

Cuxhaven

Maritime Stadt mit Zukunft und Geschichte

Mit Fotografien von Martin Elsen,
Hartmut Mester und Stefan Hofecker,
sowie Texten von Nik Schumann

Medien-Verlag Schubert



Vorwort

Die Geschichte der Menschheit ist seit Anbeginn von Veränderung geprägt. Naturkatastrophen, Klimawandel, Kriege, Völkerwanderung, Epidemien und vor allem die Weiterentwicklung von Wissenschaft und Technik haben die Welt in vielen Bereichen total umgestaltet. In den letzten beiden Jahrhunderten hat sich diese Dynamik weiter beschleunigt. Erfindungen wie die der Dampfmaschine, des mechanischen Webstuhls oder des Kunstdüngers (um nur drei Beispiele zu nennen) haben zu gravierender Neuordnung der Arbeitswelt geführt und die Struktur vieler Regionen und ganzer Länder massiv verändert. Wie Elektronik und digitale Nachrichtentechnik die Zukunft bestimmen, ist heute in allen Lebensbereichen zu spüren, die Auswirkungen sind kaum absehbar.

Dies eine kleine Vorbemerkung, um nun den Focus auf die Entwicklung Cuxhavens zu legen. Seit der Übernahme der Region durch Hamburg (1393 Eroberung von Schloss Ritzebüttel) vollzog sich über Jahrhunderte eine langsame, aber stetige Entwicklung. Mit der Gründung des Seebades (1818), der Gründung des Seefischmarktes (1905) und dem Aufbau einer Fischereiflotte hatte man sich schon

drei solide Standbeine geschaffen. Mit dem Einzug der Kaiserlichen Marine und dem Status einer Garnisonsstadt folgte ein viertes.

Die Inbetriebnahme der Eisenbahnlinien Harburg – Cuxhaven und Geestemünde – Cuxhaven, der Ausbau der Häfen, der Bau des Steubenhöfts und der Hapaghallen sowie weiterer Fischhallen schuf eine zusätzliche Dynamik. Es entstanden Tausende von Arbeitsplätzen in der Fischindustrie, auf den Werften (Mützelfeldt und Beckmann) sowie in den Handwerksbetrieben und der Gastronomie.

Der Beginn des 1. Weltkrieges unterbrach diese Entwicklung abrupt. Auch in den Jahren nach dem ersten großen Krieg kam die Wirtschaft kaum wieder richtig in Gang. Inflation, Massenarbeitslosigkeit und die Auswirkungen der Versailler Verträge prägten die Jahre bis 1933.

Die ersten sechs Jahre der NS-Herrschaft sorgten zwar für einen gewissen Aufschwung, aber die Folgen des 1939 begonnenen 2. Weltkrieges waren auch für Cuxhaven verhängnisvoll. Vom Bombenkrieg blieb man im Gegensatz zu Bremerhaven, Wilhelmshaven oder Kiel weitgehend verschont, doch die Jahre nach 1945 waren für die Stadt und ihre Einwohner eine harte Zäsur. Die Verminung weiter Gebiete der Nordsee, die während des Krieges erlittenen Verluste der Fischereiflotte und die Einschränkungen des Fischfanges durch die

Besatzungsmächte behinderten den Wiederaufbau der Fangflotte und der Fischindustrie erheblich.

Doch nach der Währungsreform begann für Cuxhaven auch eine kleine „Wirtschaftswunderzeit“. Die Fischanlandungen stiegen von Jahr zu Jahr, die Fischindustrie blühte auf, die Touristen kamen wieder und als im Zuge der Remilitarisierung Cuxhaven wieder Garnison für die Marine wurde und Altenwalde Standort für zwei Bataillone des Heeres, war es um die Stadt an der Elbmündung gut bestellt. Doch daran sollte sich in den folgenden Jahren leider einiges ändern.

Der Abzug der Bundeswehr beendete den fast einhundert Jahre währenden Status als Garnisonsstadt. Die internationalen Fischereiabkommen bedeuteten ein weitgehendes Aus für die Hochseefischerei und traf auch die hiesige Fischindustrie hart. Ferntourismus und die schnelle Erreichbarkeit der Seebäder in den neuen Bundesländern stellen auch heute noch für die Cuxhavener Touristikbranche ein Problem dar. Dazu kommt der demografische Wandel, Alterung und Abwanderung haben dazu geführt, dass die Einwohnerzahl seit den 70er Jahren von 64.000 auf unter 50.000 gesunken ist. Doch es gibt zum Glück viele positive Aspekte, und vor allem die Entwicklung der Stadt als wichtiger Standort für die Windkraftindustrie gehören dazu. Martin Elsen und Hartmut Mester, Stefan Hofecker und Jörn Meyer als Fotografen und Nik Schumann als Textautor hoffen, mit dem vorliegenden Buch ein lebendiges und aktuelles Bild unserer Stadt gezeichnet zu haben.

ISBN 978-3-937843-59-9

Copyright © 2020 by Medien-Verlag Schubert, Hamburg
Alle Rechte, auch des auszugsweisen Nachdrucks und
der fotomechanischen Wiedergabe, vorbehalten.

Konzept/Gestaltung: Medien-Verlag Schubert/Thomas Börnchen

Druck: Grafisches Centrum Cuno

Inhalt

Vorwort	2
Ein Blick in die Geschichte	4
Aus Ritzebüttel wurde Cuxhaven	8
Cuxhaven avanciert zum Seebad	10
Das Schloss Ritzebüttel	16
Cuxhavens Kirchen	19
Hafen am Tor zur Welt	23
Maritimes Sicherheitszentrum	30
Wirtschaft und Kultur	31
Deutsches Offshore-Industrie-Zentrum Cuxhaven	32
Feuerschiffe, Seezeichen, Seelotsen, Hafen- und Hochseeschlepper	37
HAPAG-Hallen und Steubenhöft	44
Cuxhaven und die Fischerei	48
Museum „Windstärke 10“	54
Die Parade der Schiffe	56
Die Seeschlacht bei Helgoland	62
Das Fort Kugelbake	63
Hundert Jahre Garnisonsstadt und Marinestützpunkt	64
Stadtbummel	68
Joachim Ringelnatz und seine Zeit in Cuxhaven	69
Bäderarchitektur in Cuxhaven	72
Die Grimmershörnbucht	74
Alte Liebe	77
Döse – Von der Kugelbake bis Steinmarne	78
Duhnen – Vom Dorf in den Dünen zum Seebad	84
Marineflieger, Seeflughafen und Aeronautikum in Nordholz	88
Sahlenburg, Finkenmoor, Brockes- und Wernerwald	91
Altenbruch	94
Altenwalde und Lüdingworth	96
Holte-Spangen – das Reiterdorf an der Küstenheide	100
Die Cuxhavener Küstenheide	101
UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer	104
Drei Inseln im Wattenmeer – Neuwerk, Scharhörn und Nigehörn	108

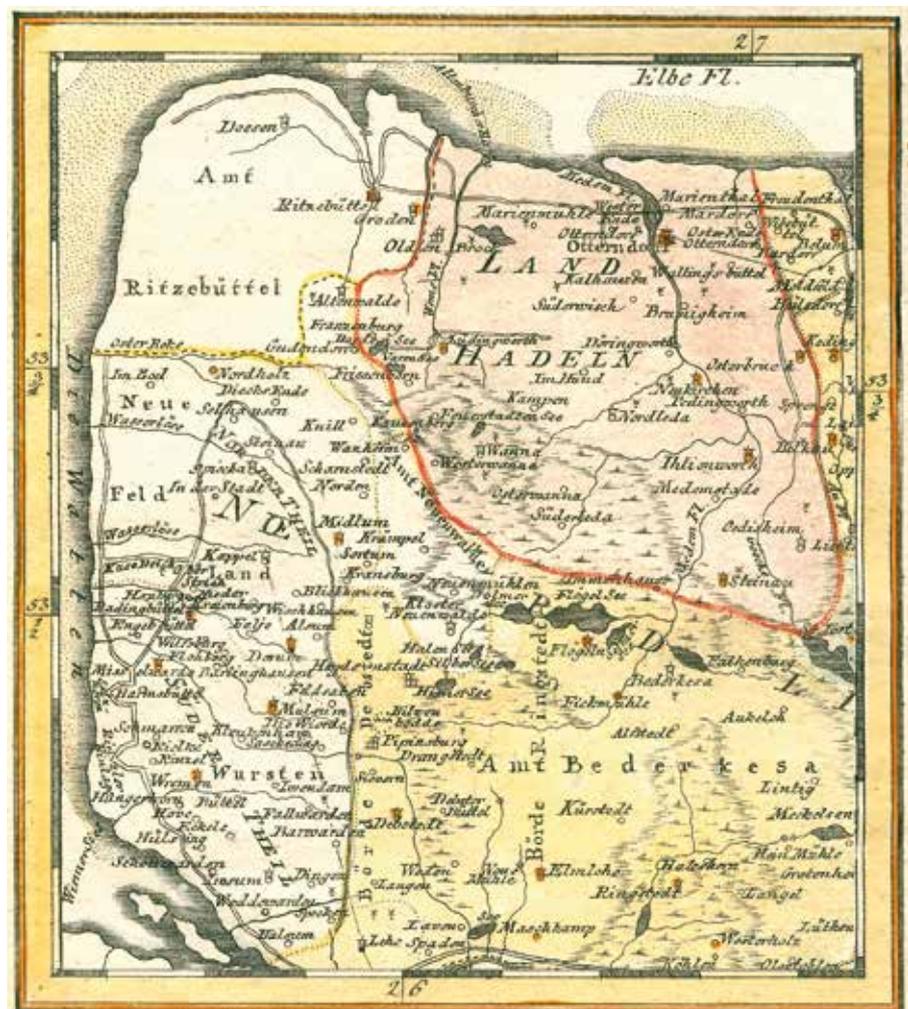
Ein Blick in die Geschichte

Nicht hinter den sieben Bergen, wie es im Märchen von Schneewittchen und den sieben Zwergen heißt, sondern weit oben im Norden Germaniens lag ein kleines Küstengebiet, begrenzt von Elbe, Weser, Oste, Medem und Geeste, um die Zeitenwende weit entfernt von Kultur und Zivilisation. Keine Brücken querten die Flüsse, keine befestigten Straßen führten dorthin, Moore und Sümpfe erschwerten den Weg zusätzlich. Die Berichte von römischen Autoren wie Plinius und Tacitus über das kärgliche Dasein der damaligen Küstenbewohner lassen nur ahnen, wie hart und entbehrungsreich deren Leben war. Kriege, Krankheiten und Naturgewalten, vor allem die immer wieder auftretenden Sturmfluten prägten das Leben der Chauken, die Bezeichnung für den damals hier siedelnden sächsischen Volksstamm. Wir überspringen jetzt die Zeit der Missionare, die Kämpfe der Franken unter Karl dem Großen mit den Sachsen, die Epoche der Wikingerüberfälle und Heinrich des Löwen, ebenso die Zeit der Auseinandersetzungen der Herzöge von Sachsen-Lauenburg mit dem Bremer Erzbisum. Über all die Ereignisse ist schon viel geschrieben worden, wir wollen an dieser Stelle von Cuxhaven und wie es dort früher zuging, berichten. Den Aufzeichnungen der Äbtissin Busla (1361–1428) des Klosters Neuenwalde, für deren Echtheit wir nicht bürgen können, haben wir Folgendes entnommen:

„In einer Epoche des Mittelalters, nach Jahrhunderten des Schreckens, brachen hier an der Elbmündung fast paradisische Zustände an. Auf einer aus Backsteinen gemauerten Burg residierten die Ritter von der Lappe. Unter ihrer Herrschaft ging es damals recht sündig und vergnüglich zu. In ihrem kleinen Territorium pflegten sie einen üppigen Lebensstil. Das Land umher war fruchtbar, Futter genug für Kühe, Schweine und das Federvieh, auf den fetten Marschweiden grasten die Pferde der Rittersleute. In den Wäldern gab es reichlich Wild und auf den Feldern ge-

dieh genügend Korn für Brot und Bier. Für Gaukler und Musikanten war die Spielmannscheune bei der Burg eine Art Wallfahrtsziel, waren die Herren doch recht freigiebig und zahlten ein gutes Salar. Hier in Ritzebüttel, so wurde der Flecken seit einiger Zeit genannt, wurde viel gefeiert. In der Elbe gab es mehr Stör und Lachs als man fangen konnte, der Kaviar war so reichlich, dass selbst die Hunde ihn zu schmecken bekamen.

Im Wattenmeer existierten üppige Austernkolonien. Einmal im Monat schickten die Lappes ein Schiff nach Antwerpen



oder Brügge, um dort Austern und Kaviar gegen Wein und Likör einzutauschen und für ihre Damen und Burgfräuleins allerlei Schnickschnack, Stoffe, flämisches Gebäck und Pralines kaufen zu lassen. Die Kunde vom süßen Leben der unfrommen Lappes drang bis in die Freie und Hansestadt Hamburg. Dort war man sicher, die Lappes bezahlten ihr Wohlleben nicht zuletzt durch die Einkünfte aus See- und Strandräuberei und hatten wohl auch das eine oder andere Hamburger Schiff gekapert. Dazu lebten die Lappes auch noch auf Pump, sie hatten den Hamburgern einige ihrer Kirchspiele verpfändet, jedoch vergessen, die Zinsen zu bezahlen. Nach Jahren voller Frust und Neid beschlossen die dortigen Ratsherren, dem Treiben an der Flussmündung ein Ende zu setzen. Sie schlossen mit den Bauern aus dem benachbarten Land Wursten einen Pakt und erstürmten 1393 gemeinsam die Burg der Ritter. Bei der anschließenden Siegesfeier leerten sie alle Flaschen und Fässer des Burgkellers. Endlich wieder ernüchtert, zwangen sie die Lappes, ihren Besitz an Hamburg zu verkaufen.“

Seit dieser Zeit hat Hamburg für die nächsten fünfhundert Jahre das Amt Ritzebüttel, wie es von jetzt an hieß, in Besitz gehabt. Auf der im Laufe der Jahre zum Schloss umgebauten Burg regierte ein aus der Hansestadt für eine Periode von jeweils sechs Jahren abgeordneter Amtmann, versehen mit vielerlei Befugnissen, die Exklave. Deren Hauptaufgabe war es, ein Auge

darauf zu haben, dass hier am Ort nichts geschah, was für Hamburgs Entwicklung schädlich sein könnte. Man muss aber eingestehen, dass Hamburg viel für die Infrastruktur seiner Besetzung an der Elbmündung getan und viel Geld in sie investiert hat. Eines ist den Hamburgern ganz hoch anzurechnen: Sie haben es geschickt verstanden, sich aus fast allen kriegerischen Konflikten, von der Zeit des Dreißigjährigen Krieges bis zu Beginn der Napoleonischen Ära, herauszuhalten. Durch die Zugehörigkeit zur Hansestadt hatte das Amt Ritzebüttel, im Gegensatz zum benachbarten Umland, weder eine dänische noch eine schwedische Besatzungszeit zu erdulden.

Von den Hamburger Amtsmännern, die vom Schloss Ritzebüttel aus die Exklave der Hansestadt regierten, sollen zwei besonders hervorgehoben werden: Barthold Heinrich Brockes



Alljährlich wird in Cuxhaven bei einem Festmahl Barthold Heinrich Brockes gedacht. Als Amtmann residierte dieser von 1735 bis 1741 auf Schloss Ritzebüttel. Ein kleines Waldstück zwischen Stickenbüttel und Sahlenburg trägt seinen Namen. Die Bedeutung von Brockes als Dichter der Aufklärung wurde schon zu seiner Zeit und wird auch heute von der Kritik sehr unterschiedlich bewertet.

und Amandus Abendroth. Ersterer ließ während seiner Amtszeit von April 1735 bis April 1741 das Deich- und Feuerlöschwesen verbessern. Er richtete einen Viehmarkt ein, eine wöchentliche Postverbindung nach Hamburg und ließ zur Sicherung des Elbfahrwassers neue Tonnen auslegen sowie Baken aufstellen. Auch die Fortsetzung der Arbeiten am Bollwerk „Alte Liebe“ und weitere Baumaßnahmen zum Uferschutz gehen auf seine Initiative zurück. Rund um seinen Amtssitz ließ Brockes einen wunderschönen Park anlegen. Die Aufforstung und Umwandlung eines Wäldchens zwischen Stickenbüttel und Sahlenburg zu einem Wald, der heute seinen Namen trägt, war ebenfalls seine Idee. Das wichtigste für den gelehrten Mann aber war, sich seinen literarischen Neigungen zu widmen. Neun Bände umfasst sein Hauptwerk „Irdisches Vergnü-



Dr. Amandus Augustus Abendroth (1767-1842), Ratsherr in Hamburg und Amtmann in Ritzebüttel von 1809-1811 und ein weiteres Mal von 1814-1821. Abendroth gründete 1816 das Seebad Cuxhaven.

Seite 4: Ausschnitt der Karte „Des Herzogtums Bremen Nördliche Ämter mit dem Lande Hadeln“, Kupferstich gegen Ende des 17. Jahrhunderts. Hier wird ersichtlich, wie dünn besiedelt das Amt Ritzebüttel noch um diese Zeit war.



Oben: Die „Seeterrassen Grimmershörn“ waren über Jahrzehnte eine der Hauptattraktionen des Kurbetriebs. Vor allem die regelmäßigen Konzerte der Kurkapelle lockten in den Sommermonaten stets hunderte von Besuchern an. Die Anlage musste 1970 Platz machen für den Bau der Fähranlage Cuxhaven – Brunsbüttel, die leider schon nach einigen Betriebsjahren wieder eingestellt wurde.

Unten: Das „Kalte Badehaus“ (Blick vom Deich).

ten sich zu Familienbädern. In dieser „wilhelminischen“ Periode wurden wichtige städtebauliche Impulse gesetzt. Die Spuren der Bautätigkeit sind auch heute noch im Stadtbild deutlich zu erkennen, die Fassaden von Industrie- und Wohnungsbauten jener „Gründerzeit“ ähneln stilistisch oft zeitgleichen Bauten in Berlin oder Hamburg. Parallel mit dem Ausbau zur Marinegarnison, zum Fi-





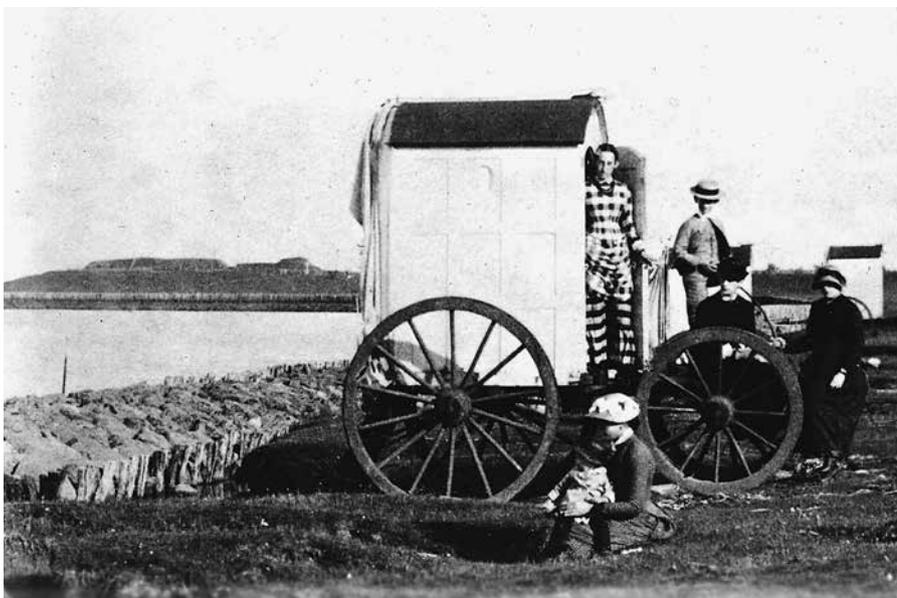
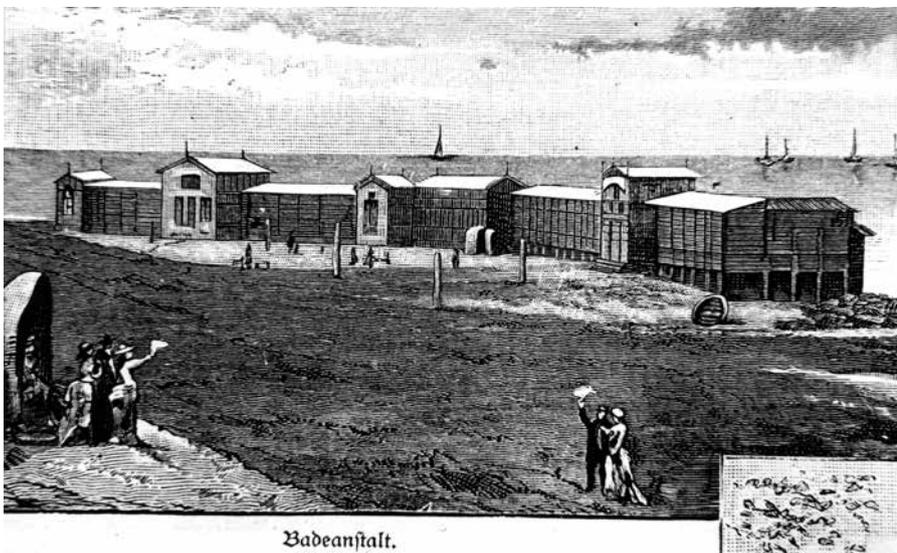
schereihafen und Übersee-Terminal nahm auch die Zahl der Kurgäste weiter stetig zu, über 25.000 sollen es 1914 gewesen sein; Cuxhaven war damit endgültig zum größten Bad an der Nordseeküste geworden. Als im Sommer 1914 als Zeichen großen Fortschritts gar eine Straßenbahn für einige Wochen auf den Gleisen der „Kanonenbahn“ vom Bahnhof durch die Stadt bis zur Station „Kugelbake“ fuhr, konnte man in der Stadt auf eine weitere positive Zukunft hoffen. Doch dann brach der Erste Weltkrieg aus. Als dieser vorüber war, herrschten wie überall Inflation und Arbeitslosigkeit. Dennoch setzten die Cuxhavener weiter auf ihr Bad; als 1939 der Zweite Weltkrieg Krieg ausbrach, konnten sie schon auf jährlich über 48 000 Kurgäste stolz sein.

In den vergangenen sechs Jahrzehnten wurde in den Kurbetrieb viel Geld investiert, um die Position als die Nummer 1 an der deutschen Nordseeküste zu halten und auszubauen. Auch wenn sich durch politische Ereignisse und eine veränderte wirtschaftliche Situation Wandlungen im Tourismus vollzogen, kann man nur wünschen, dass das Nordseeheilbad Cuxhaven auch in Zukunft so beliebt bleibt wie seit der Gründung im Jahr 1816.

Oben: Grimmershörn, Spaziergang um 1910.

Mitte: Die „Neue Cuxhavener Seebadeanstalt“ in der Grimmershörnbuscht, 1882 als Damen- und Herrenbad errichtet, ist mehrfach umgebaut und erweitert worden.

Unten: Karrenbad in Döse.





Die Petri Kirche

1911 wurde die Petri-Kirche an der Hermann-Allmers-Straße eingeweiht, sie war seinerzeit für die Protestanten, die hier bei der Kaiserlichen Marine dienten, errichtet worden.



Hafen am Tor zur Welt

Als sich die Hamburger 1393 der Burg der Ritter von Lappe bemächtigten, der Hafen der Insel Neuwerk der einzige Stapel- und Anlegeplatz im Bereich der Elbmündung, wo seegehende Schiffe der Hansestadt ankern oder anlegen konnten. Ein Hafen am Ritzebütteler Priel ist auf der Elbkarte des Melchior Lorichs von 1568 noch nicht verzeichnet, erst auf einer Karte aus dem Jahr 1594 findet sich die Bezeichnung „Kuxhaven“. Eine erste Nachricht von Überlegungen in Ritzebüttel einen Hafen anzulegen, stammt aus dem Jahr 1615. Drei Jahre später sollten die Arbeiten an dem neuen Seedeich, der noch

vor dem so genannten Neuen Feld lag, beendet werden. Die Deichlinie verlief jetzt vom Altenbrucher Hafen bis nach Steinmarne und fand dort Anschluss an den Döser Seedeich. Durch die Eindeichung waren dem Meer ungefähr zweihundert Hektar fruchtbares Acker- und Weideland abgerungen worden. Auf einer Karte mit der Bezeichnung „*perfecte Delineation des Neuen Eingedeichten Landes, so in der Herligkeit Ritzebüttel in dem Jahre 1618 vermittelt Gottes des Allmächtigen gnädiger Hülffe ist eingedeicht...*“ ist erstmals ein Hafen eingezeichnet. Er liegt direkt an der Prielmündung in einer rechteckigen Einbuchtung des neuen Seedeiches und ist auf

der Karte mit „Der Cux Haven“ beschriftet.

1618 beschloss die Hamburger Bürgerschaft: „...in diesem angehenden Sommer zu Ritzebüttel einen Schiffshafen, darin Schiffsfahrende bei winterlicher Zeit ihre Schiffe und eingeladene Güter sicherlich legen zu können, anzuordnen, auch zu dem Behuf das Vorland oder Butendeich fassen zu lassen“. Doch es sollte noch eine Weile dauern, bis die Hamburger Hafenpläne realisiert werden konnten. Dennoch gab es seit 1623 den Posten eines „Hafen-

Der Alte Hafen wurde lange Zeit vor allem als Not- und Winterhafen genutzt. Dieses Bild machte der Cuxhavener Fotograf Charles Angelbeck um das Jahr 1878.



Maritimes Sicherheitszentrum

Der fast 2000 Quadratmeter große, architektonisch gelungene Neubau schuf endlich Platz für das gemeinsame Lagezentrum, das bereits seit 2007 im Einsatz ist. Das Maritime Sicherheitszentrum ist ein Kommunikations- und Kooperationsnetzwerk der operativen Kräfte des Bundes und der Küstenländer für maritime Sicherheit. In einem Gemeinsamen Lagezentrum See (GLZ-See) werden die verschiedenen fachlichen Kompetenzen gebündelt. Im Interesse der nationalen und internationalen Schifffahrt sowie der Sicherheit vor der deutschen Küste werden Informationen ausgetauscht und auf der Basis gemeinsamer Lageerkenntnisse Einsätze optimal koordiniert. Im Maritimen

Sicherheitszentrum arbeiten das Harvariekommando, die gemeinsame Leitstelle der Wasserschutzpolizei der fünf Küstenländer, der Koordinierungsverbund Küstenwache mit Bundespolizei, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Zoll und Fischereischutz sowie eine Verbindungsstelle der Marine zusammen.

Die erste Brücke, die über den Alten Hafen führte, war eine eiserne Drehkonstruktion, die 1903 gebaut wurde und 1954 abgerissen wurde. Man ersetzte sie 1955 durch eine moderne Klappbrücke, die innerhalb von einer knappen Minute geöffnet bzw. geschlossen werden konnte. Alle Schiffe die bis zum Umzug der Werft in den Amerikahafen bei Mützelfeldt gebaut oder repariert wurden,

mussten dieses „Nadelöhr“ passieren. In den zurückliegenden sechs Jahrzehnten hat sie durchschnittlich 3.700 mal pro Jahr ihre Funktion erfüllt. Im Herbst 2014 war sie dringend reparaturbedürftig geworden und wurde für den Verkehr gesperrt. Fundamente, Technik und die Stahlelemente mussten erneuert werden. In der großen Schiffbauhalle von Mützelfeldt wurden die Brückenteile überholt, zum Teil ausgetauscht und zum Schluss sandgestrahlt und mit neuem Korrosionsschutz versehen. Seit Anfang Juli 2015 ist die Brücke wieder in Betrieb.

Das 2017 fertiggestellte Maritime Sicherheitszentrum an der Klappbrücke.



Wirtschaft und Kultur

Die Stadt lebt nicht nur vom Tourismus. Zahlreiche Firmen bieten reichlich Arbeitsplätze und bringen dem Stadtsäckel gute Einnahmen aus der Gewerbesteuer.

An dieser Stelle soll keine Auflistung aller in Cuxhaven aktiven Betriebe erfolgen, nur eine kleine Anzahl davon soll zeigen, wie lebendig und vielseitig das Wirtschaftsleben in der Stadt ist. Es gibt zahlreiche Entwicklungen und Tendenzen, die positive Möglichkeiten für die Zukunft aufzeigen. Die Hafentwicklung, der Bau neuer Liegeplätze und Schwerlastplattformen sowie die Ansiedlung von im Offshorebereich tätiger Firmen sind wohl die wichtigsten. Die geographische Lage der Stadt an Nordsee und Elbe, die ausgedehnten Grün- und Waldflächen, das Weltnaturerbe Wattenmeer vor der Haustür und die relativ günstigen Preise für Immobilien und Wohneigentum veranlassen zunehmend immer mehr Menschen, ihr Leben in der mit Feinstaub und Rußpartikeln

angefüllten Luft der Ballungsgebiete und Metropolregionen aufzugeben und an die Nordseeküste zu ziehen. Die günstigen Bahnverbindungen in Richtung Hamburg und Bremen und die Autobahn direkt vor der Haustür spielen bei diesen Entscheidungen sicher auch eine Rolle – und das kulturelle Leben ist in Relation zur Einwohnerzahl erstaunlich vielseitig und breit gefächert.

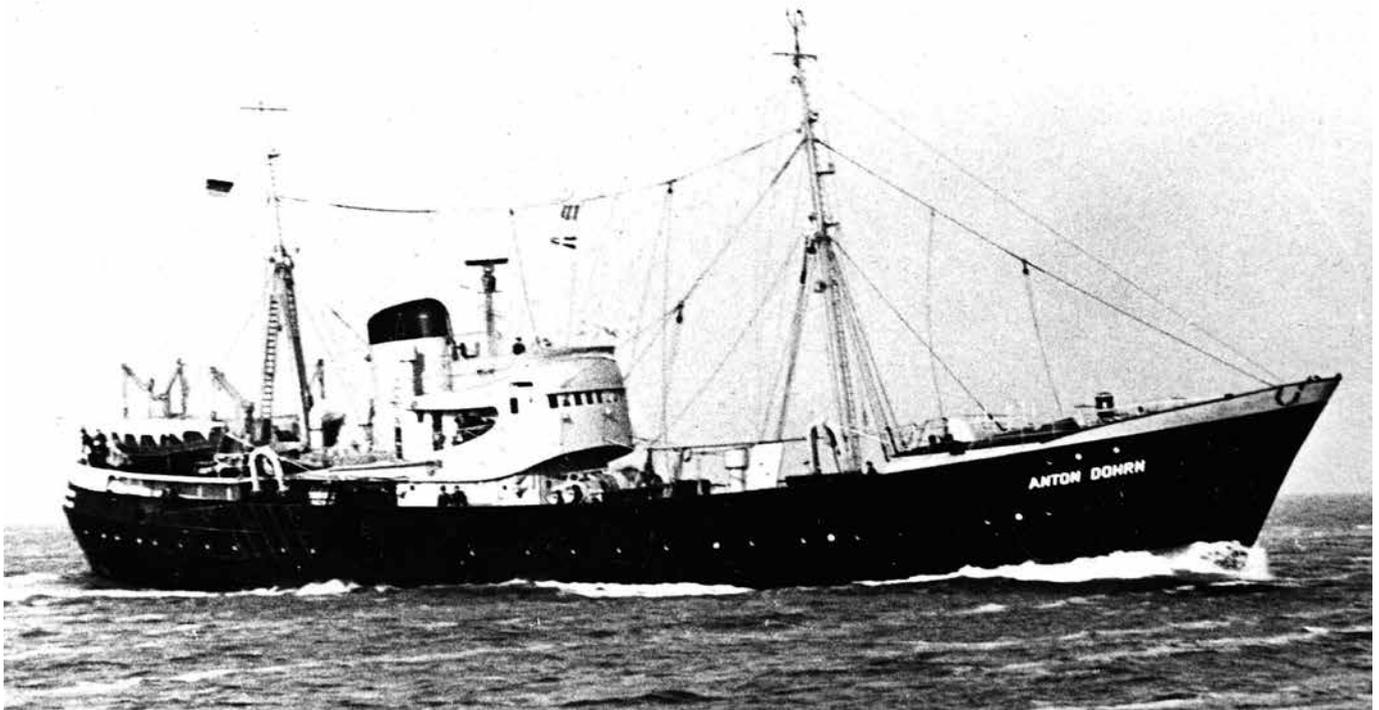
Mit diesem Buch versuchen Fotografen und Autor, ein möglichst breites Spektrum von der Stadt an der Elbmündung aufzuzeigen. Doch kulturelles Leben ist nicht so einfach mit der Kamera abzulichten und zu beschreiben. Unter dem Aspekt, dass es sich bei Cuxhaven um eine Stadt mit knapp 50.000 Einwohnern handelt, die nur ein sehr kleines, zudem nur dünnbesiedeltes Umland besitzt, ist es umso erstaunlicher, wie vielfältig sich hier kulturelle Aktivität entwickelt. Es gibt ein Stadttheater, die niederdeutsche „Dörsener Speeldeel“, eine hervorragende

Stadtbibliothek, ein Stadtarchiv, den Konzertverein, die Konzerte in der Petri-Kirche, Kunst Ausstellungen und Konzerte im Kreishaus, das Ringelnatz-Museum, das Museum „Windstärke 10“, die Ausstellung in den HAPAG-Hallen, sogar ein Pinguin-Museum, das Künstlerhaus Cuxhaven, den Kunstverein Cuxhaven, die Ernst-Gock-Gesellschaft, einige Galerien, den Schloss-Verein, den Verein „Jazz & Folk“, „Captain Ahab`s Culture Club“, den „Shanty-Chor Cuxhaven“ sowie den Seemanns-Chor „Elbe 1“ und für etwas leichtere Unterhaltung und Entspannung einige Szene-Kneipen mit Live-Musik.

Auch auf seine zahlreichen Schulen kann die die Stadt stolz sein. Zwei Gymnasien, eine große Berufsschule, zwei Realschulen und ein knappes Dutzend Grund – und Hauptschulen befördern die Bildung. Zudem gibt es noch eine Walldorfschule und die weithin bekannte Staatliche Seefahrtsschule Cuxhaven.

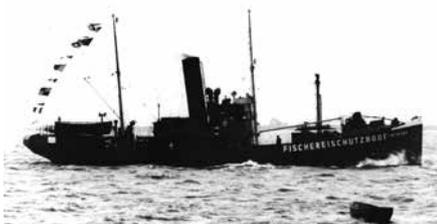


Die PNE WIND AG wurde 1994gegründet und hat seitdem ihren Sitz in Cuxhaven. Die Unternehmensgruppe mit rund 400 Mitarbeitern plant und realisiert Windpark-Projekte an Land (onshore) sowie auf hoher See (offshore). Dabei liegt die Kernkompetenz in der Entwicklung, Projektierung, Realisierung und Finanzierung von Windparks sowie deren Betrieb bzw. Verkauf mit anschließendem Service. Bisher hat die PNE WIND-Gruppe national und international mehr als 200 Windparks mit einer Gesamtneleistung von rund 2.250 Megawatt erfolgreich projektiert.



Oben: Das Fischerei-Forschungsschiff „Anton Dorn“ wurde 1954 auf der Mützelfeldwerft für das „Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten“ gebaut.

Rechts: Der Heckfänger „KIEL“ eines der letzten Schiffe, das an die große Zeit der Deutschen Hochseefischerei erinnert. Auf dem Foto liegt sie im Herbst 2015 am Kai im Neuen Fischereihafen.



Fischereischutzboot „Fritthjof“, 1916 erbaut.

Rechts unten: Seit ihrer Taufe im Januar 2018 gehen die hochmodernen Fangfabrikschiffe NC100 „CUXHAVEN“ und NC105 „BERLIN“ für die DFFU auf Fangreise. Die Schiffe verfügen über eine Maschinenleistung von 3.600 kW und eine Bruttonaunzahl (BRZ) von 3.969. Sie sind wesentlich effizienter und umweltfreundlicher als die älteren Schiffe. In Bezug auf Ausrüstung, Verarbeitung und Sozialstandards für die Crew, die bis zu 35 Personen groß sein kann, sind die Schiffe erstklassig.





Im Cuxhavener Hafen haben immer noch eine Reihe von Krabbenkuttern ihre Liegeplätze. Der Fang der schmackhaften Meerestiere ist nicht mehr so lohnend wie früher, doch die Mitnahme von Gästen auf eine kleine Fangreise hat sich für die Fischer zu einer zusätzlichen Einnahmequelle entwickelt. Wenn die Netze eingeholt sind, werden sie am Steert (dem Netzende) geöffnet und der Fang auf ein Fließband geschüttet. Hier wird zuerst der Beifang, Fische und Muscheln, ausgesondert. Schon auf See kommen die gerade gefischten Krabben für einige Minuten in siedendes Wasser. Damit sich die Meerestiere gut pulen lassen, dürfen sie weder zu kurz noch zu lange im dampfenden Kessel bleiben. Mit Hilfe eines Rüttelsiebs werden die Krabben, die eigentlich biologisch richtig „Sandgarnelen“ genannt werden, dann in der Regel in zwei Größenklassen sortiert. Kleine Faustregel für Selbstpuler: Ein Kilo Krabben ergibt bei guter Ausbeute etwa 300 bis 350 Gramm Fleisch.





Mehrfach umgebaut und erneuert, ist der ehemalige Wellenbrecher und Schiffsanleger die wohl am bekannteste Attraktion Cuxhavens. Direkt am Hauptwasser gelegen, genießt man auf der Aussichtsplattform ein unbeschreibliches Flair - Kleine und große Schiffe und Seevögel wie zum Greifen nah. Wind und Wellen, Ebbe und Flut dazu ein schier unendlicher Horizont. Und nirgendwo, so sagt man, sind die Küsse der Liebenden so schön - salzig, wie auf der „Alten Liebe“.



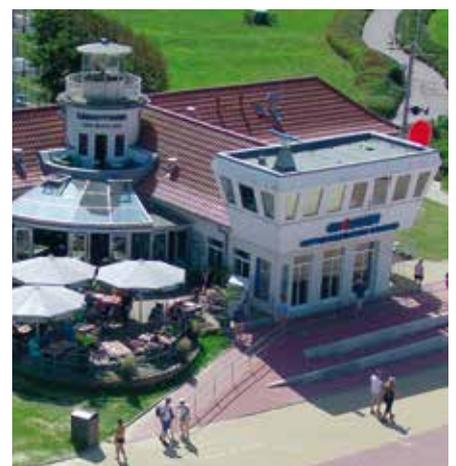
Alte Liebe

Vor dreihundert Jahren hatte die Küstenlinie vor Cuxhaven einen wesentlich anderen Verlauf. Das durch Deiche gesicherte Land reichte weit in das heutige Fahrwasser hinein. Auf fruchtbarem Marschboden graste das Vieh und sogar einige Bauernhöfe sollen dort gestanden haben. Strömungsänderungen der Elbe und eine Reihe von schweren Sturmfluten zwangen dazu, die Deichlinie immer weiter zurück zu verlegen und neue Schutzbauten gegen die Naturgewalten zu errichten. Dazu gehörte das Bollwerk „Alte Liebe“, das in seinen Ursprüngen

auf das Jahr 1733 zurückreicht. Als Gründungsfundament wurden damals drei mit Findlingen beschwerte alte Schiffsrümpfe versenkt. Eines der Schiffe soll den Namen „Olivia“ getragen haben. Aus „Olivia“ wurde im Volksmund auf Platt „Ole Leev“, was sich dann später auf Hochdeutsch zur „Alten Liebe“ wandelte.



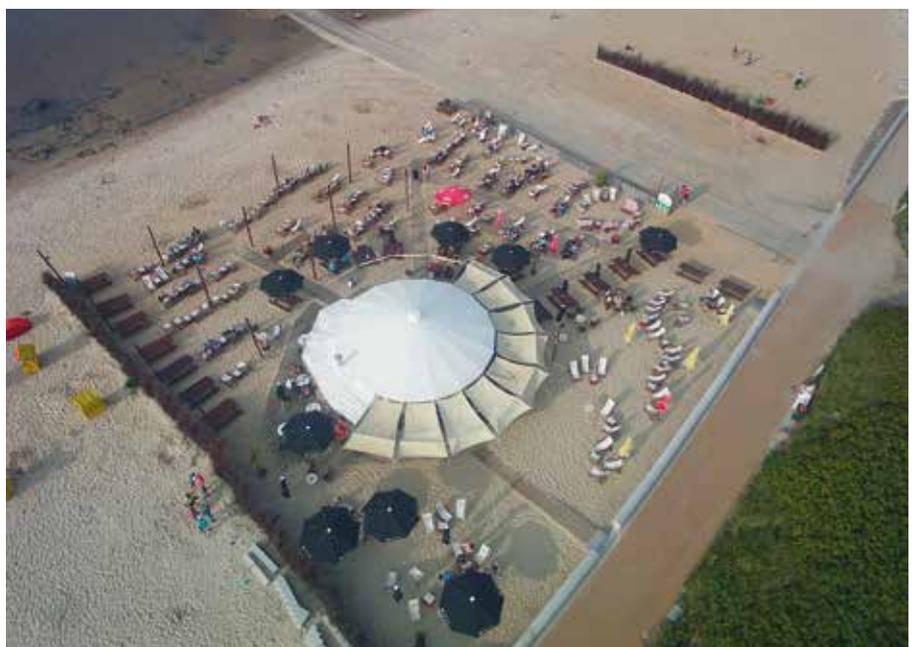




Für die Neugestaltung der Strandpromenaden in Duhnen und Döse hat die Kurverwaltung viel Geld ausgegeben, man kann sehen – es hat sich

gelohnt. Die Häuserzeile zeigt nur einen kleinen Ausschnitt des Kurteils mit seinen zahlreichen Hotels, Pensionen, Restaurants und Geschäften.

Ein beliebter Anlaufpunkt ist das Restaurant „Leuchtfeuer“.



Oben: Einzigartig auf der Welt ist das große Pferderennen auf dem Meeresgrund. Seit über hundert Jahren findet das Rennen an dem Julisonntag statt, bei dem die Tidenzeiten besonders günstig sind. Den Pferden macht es sichtbar Spaß und den Zuschauern auch. Es ist schon ein besonderer Anblick, wenn die Pferde mit voller Kraft über den Meeresboden galoppieren und eine wirbelnde Gischt hinter sich herziehen. Das Wasser spritzt, Schlick fliegt durch die Luft, Reiter und Sulkyfahrer verändern dabei nicht selten ihr Aussehen.

Mitte: Stadion am Meer: Relativ einmalig an der Küste ist das „Stadion am Meer“. Hier finden zum Teil international besetzte Beachvolleyball-Turniere statt.

Unten: Ein beliebter Treffpunkt ist die Schirmbar am Duhner Strand





Bibliographie

Abendroth, A., Ritzebüttel und das Seebad zu Cuxhaven, Bd. 1 u. 2, Hamburg 1818 und 1837
Borrmann, Hermann, Daten zur Geschichte des Amtes Ritzebüttel, und der Stadt Cuxhaven, Cuxhaven 1982
Borrmann, Hermann, Bilder zur Geschichte des Hamburgischen Amtes Ritzebüttel und der Stadt Cuxhaven, Bd. 1 u. 2, Cuxhaven 1983
Bussler, Peter, Historisches Stadtlexikon für Cuxhaven, Bremerhaven 2002
Dannmeyer, Ein Turm und seine Insel, Cuxhaven 1952
Kohfahl-Münker, „Cuxhaven“, ein Heimatbuch, Cuxhaven 1938
Kühne, Karl B., Hafen am Meer, Norderstedt 1981
Kühne, Karl B., Cuxhaven – der lange Weg zum Universalhafen, Cuxhaven 1993,
Reclams Kunstführer: Niedersachsen, Hansestädte, Schleswig-Holstein, Stuttgart 1976



Bildnachweis

Alle historischen Aufnahmen Stadtarchiv Cuxhaven,
Martin Elsen: S. 16u.l.,17,18o.,19,20.o,20,22u.,40,45,47,52,53,54,55,69o.r,70,72,
73o.r.,75,76 o.,80o.l.m.l,u.l.,83 o.,84 o.l.,85 o.r.,87 u.,2. r.m.,88,89,90o.,91o.,93,94
2.l.,95,97u.,98,99,101r.,104,105,106,107,109,110
Stefan Hofecker: S.27o.,40,41o./m.,51,56,57,58o./m.,59,60,61,28u.,76u.,77u.r., 81o.
Hartmut Mester: S.9, 21,22, 24, 26, 27, 28, 35, 43, 44, 52, 57, 58, 60, 61, 63,
72, 74, 76, 79, 80, 90,16o.,18,20,22,25,26,28o./u.,29o.,30, 311.u.r,32u.,33,37,41
u.,45,47u.,50u.,58u.,62 l,63,68,69,70, 71,73,74,78, 81u.,83,85m.,85u.l.,U1
Jörn Meyer: S. 101 l.,102,103, AFW-Cuxhaven: S. 32
Jochen Grimm: S.34u., PNE Wind: S.32o.; Reederei Eils: S.29m.; Siemens: S.34o.
Pressestelle des „Marinefliegergeschwaders 3 „Graf Zeppelin“: S.89 ol.

Nik Schumann, Buchhändler und Verleger, lebt seit über 50 Jahren an der Waterkant. Nach einer publizistischen Ausbildung bei der Deutschen Presse Agentur war er lange Zeit im Marketingbereich für namhafte Verlage tätig. Seit vielen Jahren ist Nik Schumann Mitglied im Verband Deutscher Schriftsteller.

Unser Verlagsprogramm auch im Internet: www.medien-verlag.de

Hamburg

Altona von A-Z
Barmbek im Wandel
Barmbek von A-Z
Eimsbüttel von A-Z
Eppendorf von A-Z
Feuerwehr-Buch Hamburg,
das Große
Grobecker, Kurt: On air -Reporter
beim Norddeutschen Rundfunk
Hamburg im Bombenkrieg –
1940-1945
Hamburg leuchtet – die Hansestadt
zur Blauen Stunde
Hamburgs Neustadt im Wandel
Hamburgs stolze Fregatten –
Konvoischiiffahrt im
17. Jahrhundert
Hamburgs Straßennamen erzählen
Geschichte
Harburg – von 1970 bis heute
Harburg von A-Z
Harburgs schönste Seiten
Langenhorn im Wandel
Polizei im Einsatz (Video)
Pompöser Leichenzug zur schlichten

Grabstätte – ... St. Michaelis
Rothenburgsort, Veddel im Wandel
Winterhude von A-Z

Schleswig-Holstein

Ahrensburg – Stadt mit
Adelsprädikat
Bad Oldesloe
Bad Segeberg im Wandel
Fontane in Schleswig-Holstein
und Hamburg
Kiels schönste Seiten
Sagenhaftes Sylt
So kochte Sylt
St. Peter-Ording
Sylt – Noch mehr Inselgeschichten
Sylt im Wandel – Menschen,
Strand und mehr
Sylt prominent
Sylts schönste Seiten

Niedersachsen

Bad Bederkesa
Buchholz in der Nordheide
Buxtehude, Altes Land
Celle – Stadt und Landkreis

Celler Hengstparade, die
Cuxhaven
Göttingen
Göttingens schönste Seiten
Hannovers schönste Seiten
List (Hannover), die, im Wandel
Ostfriesland
Rotenburg, der Landkreis
Verden, der Landkreis

Nordrhein-Westfalen

Heinsberg, der Kreis

Baden-Württemberg

Freiburg im Breisgau
Konstanz
Konstanz schönste Seiten
Ludwigsburgs schönste Seiten

Bayern

Boten aus Stein – Alte Kirchen
im Werdenfelser Land,
am Staffelsee und
im Ammergau
Lüftlmalerei
Mittenwalder Geigenbau