Bahnhof Cuxhaven

Bürgerbahnhof Cuxhaven

Schlagwörter: Bahnhof, Empfangsgebäude, Betriebsgelände, Stellwerk, Betriebsgebäude, Drehscheibe (Verkehr)
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Cuxhaven
Kreis(e): Cuxhaven
Bundesland: Niedersachsen





Cuxhaven, Bürgerbahnhof Stadtseite (2023)
Fotograf/Urheber: Claus Weber

Der Bahnhof in Cuxhaven liegt nordöstlich der Altstadt (Ritzebüttel) auf ehemals freiem, sandigen Gelände. Eröffnet wurde er 1881 und in den folgenden Jahrzehnten den jeweiligen Verkehrsanforderungen angepasst. Dies betraf vor allem die Anlagen für die Überseeschiffe (Amerika-Hafen), für die militärischen Nutzungen (Minensucherhafen) und die Überseefischereien.

Die frühe Geschichte bis 1928
Die Zeit nach 1928
Bahnbetriebswerk
Stellwerke
Amerikaverkehr
Hochseefischerei Cuxhaven
Militärische Anlagen im Umfeld des Bahnhofes
Quellen, Links, Literatur

Die frühe Geschichte bis 1928

Der Bahnhof in Cuxhaven wurde am 10. November 1881 zusammen mit der Bahnstrecke nach Harburg eröffnet. Das erste Empfangsgebäude lag seitlich der Gleise auf der Stadtseite. Es handelte sich um einen Ziegelbau nach dem Standard-Entwurf der *Unterelbe'schen Eisenbahn Gesellschaft* (UBB). Im Empfangsgebäude befand sich eine Bahnhof-Restauration. Zusätzlich entstanden ein Güterschuppen, ein zweigleisiger Lokschuppen und das Stellwerk *Cn*. Den Güterbahnhof richtete man östlich des Personenbahnhofes ein.
1882 baute man einen Anschluss für Personen- und Güterverkehr zum Alten Hafen. Das Gleis verlief nördlich des Empfangsgebäude über den heutigen Vorplatz, entlang der Konrad-Adenauer-Allee und Kapitän-Alexander-Straße östlich des Schleusenpriels zur Landspitze am Alten Hafen / Außen-Hafen. Die Gleislänge maß rund 1.130 Meter. Ab August 1882 fuhren Personenzüge zum neuen Stationsgebäude am Kai. Hier bestand Anschluss an das täglich fahrende Dampfschiff nach Helgoland. Von der Hamburg-Amerika-Linie (*Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft - Hapag*) wurden ab 1889 Schnelldampfer eingesetzt. Für die Passagiere errichtet man am Alten Hafen eine Perronhalle, die Hapag-Hallen (offene Halle mit

Bahnsteigen). Die Passagiere der Dampfschiffe beförderte man von dort mit Extrazügen nach Hamburg.

Im Jahre 1891 erbaute das Reichsmarineamt eine Bahnverbindung von Cuxhaven zum Fort Kugelbake (Kanonenbahn). Die Strecke war eingleisig und rund 4,3 Kilometer lang. Sie erreichte im Verlauf der heutigen Poststraße und Katharinenstraße den Döser Seedeich und lief weiter zum Fort. Besonders während der beiden Weltkriege diente sie zum Transport von Material der Kriegsmarine.
Am 1. Juni 1896 wurde die Bahnverbindung nach Geestemünde (heute in Bremerhaven) eröffnet. Zu besseren Betriebswicklung des wachsenden Personenverkehrs erbaute man 1897 ein neues Bahnhofsgebäude, dieses Mal als Kopfbahnhof. Es gab nun zwei Bahnsteige mit vier Gleisen.
Um 1900 sind in Plänen der Stadt Umbaumaßnahmen im Bahnhofsbereich verzeichnet. Vermutlich wurden die Gleisanlagen erweitert und das Stellwerk *Co* neu errichtet. 1903 überdachte man den Bahnsteig Richtung Hamburg. Das ältere, eingeschossige Bahnhofsgebäude nutzte man für die Übernachtungen des Zugpersonals; es wurde 1910/11 aufgestockt.
Außerdem wurden die Güterabfertigung 1911 und der Güterbahnhof erweitert, der alte Fischversandbahnhof angeschlossen und der Hafen selbst vielfach mit Gleisen erschlossen.

Die Zeit nach 1928

Bei den umfangreichen Umbauten im Cuxhavener Bahnhof in den 1930er Jahren wurde auch das Empfangsgebäude erweitert. Den nördlichen Flügel stockte man auf, der Eingangsbereich wurde modernisiert. Der Vorplatz erhielt ein neues Aussehen mit Platz für die Motor-Droschken (Taxis) und die Buslinien.
Im Zusammenhang mit dem Bau des Fischversandbahnhofes wurden die Gleisanlagen nördlich der Strecke nach Harburg, im Bereich des alten Betriebswerkes, verändert. Den alten Lokschuppen der 1880er Jahre riss man in dieser Zeit ab.
Am Empfangsgebäude erneuerte man 1934 die Fassade. Dabei entfernte man das alte Eingangsportal und ersetzte es durch einen schmucklosen Anbau. In dieser Zeit werden die Gleisanlagen erneut umgestaltet. Dies stand auch in Verbindung mit den militärischen Anlagen in der Umgebung und den anlaufenden Kriegsvorbereitungen.
Im Zweiten Weltkrieg kommt es zu massiven Zerstörungen an den Eisenbahnanlagen im Bahnhof Cuxhaven. Wegen der militärischen Bedeutung und der Notwendigkeit der Versorgung der Bevölkerung mit Fisch werden die Schäden an den Strecken und Bahnhöfen schnell wieder beseitigt. Mitte 1945 rollt der Bahnverkehr wieder an.

Anfang der 1980er Jahre kommt es zu letzten Umbaumaßnahmen im Empfangsgebäude durch die Deutsche Bundesbahn. An der Ostseite wird zudem ein Pavillon angebaut. 1984 wird im Zuge der Neuverlegung der Konrad-Adenauer-Allee der gesamte Vorplatz umgestaltet und ein Zentraler Omnibus-Bahnhof (ZOB) eingerichtet. 2004 wurde die Bahnhofshalle renoviert.
Die Bahnsteigüberdachung am Bahnsteig 2 entfernte man 2011, die am Bahnsteig 1 2013. In den Jahren 2013 und 2014 erneuerte man mit Fördermitteln der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) die Bahnsteige (nun mit drei Gleisen für den Personenverkehr) und vereinfachte den Güterbahnhof erheblich. Die ehemalige Gepäckabfertigung wurde abgebaut. Das erste Empfangsgebäude von 1881, zuletzt als Dienstgebäude erhalten, riss man 2020 ab.
Das Bahnhofsgebäude wurde nach 2013 umfassend saniert und neu eingerichtet. Dies geschah auf Betreiben und unter erheblicher Mitarbeit der *Bürgerbahnhof Cuxhaven e.G.* mit Unterstützung durch das Land Niedersachsen und die Stadt Cuxhaven. Am 5. Dezember 2018 konnte der neue *Bürgerbahnhof Cuxhaven* feierlich eröffnet werden.

Heute bedienen die Start Unterelbe und die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) die beiden Bahnverbindungen im Personenverkehr. Start Unterelbe ist eine Tochter der DB Regio AG. Sie fährt mit Doppelstockwagen und Diesellokomotiven der Baureihe 246 die Strecke nach Harburg und Hamburg Hauptbahnhof. Für die Wartung der Züge stehen Abstellgleise sowie Lokbehandlungsgleise mit Tankanlage zur Verfügung.
Die Personenzüge der ebv fahren zwischen Buxtehude, Bremerhaven und Cuxhaven (RB 33). Diese Gesellschaft wurde 1981 zum Betrieb von Eisenbahnstrecken im Elbe-Weser-Dreieck gegründet. 1993 nahm sie den Verkehr zwischen Buxtehude und Bremerhaven Hauptbahnhof auf. 2003 konnte der Personenverkehr zwischen Bremerhaven und Cuxhaven in Kooperation von evb mit der DB Regio als Produkt *Nordseebahn* übernommen werden. Dazu wurde der Bahnhof in Cuxhaven umfangreich umgebaut und angepasst.
Dieses Angebot konnte 2011 mit der Betriebsaufnahme im Schienenpersonennahverkehr des Weser-Elbe-Netzes (Buxtehude - Bremerhaven - Cuxhaven) im Auftrag der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) erweitert werden. Auf dieser Verbindung verkehren seit 2018 die ersten Wasserstoffzüge im Personennahverkehr. Dieser Verkehr konnte 2023 durch neue Triebzüge der Bauart iLint von Alstom ausgebaut und verstetigt werden.
Im Güterverkehr sind es vor allem Autotransportzüge aus Cuxhaven, die auf den beiden Strecken verkehren. Zur Aufstellung der Züge gibt es sieben lange Gleise sowie weitere Gleise für die Anschlüsse an die Hafenanlagen.

Bahnbetriebswerk

Bereits bei der Eröffnung 1881 gab es eine Lokhalle, in der auch kleine Reparaturen durchgeführt werden konnten. Zugleich gab

es Möglichkeiten zur Versorgung der Lokomotiven mit Kohlen und Wasser.
Mit seiner zunehmenden Bedeutung als Eisenbahnknotenpunkt erhielt Cuxhaven in den 1920er Jahren ein eigenes Eisenbahn-Betriebswerk sowie einen eigenen Bestand an Lokomotiven. 1928 nahm man einen zwölfständigen Ring-Lokschuppen mit Drehscheibe an der Meyerstraße und eine Wasserbetankungsanlage mit eigenem Wasserturm in Betrieb. Dazu gehörten eine Betriebswerkstatt, eine Bekohlungsanlage mit Kohlenschuppen, ein Öllager sowie ein Übernachtungsgebäude hinter dem Lokschuppen.
Das Bahnbetriebswerk Cuxhaven wurde 1960 aufgelöst. Für die Diesellokomotiven richtete man eine Tankstelle ein und begrenzte die Stände im Lokschuppen auf acht. 1983 baute man Lokschuppen und Drehscheibe ab.

Stellwerke

Im Bereich des Bahnhofes Cuxhaven gab es mehrere Stellwerke, wobei die frühen Anlagen nicht weiter dokumentiert sind.

- Ein erstes Stellwerk *Cn* (Cuxhaven Nordturm) gab es wohl ab den 1890er Jahren mit der Eröffnung der ersten Strecke nach Hamburg 1881 und den Erweiterungen des Güterverkehrs in den nachfolgenden Jahren. Es stand südlich der alten Lokhalle inmitten der Gleisanlagen.
- Das Stellwerk *Co* (Cuxhaven Ostturm) wurde vermutlich im Zusammenhang mit dem Neubau der Strecke nach Bremerhaven um 1896 oder im Zuge der Umbaumaßnahmen um 1900 errichtet. Es stand im Bereich des Trennung zwischen den beiden Strecken nach Hamburg und Bremerhaven und wurde 1934/35 aufgegeben und das Gebäude abgerissen.
- 1934/1935 wurde im Zuge umfassender Gleisumgestaltungen das alte Stellwerk *Cn* abgerissen, dafür das Turm-Stellwerk *Cs* (Cuxhaven Südturm) und das Stellwerk *Co* (Cuxhaven, Ostturm; später als *Cf* bezeichnet) neu gebaut.
- Gegenüber dem ehemaligen Fischversandbahnhof befindet sich das Stellwerk *Cs*. Ursprünglich war es für die Zufahrten zum Personenbahnhof, einen Teil der Rangiergleise und das Bahnbetriebswerk zuständig. Es handelt sich um ein mechanisches Stellwerk, Baujahr 1935. Von hier aus wird der Verkehr zum Hafen und zur Autoverladestelle geregelt.
- Den mittleren Teil des Bahnhofes mit Rangiergleisen, der Zufahrt zum Güterschuppen und den Anschluss an den Amerikabahnhof überwachte das Stellwerk *Cn* (Cuxhaven Nordturm) von 1935. Das Gebäude besteht nicht mehr.
- Die Strecken nach Harburg und Bremerhaven sowie die östliche Zufahrt in den Bahnhof überwachte das Stellwerk *Co*, das Gebäude stammt ebenfalls von 1935. 1967 wurde hier ein Standard-Spurplanstellwerk der Bauform Sp Dr S60 eingebaut (nach stellwerke.info). Vermutlich in diesem Zusammenhang oder spätestens in den 1980er Jahren erhielt es den Namen *Cf* (Cuxhaven Fahrdienstleiter).
- Der neue Fischversandbahnhof von 1935 an der Neufelder Straße besaß ein eigenes Stellwerk, *Cm* (Cuxhaven Mittelturm). Es wurde zwischen 1978 und 1982 außer Betrieb genommen (nach stellwerke.info). Das Gebäude ist nicht mehr vorhanden.
- Ein weiteres Stellwerk, dessen Gebäude heute noch erhalten ist, gehörte zum Hafenbahnhof am Alten Hafen. Es steht an der Kapitän-Alexander-Straße. Es besaß die Bezeichnung *Cw* (Cuxhaven Westturm). Es ist ein typischer Zweckbau der Reichsbahn aus den 1930er Jahren (Baujahr 1929/30). Vorläufer war eine Wellblechbude für den Weichenwärter.
- Der Amerikabahnhof besaß ein eigenes Stellwerk,*Ca* (Cuxhaven, Amerikabahnhof). Das Gebäude ist nicht mehr vorhanden, es stand im Bereich der heutigen Baudirektor-Hahn-Straße.
- Zwischen dem Amerikabahnhof und der Zufahrt zum Bahnhof gab es noch den sogenannten *Prüfbezirk Neufeld*. Hierzu gehörte ein eigene Blockstelle, die in einem kleinen Gebäude an der Neufelderstraße stand, mit der Bezeichnung *NF* (Neuer Fischereihafen; die ältere Bezeichnung lautete *HF* Hafenbahnhof).

Amerikaverkehr

Im 19. und frühen 20. Jahrhundert gab es eine große Anzahl von Auswanderungswilligen, bevorzugt nach Nordamerika. Diese wurden über die großen deutschen Häfen verschifft, unter anderem über den Hamburger Hafen. Hierher gelangten die Auswanderer zumeist per Bahn, im Hafen mussten sie sich eine Unterkunft suchen, um hier isoliert von der übrigen Hamburger Bevölkerung auf ihre Verschiffung zu warten. Es waren unwürdige Verhältnisse, da zwar billige Überfahrten angeboten wurden, aber bei ihrer Versorgung wurden die Menschen allein gelassen bzw. skrupellos ausgenutzt. Von Hamburg verschiffte man die Auswanderer mit kleinen Schiffen über die Elbe bis nach Brunshausen/Stadersand bzw. Cuxhaven. Hier konnten die großen Ozeanriesen erreicht werden.
Dies änderte sich erst 1892 nach Auflagen der Stadt Hamburg. Die Hapag unter ihrem Direktor Albert Ballin (1857-1918) errichtete

Auswandererhallen am Amerikakai, die unter die Verwaltung der Polizeibehörde gestellt wurden. Da die Verhältnisse sich kaum besserten, ließ Ballin im Ortsteil Veddel bis 1907 die Auswandererstadt errichten. Hier konnten bis zu 5.000 Menschen untergebracht werden.

In Cuxhaven baute der Hamburger Staat 1892 bis 1897 den Neuen Hafen - Amerika-Hafen. Der Überseebahnhof (Hapag-Hallen) wurde 1902 fertig gestellt. Die Empfangshalle wurde vom Architekten Georg Thielen (1853-1901) geplant. Das Portal stammt von Caesar Scharff (1864-1902). Darin der Wahlspruch von Albert Ballin: *„Mein Feld ist die Welt“*. Das eindrucksvolle Portal entfernte man 1953.
Einen ersten Sonderzug (*„Hapag-Zug“*) mit Passagieren zu den Amerikaschiffen gab es 1889. Der Zug fuhr direkt zum Hafenbahnhof auf der Helgoländer Kaje (Kai). Von hier wurden die Passagiere mit Tenderschiffen zur Medem Reede (Ankerplatz im Tiefwasser) verschifft, um die dort liegenden Hapag-Schnelldampfer zu erreichen. Ab 1900 wurden die Auswanderer mit Sonderzügen der Unterelbe'schen Eisenbahn vom Bahnhof *Auswanderer-Stadt* in Veddel direkt nach Cuxhaven zum Amerika-Hafen gefahren. Von hier aus gelangte man direkt auf die Dampfschiffe nach Amerika.
Der Amerika-Hafen lag an der Ostseite des Kais des Fischerei-Hafens und bekam ein eigenes Empfangsgebäude. Der Anschluss an die Bahnstrecke von Harburg erfolgte direkt vor der Einfahrt in den Güterbahnhof, also unabhängig vom Cuxhavener Personenbahnhof. Im Amerikabahnhof konnten bis zu vier Personenzüge gleichzeitig abgefertigt werden. Auf der Unterelbebahn fuhren bis zu zehn Sonderzüge zu den jeweiligen Liegezeiten der Schnelldampfer, bestehend aus reedereieigenen Waggons und Dampflokomotiven der Unterelbe'schen Eisenbahn. Neben den Passagierzügen fuhren auch Züge mit Bunkerkohle und Proviant zum Amerikahafen.

Zwischen 1911 und 1913 baute man den Amerikahafen aus und verlängerte den Hafenkopf um 180 Meter. Das hier anschließende Steuben-Höft besaß eine Länge von 400 Metern. Zwischen Zollhalle und Pier gab es einen „Gedeckten Gang“, einen überdachten Weg zum Schutz der Passagiere vor dem Wetter.
Nach dem Ersten Weltkrieg gab es kaum noch Sonderzüge zu den wenigen Überseeschiffen. Erst ab 1922 steigerte sich der Verkehr wieder. Die Hapag, zusammen mit der *United American Line* (UAL), setzte wieder eigene Passagier-, Kohle- und Proviantzüge ein.
Auch nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges gab es zunächst keinen Überseeverkehr mehr. Erst die 1950er und 1960er Jahren waren die große Zeit der Überseeschiffe, die von Cuxhaven nach Kanada, in die Vereinigten Staaten, nach Südamerika und bis nach Australien/Neuseeland fuhren.
Durch die immer größer werdenden Fischdampfer nach dem Zweiten Weltkrieg benötigte man eine größere Wassertiefe im Neuen Fischereihafen. Da ein Ausbaggern der vorhandenen Häfen nicht möglich war, musste der Neue Fischereihafen durch eine Schleuse vom offenen Wasser und damit der Tide getrennt werden. Von 1961 bis 1965 baute man die Schleusenanlage, eröffnet wurde sie am 30. März 1965. In diesem Zusammenhang musste auch die Zufahrt zum Amerika-Bahnhof neu hergestellt werden, die direkte Zufahrt vom Bahnhof war nicht mehr möglich. Der Amerika-Bahnhof ist nun über ein Gleisdreieck an der Niederelbebahn angeschlossen.
Der Bahnhof ist weiterhin gleismäßig erreichbar (bahnamtliche Bezeichnung: Cuxhaven-Amerikabahnhof).

Hochseefischerei Cuxhaven

Cuxhaven besaß zwischen 1908 und 1970 eine der wichtigsten Häfen für die Hochseefischerei Deutschlands.
Um 1900 kam es zur Entwicklung von dampfbetriebenen Fischdampfern, mit denen man weit entfernte Fanggründe in der Nordsee und im Atlantik erreichen konnte. Als Anladehafen diente Cuxhaven. 1908 gründeten Kaufleute aus Hamburg und Cuxhaven mit Hilfe von Albert Ballin die *Cuxhavener Hochseefischerei AG*, die mit fünf Fischdampfern begann. Da das Geschäft sehr erfolgreich war, wurden neue Hallen für Verarbeitung und Auktionen errichtet. Für den Versand ins Binnenland erbaute die Preußische Staatsbahn um 1910 einen Gleisanschluss vom Alten Fischerhafen zum Bahnhof Cuxhaven. 1913 hatten bereits 32 Fischdampfer verschiedener Reedereien ihren Heimathafen in Cuxhaven.

Im Ersten Weltkrieg kam die deutsche Hochseefischerei zum Erliegen. Alle Aktivitäten rund um die Hochseefischerei in Cuxhaven wurden nach dem Ersten Weltkrieg in der *Seefischmarkt Cuxhaven GmbH* gebündelt. Hafen, Fischversandbahnhof und Fischmärkte wurden ausgebaut und modernisiert, weitere Fischhallen entstanden, dazu ein Eiswerk.
1933 begann man mit dem Bau des *Neuen Fischereihafens* und des *Fischversandbahnhofes* parallel zu den alten Gleisanlagen. Der Bahnhof mit den markanten Gebäuden wurde im Frühjahr 1935 in Betrieb genommen. Hier konnten bis zu 150 Waggons gleichzeitig mit Fisch beladen werden. Vor dem Zweiten Weltkrieg wurden weit über 100.000 Tonnen Fisch in Cuxhaven angelandet, verarbeitet und versandt.
Während des Zweiten Weltkrieges brach die deutsche Hochseefischerei erneut ein. 1945 gab es noch rund vierzig intakte Fischdampfer. Sie brachten 1948 bereits wieder über 120.000 Tonnen Fisch nach Cuxhaven und sicherten damit die Versorgung der Bevölkerung mit Frischfisch. Der Aufschwung setzte sich nach der Währungsreform 1948 weiter fort, 1958 war Cuxhaven zum größten Fischereihafen der Bundesrepublik geworden.

In den 1960er Jahren begann der Niedergang der deutschen Hochseefischerei. Der Beschluss der Internationalen Seerechtskonferenz zur Anwendung von Hoheitsgrenzen und Wirtschaftszonen der Anrainerstaaten der Nordsee und des Nordatlantiks auf 200 Seemeilen trat 1970 in Kraft. Damit verloren die Deutschen Hochseefischer einen Großteil ihrer Fanggründe. Deckte die deutsche Hochseefischerei in den 1950er Jahren gut 90 Prozent des Bedarfs in Westdeutschland ab, sind es heute für die Bundesrepublik noch rund 15 Prozent. Entsprechend ging der Versand der Fische über die Bahn zurück.

Militärische Anlagen im Umfeld des Bahnhofes

An den Bahnhof in Cuxhaven schlossen sich mehrere militärische Einrichtungen an.
Bereits in der Mitte des 18. Jahrhunderts gab es Überlegungen, in Cuxhaven einen preußischen Kriegshafen anzulegen. Ab 1870 wurden Maßnahmen für die Küstenbefestigung begonnen, 1888 das Minendepot am Schleusenpriel angelegt. Letzteres besaß einen Bahnanschluss über die Strecke vom Bahnhof zum Alten Hafen.
Zu Beginn des 20. Jahrhunderts baute man Teile des Amerikahafens zu einem Minensucherhafen aus. Im April 1908 stationierte man die ersten sechs Marinetorpedoboote.

In Vorbereitung zum Zweiten Weltkrieg baute man ab 1936 den östlichen Teil des Amerikahafens zum Minensucherhafen aus. Zu diesem Hafen gehörte auch das Mineralöllager Groden, das den Luftwaffenstützpunkt Nordholz über eine Pipeline im Verlauf der Bahnstrecke mit Treibstoff versorgte. Das Mineralöllager besaß direkten Bahnanschluss vom Ostkopf des Güterbahnhofs.
Im April 1938 kam die 2. Minensuchflotille in ihren Einsatzhafen. Um Eisenbahnanschlüsse an die beiden Bahnlinien nach Harburg und Bremen zu ermöglichen wurde das Gleisdreieck Groden angelegt und damit die Strecke aus Bremen direkt mit dem Minensucherhafen verbunden. Damit konnte auch das Minendepot Groden angeschlossen werden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahm die Royal Navy den Minensucherhafen. Mit Hilfe der verbliebenen deutschen Minenräumer wurden die Elbe und die Nordsee von Minen geräumt. Am 2. Juli 1956 zog die Bundesmarine in Cuxhaven ein. Der Hafen wurde ausgebaggert und die Gebäude saniert. Die Royal Navy übergab das Gelände bis 1958. In den folgenden Jahren lagen hier Minensuchboote für ihren Einsatz in der Nordsee.
Bis 1969 verließen alle schwimmenden Verbände Cuxhaven. 1992 wird der ehemalige Minensuchhafen Teil der neuen Hafenanlage *Euro Port*.

(Claus Weber, Stade, 2023)

Quellen

- Archivalien im Stadtarchiv Cuxhaven.
- Freundliche Hinweise der Herren Gerd Wildfang und Wolfgang Freers.

Internet

cuxpedia.de: Stadtbahnhof (abgerufen: 31.07.2023)
cuxpedia.de: Stadtwiki Cuhaven (mit weiteren Informationen zu den oben beschriebenen Objekten, abgerufen: 31.07.2023)
de.wikipedia.org: Bahnhof Cuxhaven (abgerufen 31.07.2023)

Literatur

Bürgerbahnhof Cuxhaven e.G. (Hrsg.) (2018): Bürgerbahnhof Cuxhaven. Festschrift zur Eröffnung. Cuxhaven.

Eilers, Hans-Heinrich (2007): Cuxhaven. Eine Stadt im Jahre ihres Jubiläums 2007. Vechta.

Harden, Hans-Wolfgang; von Rönn, Wolfgang Rawiel (1996): 100 [Hundert] Jahre Eisenbahn Geestemünde-Cuxhaven. mit Abzweigung nach Bederkesa. In: Niederdeutsches Heimatblatt. Mitteilungsblatt der Männer vom Morgenstern, Heimatbund an Elb- und Wesermündung e.V., S. 1-3. Bremerhaven.

Koperschmidt, Horst / Förderverein Hapag-Halle Cuxhaven e. V. (Hrsg.) (2009): Bahnhof am Meer. Die Hapag-Halle in Cuxhaven. Cuxhaven, 2. Auflage.

Schlichtmann, Hans-Otto / Kreissparkasse Stade (Hrsg.) (2007): Die Unterelbe'sche Eisenbahn. Harburg - Stade - Cuxhaven. Stade.

Bahnhof Cuxhaven

Schlagwörter: Bahnhof, Empfangsgebäude, Betriebsgelände, Stellwerk, Betriebsgebäude, Drehscheibe (Verkehr)
Straße / Hausnummer: Am Bahnhof 1
Ort: 27472 Cuxhaven
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Vor Ort Dokumentation
Historischer Zeitraum: Beginn 1881
Koordinate WGS84: 53° 51 39,12 N: 8° 42 13,24 O / 53,86087°N: 8,70368°O
Koordinate UTM: 32.480.511,48 m: 5.968.082,41 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.480.573,75 m: 5.970.029,51 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Claus Weber, „Bahnhof Cuxhaven“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-345619 (Abgerufen: 20. November 2026)

Copyright © **LVR**