

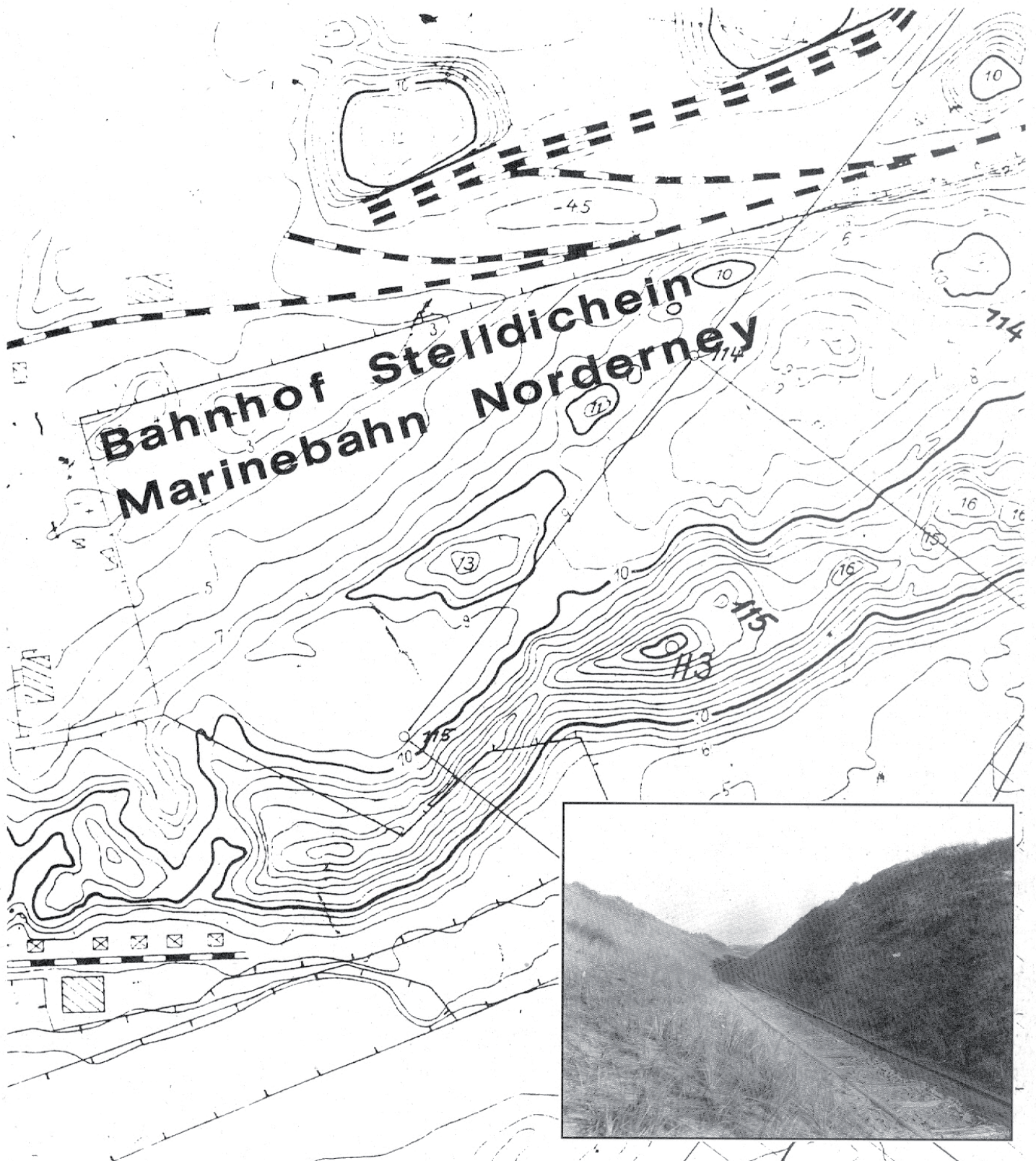
Mitteilungen

aus dem Stadtarchiv Norderney

Nr. 4

14. September 1997

Tag des offenen Denkmals



Editorial

Das kulturelle Erbe den kommenden Generationen zu erhalten ist eine Aufgabe des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege. Einen besonderen Anlaß, um für den Gedanken des Denkmalschutzes zu werben, bietet der „Tag des offenen Denkmals“. Dieser wird seit 1991 bundesweit veranstaltet und ist der deutsche Beitrag zu den vom Europarat angeregten „European Heritage Days“. An diesem Tag, zumeist der zweite Sonntag im September, werden in ganz Europa Kulturdenkmale geöffnet, die sonst nicht zugänglich sind, die gerade restauriert werden oder aus sonstigen Gründen von einem höheren öffentlichen Interesse sind.

1996 wurden an diesem Tag bundesweit mehr als 5 500 Baudenkmale und archäologische Grabungen in über 1 600 Kommunen vorgestellt. Fast 3 Millionen Besucher bewiesen das große Interesse an dieser Aktion.

Die Stadt Norderney nimmt seit 1995 am „Tag des offenen Denkmals“ teil. In Zusammenarbeit mit der Ev.-luth. Kirchengemeinde wurden Baugeschichte und Architektur der Inselkirche vorgestellt. Eine Ausstellung und Führungen informierten über die kulturhistorischen Besonderheiten der Grabdenkmäler auf dem alten Kirchhof, wozu Schüler der KGS die Biographie der Verstorbenen erkundet hatten. Im letzten Jahr wurde zu einem „Spaziergang um die Napoleonschanze“ geladen.

Aus gutem Grund möchte die Stadt Norderney bei der diesjährigen Aktion den sogenannten Bahnhof „Stelldichein“ vorstellen. Dieser historische Überrest der ehemals umfangreichen Bahn- und Schirrhofanlage wird zur Zeit mit erheblichem Aufwand restauriert und neugestaltet. Diese Maßnahme wird durch die Deutsche Bahn AG, Netzbezirk Leer, die Reederei Norden - Frisia und das Bauunternehmen Tell, Norden, unterstützt.

Die kleine Haltestation war Teil der 1917 begonnenen Marinebahn, die zum Bau und zur Versorgung der Batterien und sonstigen militärischen Anlagen der Seefestung Norderney diente.

Durch Demontage, Sprengung und Zertrümmerung sind die meisten militärischen Anlagen beseitigt worden, und zumeist wenige Trümmerreste markieren die Standorte der ehemaligen Bauten und Standorte. Vom Stadtarchiv Norderney wird mit Unterstützung des „Arbeitskreises für Geschichte und Kultur“ zur Zeit eine Bestandsaufnahme dieser Überreste durchgeführt. Das Schienennetz der Marinebahn blieb nicht erhalten, nur die Trasse ist in manchen Bereichen des Dünengeländes noch erkennbar.

Der nachstehende Bericht soll über die begonnene Gestaltung und Restaurierung des Bahnhof „Stelldichein“ informieren. Über die Geschichte der Marinebahn sollen Gebäude und Bahnanlage zugänglich gemacht werden. Schließlich sollen damit auch Sinn, Inhalte und Möglichkeiten des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege deutlich gemacht werden, denn mangelnde Fürsorge führt oft zu unwiederbringlichen Verlusten. So führte Bundespräsident Dr. Roman Herzog dazu aus, daß es darauf ankommt, „das Denkmal in der unmittelbaren Umgebung der Bürger, in ihrer alltäglichen Nachbarschaft, zu achten, zu pflegen und zu nutzen“. Die Wahrung muß unseren Alltag kennzeichnen, um unser kulturelles Erbe auf Dauer lebendig zu halten. Mit der Restaurierung des Bahnhof „Stelldichein“ hat die Stadt Norderney dazu einen wichtigen Beitrag geleistet.

Stadt Norderney

Konzept zur Neugestaltung des Bereiches „Bahnhof Steldichein“ (Auszüge)

vorgelegt im Dezember 1996

Bezeichnung:

Bahnhof Steldichein - Haltestation der ehemaligen Marinebahn. Erbaut 1917. Teilbereich des ehem. Festungsschirrhofes.

Lage: Flur 18, Flurstück 91/46 (Teilstück), Ecke Birkenweg/ Karl - Rieger - Weg.

Eigentümer: Stadt Norderney

Denkmalswürdigkeit:

Baudenkmal gemäß Verzeichnis der Kulturdenkmale für die Stadt Norderney. Kulturhistorisch bedeutsamer baulicher Überrest der militärischen Anlagen der Seefestung Norderney aus dem Ersten Weltkrieg. Genutzt bis 1947.

Beschreibung:

Holzbau von ca. 15qm Grundfläche, zurückversetzter Eingangsbereich, guter Erhaltungszustand, Tür und Fensterdekor.

Von der ursprünglichen Bahnhofsanlage blieben die Betonzuwegung, der Treppenaufgang und die Torpfosten der Umzäunung des Sperrbereiches erhalten.

Maßnahmen:

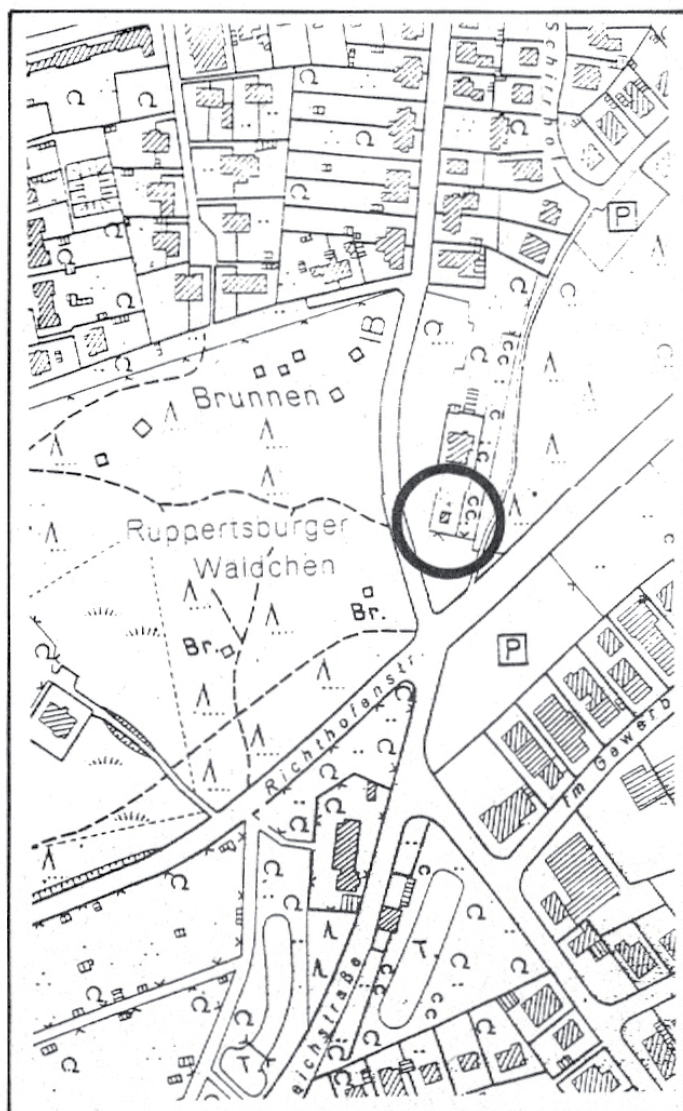
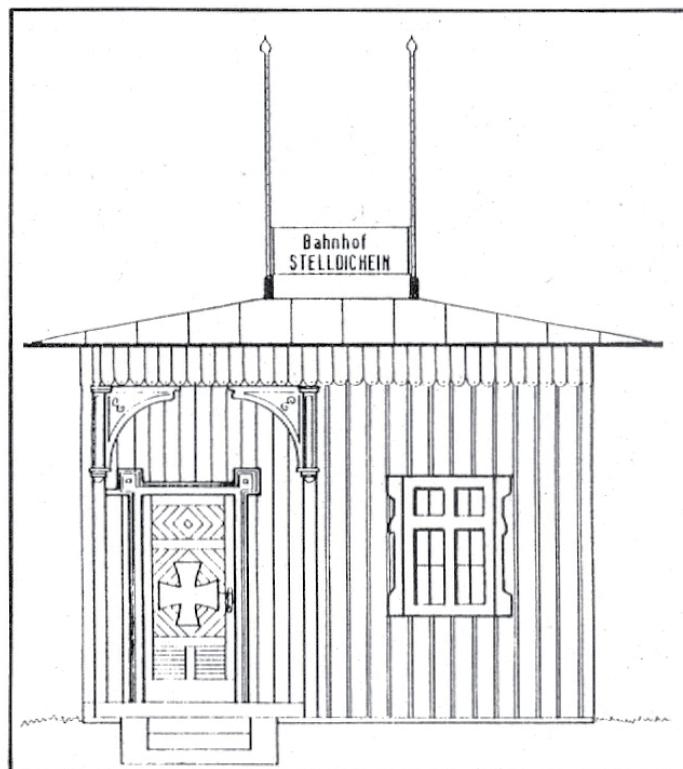
Instandsetzung des historischen Bahnhofgebäudes, Restaurierung noch vorhandenen Inventars der ehemaligen Bahnhofsanlage nach denkmalpflegerischen Gesichtspunkten, Gestaltung des Freigeländes, Schaffung eines freien Zuganges zum Bahnhofsgelände, Informationen zur Geschichte der Marinebahn.

Einzelmaßnahmen:

Bahnhofsgebäude
Neue Dacheindeckung und Anbringung neuer Dachrinnen, Neuanstrich des Gebäudes, Erneuerung des Hinweisschildes auf dem Dach des Gebäudes.

Gestaltung des Freigeländes

Beseitigung des Strauch- und Buschwerkes, Schaffung eines freien Zuganges zum Gebäude und Pflasterung des Weges, Instandsetzung der Betonpfeiler der Umzäunung, Anfertigung von Schwenktoren, Verlegung von zwei Schienensträngen (Regelspur) auf der ehem. Trasse neben dem Gebäude.



Bernd Röben

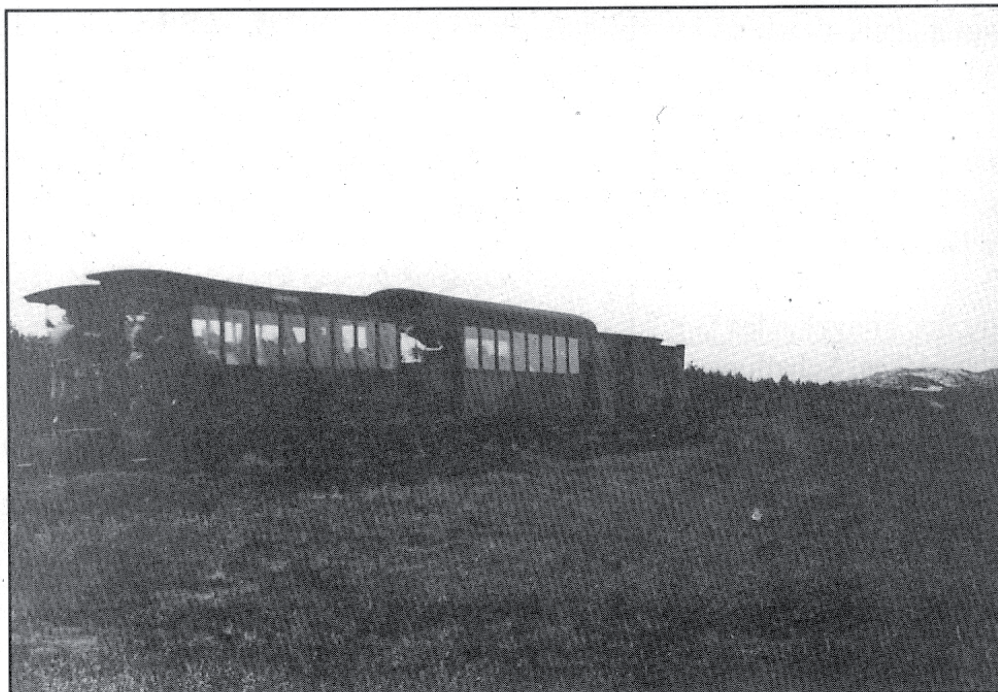
Die Marinebahn auf Norderney

Norderney besaß zu Beginn des Ersten Weltkrieges als einzige der größeren ostfriesischen Inseln noch keine Inselbahn für den Personen- und Güterverkehr. Bereits seit 1888 versuchten einige Gesellschaften und Privatunternehmer von der Regierung in Aurich eine Genehmigung zum Bau einer dampfbetriebenen Inselbahn oder einer elektrischen Straßenbahn zu bekommen. Alle Anfragen wurden jedoch abgelehnt.

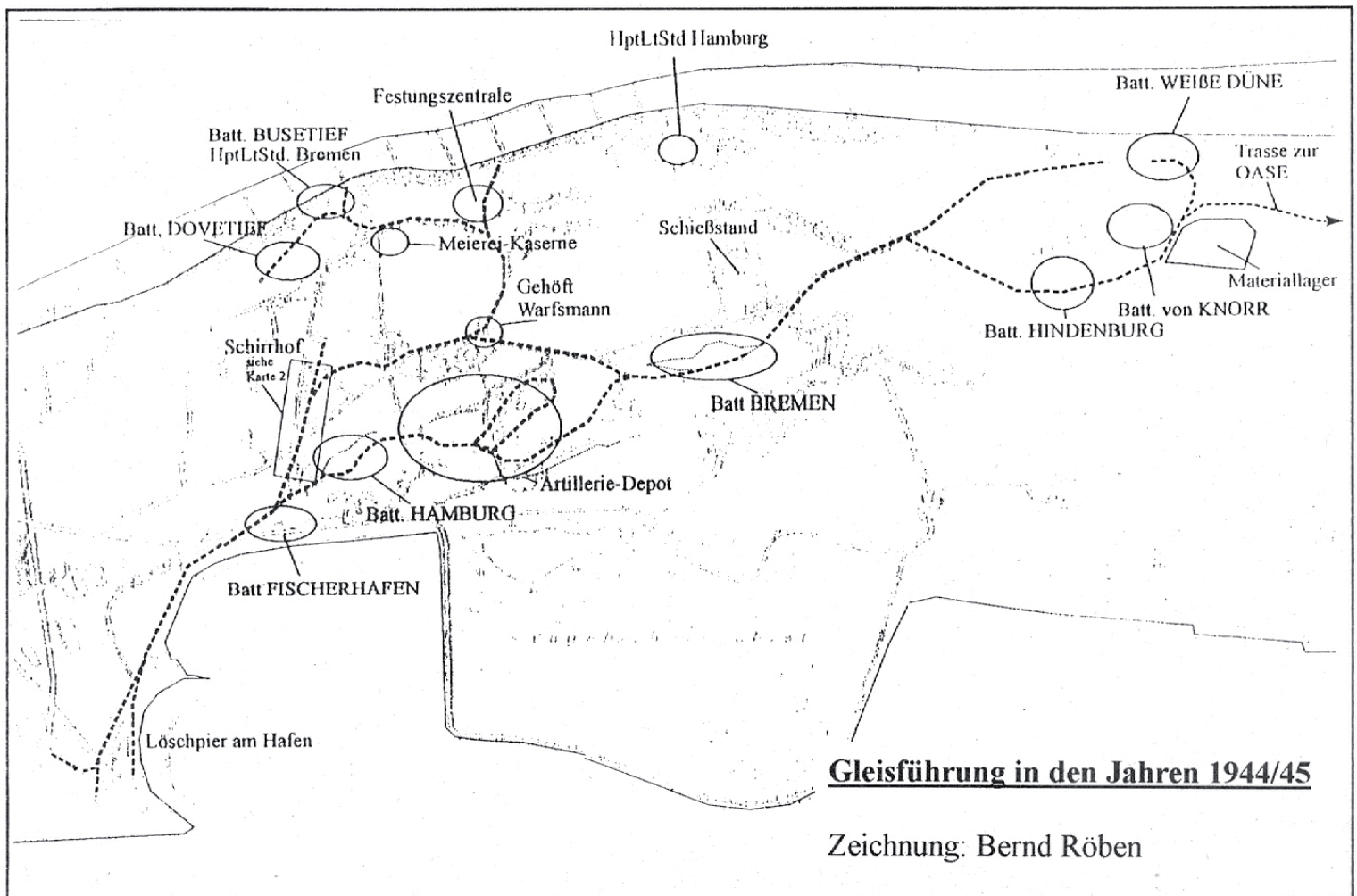
Für den Bau der militärischen Anlagen auf der Insel mußten nach Kriegsausbruch große Mengen an Baumaterialien vom Norderneyer Hafen in die Dünen transportiert werden. Deshalb entschied sich die Kaiserliche Marine im Jahr 1915 für den Bau einer Inselbahn, welche in Normalspur (1425 mm) errichtet wurde - wohl um das vorhandene Bahnmateriale und die Fahrzeuge der Preußischen Staatsbahn nutzen zu können.

Die Haupttrasse führte vom Hafen über den Schlafdeich am Schlickdreieck zum Schirrhof am Rupertsburger Wäldchen, wo sich die Werkstätten und Lagerräume befanden. Ein Gleis zweigte bei der heutigen Baracke der Stadtgärtnerei (an der Sporthalle) ab, folgte dem Verlauf der heutigen Mühlenstraße, Benekestraße und Thoradestraße bis zum Cafe Cornelius, wo Unterstände, Scheinwerfer- und MG-Stellungen errichtet wurden. Dieses Gleis bestand nur während der Bauphase und wurde nach Fertigstellung der militärischen Einrichtungen im Jahr 1917 wieder abgebaut. Ein weiteres Nebengleis führte durch das heutige Wohngebiet „Am Fischerhafen“ zu den Munitionsbunkern der Batterie Hamburg (heutiges Gewerbegebiet). Von den Bunkern wurde die großkalibrige Munition mit kleinen Feldbahnen zu den Geschützen weitertransportiert.

Die kleine Haltestation mit Namen Bahnhof „Stelldichein“, an der heutigen Straßenkreuzung Karl-Rieger-Weg / Birkenweg gelegen, diente den Besatzungen der Batterie Bremen und der Stellungen am Nordstrand als Zusteigemöglichkeit. Zwischen dieser Haltestation und dem Schirrhof schwenkte das Gleis - der heutigen Oderstraße folgend - in Richtung Meierei und führte am Karl-Rieger-Weg entlang bis zum Haus Warfsmann. Dort teilte sich das Gleis, verlief in östlicher Richtung zur Batterie Bremen bzw. in nördlicher Richtung am Alten Müllplatz vorbei, und dann in westlicher Richtung bis zum Hauptleitstand Bremen (Stellung „Bardleben“). Eine Weiche am Müllplatz ermöglichte die Fahrt zum Scheinwerferstand Nr. 12 auf den Randdünen, um von dort die Besatzung des Hauptleitstandes Hamburg („Kap-Stellung“) zu versorgen. Das Gleis zur Batterie Bremen führte etwa bis zur Düne des heutigen „Hundefriedhofes“, kreuzte die Straße und endete im Dünengelände. Zum Fahrzeugpark gehörten eine Lokomotive, verschiedene offene Güterwaggons und geschlossene Personenwagen der Preußischen Staatsbahn.



Die Norderneyer Marinebahn, im Hintergrund der Leuchtturm.



Nach dem Kriegsende im November 1918 blieben die Artilleriestellungen mit der Marinebahn von den Abrüstungsbestimmungen der Siegermächte verschont. Die Einrichtungen dienten fortan der Reichswehr für Schießübungen. Etwa um 1925 wurden südlich der Weißen Düne einige neue Geschützstellungen ausgebaut, die mit schweren Schiffsgeschützen bestückt wurden. Dazu wurde das Bahngleis vom Abzweig zur Batterie Bremen entlang der heutigen Straße zur Weißen Düne bis zum späteren Wasserwerk II weitergeführt.

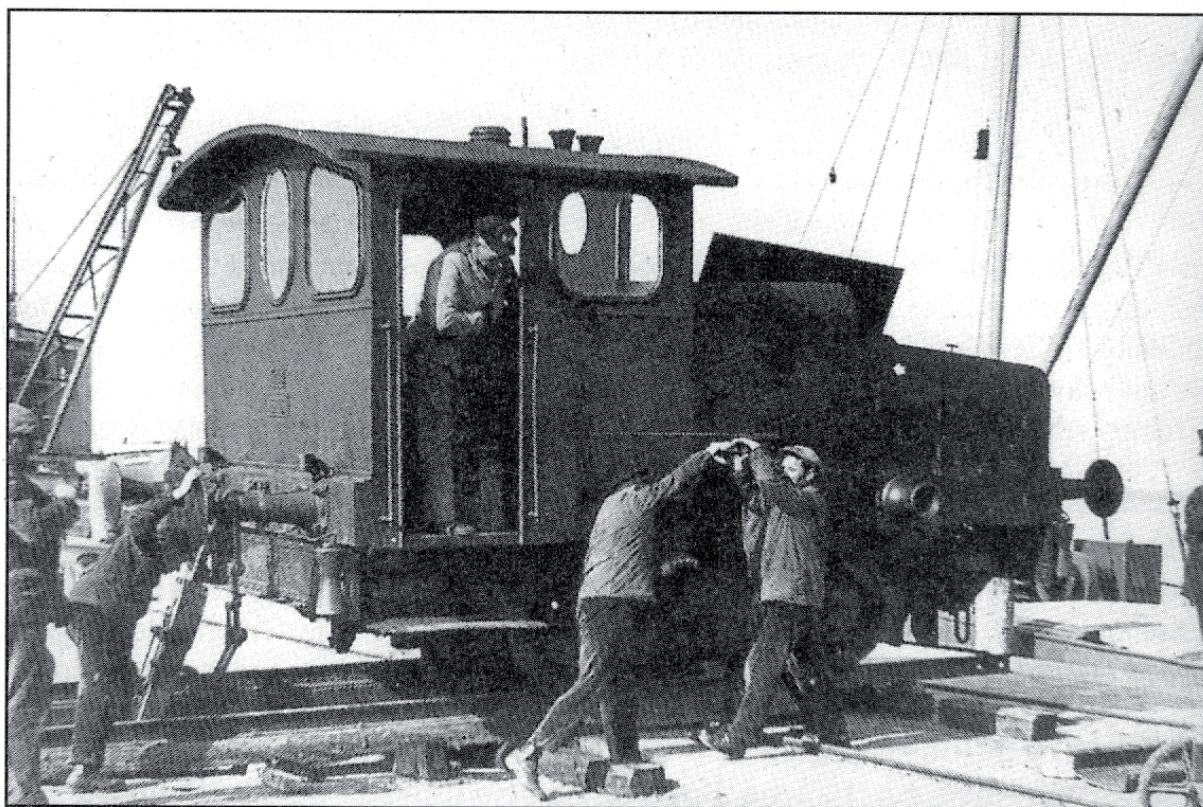
Nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten wurde durch die neue Wehrpolitik mit dem massiven Ausbau der militärischen Anlagen, dem Bau von Unterkünften und der Modernisierung der vorhandenen Stellungen begonnen. Die Ausweitung dieser Anlagen im Inselosten erforderten zunächst die Erweiterung der Inselbahn. Der Festungsschirrhof und das Artilleriedepot wurden um mehrere neue Werkstätten und Gebäude erweitert. Die Bahntrasse zur Batterie Hamburg wurde nach Osten weitergeführt, erschloß die sogenannte „Bombenbakkeree“ - das große Munitionsdepot nördlich der Schwarzen Dünen und mündete in das Gleis zur Batterie Bremen. Am Nordstrand, wo die Batterien „Dovetief“ und „Windhuk“ gebaut wurden, zog man das Gleis in südwestlicher Richtung weiter, um den Munitionstransport nach diesen Batterien zu gewährleisten. Nachdem die an der Weißen Düne gelegenen Batterien „von Knorr“ und „Hindenburg“ mit neuen Leitständen versehen wurden, erweiterte man die vorhandenen Gleise zum geschlossenen Oval. Für den Ausbau der Küstenbefestigungen in 1943/44 entstand nördlich des Wasserwerkes ein riesiges Lager mit Baumaterialien, welche von hier mit einer Feldbahn zu den Baustellen an der „Oase“ und im Inselosten transportiert wurden.

Nach Angaben von WOLFF (1976) wurden bei der Marinebahn auf Norderney nach 1935 folgende Fahrzeuge eingesetzt: Im genannten Jahr wurde die vorhandene Dampflokomotive durch eine 55 PS starke Diesellokomotive ersetzt. 1938 wurde eine weitere PS-starke Diesellok eingesetzt, während des Krieges zusätzlich zwei Beute-Dampflokomotiven. Es standen einige kleinere Draisinen (max. 4 Personen), dazu auch größere für 16 bis 20 Personen zur Verfügung. 27 offene Waggons wurden für den Schüttguttransport verwendet, hinzu kamen drei oder vier geschlossene Munitions - Güterwagen sowie

Nach dem Kriegsende 1945 diente die Bahnanlage für den Abtransport der demontierten militärischen Anlagen und Einrichtungen. Im Herbst 1946 überließ die Militärregierung das gesamte Bahnmateriale der Reichsbahndirektion Münster, die somit Eigentümerin der ehemaligen Marinebahn wurde. Im Januar 1947 verfügte der Auricher Regierungspräsident Dr. Berghaus zu überprüfen, inwieweit die vorhandenen Gleisanlagen für eine Straßenbahnlinie auf Norderney nutzbar wären. Das beauftragte Wasserstraßenamt Norderney führte eine Bestandsaufnahme des festen und rollenden Bahnmateriale durch:

20 000 m Schienen, 15 000 Holzschwellen, 10 Rechtsweichen, 6 Linksweichen,
14 Rungenwagen, 12 O-Wagen, 4 Gerätewagen, 2 Diesellokomotiven (50 PS, 40 PS),
1 Dampflokomotive, 1 Gleiskraftwagen

Kurverwaltung und Gemeinde Norderney waren an einer Inbetriebnahme der Bahnanlage nicht interessiert und verzichteten ausdrücklich auf eine Übernahme. Bis zum Februar 1947 war bereits ein Großteil der Schienen und des Fahrzeugparks zum Festland transportiert worden. Ein großer Teil der Bahnschwellen dagegen landete in den Öfen der Insulaner. Im Herbst 1947 war der Abbau der Bahn- und Gleisanlagen beendet, damit auch nach dreißig Jahren die Geschichte einer Eisenbahn auf Norderney. Allein der noch erhaltene „Bahnhof Stelldichein“ kündigt von dieser Zeit.



Ankunft der ersten Diesellokomotive für die Marinebahn Norderney im Jahr 1935

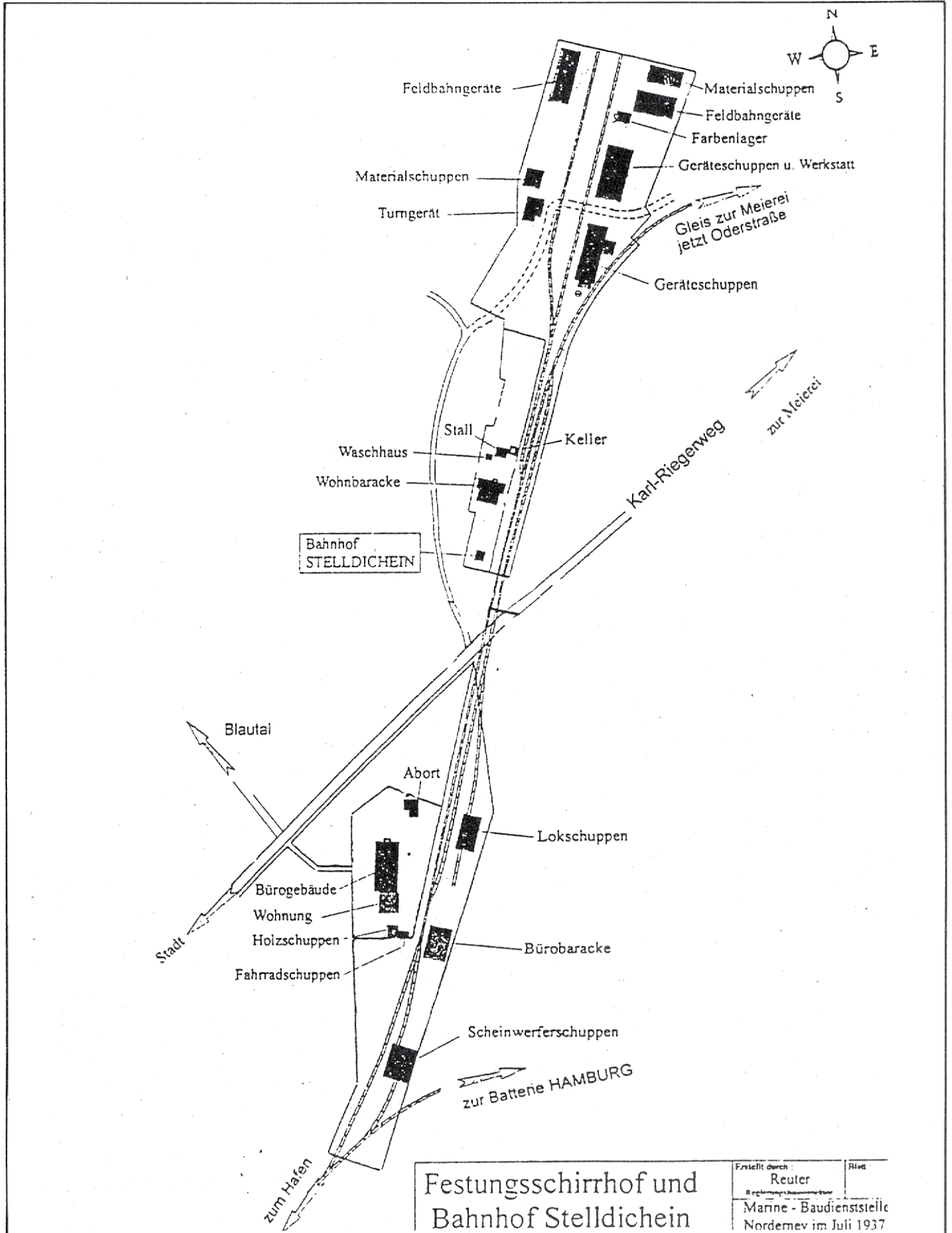
Quellen:

Wolff, G.: Die Marinebahn auf Norderney . Weihnachtsbadekurier 1976,
Stadtarchiv Norderney: Verfügung des Regierungspräsidenten vom 22. 1.1947 und Schriftverkehr WSA 375/47 vom 14.2.1947. Mitteilungen von Norderneyer Zeitzeugen.

Dieser Artikel ist ein Vorabdruck aus der Veröffentlichung: : Bätje, M., Meiling, H., Röben, B. Visser, E. - 1939 - 1945: Norderney im Krieg (in Vorbereitung).

Gesamtanlage des Bahnhofgeländes

Karte der Marine - Baudienststelle vom Juli 1937, neubearbeitet von B. Röben



Betriebsvorschrift

für den Verkehr auf der Festungsbahn der Insel Rorderney.

A. Allgemeines.

1. Geltungsbereich.

Diese Vorschrift gilt für alle im Fahrdienst der Festungsbahn beschäftigten Marine- und Zivilpersonen und ist eine Ergänzung der bestehenden bahnamtlichen Dienstvorschriften. (Eisenbahnbau- und Betriebsordnung für Nebenbahnen.)

2. Bahnaufsicht.

Alle im Fahrdienst der Festungsbahn beschäftigten Personen haben den Anordnungen der vom Marineartilleriesebenzugamt mit der Leitung des Fahrdienstes beauftragten Aufsichtspersonen unbedingt Folge zu leisten.

B. Bahnbetrieb.

3. Gleisanlagen.

Die Instandhaltung der Gleisanlagen usw. der Festungsbahn ist Sache der Festungsbaudienststelle Rorderney.

Fehlerhafte Stellen der Gleisanlagen und solche, auf denen die Geschwindigkeit nach Ziffer 9 herabgemindert werden muß, sind durch die vorgeschriebenen Signale für Langsamfahrt zu bezeichnen, bezgl. solche Streckenteile, an denen Instandsetzungsarbeiten vorgenommen werden.

Sperrungen von Gleisen sind der Fahrdienstleitung umgehend mitzuteilen.

4. Fahrordnung.

Die Festungsbahn ist eingleisig verlegt und muß aus diesem Grunde und wegen der zahlreichen Kurven im unübersichtlichen Dünengelände mit besonderer Vorsicht und Aufmerksamkeit befahren werden.