



Alte Pfade in Ostoverledingen

von Hinrich Heselmeier

**alte Land- und Wasserwege
auf dem Gebiet der Gemeinden
Ostrhauderfehn und Rhauderfehn**

Inhaltsverzeichnis

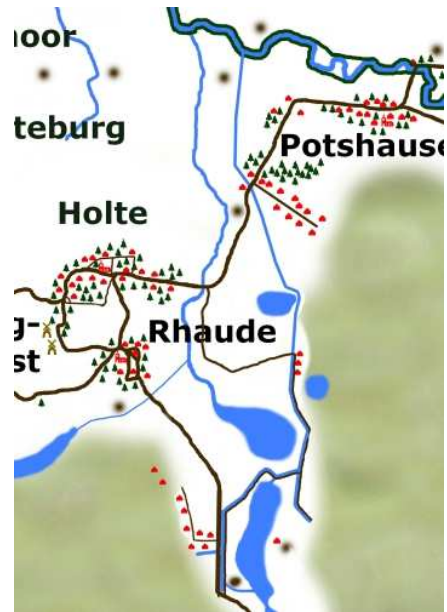
Kapitel	Seite
Vorwort	7
Einleitung	14
Politische Entwicklung	20
Ostoverledingen um 1700	22
Geschichte der Moorkultivierung	26
Backemoor	31
Buchweizenkamp	37
Collinghorst	39
Conrebbersweg	44
Fehnkanal	47
Glansdorf	56
Heerweg	59
Holte	62
Holter Moorweg	65
Holter Mühlenweg	68
Jann-Eggen-Weg	70
Jordan	73
Kleinbahn	77
Kreisel	82
Landwehrdeich	91
Langholt	95

Leda	99
Marienheil	102
Meyers Wieke	108
Mühlenwieke	114
Neuer Weg	116
Rhauder Weg	118
Rhauderwieke	120
Rinzeldorf	122
Rote Riede	125
Tonkuhlenweg	129
Unnerweg	132
Utende	136
Walkedeich	138
Bild- und Kartennachweis	142
Quellennachweis	143

Fehnkanal

Zur Zeit der Anlage des Kanals wurde der heutige Hauptfehnkanal nur Fehnkanal genannt. Der Fehnkanal wird an dieser Stelle erwähnt, obwohl er seit seiner Anlage in der Zeit von 1770 bis 1781 kaum verändert wurde. Vielmehr geht es hier um den Verlauf des Kanals.

Während der Hauptfehnkanal heute nur gelegentlich von Freizeitschiffen genutzt wird, war er für das Overledingerland über einhundert Jahre lang die wichtigste Verbindung zur Außenwelt, nämlich nach Leer. Ein Landverkehr nach Leer war bis zum Jahr 1855, als eine Drehbrücke über die Leda gebaut wurde, überhaupt nicht möglich, weil es keine Verbindung zwischen dem Overledingerland und Leer gab. Es gab zwar mehrere Fähren über die Leda (Stickhausen, Wiltshusen, Loga, Tjackleger und Esklum), aber der Weg dorthin über Breinermoor oder Backemoor war beschwerlich, da der Hammrich dazwischen oft überschwemmt war.

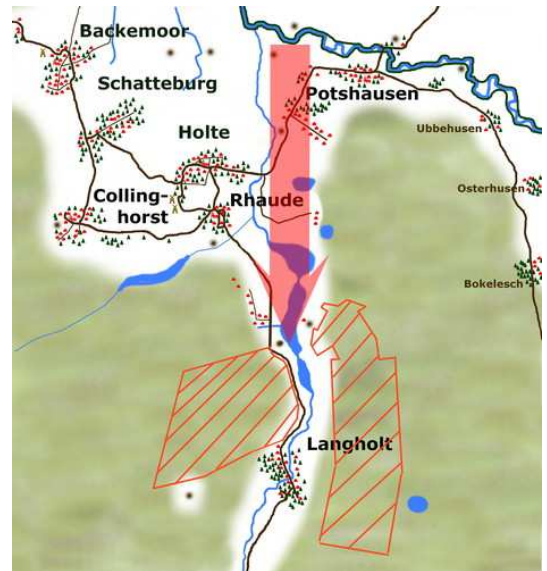


Mit der Gründung der Rhauder Fehne 1769 setzte ein umfangreicher Warenverkehr über die Leda und den Fehnkanal ein. Der Torf, der im Gebiet der Rhauder Fehne abgebaut und nicht von den Fehntjern selber verbraucht wurde, wurde per Schiff nach Leer oder Emden, teilweise sogar bis nach Hamburg, transportiert. Auf dem Rückweg nahmen die Schiffe Schlick aus Ems und Leda oder auch Straßendung aus den Städten mit, der auf dem abgetorften Moor mit Sand vermischte als Dünger eingesetzt wurde. Die Bewohner der Dörfer im Overledingerland waren durch den Betrieb von Landwirtschaft Selbstversorger. Für die Fehntjer galt das nicht. Sie verkauften Torf nach Leer und Emden und kauften dafür Baumaterial,

Lebensmittel und alles für den Haushalt von dort. Den Transport übernahmen meistens sogenannte „Beurtschipper“ (Spediteure) per Schiff.

Erst 1912 trat eine wesentliche Änderung mit der Inbetriebnahme der Kleinbahn zwischen Westrauderfehn und Ihrhove ein. In einer halben Stunde konnte eine ganze Zugladung Torf nach Ihrhove transportiert werden. Von da an nahm der Schiffstransport über den Fehnkanal deutlich ab. Aber auch der Bahnverkehr dauerte nicht unbegrenzt an. Letztendlich setzte sich der Autoverkehr durch.

Fünf Unternehmer, die Kaufleute Heinrich Thomas Stuart und Johann Friedrich Heydecke aus Leer, Rezeptor (Steuereinnnehmer) Alrich Weyhers Ibelings aus Breinermoor, der Hausmann (Landwirt) Wille Janssen aus Holte und der Amtmann Rudolph Heinrich Carl von Glan aus Stickhausen, beschlossen das Moorgebiet südlich von Rhaude wirtschaftlich zu erschließen. Sie gründeten die Rhauder Fehncompagnie und erhielten vom preußischen König am 19. April 1769 ca. 1.500 Hektar in Erbpacht mit dem Recht verliehen, dieses Gebiet zum Abbau und Verkauf von Torf weiter zu verpachten. Das



*geplanter Verlauf des Kanals
und das geplante Fehngebiet*

Heerweg

Überall in Deutschland gibt es Straßen mit dem Namen „Heerweg“ oder „Heerstraße“. Hier ist aber nach dem Zweck der Straße, der sich aus dem Alter ergibt, zu unterscheiden.

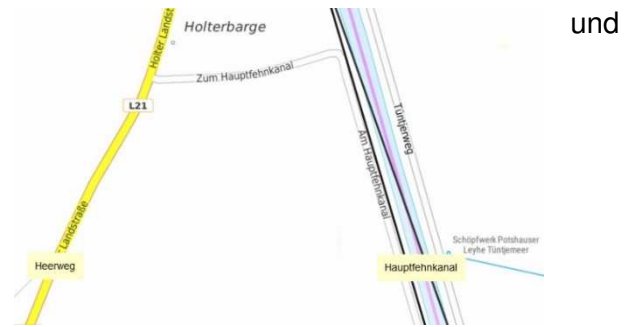
1. Im Südwesten Deutschlands gab es Heerstraßen schon zur Römerzeit. Sie werden deshalb auch mancherorts Römerstraßen genannt. Zu der Zeit, als sie noch für Truppenbewegungen genutzt wurden, waren es breite, möglichst gerade Wege, auf denen sich das Heer schnell bewegen konnte. Sie wurden zur Zeit der römischen Besatzung im Süden Germaniens angelegt und wurden auch nach der Besatzungszeit (ca. 300 n. Chr.) von den Germanen weiter genutzt.



2. Im Mittelalter war es üblich, dass Grundherren für die Benutzung ihrer Wege Zoll verlangten. An Grenzübergängen, Stadttoren oder Brücken wurden Zollstationen eingerichtet, an denen Reisende und Kaufleute Wegezoll entrichten mussten. Die Höhe des Betrages war willkürlich. Ursprünglich waren Heerwege wahrscheinlich vom Zoll ausgenommen. Im Altfrisischen steht die Bezeichnung „herewei“ für „Heerweg = große, öffentliche Straße“ (lt. Hofmann-Popkema, 2008), im Mittelniederdeutschen Wörterbuch ist „allgemeine Straße“ die Übersetzung für den Begriff „herwech“. Die Zollfreiheit endete in Ostfriesland wohl mit dem Übergang in das Fürstentum 1464. Somit wurde „Heerweg“ die Bezeichnung für eine breite Straßen, die Verbindungen zwischen wichtigen Zentren wurden und vor allem für den Transport von Handelsgütern genutzt wurden.

3. Im 18. und 19. Jahrhundert wurden viele Heeresstraßen neu angelegt. In Anlehnung an die ursprüngliche Nutzung als Heeres- und vor allem als Handelsstraßen wählte man diese Bezeichnung für die besonders breiten und geraden Straßen. Nach der französischen Besetzung (1806 bis 1815) wurden breite, gepflasterte Straßen in Norddeutschland als Chausseen bezeichnet.

In Ostfriesland und im Oldenburger Land gab es ein ganzes Netz von Heerwegen. Ursprünglich waren sie die Handelsrouten von Oldenburg aus bis zur Nordseeküste. An verschiedenen Stellen deuten noch Straßen- und Flurnamen darauf hin. Auch durch Ostoverledingen verlief ein Heerweg.

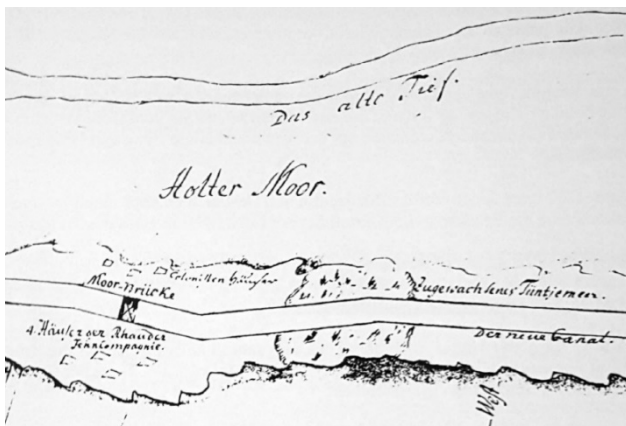


Flurstück Heerweg in der Nähe von Holterbarge

Der Verlauf des damaligen Heerweges entsprach größtenteils dem Verlauf der heutigen Straßen. Einige dieser Straßen waren vor vierhundert Jahren allerdings noch nicht vorhanden. Von Stickhausen nach Potshausen gelangte man über den Landwehrdeich. Die heutige Straße über Terheide wurde 1865 angelegt. Im gleichen Zug entstand auch die direkte Verbindung zwischen Holte und Marienheil. Vorher führte der Weg von Holte aus über die Rhauder Straße, den Hohen Weg und schließlich den Kleiriger Weg am heutigen Marienheil, das es damals noch nicht gab, vorbei nach Collinghorst. In Backemoor machte die heutige Backemoorer Straße einen Umweg über den Oll Hof, die Poststraße und die Ledastraße. Von Folmhusen

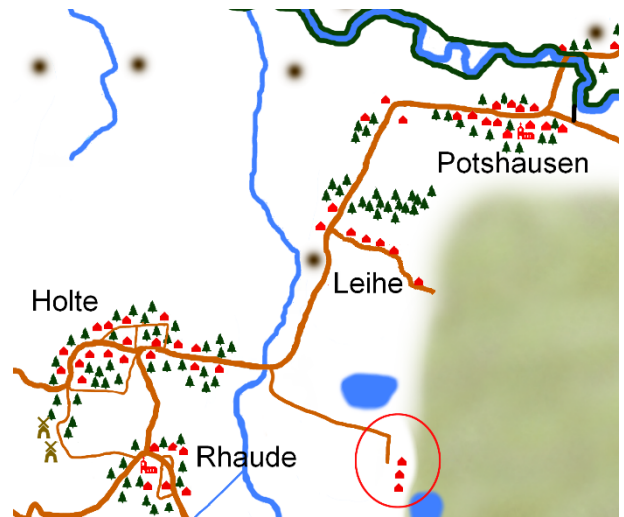
Holter Moorweg

Bereits im Jahr 1738 beantragten Bauern aus Holte beim König Friedrich von Preußen eine Konzeption zum Anbau von Buchweizen auf dem Hochmoor bei Holte. Das Hochmoor ragte östlich der Roten Riede fast bis an Potshausen heran, war also nicht weit von Holte entfernt. Dem Ersuchen wurde 1746 stattgegeben. Wahrscheinlich nutzten Holter Einwohner das Moor dann auch für den Buchweizenanbau, aber erst 1765 siedelten sich Menschen westlich der Roten Riede zwischen dem Tüntjer Meer und dem Duvenmeer am Moorrand an, als nämlich bekannt wurde, dass dort entlang ein Kanal zur Leda gegraben werden sollte. Die Siedlung erhielt den Namen „Holter Moorhäuser“, später kurz Holtermoor genannt. Wie überall am Moorrand werden die Siedler Torf abgebaut und Buchweizen ausgesät haben. Da es sich nur um Ausläufer des Hochmoores handelte, wird die Ausbeute an Torf gering gewesen sein und nur für den Eigenbedarf gereicht haben.



Auf dieser Zeichnung wird die Rote Riede als „Das alte Tief“ bezeichnet. Der Hauptfehnkanal heißt hier „Der neue Canal“. Das Tüntjer Meer, ursprünglich ein See von ca. 6 Hektar, war mittlerweile zugewachsen. Oberhalb der Moorbrücke, später Tobiasbrücke genannt, sind Kolonistenhäuser eingezeichnet, auf der anderen Seite der Brücke wurden den Gründern des Rhauder Fehn einige Kolonate zugestanden.

Die Verbindung zwischen Holte und Potshausen bildete der Heerweg. Zur Überquerung der Roten Riede gab es eine Fähre. Der östliche Teil von Holte wird deshalb heute noch „Fährend“ genannt. Um von Holte zu den Holter Moorhäusern zu gelangen, nutzten die Menschen diese Fähre und gingen dann über das Moor. So entstand mit der Zeit der Holter Moorweg, der parallel zur heutigen Holterfehner Straße verlief. Der Weg ist heute noch als solcher zu erkennen.



Panoramabild: Blick vom Hauptfehkanal auf Holtermoor (links) und den Holter Moorweg (rechts geradeaus)

Nur ein paar Jahre nach der Gründung Holtermoors wurde der Fehnkanal angelegt. Schon im Vertrag zum Kanalbau zwischen der Gemeinde Holte und der Fehncompagnie wurde vereinbart, dass zwei Brücken den Fehnkanal