Eisenbahnstrecke von Bergedorf nach Geesthacht

Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn

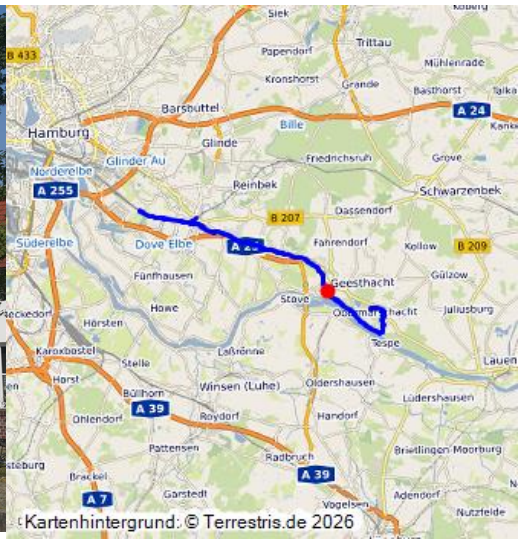
Vierländer Eisenbahn

Hamburger Marschbahn

Krümmelbahn

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Munitionsfabrik (Industrieanlage)
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Börnsen, Escheburg, Geesthacht, Hamburg
Kreis(e): Hamburg, Herzogtum Lauenburg
Bundesland: Hamburg, Schleswig-Holstein





Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn, Bahnhof Bergedorf Süd (2024)
Fotograf/Urheber: Claus Weber

Die Bahnstrecke von Bergedorf nach Geesthacht verbindet den Staatsbahnhof in Bergedorf mit der Stadt Geesthacht im Lauenburgischen (heute Kreis Herzogtum Lauenburg) an der Elbe. Die Bahnstrecke wurde 1907 in Betrieb genommen. Aktuell gibt es konkrete Planungen für eine Wiederinbetriebnahme.

Geschichte der Bahnstrecke
Betrieb der Bahn bis 1918
Die Zeit zwischen 1918 und 1945
Die Geschichte der Bahn nach 1945
Betriebsstellen
Vierländer Eisenbahn
Hamburger Marschbahn
Quellen, Internet, Literatur

Geschichte der Bahnstrecke

Der zweite, heutige Bahnhof Bergedorf besteht seit 1846, als die Verbindung von Hamburg über Bergedorf nach Berlin durch die Berlin-Hamburger Bahn verlängert worden war. Diesen Bahnhof nutzte auch die Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn.
In Geesthacht an der Elbe hatten sich im 19. Jahrhundert mehrere Pulverfabriken angesiedelt. Dies erfolgte teilweise gemäß den Anregungen des Reichskanzlers Otto von Bismarck (1815-1898). 1867 gründete Alfred Nobel (1833-1896) in Krümmel die Nitroglyzerinfabrik. Hier wurde 1866 das Dynamit erfunden, das weniger gefährlich als das Nitroglyzerin, aber umso wirkungsvoller war. Aus dieser Firma entstand das Werk Dynamit AG. 1877 folgte in Düneberg die Ansiedlung der AG Pulverfabrik Köln-Rottweil zur Herstellung von Schwarzpulver. Beide Firmen waren an einem Eisenbahnanschluss interessiert. Die Pulverfabrik Düneberg

wollte 100.000 Mark zum Bau der Bahn beitragen.
1888 bildete sich ein Eisenbahn-Komitee mit Bergedorfer und Geesthachter Bürgern, um den Bau der Bahn zu finanzieren. Der Bau kam in dieser Zeit nicht zustande, da es an finanziellen Mitteln fehlte und es keine Zusage für eine kostenfreie Bereitstellung von Baugrund seitens der beteiligten Kommunen gab. Ein weiterer Versuch scheiterte um 1898.
1902 zeigte der Stadtrat von Geesthacht deutliches Interesse an der Bahnverbindung. Der Ingenieur Carl Otto Gleim gründete 1903 das *Komitee zur Erbauung einer Eisenbahn von Bergedorf nach Geesthacht*. Die Finanzierung konnte gesichert werden, entsprechende Gutachten wurden erstellt. In der folgenden Zeit konnte auch die Stadt Hamburg gewonnen werden. Aktien zeichneten der Hamburger Staat, der Stadtrat von Geesthacht, der Kreis Herzogtum Lauenburg, Anliegergemeinden, Privatleute sowie die beiden Sprengstofffabriken. Am 31. August 1905 gründete sich die *Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn-Gesellschaft* (BGE). In Bergedorf saß die Geschäftsführung, ebenso wie die Werkstatt und der Betriebsmittelpunkt.

Die Genehmigungen für den Bau und Betrieb der Eisenbahn erteilten der Regierungspräsident Schleswig und die Stadt Hamburg noch 1905 für 99 Jahre. Der Bahnbau begann im November 1905. Da einige Streckenteile hochwassergefährdet waren, mussten vor allem im Bergedorfer Raum Aufschüttungen angelegt werden. In Geesthacht trug man beim Bau des Bahnhofes große Sandmengen ab. Hier entstanden auch ein großes Bahnhofsgebäude und eine Verbindung zum Hafen.
In Bergedorf war der Betriebsmittelpunkt. Hier entstanden ein großes Bahnhofsgebäude im Landhausstil und ein Betriebsbahnhof mit Lokschuppen und Werkstatt sowie ein Güterbahnhof.
Den Anschluss an die Berlin-Hamburger Eisenbahn im Bahnhof Bergedorf ermöglichte eine Strecke entlang dem heutigen Sander Damm (auf der Trasse der ersten Eisenbahn von Hamburg nach Bergedorf von 1843). In diesem Streckenteil lagen auch die Schleusengrabenbrücke und der Übergabebahnhof Bergedorf Kamp. Nach der Durchfahrt durch eine enge Kurve (heute Achterdwars) erreichte man den Bahnhof Bergedorf Nord und damit den Anschluss an die Berlin-Hamburger Bahn.
Die 14 Kilometer lange Kleinbahn wurde normalspurig ausgeführt, um die Waren ohne Umladen von der Staatsbahn übernehmen zu können. Die vorläufige Betriebsaufnahme war am **20. Dezember 1906**; die festliche Eröffnung gab es am Tag zuvor.

Betrieb bis 1918

Zunächst fuhren die Personenzüge nur bis Bergedorf Süd, da die Schleusengrabenbrücke nur einen eingeschränkten Betrieb zuließ. Im Frühjahr 1907 baute man die endgültige Schleusengrabenbrücke ein und ab dem 1. Mai 1907 fuhren die Personenzüge bis zum Bahnhof Bergedorf Nord, direkt neben den Gleisen der Berlin-Hamburger Bahn im Bahnhof Bergedorf. In der eingleisigen Strecke gab es Kreuzungsbahnhöfe in Bergedorf Süd, Börnsen, Escheburg und Besenhorst.
Der Betrieb sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr entwickelte sich besser als erwartet. Erweiterungen gab es vor allem in Bergedorf (städtisches Industriestammgleis entlang des Schleusengrabens sowie zahlreiche Industrieanschlüsse). In Geesthacht wurden die beiden Sprengstofffabriken angeschlossen sowie weitere Betriebe.

Bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs 1914 waren weitere Ausbauarbeiten im Bereich der Bahnhöfe, an den Gütergleisen und im Betriebswerk erforderlich. Eingesetzt wurden nun reine Güterzüge und Personenzüge. Werktags fuhren elf Personenzüge, sonntags vierzehn.
1912 konnte von der Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn die Vierländer Eisenbahn nach Zollenspieker eröffnet werden.
Während des Ersten Weltkrieges (1914-1918) produzierten die Sprengstofffabriken in Düneburg und Krümmel an der Elbe kriegswichtige Güter. Die Firmen expandierten und arbeiteten an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Von Geesthacht wurde mit Kriegsgefangenen die Anschlussstrecke (»Krümmelbahn«) nach Krümmel an der Elbe gebaut (mit der Zwischenstation *Fährstraße*). Über diese Bahnstrecken wurden die Arbeiter zu den Fabriken gefahren, die Fabrik Düneberg hatte 1918 rund 18.000 Beschäftigte, Krümmel 2.700. Über die Stammbahn fuhren nun bis zu 60 Personenzüge und zehn Güterzüge täglich.

In Bergedorf Nord und Süd erweiterte man die Gleisanlagen, die Betriebswerkstatt und das Bahnhofsgebäude. Düneberg erhielt ein neues Bahnhofsgebäude. Bis 1917 wurde die Bahn zweigleisig, ausgestattet mit modernen Signalanlagen und Sicherungstechnik, Schranken an den Bahnübergängen, die Zugänge zu den Gleisen in den Bahnhöfen waren durch Sperren kontrolliert und alle Bahnhöfe dauerhaft besetzt.
1917 richtete man auch einen direkten Verkehr zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und Geesthacht ein. Die Verbindungsbahn band am S-Bahn Haltepunkt Oberer Landweg in das Gleis aus Berlin ein.

Die Zeit zwischen 1918 und 1945

Mit dem Kriegsende 1918 folgte das Aus für die Sprengstofffabriken. Die Fabrik Düneberg baute man weitgehend ab, ebenso den Bahnhof Düneberg und die Anschlussgleise; es blieb nur das Stammwerk bestehen. In der Dynamitfabrik Krümmel konnte hingegen die Fabrikation weitergeführt werden.
Der Betrieb auf der Bahn ging ebenfalls zeitgleich massiv zurück. Es fuhren nur noch acht werktägliche Personenzüge (statt wie in Kriegszeiten 32). Es wurden nur noch 4.600 Personen befördert (statt 32.000). Das Bahnpersonal wurde erheblich reduziert und zahlreiche Einrichtungen zur Sicherstellung des Bahnverkehrs zurückgenommen.

Das Werk in Krümmel übernahm den Betrieb auf der Anschlussbahn in eigener Regie. Das zweite Gleis zwischen Bergedorf und Geesthacht wurde 1923/24 wieder abgebaut, alle Stellwerke und Signale stillgelegt. Das Verbindungsgleis zur Hamburg-Berliner Bahn entfernte man ebenso; es gab nun keine durchgehenden Züge mehr vom Hamburger Hauptbahnhof.
In der Wirtschaftskrise um 1923 reduzierte man den Fahrplan weiter, es fuhren nur noch werktags vier gemischte Züge für Güter und Personen (*GmP*).
Am 21. Mai 1921 verband man die Netze der Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn und der Hamburger Marschbahn. Die offizielle Fusion erfolgte erst zum 1. Januar 1942.
Aufgrund des großen Bediengebietes hatte die Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn AG bereits ab 1926 einen umfangreichen Busverkehr eingerichtet, der bis 1938 auf 17 Busse und fünf Anhänger angewachsen war. Man betrieb ein Liniennetz mit 170 Kilometern Länge, es wurden rund 3.500 Fahrgäste gezählt. 1939 musste der Busverkehr mit Beginn des Zweiten Weltkrieges eingestellt werden.
Ab 1924 ging es mit dem Bahnbetrieb wieder bergauf. Die Fabriken in Krümmel und Düneberg expandierten wieder und versuchten andere Fertigungswege.
Die Bedeutung der Bahn lag vor allem im Güterverkehr, in dem die Erzeugnisse des Marschlandes und der Vierlande nach Hamburg transportiert werden konnten. Für den Transport von Vierländer Gemüse und Obst zum Hamburger Obstmarkt nutzte die Gesellschaft zwischen 1927 und 1937 drei Lastkraftwagen (LKW).
In der Weltwirtschaftskrise 1929/30 kam es zu einem erneuten Einbruch bei der Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn. Es wurden wieder weniger Züge gefahren und teilweise durch Busse ersetzt. Die Belegschaft wurde erneut reduziert, die Direktion von Hamburg nach Bergedorf Süd verlegt.
An der Strecke der Berliner Bahn zwischen Hamburg und Bergedorf richtete man ab 1932 den Güterbahnhof Kamp ein. Damit war auch eine direkte Gleisverbindung zwischen der Hauptbahn und dem Bahnhof Bergedorf Süd hergestellt worden.
Mit der deutschen Aufrüstung im Vorfeld des Zweiten Weltkriegs wurden auch die Munitions-Fabriken bei Geesthacht wieder aktiviert. Neben dem Güterverkehr nahm auch der Berufsverkehr aus und in Richtung Hamburg wieder erheblich zu. Seit dem 21. Januar 1940 gab es wieder durchgehende Züge von Geesthacht nach Hamburg.
Für die kreuzungsfreie Einbindung der Züge aus Geesthacht in die Berliner Bahn errichtet man in den 1940er Jahren ein Überwerfungsbauwerk (siehe Kartierung). Es lag zwischen den S-Bahnhöfen Allermöhe und Mittlerer Landweg. Die Brücke entfernte man wohl nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs. Die restlichen Bauwerke riss man beim Ausbau der Fernstrecke nach Berlin und der Trennung des S-Bahn-Verkehrs vom Fernverkehr 1959 ab. Heute sind noch noch geringe Reste davon zu erkennen.

Die Geschichte der Bahn nach 1945

Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg war vor allem durch Hamsterfahrten der Hamburger in die Marsch- und Vierlanden geprägt. Durch die Aufgabe der Produktion in Krümmel war die Bahnverbindung nach Geesthacht nicht mehr erforderlich, der kurze Abschnitt wurde am 30. September 1949 stillgelegt.
Durch Flüchtlinge und Evakuierte hatte zudem die Bevölkerungszahl in den ländlichen Gebieten stark zugenommen. Ab 1951 gab es wieder durchgehende Züge von Geesthacht über Berliner Tor zum Hamburger Hauptbahnhof. Diese Fahrten führte in der Woche die BGE, an Sonntagen die Deutsche Bundesbahn durch. Für den Betrieb beschaffte die BGE zwei Triebwagen der Firma Esslingen. Daneben gab es Züge mit Diesellokomotiven der Baureihe V 36 und zweiachsige Personenwagen. Die Deutsche Bundesbahn setzte hingegen noch Dampflokomotiven ein.
Im Fahrplan 1952 waren an Werktagen 13, an Sonntagen sechs Zugpaare ausgewiesen. Alle Züge boten die 2. und 3. Klasse.
Die Zahl der Nutzer der Eisenbahnen nahm dennoch stark ab, während der Busverkehr ausgebaut wurde. In den späten 1950er Jahren kam zudem die Konkurrenz durch die staatlich geförderten Privatautos hinzu. In der Folge wurde auf der Bahnstrecke zwischen Bergedorf und Geesthacht am 26. Oktober 1953 der Personenverkehr eingestellt. Den Verkehr stellte man auf Busse um.
Die Anschlussbahn nach Krümmel hatte man 1949 stillgelegt und abgebaut. Sie wurde jedoch Anfangs der 1950er Jahre wieder aufgebaut und am 11. Juli 1953 wieder für den Güterverkehr eröffnet. Sie erschloss neue Gewerbegebiete und die Stadt wollte den Zuzug nach Geesthacht attraktiv machen.

Erste Überlegungen zur Zusammenlegung der privaten Hamburger Eisenbahnen gab es seit 1942. Dazu gehörten die *Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn* (AKN), die BGE, die Städtische Bahnanlagen Hamburg-Altona (StBA), die Wandsbeker Industriebahn GmbH, die Wilhelmsburger Industriebahn GmbH und die Hamburger Hafenbahn. Die Fusionierungen waren während des Krieges jedoch nicht mehr ausführbar.
Nach dem Ende des Krieges und der Währungsreform wurden die alten Pläne wieder aufgegriffen. Die AKN ging zum August 1952 mit der BGE eine Verwaltungsgemeinschaft ein, es bestand Personalunion der Vorstände der AKN und der BGE.
Zur Vorbereitung und Durchführung der Fusion der BGE und der Verkehrsbetriebe des Kreises Stormarn (VKSt) schlossen beide am 9. Dezember 1953 einen Einbringungsvertrag. Die BGE übernahm rückwirkend zum 1. September 1953 das Eigenbetriebsvermögen der VKSt. Zusammen mit einer Kapitalerhöhung war somit die Fusionierung zu den Verkehrsbetrieben

Hamburg-Holstein Aktiengesellschaft (VHH) vollendet.
Mit Pachtvertrag vom 6. Juni 1956 übernahm die AKN den Eisenbahnbetrieb bei der BGE. Es fand nur noch Güterverkehr statt auf den 13,9 Kilometern Strecke Bergedorf-Geesthacht und den 8,4 Kilometern Strecke bis Krümmel (zusammen 49 Kilometer Gleise und 21 Privatanschlüsse).

Dass die Bahnstrecke bis heute erhalten ist, war dem (2011 außer Betrieb genommenen) Kernkraftwerk Krümmel zu verdanken. Der allgemeine Güterverkehr war schon ab den 1970er Jahren recht bescheiden. Das Kernkraftwerk Krümmel errichtete man von 1973 bis 1984 auf einem Teil der ehemaligen Pulverfabrik. Es wurde an die Bahn angeschlossen. Die Strecke wurde noch verlängert: sie umrundete das „GKSS Forschungszentrum“, durchquerte den Wald und erschloss das Industriegebiet „Grüner Jäger“ an der Borsigstraße. Der Verkehr wurde hier 2010 eingestellt.
Die enge Verbindungskurve zwischen den Bahnhöfen Bergedorf Süd und Bergedorf wurde vermutlich nach den Zweiten Weltkrieg stillgelegt. Man baute die Trasse 1975 ab und errichtete Gewebebauten, heute Gerhard-Flak-Straße.
Seit 1976 führt die *Arbeitsgemeinschaft Geesthachter Eisenbahn* (GE) einen Museumsbahnbetrieb durch, welcher auf der Strecke von Bergedorf-Süd nach Geesthacht verkehrt. Von der hierbei eingesetzten ehemals dänischen Dampflok der Reihe „Q“ erhielt die Bahn den Namen *Karoline*.
Die Gleise im Güterbahnhof Bergedorf reduzierte man 2005 auf zwei durchgehende Gleise. Die restliche Fläche wurde verkauft und die Gebäude vermietet.
Aktuell wird eine Wiederaufnahme des Personenverkehrs geprüft. Entsprechende Beschlüsse für Voruntersuchungen der Freien und Hansestadt Hamburg und des Landtages von Schleswig-Holstein wurden gefasst. Die Anbindung Richtung Hamburg soll direkt über die vorhandene Güterstrecke zur Hamburg-Berliner Bahn bei Nettelnburg erfolgen.

Betriebsstellen

Die Strecke weist eine Länge von rund 14 Kilometern auf. Die Streckenkilometrierung beginnt in Bergedorf.
(Bf = Bahnhof; Hp = Haltepunkt, jeweils aktuelle bzw. letzte Bezeichnung)

Bahnkilometer	*Name*
0,0	Bf Bergedorf (seit 1846; Anschluss nach Hamburg und Berlin)
1,6	Bf Bergedorf Süd
3,7	Hp Holtenklinke
6,2	Bf Börnsen
8,8	Bf Escheburg
...	Bf Besenhorst
13,0	Bf Düneberg
13,9 | 0,0	Bf Geesthacht
0,4	Hp Sandstraße
1,1	Hp Freibad
1,4	Hp Fährstraße
2,9	Hp Energiepark
3,6	Bf Krümmel
–	Anschluss Kernkraftwerk
4,7	Rangierbahnhof Westerhäse
6,9	Rangierbahnhof Busch
–	Hp Industriegebiet Grüner Jäger

Vierländer Eisenbahn

Die Vierländer Bahn ist eine Eisenbahnstrecke zwischen Bergedorf Süd und Zollenspieker an der Elbe. Sie wurde 1912 durch die

BGE eröffnet. Sie war rund 10,8 Kilometer lang, normalspurig und eingleisig. Kreuzungsbahnhöfe gab es in Kirchwerder-Nord und Neuengamme. Sie diente der Abfuhr der landwirtschaftlichen Erzeugnisse aus dem „Alten Land“. Darüber hinaus bot sie einen Ausflugsverkehr für die Hamburger in das Land an der Elbe an.
Zollenspieker (erstmals 1252 urkundlich erwähnt) bot seit alters her einen Elbübergang mittels einer Fähre und lag an der Handelsroute zwischen Mitteldeutschland und dem Norden. Zollenspieker war zudem bis 1806 Zollstation. In kriegerischen Zeiten konnte hier die Elbe gequert und das befestigte Hamburg umgangen werden (so Johann T'Serclaes von Tilly [1559-1632] und Wallenstein [Albrecht Wenzel Eusebius von Waldstein, 1583-1634] im Dreißigjährigen Krieg, Napoléon Bonaparte [1769-1821] 1806).
In Neuengamme befand sich von 1938 bis 1945 ein Konzentrationslager. Die Eisenbahntransporte ins Lager liefen über die Zweigstrecke der Vierländer Bahn. Ein Denkmal vor Ort erinnert an die 55.000 Opfer, die im Lager ums Leben kamen. Seit 2005 besteht auf dem Gelände die KZ-Gedenkstätte Neuengamme als Ausstellungs-, Begegnungs- und Studienzentrum.

Im Personenverkehr hatte die Vierländer Bahn keine Bedeutung, 1938 gab es 421 Fahrgäste, 1951 immerhin über 1.500. Den Personenverkehr stellte man am 17. Mai 1953 auf Busse um.
Die AKN übernahm 1956 den Betrieb auf der Vierländer Eisenbahn, nur noch Güterverkehr, mit 10,8 km Strecke und 4 Privatanschlüssen.

Hamburger Marschbahn

Die Marschbahn zwischen Billbrook und Geesthacht erbaute der Hamburger Senat als Notstandsmaßnahme des Staates. Die Planungen gingen jedoch bereits auf die 1900er Jahre zurück.
Der erste Abschnitt zwischen Geesthacht und Fünfhausen eröffnete die BGE am **21. Mai 1921**. Die weiteren Strecken kamen am 1. Juni 1923 (Fünfhausen bis Ochsenwerder), 1926 (Ochsenwerder nach Tatenberg) und 1927 (von Tatenberg über Moorfleet nach Billbrook an der *Billstedter Industriebahn*). Eine geplante direkte Weiterführung bis Rothenburgsort mit Anschluss an die Hamburg-Berliner Bahn wurde nicht mehr realisiert. Dieser erfolgte dann über die Billstedter Industriebahn.
Eine größere Bedeutung erlangte die Bahn nicht, da die Trassenführung umständlich war und die Bahnhöfe zu weit von den Ortschaften entfernt lagen. Sie wurde auch als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme in der Wirtschaftskrise der 1920er Jahre gesehen.
Auf der Marschbahn hatte der Personenverkehr keine größere Bedeutung. Bereits in den 1930er Jahren setzte man die sparsameren Triebwagen mit Dieselmotor ein. Gab es 1938 über 1.400 Fahrgäste, waren es 1951 noch knapp 1.300. Am 14. Mai 1950 stellte man den Personenverkehr zwischen Geesthacht und Fünfhausen ein, am 1. März 1952 den Restverkehr bis Billbrook. 1956 übernahm die AKN noch die Betriebsführung der im Abbau befindlichen Strecken der Marschbahn, Strecke Zollenspieker bis Billbrook, 18,8 km, nur noch für Güterverkehr.

(Claus Weber, Redaktion KuLaDig, 2025)

Quellen

- Tom Tofte, Der ehemalige Bahnhof Zollenspieker bei Hamburg. Ein aktualisierter und überarbeiteter Beitrag aus dem Gleisplanrätsel (online www.h0-modellbahnforum.de, abgerufen 18.1.2025)
- Gerd Hoffmann, Bergedorfs zweiter und dritter Bahnhof. In: Bergedorf bei Hamburg – Eine reichillustrierte Stadtteilgeschichte (Hamburg 2004, 2. Auflage) (online bergedorf-chronik.de, abgerufen 8.2.2025)
- Matthias Liebholdt, Die Vierländer-Bahn und die Hamburger Marschbahn (1998) (online www.bergedorf-chronik.de – PDF-Datei 1,1 MB, abgerufen 8.2.2025)
- Dennis Mellerowitz, Bahnen um Bergedorf, Geesthacht und Zollenspieker 0-60 Jahre danach. In: www.drehscheibe-online.de: (mit Bildern) (abgerufen 18.1.2025)
- Dieter Riehemann, Klein- und Privatbahnimpressionen: Aus und vorbei - der AKN-Güterverkehr. In: www.drehscheibe-online.de (mit Bildern) (abgerufen 18.1.2025)

Internet

www.gleismann.de: Die Bahnstrecke Bergedorf - Geesthacht - Krümmel (abgerufen 8.2.2025)
geesthachtereisenbahn.de: Arbeitsgemeinschaft Geesthachter Eisenbahn e.V., Die Bergedorf Geesthachter Eisenbahn (abgerufen 8.2.2025)

Literatur

Kenning, Ludger (2020): Reinhard Todt bei den Straßen- und Privatbahnen. Band 1: Von Nordfriesland bis in die Lüneburger Heide. S. 86-89, Fürstenfeldbruck.

Meyer, Stefan (2008): Die Vierländer Eisenbahn. In: Vierlande. Kulturgeschichte zwischen Elbe und Bille, Bd. 2, S. 156-193. Hamburg.

Wolff, Gerd (2011): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 12: Schleswig-Holstein 1 - östlicher Teil. S. 25-69, Freiburg.

Eisenbahnstrecke von Bergedorf nach Geesthacht

Schlagwörter: Eisenbahnstrecke, Bahnhof, Munitionsfabrik (Industrieanlage)
Ort: Börnsen, Escheburg, Geesthacht, Hamburg
Fachsicht(en): Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1907
Koordinate WGS84: 53° 26 2,33 N: 10° 21 52,98 O / 53,43398°N: 10,36472°O
Koordinate UTM: 32.590.663,22 m: 5.921.416,41 m
Koordinate Gauss/Krüger: 3.590.770,03 m: 5.923.346,90 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, „Eisenbahnstrecke von Bergedorf nach Geesthacht“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-355953 (Abgerufen: 17. November 2026)

Copyright © **LVR**