



Der Schatzmeister Günter Matz bei seinem Überblick über die Kassenlage des Vereins

(Foto: Helmut Seger)



Uwe Böye stellt die Kassenprüfung vor und ruft zur Entlastung des Vorstands auf

(Foto: Helmut Seger)



Die Vorstandsmitglieder Elisabeth Baumann, Sönke Hansen, Dr. Andreas Hüser und Günter Matz

(Foto: Helmut Seger)



Neuhaus an der Oste wurde am Nachmittag des Heimattages besucht

(Foto: Friedrichs)



Als Dank des Vereins überreicht Elisabeth Baumann (rechts) der Vorsitzenden Dr. Nicola Borger-Keweloh Blumen

(Foto: Helmut Seger)



Die Vorsitzende bei der Einrichtung der neuen Internetpräsentation der Männer vom Morgenstern

(Foto: Helmut Seger)

Morgensterner tagen in Cadenberge und Neuhaus

Die Mitgliederversammlung wählt neuen Vereinsvorstand

An die 60 Männer und Frauen vom Morgenstern trafen sich in Cadenberge zum 48. Weser-Elbe-Heimattag.

Bürgermeister Wolfgang Heß begrüßte die Hauptversammlung. Er gab der Versammlung einen Überblick über die historische und aktuelle Ortschaft Cadenberge. In seinem Vortrag vermittelt er den Zuhörern, dass er das Amt mit Begeisterung ausübt. Anhaltender Applaus war ihm nach seinen Ausführungen sicher.

Cadenberge ist, genau wie das Ziel des Nachmittags Neuhaus, Teil der Samtgemeinde Land Hadeln. Dessen Samtgemeindedirektor Frank Thielebeule, ebenfalls Stadtdirektor von Otterndorf, beehrte den Verein auch mit seiner Anwesenheit. Er nahm unter den Teilnehmern Platz. Obwohl er später noch das Otterndorfer Jugendcamp besuchen wollte, blieb er länger als erwartet.

Nach dem Grußwort des Bürgermeisters stellte die Vorsitzende Nicola Borger-Keweloh eine erfreuliche Bilanz vor. Sie verwies Interessierte für weitere Details auf das 2025 erschienene 100. Jahrbuch.

Der Schatzmeister Günter Matz legte im Anschluss an die Ausführungen der Vorsitzenden eine ausgeglichene Bilanz vor. Beide, Schatzmeister und Vorsitzende, riefen die Zuhörer auf, Werbung für eine Mitgliedschaft zu machen, da der Verein für die weitere erfolgreiche Arbeit dringlich mehr Mitglieder brauche.

Ingo Meier und Uwe Böye hatten die Kasse vor dem Heimattag geprüft. Ihren Bericht trug Uwe Böye vor und stellte den Antrag zur Entlastung von Schatzmeister und Gesamtvorstand. Dem stimmte die Versammlung einstimmig zu.



Gruppenbild des neuen Vorstandes des Heimatkreises – von links: Uwe Böye, Helmut Seger, Günter Matz, Elisabeth Baumann, Dr. Nicola Borger-Keweloh, Sönke Hansen, Dr. Julia Kahleyß und Dr. Andreas Hüser

(Foto: HWK)

Es standen Vorstandswahlen an. Uwe Böye bekam von der Versammlung das Mandat als Wahlleiter für die Wahl der Vorsitzenden. Diese wurde einstimmig gewählt. Anschließend übernahm die Gewählte die weitere Wahlleitung.

Wiedergewählt wurden Sönke Hansen und Axel Behne als Stellvertreter der Vorsitzenden sowie Andreas Hüser und Elisabeth Baumann als Schriftführer und Günter Matz als Schatzmeister. Auf Beschluss der Versammlung wurde das Amt eines stellvertretenden Schatzmeisters eingerichtet. Gewählt wurde Uwe Böye.

Für den erweiterten Vorstand wurden Julia Kahleyß (Stadtarchiv Bremerhaven) und Helmut Seger (er ist für die Bereiche Schifffahrt und maritime Kultur zuständig) bestätigt.

Ausgeschieden ist Birgit Greiner, die im Vorstand über Jahrzehnte die Belange der Denkmalpflege vertrat. In Abwesenheit wurde ihr von Herzen mit anhaltendem Applaus der Versammlung gedankt.

Durch die Auflösung der Mühlenstiftung war für den Fall einer Vereinsauflösung die Begünstigte entfallen. Daher war eine Satzungsänderung erforderlich. Nach langen Diskussionen hatte sich der Vorstand auf den Förderkreis Historisches Museum e.V. geeinigt. Das Historische Museum geht auf die ehemalige Sammlung der Männer vom Morgenstern zurück. Damit gibt es eine besondere Verbindung zu diesem Haus. Auch der Sachbestand der Morgensterner – Bücher und Grafik – würde dort ein sinnvolles Ziel finden. Die vorgeschlagene Satzungsänderung wurde bei einer Enthaltung und einer Gegenstimme angenommen.

Die Morgensterner haben sich digital völlig neu aufgestellt. Das betrifft zum einen das Bibliothekssystem. Markus Vogl, der das alte Allegro in MvMLibrCat umgebaut hat, war leider kurzfristig verhindert. Der Applaus der Versammlung für seine Arbeit sollte bis zu seinem Arbeitsplatz geklungen haben.

Der Leiter der Bibliothek Hartwig Tepke stellte das neue System vor und erklärte dessen Nutzung. Die alte Homepage stammt aus dem Jahr 2012. Jan Eckhardt, Mediengestalter in Cuxhaven, hat sie unter intensiver Zuarbeit der Bibliotheks-AG neu aufgesetzt. Das neue System überzeugte alle. Kleinigkeiten sind noch zu ändern oder einzubringen – wie das Foto des neuen Vorstands. Der Versammlung fielen tatsächlich gleich Tippfehler ins Auge. Im Juli sollte die Seite ins Netz gehen.

Nach dem Mittagessen im Marc5 ging es weiter nach Neuhaus. Rainer Horch führte uns kenntnisreich eine gute Stunde durch den beeindruckenden kleinen Ort mit großer Geschichte. Den Abschluss bot wie immer ein gemütlicher Kaffeeklatsch. Wegen des widrigen Wetters gab es den wunderbaren Kuchen von Wiebke tum Suden im Brauhaus.

NBK

Die Korrektur der Unterweser unter Franzius

Mechanischer Schreibpegel als Planungsgrundlage

Die Weserkorrektur unter Ludwig Franzius gehört zu den bedeutendsten Wasserbauprojekten des 19. Jahrhunderts in Norddeutschland. Mit ihr wurde damals die Versandung der Unterweser überwunden und Bremens Zukunft als Seehafen gesichert.

Historische Relikte am Ufer

Ein Vortrag von Markus Klemke im Rahmen der Geschichte(n) am Mittwoch am 8. Juli in Schloß Morgenstern in Weddewarden um die gewohnte Uhrzeit 17 Uhr beleuchtet die Entstehung und Umsetzung dieses Jahrhundertprojekts. Er berichtet von der überraschenden Entdeckung der Überreste eines historischen Schreibpegels bei Farge und erläutert die Bedeutung der von den ersten Schreibpegeln an der Unterweser gewonnenen Messdaten für die Planung der Weserkorrektur.

Der Referent Markus Klemke erhielt 2024 für die Untersuchung den Bremer Heimatpreis. NBK



Das maritime Sachbuch von Markus Klemke (Abbildung: Edition Falkenberg)

Regelmäßige Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Die **Bibliothek der Männer vom Morgenstern** im Schloß Morgenstern in Bremerhaven-Weddewarden, Leitung Hartwig Tepke, Tel. 04 71 / 3 08 06 58, 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

Der **Foto-Workshop** der Männer vom Morgenstern trifft sich jeden 2. und 4. Montag um 15 Uhr in Schloß Morgenstern. Anmeldung bei Ingo Meier unter Email: i.meier@me.com

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.

Veranstaltungen im Juli 2026

Mittwoch, 8. Juli, 10.00 bis 11.30 Uhr

Schloß Morgenstern, Weddewarden

Digital-Treff

Digital-Café in Schloß Morgenstern

Klonschnack um Handy- und PC-Probleme mit kundiger Leitung

Anmeldung unter 0471 / 590 36 13

Mittwoch, 8. Juli, 17.00 Uhr

Schloß Morgenstern, Weddewarden

Geschichte(n) am Mittwoch

Dr. Markus Klemke

Der letzte Weserpegel des Ludwig Franzius

Zur Bedeutung der ersten Schreibpegel an der Unterweser für die Weserkorrektur mit besonderer Berücksichtigung der Pegelstation Farge



„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: 04 71 / 6 57 33