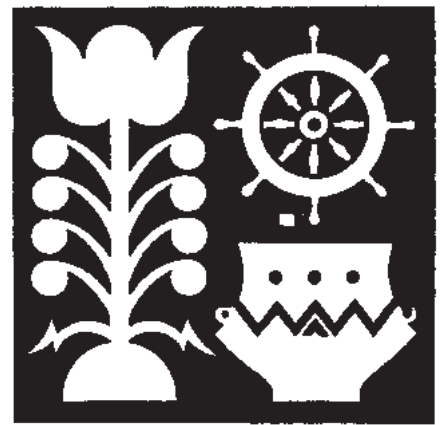


# NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück H 1914 E  
Gebühr bezahlt

Juni 2018  
Nr. 822



## Unter Dampf und Segeln von der Weser nach New York

Die erste BREMEN des NDL startete vor 160 Jahren zu ihrer Jungferreise

Am 19. Juni 1858 eröffnete der Norddeutsche Lloyd mit dem Dampfschiff BREMEN seinen New York-Dienst. Allerdings nicht von Bremen aus; dafür war die Weser nicht tief genug. Die Abfahrt vom Neuen Hafen in Bremerhaven verzögerte sich bis zum Abend, weil das Schiff noch nicht voll ausgerüstet war. Auch Proviant fehlte. Die Jungferreise hatten nur 22 Kajüts- und 93 Zwischendeckspassagiere gebucht, meist Auswanderer. 570 Personen hätten mitreisen können.

Noch gab es keine Eisenbahnlinie zwischen Bremen und Bremerhaven. Die Fahrgäste mussten bis 1862 eiserne Weserkähne besteigen, die von Schleppern wesenabwärts gezogen wurden. Anlegestelle war die Geestemündung.

Die Werft Caird & Co in Greenock westlich von Glasgow hatte die BREMEN gebaut. Britische Werften waren damals führend in der Welt; die deutschen Schiffbauer waren technisch noch nicht so weit. Deshalb hatte der NDL den Auftrag für seinen ersten Transatlantikdampfer nach Schottland vergeben.

Das Schiff war mit 115 Metern doppelt so lang wie das heutige Wesserschiff OCEANA von Hal über. Die Dampfmaschine leistete gut 1300 PS, die für eine Dienstgeschwindigkeit von 11 Knoten reichten, also etwa Tempo 20. Kurzzeitig ließen sich auch 13 Knoten erreichen. Für den gar nicht einmal so unwahrscheinlichen Fall eines Maschinenschadens besaß die BREMEN zur Sicherheit noch eine volle Besegelung. Das war Standard auf den frühen Dampfern.

Nach zwei Wochen traf sie in New York ein, allerdings nur mit Mühe und ganz viel Glück: Die BREMEN hatte in Bremerhaven zu wenig Kohle genommen. Die Ingenieure hatten Kapitän Heinrich Wessels bedrängt, Halifax in Kanada anzulaufen, um

den Vorrat zu ergänzen. Doch der wollte seinen Leichtsinn nicht öffentlich machen und bestand darauf, selbst noch die Schlacken auszusieben, um doch direkt nach New York zu kommen. Ein Missgeschick gleich auf der ersten Reise hätte den Ruf des NDL von Anfang an schwer belastet.

### Prominenz auf Probefahrt

In New York waren alle Sorgen vergessen. Der Lloyd feierte seine neue Linie mit 450 Gästen. Eine Fahrt über die Lower Bay nach Sandy Hook sollte die Amerikaner für die BREMEN begeistern. Bereits in Bremerhaven hatte Lloyd-Direktor Eduard Crüsemann Bremens Bürgermeister Arnold Duckwitz und 200 weitere Prominente aus Wirtschaft und Politik auf einer Probefahrt zum Leuchtturm Hohe Weg *trefflich bewirthe*t, so die „Deutsche Auswandererzeitung“. Am nächsten Tag konnten die Bremerhavener das Schiff besichtigen; einige durften eine *Lustfahrt* machen.

*Die Kajüten sind mit den besten Bequemlichkeiten und mit feinem Geschmack eingerichtet*, hieß es in der Weser-Zeitung. *Zu beiden Seiten des schönen geräumigen Salons, den die feinsten Möbel und an den Wänden Medaillons mit Ansichten Bremens schmücken, sind die netten Schlafkammern der 1. Kajüte gelegen, welche für je 2 oder 4 Personen eingerichtet sind und außer den sauberen Betten, Sophas, Waschtische und verschliessbare Kästen enthalten*. Auch die zweite Kajüte hatte ein Rauchzimmer für Herren und ein elegantes Damen-

Mitte: Reedereiflagge des Norddeutschen Lloyd (Abbildung aus: A. Kludas, Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt, Bd. 1, S. 27)



Der Neue Hafen entstand in den Jahren 1847 bis 1852. Noch herrschen die Segler vor; im Vordergrund rechts hat ein Dampfsegler festgemacht.

(Abbildung aus: Siebzig Jahre Norddeutscher Lloyd, S. 35)

zimmer. Es gab zwei Badezimmer, eine Bibliothek und *ein treffliches Piano*.

Der Reporter einer Bremer Zeitung war *angenehm überrascht* über das *helle und geräumige Zwischendeck*, das auf Seglern einen üblen Ruf hatte: *Soweit die Cojen hergerichtet und abgetheilt sind, haben sie uns befriedigt. Immer sind zwei neben- und zwei übereinander*. Die BREMEN biete einen *ungeheuer großen Fortschritt, der Stauern erregte und Eindruck machte!*

Gelobt wurde, dass der Lloyd direkt nach New York fuhr und das teure, zeitraubende und riskante Umsteigen in England entfiel. Viele Auswanderer waren dort gewissen-

losen Kapitänen in die Hände gefallen, die sie ausnahmen und hungern und dursten ließen. Der New Yorker Handelszeitung war es wichtig, dass die Passagiere des NDL *unter der Fürsorge deutscher Capitaine stehen. Wir stellen nach der ersten Reise der BREMEN den Dampfern des Norddeutschen Lloyd das günstigste Prognosticon*.

### Vor Kalifornien gestrandet

Tatsächlich war sie kein glückliches Schiff. Schon auf der ersten Reise wurde die Takelage der BREMEN beschädigt. Die Buchungen vor allem im Zwischendeck entwickelten sich nicht so wie vom NDL erhofft. Die weltweite Wirtschaftskrise von 1857 ließ die Auswanderung in die USA stocken; die starke englische Konkurrenz drückte die Passagepreise auf dem Nordatlantik.

Fortsetzung auf Seite 2



Der Neue Hafen wurde bereits 1858 im Jahre der Indienstellung der ersten BREMEN erweitert. Auf dieser Lithografie von Wilhelm Wiegmann von 1880 ist er bereits verbreitert.

(Abbildung aus: Burchard Scheper, Bremerhaven so wie es war. Düsseldorf 1991, S. 49)



Die BREMEN auf einem Gemälde von Fritz Müller aus dem Jahre 1858.

(Abbildung: Focke Museum, Bremen)

# Der Turmhügel von Dohren

Zum Fund baulicher Spuren eines mittelalterlichen Turmes in der Nähe von Heerstedt

Fährt man von Beverstedt auf der Bundesstraße 71 in Richtung Bremerhaven, überquert man in Höhe von Dohren und Plumpsfort einen unscheinbaren kleinen Wasserlauf, den Dohrener Bach. Kaum jemand nimmt auf der Straße wahr, dass man an dieser Stelle die ca. 1,0 km breite Niederung des Dohrener Baches überquert.



Das Gelände des Turmhügels am Dohrener Bach mit gezogenen Holzpfählen.



Bearbeitungsspur an einem der gezogenen Holzpfähle.



Die Holzpfähle auf dem Anhänger vor ihrer Vernichtung. (Fotos: Walter Noeske)

Niederungen dieser Art waren bis vor wenigen Jahrhunderten große Verkehrshindernisse. In Jahren mit hohen Niederschlägen konnten sie nur unter großen Schwierigkeiten überwunden werden, denn Niederungsmoore an den Ufern der Bäche ließen das Befahren mit schweren Wagen nicht zu. Selbst zu Fuß oder als Reiter waren Niederung und Bach nur schwer zu überqueren. Die Reste der vielen Knüppeldämme in den Mooregebieten Nordwestdeutschlands belegen diese Probleme und sind Zeugnis der Bemühungen, diese Verkehrshindernisse zu überwinden.

Hält man auf der Brücke, die über den Dohrener Bach führt, inne und schaut bachabwärts nach Südwesten in Richtung Lunestedt, kann der aufmerksame Beobachter nach einer kleinen Biegung im Wasserlaufe etwa in Höhe eines einsamen kleinen

Baumes am Bachrand eine Erhöhung erkennen. Sie ist das Relikt eines ehemaligen Gebäudes und ein Zeugnis aus der Vergangenheit.

## Der Turmhügel von Dohren

Den Heerstedter Einwohnern ist diese Stelle als Burgplatz bekannt. Die Landwirte sprechen wegen der ehemaligen Unebenheiten im Wiesengelände vom „groten Waal“ und dem „lütjen Waal“, dem großen und kleinen Wall. Verwegene Interpreten bringen den Namen Plumpsfort mit einer befestigten Anlage, einem Fort, in Verbindung. Der Name ist jedoch im Zusammenhang mit der ganz in der Nähe liegenden ehemaligen Furt durch den Dohrener Bach zu verstehen. Die heutige Trasse der

B 71 gab es bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts noch nicht: sie wurde erst im Jahr 1853 festgelegt.

Der ursprüngliche Weg nach Beverstedt lag weiter südlich, bei der genannten Furt.

Wenn in diesem Zusammenhang von einem Turmhügel am Dohrener Bach gesprochen wird, stellt sich die Frage, worauf sich diese Aussagen stützen.

## Ausbau der Wasserläufe in den Jahren 1965 und 1966

Im Zusammenhang mit dem „Grünen Plan/Küstenplan“ wurden umfangreiche Entwässerungsmaßnahmen in dem genannten Gebiet durchgeführt. 1965 wurde ein Generalplan aufgestellt, nach dem das

gesamte Niederungsgebiet der Lune, etwa 7000 ha, ausgebaut werden sollte. Dies bedeutete den Ausbau und die Begrädigung der Wasserläufe.

In diesem Zusammenhang wurde der Dohrener Bach als Nebenlauf der Lune einbezogen; er wurde begründet, vertieft und seine Ufer befestigt. Aus dem einstmaligen natürlichen Wasserlauf, der sich in zahlreichen Windungen durch die Niederung zog, wurde ein kanalähnlicher Graben mit einem groß dimensionierten Querschnitt und künstlich befestigten Ufern aus Bongossi-Holz. Der Graben sollte möglichst gerade verlaufen und mit hinreichend großem Gefälle für einen schnellen Ablauf des Wassers sorgen.

Fortsetzung auf Seite 4

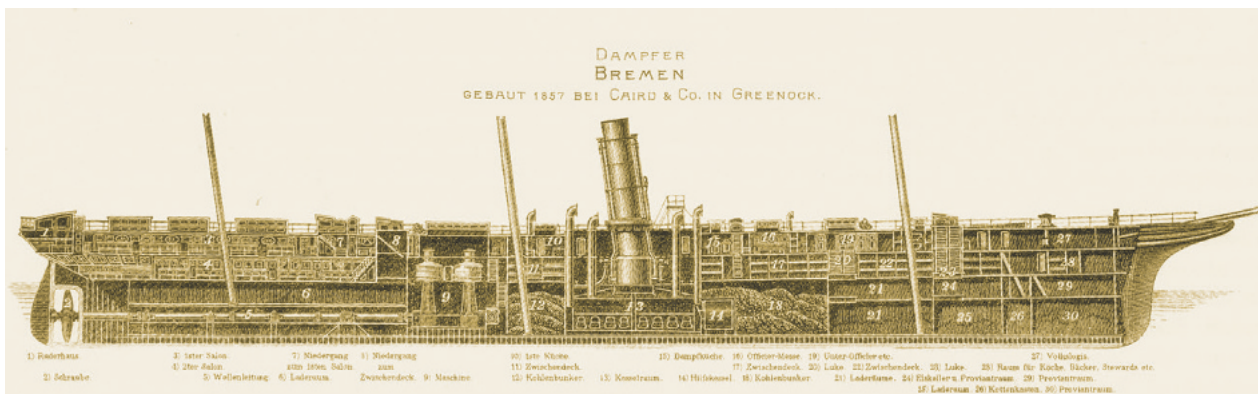
## Unter Dampf und Segeln ...

Fortsetzung von Seite 1

Im Januar 1860 musste die BREMEN unter Segeln Southampton anlaufen, weil ihre Schraubenwelle gebrochen war. Die Reparatur dauerte ein halbes Jahr. Erst im Sommer kam der Dampfer wieder aus der Werft.

Schon nach wenigen Jahren war erkennbar, dass die ständige Beanspruchung im Nordatlantikdienst hoch war. 1864 brauchte die BREMEN neue Kessel und eine neue Schraubenwelle, geschmiedet aus Gussstahl von Krupp in Essen. Für die Instandsetzung seiner Seeschiffe hatte der NDL schon kurz nach seiner Gründung in Bremerhaven einen „Werkstattschuppen“ eröffnet, den er 1862 am Süden des Neuen Hafens vergrößerte. Von dort aus ging die BREMEN Ende März westerwärts auf Probefahrt. Sie führte bis zum *Leuchtschiff*. Dann ankerte der Dampfer vor Imsum. Erst am nächsten Tag kehrte er – *aufgehalten durch die Barre* – nach Bremerhaven zurück.

Die Reederei war stolz auf das gute Ergebnis der ausgedehnten Probefahrt und das hatte seinen besonderen Grund: *Die Reparatur ist vollständig in Bremerhaven geschafft und*



Ein Blick in das Innere der BREMEN. (Abbildung aus: Neubaur, Der Norddeutsche Lloyd. 50 Jahre der Entwicklung, Bd. III)

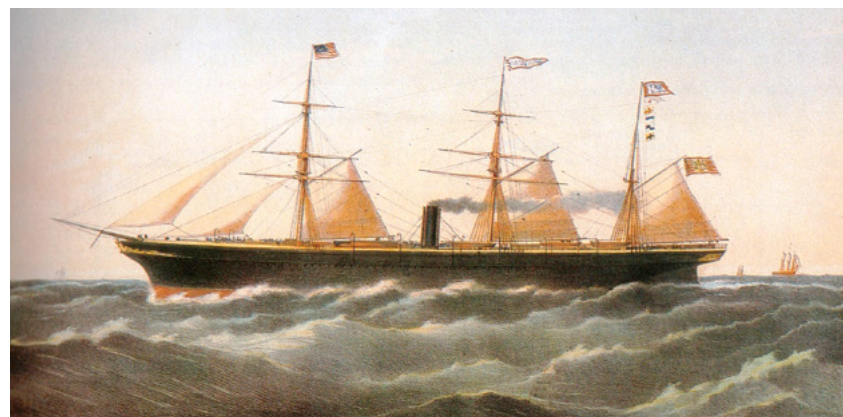
durch die eigenen Leute des Norddeutschen Lloyd ausgeführt, berichtete die „Weser-Zeitung“ am 23. März 1864. Aus dem „Werkstattschuppen“ wurde später der „Technische Betrieb“, die Werft des NDL.

Im November 1873 begann die BREMEN in Bremerhaven ihre letzte Nordatlantikkundreise. Im März 1874 verkaufte der Lloyd sie nach Liverpool an Bates & Company. 20 Jahre lang hatte der Norddeutsche Lloyd nun keine BREMEN mehr.

Der neue Reeder setzte das Schiff nur noch als Segler ein. Im Oktober 1882 sank es mit einer Ladung aus Kohlen und Whiskey im dichten Ne-

bel vor der Insel South Farallon an der Küste Kaliforniens nicht weit von San Francisco.

Harald Focke



Die BREMEN unter Dampf und Segeln auf See. (Abbildung: Archiv Hapag-Lloyd)

**Norddeutscher Lloyd.**  
**Directe Post-Dampfschiffahrt zwischen Bremen und Newyork,**  
eventuell Southampton anlaufend:  
Post-D. BREMEN, Capt. H. Wessels, am Sonnabend, den 22. December.  
do. NEWYORK, Capt. H. J. von Santen, am Sonnabend, den 19. Januar.  
do. BREMEN, Capt. H. Wessels, am Sonnabend, den 16. Februar.  
Passage-Preise: Erste Cajüte 180 \$, zweite Cajüte 100 \$, Zwischendeck 55 \$ Gold, incl. Beköstigung, Kinder unter zehn Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3/4 Gold.  
Güterfracht: Fünfzehn Dollars und 15 pCt. Prämie für Baumwollenswaren und ordinäre Güter und zwanzig Dollars und 15 pCt. Prämie für andere Waaren pr. 40 Cubikfuß Bremer Maasse, einschließlich der Lichterfracht auf der Weser bis auf Weiteres. — Unter 3 Dollars und 15 pCt. Prämie wird kein Connoissement gezeichnet. — Feuergefährliche Gegenstände sind von der Beförderung ausgeschlossen.  
Die Güter werden durch beidigte Messer gemessen.  
Post: Die mit diesen Dampfschiffen zu versendenden Briefe müssen die Bezeichnung „via Bremen“ tragen.  
Die Direction des Norddeutschen Lloyd.  
Crisenmann, Director. H. Peters, Procurant.  
Bremen, 1860.  
Der Unterzeichnete ist zu jeder näheren Auskunft bei Beförderung von Capts- und Zwischendeck-Passagieren, sowie von Gütern und kleinen Paqueten jederzeit bereit.  
Hamburg.  
28 Grosse Brickenstr. Wilhelm Lazarus, Bevollmächtigter.

Inserat in der Zeitschrift „Hamburgische Börsenhalle“ vom 15. Dezember 1860. (Abbildung aus: A. Kludas, Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Bd. 1, S. 29)

### Literatur:

- Kludas, Arnold: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Bd.1: Die Pionierjahre von 1850 bis 1890 (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bd.18). Hamburg 1986
- Neubaur, Paul: Der Norddeutsche Lloyd. 50 Jahre der Entwicklung 1857-1907. Leipzig 1907
- Siebzig Jahre Norddeutscher Lloyd, Bremen 1857-1927 (bearb. von Wilhelm Ehlers). Berlin 1927

# Impressionen vom 41. Weser-Elbe-Heimattag

Bilder vom Treffen des Heimatbundes am 16. Juni 2018 im Natureum in Balje



Friedrich und Ellen Engelbrecht begrüßten mit der Vorsitzenden die Gäste des 41. Weser-Elbe-Heimattags im Museum Natureum Niederelbe in Balje nach ihrer Anfahrt.  
(Alle Fotos: Männer vom Morgenstern)



Der von Renate Klatt und Peter Meyer betreute Büchertisch bietet immer die Möglichkeit zur Information über die vom Verein herausgegebene Literatur.



Zwei engagierte Morgensterner, der ehemalige Bremerhavener Stadtarchivar Dr. Hartmut Bickelmann, und der 2. Vereinsvorsitzende Sönke Hansen, nutzten die Gelegenheit zum Gedankenaustausch.



Bei der Mitgliederversammlung war der Vortragsraum des Natureums Niederelbe bis auf den letzten Platz gefüllt, obwohl die Anfahrt für die meisten recht weit war.



Die Vorsitzende und der Schatzmeister berichteten über ein erfolgreiches Vereinsjahr 2017.



Plan und Reliefmodell des Museumsaußenbereichs boten Orientierungshilfe vor dem Nachmittagsprogramm.



Die Museumspädagogin des Natureums, Anika Pinkernell, stellte mit ihrer Kollegin und ihrem Kollegen vor den Führungen die Museumsaktivitäten des Hauses vor.



Wie bereits in den Vorjahren bot auch der diesjährige Heimattag eine Vielzahl an Gelegenheiten für intensive Gespräche.



Links und in der Mitte: Sowohl die Sonderausstellung „Abgetaucht – Die Welt der Wale“ als auch die neue Ostemündung mit dem Ostesperrwerk als landschaftsprägendem Element faszinierten die Heimattagsgäste. Rechts: Mit einer Kaffeetafel endete traditionsgemäß der 41. Weser-Elbe-Heimattag.

# Hein Carstens zieht sich zurück

## 28 Jahre im Team der Redaktion des Niederdeutschen Heimatblatts

Viele Jahre war Hein Carstens Mitglied im Redaktionsausschuss für das Niederdeutsche Heimatblatt, nun zieht er sich aus Altersgründen zurück.

Schon früh, von 1962 bis 1968, hatte er zusammen mit Gert Schlechtriem Anteil an der Gestaltung des Heimatblattes, war auch danach immer wieder mit Artikeln beteiligt. Unterdessen, 1971, hatte sich unter Leitung von Bernd Behrens ein Redaktionsausschuss gebildet. In den

holte Behrens 1990 Hein Carstens, der zusammen mit Heinrich E. Hansen und später Dr. Hartmut Bickelmann besonders durch viele heimatkundliche Beiträge an der Gestaltung des Blattes mitwirkte. Regelmäßig hat er auch Behrens vertreten, wenn dieser im Urlaub weilte. Sein umfangreiches Wissen über unsere Heimat und seine Erfahrungen als Journalist machten ihn zu einem zuverlässigen Mitarbeiter, dem es mit zu verdanken war, dass

das Blatt monatlich und immer interessant erscheinen konnte.

Jetzt fand er: Es ist genug. Gleichzeitig mit dem Ende der eine gefühlte Ewigkeit an gewohnter Stelle in der NZ stehenden launigen Geschichten von Käpt'n Cordts hat er auch die Redaktionsmitarbeit am Heimatblatt eingestellt, aber eben nur diese. Den einen oder anderen Beitrag aus dem Schatz seiner gesammelten Notizen schreibt er bestimmt noch. **RBB**



Die Vorsitzende der Morgensterner Dr. Nicola Borger-Keweloh mit dem langjährigen Redaktionsmitglied des Niederdeutschen Heimatblatts, Hein Carstens. **Foto: HWK**

## Der Turmhügel von Dohren ... Fortsetzung von Seite 2

Alle Erfahrungen früherer Generationen zur Wasserregulierung, z.B. durch Wehre und Staustufen, die auch in trockenen Jahren einen ausreichenden Wasserstand garantierten, wurden missachtet. Die Verantwortlichen sahen im schnelleren Ablauf des Wassers bei gelegentlichem Hochwasser durch starke Regenfälle oder im Frühjahr bei der Schneeschmelze nach einem schneereichen Winter Vorteile. Durch die Ausbaumaßnahmen im Oberlauf der Lune wurde die Überflutungsgefahr zwar geringfügig verringert, am Unterlauf der Lune wurden die große Wassermengen angesichts des geringen Gefälles nicht schnell genug in die Weser transportiert.

Zur damaligen Zeit entsprach es den Intentionen, möglichst alle Flächen, auch die natürlichen Nassflächen, intensiv landwirtschaftlich zu nutzen. Aber auch die Nachteile dürfen nicht verschwiegen werden: in den trockenen Jahren erfolgt ebenfalls ein schneller Ablauf des Wassers, weil die Regulierung des Wasserstandes nicht bedacht wurde. Die Begradigung der Wasserläufe, verbunden mit einem unnatürlichen Gefälle, sorgten für einen zu schnellen Ablauf des Wassers und beeinträchtigen darüber hinaus den Grundwasserstand, weil das Wasser keine Zeit hat, in den Untergrund zu versickern.

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass die getroffenen Maßnahmen nicht in allen Fällen den Erwartungen entsprachen. Daher wurden Rückbaumaßnahmen durchgeführt, um die Fehler so weit wie möglich zu korrigieren. In den Bachläufen wurden Sohlgleiter – Bereiche aus Feldsteinen, die das Gefälle behutsam vermindern – eingebaut. Sie soll-

ten eine zu hohe Fließgeschwindigkeit verhindern und eine Auskolkung an den Staustufen vermeiden

Außerdem wurde durch eine Bepflanzung der Uferbereiche mit geeigneten Bäumen eine Befestigung der Seitenräume erreicht, die Bongossi-Befestigungen wurden z. T. wieder entfernt. Im Sommer 1966 wurde die Begradigung des Dohrener Baches durchgeführt. Als Ortsheimatpfleger der Gemeinde Heerstedt wurde ich im Frühsommer 1966 darüber informiert, dass bei Baggararbeiten am Dohrener Bach Holzpfähle freigelegt wurden.

Nach einer kurzen Besichtigung der Baustelle stellte ich fest, dass es sich um einen massiven Eingriff in ein archäologisch wertvolles Objekt handelte.

Sofort wurde der Kreisarchäologe, Dr. Hans Aust, benachrichtigt, der auch sogleich die Baustelle besichtigte und versuchte, die Erdarbeiten vorläufig auszusetzen, um in Ruhe eine Untersuchung vornehmen zu können. An eine planmäßige Grabung war nicht zu denken, da die finanziellen Mittel und die Zeit für eine derartige Maßnahme nicht zur Verfügung standen.

Die wasserbaulichen Arbeiten wurden ohne Unterbrechung weitergeführt.

## Der archäologische Befund

Durch die Begradigung des Dohrener Baches hatte man den als Burgplatz bezeichneten flachen Hügel an der Südseite angeschnitten und war dabei auf Pfahlsetzungen gestoßen.

Mächtige, unten angespitzte Eichenpfähle mit einem Durchmesser bis zu 30 cm und 2 bis 3 Meter Länge wurden aus dem Moorboden geholt. Außerdem wurden im Aushub des neuen Bachbettes zahlreiche Scherben von Keramikgefäßen gefunden, die Dr. Aust

ins Mittelalter datierte. Eine genauere Datierung war mit Hilfe der Funde nicht möglich. Es stand jedoch fest, dass es sich um eine mittelalterliche Befestigung handelte.

Zahlreiche Versuche wurden unternommen, um zu verhindern, dass der flache Hügel von ca. 60 cm Höhe und ca. 50 m Durchmesser eingeebnet wurde. Diese flache Erhebung im Weideland hätte die landwirtschaftliche Nutzung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt.

Aber die Denkmalschützer fanden kein Verständnis bei dem Grundstückseigentümer. Die anschließenden Planierarbeiten brachten weitere mittelalterliche Keramikreste an die Oberfläche. Außerdem wurden zahlreiche weitere Holzpfähle freigelegt.

Das gesamte Gelände wurde unter Mithilfe der Heerstedter Schulkinder nach Keramikscherben abgesucht. Sie erhielten bei dieser Gelegenheit vor Ort Einblick in die historische Vergangenheit ihrer Heimat. Darüber hinaus ortete ich damals in mühevoller Kleinarbeit mit einer Sonde die noch im Moorboden verbliebenen

Pfähle und hielt ihre Lage in einem Plan fest.

Etwa 3 bis 4 Jahre später – die Entwässerung des Feuchtgebietes durch den begradigten Dohrener Bach funktionierte – sackte der Moorboden mehr und mehr zusammen, so dass die Eichenpfähle, die mit ihrer Spitze im festen Sandboden steckten, an der Oberfläche sichtbar wurden. Nun wurden sie zu einem Problem bei der Bewirtschaftung des Weidelandes, besonders beim Mähen. Der Besitzer hat sie herausgezogen, abgefahren und als Feuerholz verbrannt.

Allerdings weckten die sichtbar gewordenen, zahlreichen Holzpfähle erneut das Interesse der Denkmalschützer. Sie stellten nun die Frage nach dem Alter des Holzes und einige Pfähle wurden zur dendrochronologischen Untersuchung nach Köln geschickt. Bedauerlicherweise ließ sich das Alter der Holzpfähle nicht bestimmen.

So bleibt heute nur das Wissen, dass früher in der Niederung des Dohrener Baches in Höhe von Dohren und Plumpsfort ein Turm gestanden hat. **Walter Noeske**



## Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Juli 2018

**Montag, 2. Juli 2018, 15 bis 18 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen im Spiegel der Geschichte“**

Bremerhaven, Parkplatz Frühlingstraße. Rückkunft: ca. 21 Uhr

**Sonnabend, 7. Juli 2018:** Tagesfahrt nach Bremen: „Die Folgen der Reformation für die Bürger“. (Besuch des Doms und des Focke-Museums). Leitung: Dr. Dietrich Diederichs-Gottschalk und Dr. Nicola Borger-Keweloh. Abfahrt: 9.00 Uhr, Bremerhaven, Parkplatz Frühlingstraße

Die „Arbeitsgemeinschaft Hadeln“, Leitung Heiko Völker, tagt wöchentlich mittwochs um 15 Uhr im Gemeindesaal der evangelischen Kirche in Osterbruch.

Die „Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft“, Leitung Fred Wagner, trifft sich jeden Dienstag von 15 bis 17 Uhr in den Räumen von Schloß Morgenstern in Bremerhaven-Weddewarden zur Arbeits- und Informationsstunde.

Der **Plattdeutsche Gesprächskreis der Morgensterner** in Otterndorf unter Leitung von Albert Wilhelm Oest und Elisabeth Baumann macht im Juli Urlaub und trifft sich erst im August wieder.

Die **Bibliothek der Männer vom Morgenstern** in Schloß Morgenstern in Bremerhaven-Weddewarden, Leitung Peter Schönfeld, ist dienstags von 15 bis 19 Uhr und samstags von 10 bis 13 Uhr geöffnet.

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

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

**Schriftführer:** Heiko Völker  
Telefon 04 751 / 90 01 32

**Geschäftsstelle:** Schloß Morgenstern,  
Bremerhaven-Weddewarden, Burgstraße 1

**Geschäfts- und Bibliothekszeiten:**  
dienstags 15 bis 19 Uhr, sonnabends 10 bis 13 Uhr

## Einladung

Der Heimatbund der Männer vom Morgenstern  
lädt Mitglieder und Freunde ein am

**Sonnabend, 14. Juli 2018, 16 Uhr**

Lüdingworth, St.-Jacobi-Kirche, Liebfrauentrift 11

„**Ortstermin**“

mit **Dr. Dietrich Diederichs-Gottschalk** und **Dr. Nicola Borger-Keweloh**

**Mittwoch, 18. Juli 2018, 17 Uhr**

Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1

**Geschichte(n) am Mittwoch**

**Dr. Nicola Borger Keweloh**

**Lesung aus Hermann Allmers**

„**Briefwechsel mit Freunden in der Ferne 1855-1879**“

## 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: Rinje Bernd Behrens, Dr. Hartmut Bickelmann,  
Hans-Walter Keweloh und Dr. Dirk J. Peters.

Stellungnahmen, Manuskripte und Beiträge richten Sie bitte an:  
Hans-Walter Keweloh, Entenmoorweg 47, 27578 Bremerhaven, Telefon: 0471/65733