

Straßen und Wege in der Kirchengemeinde Sandel

Friesischer Heerweg

Die Heerstraße aus vorgeschichtlicher Zeit begann bei Oldenburg und verlief in nördlicher Richtung zum Meer. In den „17 Küren“ (Friesisches Recht) ist angegeben, dass eine der drei Straßen zu Lande von Omeresburg nach Jever führte. Der Straßenverlauf orientierte sich an der hohen Geest. Sandwege trockneten in Regenperioden schneller ab, unwegsame Moor- und Marschgebiete wurden umgangen. Bei Rispel gabelte sich der Heerweg, eine Abzweigung führte weiter nach Aurich. Die zweite erreichte den Upschlot. Upschlot kommt aus dem Plattdeutschen und bedeutet aufschlößen. Der Upschlot stellte eine natürliche Furt, einen Damm auf engem, aber sandigem und damit festem Unter-

⁷¹ Stadt Jever: Aufsätze aus Cleverns – Sandel, 1972 – 1997. 25 Jahre Gebietsreform, Jever 1997

grund zwischen zwei Mooren dar. Diese Überfahrt überquerte ein Tief - heute Schanzer Leide. Das Tief wiederholt zugewachsen, überschwemmte den Damm zu fast allen Jahreszeiten und das Wasser lief den Reisenden in den Wagen. Er wurde 1701 erhöht und verbessert, 1762 legte man eine Brücke über den Upschlot. Bei diesen Arbeiten fanden sich alte Münzen und Waffen. 1886 erhielt der alte Verkehrsweg ein Klinkerpflaster.⁷² Für diesen Bereich, Jever - Cleverns - Landesgrenze, wurde 1889 beim Schützenhof eine Chausseegeldhebestelle mit Schlagbaum eingerichtet.⁷³ Die Asphaltierung der Straße Cleverns - Rispel erfolgte in den Wintermonaten 1966 - 67.⁷⁴

Nach dem Upschlot erreichte der Heerweg Möns und Nobiskrug. In einiger Entfernung lagen Sandel und Cleverns. Weiter führte der Weg über die Heide (Fliegerhorst Upjever) zum Hafen Jever. Der Heerweg schaffte eine Verbindung zwischen den Dörfern, er führte jedoch nicht hindurch. Distanz zur Straße brachte den Ortsansässigen Sicherheit vor zwielfichtigen Gestalten. (Viel später, im 17. Jahrhundert, wurde der Weg als Poststraße genutzt. Vom Kamm der Geest führte die Straße herunter in die Dörfer).

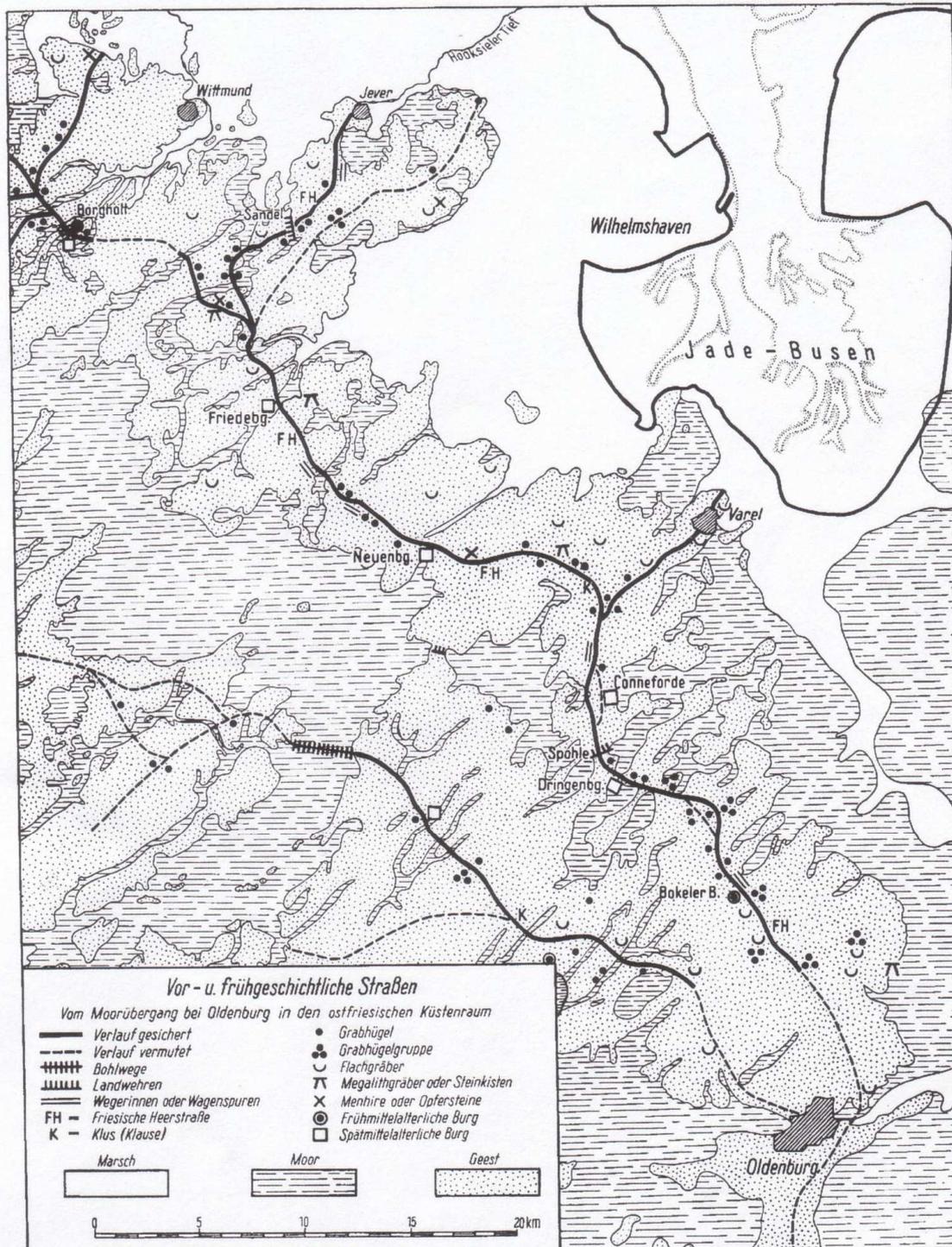
Auf dem Heerweg, wie der Name schon sagt, bewegte sich das Heer mit seinen raubeynigen Soldaten, ständig auf der Suche nach frischer Nahrung. Wanderhandwerker, Gaukler, Musiker, Bettler, Kesselflicker, Scherenschleifer und Pilger bevölkerten den Weg. Die Pilger wanderten zur beliebten Pilgerstätte nach Wardenburg. Bis zur Reformation 1517 gehörten alle Menschen dem katholischen Glauben an. Händler aller Berufe transportierten ihre Waren auf der Route zur Küste. Um sich vor räuberischen Überfällen zu schützen, bildeten sie mit ihren Wagen Konvois. Der Heerweg, besonders die Strecke Rispel - Hafen Jever, wurde dank des florierenden Warenverkehrs zum bedeutenden Handelsweg. Tanno Düren ließ zum Schutz des Verkehrs und zur Abwehr feindlicher Übergriffe um 1450 eine feste Burg bauen (Sandeler Burg, vgl. Kapitel „Häuptlinge“). Sie wurde später von den Ostfriesen zerstört, wahrscheinlich 1603, als die ganze Gegend ausgeplündert und die Sandeler Kirche zerstört wurde. Die Ortschaft und der noch heute existierende Bauernhof tragen den Namen Sandeler Burg.

Natürlich nutzten auch die Bewohner der Dörfer den Vorteil der nahe liegenden Straße, um die eigenen Waren zügig in die nächste Stadt zu schaffen. Der Verkehr zwischen Wittmund und Jever musste in Regenzeiten und im Winter wegen der unpassierbaren Kleiwege über den Heerweg Jever - Rispel geleitet werden, eine feste Straße wurde 1850 gebaut.

⁷² Hanken, Eberhard:

⁷³ Orth; Friedrich: Landstraßen, in: Die Straßen der Stadt

⁷⁴ Hanken, Eberhard, a. a. O.



Friesischer Heerweg zwischen Oldenburg und Jever⁷⁵

Nahe der Heerstraße verlief der Fulfsweg, nach Fulf, der sich als erster "Häuptling von Jn- und Knyphausen" nannte. Er legte den Weg durch die Heide und ließ einen Damm aufschütten, der eine Verbindung zwischen dem heutigen Upjeverschen Forst und der Straße von Rispel nach Reepsholt schuf. So konnte er heimlich seine ostfriesischen Freunde treffen. Fulf, einziger Sohn des „bösen“ Alke's war an dem Hof der Gräfin Theda von Ostfriesland erzogen worden. Es entstand eine enge Freundschaft zwischen Fulf und dem späteren Grafen Edzard d. Großen. FrI. Maria versuchte 1550 mit einer Beschwerde am Brüsseler Lehnshof und bei Kaiser Karl V. den Weg abzuschaffen und die alte Passage wieder herzustellen. Der Weg blieb jedoch, und die Knyphäuser holten sich weiterhin Torf aus der Friedeburger Gegend. 1599 herrschte wieder ein gespanntes Verhältnis

⁷⁵ Marschalleck, a. a. O.

zwischen Oldenburg und Ostfriesland. Graf Johann von Oldenburg ließ am Fulfsweg eine Schanze aufwerfen, die 1601 beseitigt wurde. Der heutige Schanzweg erinnert an die Begebenheit.⁷⁶

Zur Heerstraße gehörten die Gasthöfe. Reisende unterbrachen ihre lange und anstrengende Fahrt, um in ein Wirtshaus einzukehren.

Carl Woebcken⁷⁷ berichtet von dem Krugwirt Johann vor dem Upschlot. Aus der Harlinger Reimchronik von 1555 geht hervor, dass Tanno Düren von Jever zum Todesbett seines Veters nach Wittmund gerufen wurde. Dieser wollte ihn als Erben einsetzen. Tanno Düren „kneipte“ sich fest und kam zu spät. „*De Meet to Upslot was hem so leef, dat he veel to lange sitten bleef.*“ Woebcken sagt: „Das ist erdichtet“.

Auch der Nobiskrug von Möns lag am Friesischen Heerweg. Nobiskrüge gibt es in ganz Europa. Es waren übel beleumdete Gasthäuser, in denen nur Gesindel verkehrte, welches mit dem Teufel im Bunde stand. Der Aberglaube des Volkes besagt, dass sich die Toten, bevor sie in's Jenseits gingen, noch einmal volltrinken konnten.

Zwischen 1818 und 1833 befand sich beim Nobiskrug eine Zollhebestelle, geführt von dem Wirt Carsten Reellfs und seiner Ehefrau.⁷⁸

In der Gemarkung Sandel liegt ca. 500 m östlich des Wohnplatzes Sandelermöns beim Nobiskrug in Wiesengelände ein gut erhaltenes Landwehrteilstück von 60 m Länge. Vermutlich stammt es aus dem späten Mittelalter und diente an der Grenze zum ostfriesischen Gebiet als Wegsperre der Straße über Cleverns nach Jever. In der Mitte befand sich ein Durchlass für den Verkehr, wahrscheinlich mit einem Wachturm und einem Schlagbaum. Es wird von einem Doppelwall mit jeweils vorgelagertem Graben gebildet. Die Wälle zeigen ein abgerundetes Profil von 7 m Breite und 1 m Höhe. Die Breite der mit Wasser gefüllten Gräben beläuft sich auf ca. 5 m, die Gesamtbreite der Anlage beträgt 25 m.⁷⁹

Grabhügel an der Heerstraße

Viele Grabhügel sind aus Unkenntnis ihrer geschichtlichen Bedeutung zerstört worden. Die Steine der Gräber boten den Menschen gutes Baumaterial. Später stellten die Hügel für die immer intensiver arbeitende Landwirtschaft eine Behinderung dar. Grabhügel aus vorgeschichtlicher Zeit befanden sich in der Nähe des Nobiskruges, an welchem der Heerweg vorbeiführte. Zur Bestattung der Toten wählte man Plätze an Wegen - besonders beliebt war die Lage an einer Straßengabelung. Der Helweg, (Weg in's Totenreich der Hel) führte im Glauben des Heidentums nach Norden an das Meer, auf dem die Verstorbenen das Totenschiff zur Überfahrt in's Jenseits erreichten.

Sieben dieser Grabhügel in einer Reihe, einige befanden sich auf Schortenser Gebiet, wurden von einem franz. Artillerie-Ingenieur 1785 im Auftrag der Zerbster Regierung kartiert. Im Jahre 1836 übernahm das Oldenburgische Museum eine aus diesen Hügeln stammende Graburne. Der Form nach stammt das Gefäß aus der Jüngerer Bronzezeit (gegen 1000v.Ch.).⁸⁰



⁷⁶ Woebcken, Carl, a. a. O.

⁷⁷ Woebcken, Carl, a. a. O.

⁷⁸ Oldenburgisches Urkundenbuch 262 – 4, Nr. 3885

⁷⁹ Marschalleck, a. a. O.

⁸⁰ Marschalleck, a. a. O.



Lanzenspitze aus der Bronzezeit

Das Steindenkmal vom Nobiskrug, 3 m lang, 1,5 m breit und 1 m hoch, hielt man lange Zeit für den Rest eines Hünengrabes. Von F. Riemann⁸¹ existiert eine Zeichnung, wonach sich der Findling oben flach und an den Ecken mit kleineren Steinen verkeilt zeigt. Nach dem erfolglosen

Versuch, den Findling - ein Hindernis bei der Feldarbeit - zu sprengen, versengte man ihn 1881. Eine 1939 durchgeführte archäologische Untersuchung ergab keinen Hinweis auf ein Hünengrab, obwohl der Stein in vorgeschichtlicher Zeit gewiss eine Bedeutung hatte.⁸² 1974, im Rahmen der Sandgewinnung, wurde der Stein erneut freigelegt. Die größten Brocken übernahm der Flugplatz Upjever. Hier fanden sie als Denkmal der Waffenschule 10 Verwendung. Die Abteilung der Bundeswehr brachte den Findling im Frühjahr 2005 an seinen ursprünglichen Platz beim Nobiskrug zurück.



Tüllenbeile aus Grappermöns

Steinäxte aus Sandelerburg und Nobiskrug veranschaulichen die steinzeitliche Bearbeitungstechnik. Der Mensch in der jüngeren Steinzeit besitzt die Fähigkeit, Feuersteine zu behauen, zu schleifen und zu durchbohren.⁸³ Am Upschlot und bei Grappermöns wurden Werkzeuge aus der Steinzeit gefunden.⁸⁴

Der älteste Fund in Möns (genaue Stelle unbekannt) aus der Bronzezeit ist eine bronzene Lanzenspitze.

Die Brunnenanlage in Grappermöns, 1935 entdeckt, stammt aus der Zeit der Chauken, die um Chr. Geburt zwischen Ems und Elbe lebten. Der obere Teil des Brunnens war nicht mehr vorhanden. Die untere Hälfte ließ drei, mit Findlingen angelegte Ringe erkennen. Darauf lagen große Holzstücke. Die ganze Brunnenanlage zeigte sich mit schwarzer Erde ausgefüllt. Blätter verschiedener Bäume hatten 2000 Jahre in Toneinschlüssen gut überdauert. Zusammengesetzte Scherben ergaben den Teil eines Wasserkruges.^{85 86}

⁸¹ Historienkalender 1992, S. 96

⁸² Marschalleck, a. a. O.

⁸³ Das Bild der Axt stammt aus dem Heft „Tausend Jahre Jever. 400 Jahre Stadt“, Oldenburg 1936

⁸⁴ Die Bilder von Lanzenspitze und Tüllenbeile stammen aus dem Heft „Tausend Jahre Jever. 400 Jahre Stadt“, a. a. O.

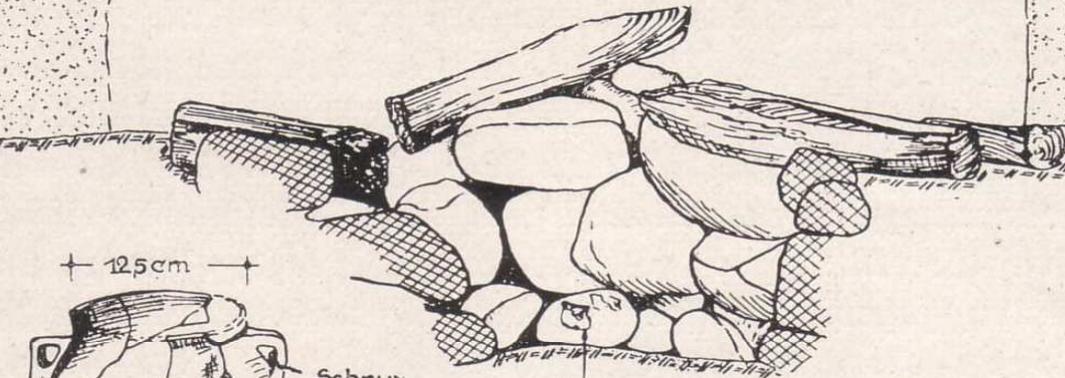
⁸⁵ Marschalleck, a. a. O.

⁸⁶ Das Bild von der Brunnenanlage stammt aus dem Heft „Tausend Jahre Jever. 400 Jahre Stadt“, a. a. O.

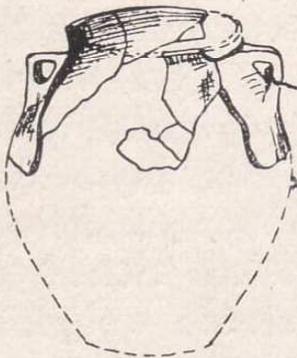
BRUNNENANLAGE AUS FINDLINGEN.

Auftrag durch Plaggendüngung ~1,00m

Kiesiger Sandboden



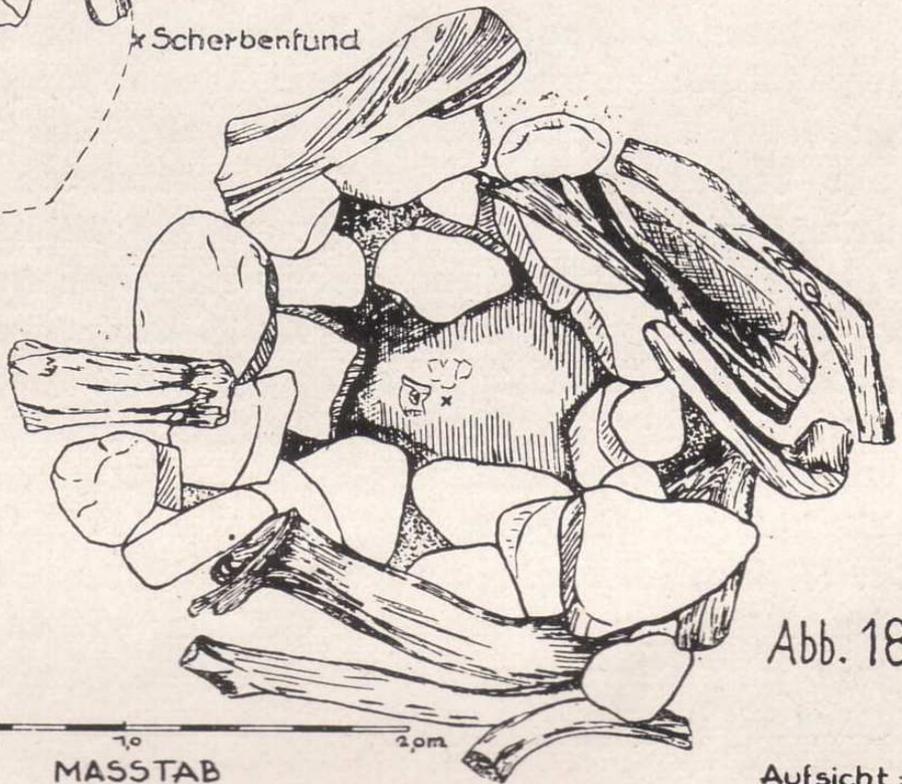
125cm



Schnur

x Scherbenfund

Querschnitt:



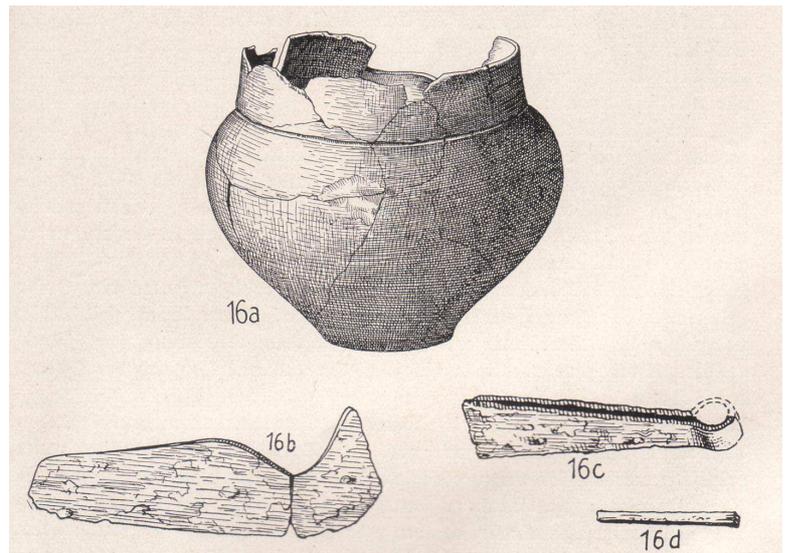
0 50 100 200

MASSTAB

Abb. 18

Aufsicht:

Auf der Mönser Gast führen Parzellen den Namen Dorpstede (auch Dorpstäd) und Wagenburg. Die Parzelle „Langeland“ nahe der Dorpstede präsentierte sich als Fundstelle für vorgeschichtliche Forschung. Beim Sandabbau kamen Urnenreste, Waffen, Geräte, Netzbeschwerer aus Granitstein zu Tage. Eine Urne enthielt als Beigabe: Ein Rasiermesser aus Bronze 16b, eine bronzene Pinzette 16c und einen kleinen Bronzefriem 16d.⁸⁷



Urnenreste mit Beigabe aus Grappermöns

Eine Brannstätte, sowie ein Haufen von Feuersteinsplintern deuteten auf die Spuren einer Wohnstätte hin.

Heimatkundliche Forscher vermuten, dass sich die alte Siedlung von Rispel, „Langeland“ mit der über 2000jährigen Brunnenanlage bis zum Hünengrab bei Nobiskrug erstreckte.⁸⁸

Das Jeverländische Mahnmahl



Mahnmal am Upschlot

Zurück zum Upschlot. Hier befindet sich ein weiteres „Denkmal“, jedoch viel jüngeren Datums. Das Jeverländische Mahnmahl am Upschlot wurde im Juni 1948 an der Landesstraße 13 Cleverns-Rispel, nahe der oldenburgisch-ostfriesischen Grenze aufgerichtet. Das Grundstück stellte die Gemeinde für 99 Jahre zur Verfügung. Auf geschichtlichem Boden fand das Kreuz seinen Platz: Die schon erwähnte Grenze mit der einzigen Überwegung durch das Moor und die Furt Upschlot. Außerdem drang das Meer nach der Marcellusflut 1362 bis hierher.⁸⁹

Den Anstoß, das Mahnmahl zum Gedenken aller Menschen, die im 2. Weltkrieg den Tod fanden, vermisst und vertrieben wurden, kam von Eberhard Hanken, Landwirt aus Grappermöns. Auch sein einziger Sohn und Hoferbe galt in Russland als vermisst. Das 10 m hohe, schlichte Kreuz ist längst zu einem Wahrzeichen

⁸⁷ Die Bilder von der Urne mit den Beigaben stammen aus dem Heft „Tausend Jahre Jever. 400 Jahre Stadt“, a. a. O.

⁸⁸ Marschalleck, a. a. O.

⁸⁹ Woebcken, Carl, a. a. O.

geworden. An gut platzierter Stelle: Das Holzkreuz auf einem Hügel stehend, ist weithin sichtbar und jeder Vorbeifahrende, ob aus Westen oder Osten kommend, bewegt sich direkt darauf zu.

Am Totensonntag 1948 wurde das Mahnmal eingeweiht. Im Frühjahr 1949, nach einem Trauergottesdienst, hatten die anwesenden Angehörigen der Kirchengemeinde Cleverns-Sandel die Möglichkeit, je eine Eiche für ihre Toten zu pflanzen. Außer den Eichen stellte die Kirchengemeinde einen Findling auf. Die Inschrift lautet: Man nahm Euch Leben und Heimat - Unsere Liebe bleibt. Ein weiterer Findling trägt die Aufschrift: Jeverländisches Mahnmal 1939 - 1945.⁹⁰

Die Gestaltung und der Ausdruck des einzigartigen Mahnmals führte zur Beteiligung von 11 weiteren jeverländischen Gemeinden. Für jede Kirchengemeinde: Cleverns – Sandel, Tettens, Hohenkirchen, Waddewarden, Jever, Sande, Sillenstede, Schortens, Sengwarden, Hooksiel, Minsen und Wangerooge wurde ein Findling an den Weg zum Kreuz gelegt.

Heute liegt die Stiftung und das Gelände mit dem Jeverländischen Mahnmal in der Obhut des geschäftsführenden Pfarrers der ev. luth. Kirchengemeinde Jever, der damit auch dem Vorstand und dem Kuratorium der Stiftung des Jeverländischen Mahnmals angehört.⁹¹

Vom Kopfsteinpflaster zur Asphaltstraße

1925 konnte trotz schwerster wirtschaftlicher Zeit der Bau einer jahrzehntelang gewünschten Straße um die Kirche herum bis zum Dorfeingang bzw. Dorfausgang ausgeführt werden. Den Sandkasten für den Unterbau legten die Sandeler Landwirte an.

Die Bauausführung unterlag einer jeverschen Firma. 13 000 Goldmark kostete die Pflasterung mit blauen Klinkern, die, hochkant verlegt, die erforderliche Festigkeit gewährleisten. Natürlich wurde nun die Weiterführung der Verklinkerung an die damalige "Amtsverbandsstraße" nach Cleverns und Möns geplant. Ein Interessenkonflikt zwischen den drei Dörfern verhinderte das Vorhaben.

1928 endlich erwachte das Dorf aus seinem Dornröschenschlaf. Sandel, einziges Dorf im oldenburger Land ohne Anschluss an eine Hauptverkehrsstraße, bekam die Verbindung von Cleverns nach Sandel und weiterführend nach Möns. Jahrelange, schwierige Verhandlungen hatten schließlich Erfolg.⁹² Im Dorf herrschte große Freude.



Die Straße nach Sandel, wie sie früher mit Kopfsteinpflaster und „Sommerweg“ ausgesehen hat

⁹⁰ Hanken, Eberhard, a. a. O.

⁹¹ Stadt Jever, a. a. O.

⁹² Kirchenbuch der Kirchengemeinde Sandel

Ortsansässige Männer bekamen Arbeit beim Straßenbau. Die benötigte Erde für den Unterbau auf der Mönser Strecke, im Mittelalter als „Totenweg“ bezeichnet, schaffte man mit Karren und Spaten vom Deich Sietwendung (Teilstück südlich von Sandel bei Dreihäuser) heran. Die Steine (Kopfstein) wurden vom Piesberg (bei Osnabrück gelegen) geliefert. Pferd und Wagen brachten die Ladungen vom Bahnhof Jever zum Straßenabschnitt. Hier wurden die Flinten in Loren umgeladen und auf eigens dafür gebaute Schienen zur Baustelle transportiert.⁹³



Die Ansichtskarte zeigt den Zustand der Wege in Sandel Anfang des 20. Jahrhunderts

Der Hauptverkehr zwischen Jever und Wittmund bewegte sich nun auf der neuen Landstraße. Sandel wurde an den öffentlichen Personenverkehr angeschlossen. Geschäftig und betriebsam nutzten die Menschen die neuen Verkehrsmöglichkeiten. Die Asphaltierung erfolgte in zwei Abschnitten: 1965 von Sandel nach Möns, 1966 von Cleverns nach Sandel.⁹⁴ Ulmen, die bislang als Straßenbäume die Wegstrecke säumten, fielen dem Ulmensplintkäfer zum Opfer und mussten abgeholzt werden. Seitdem begrünen Eschen die 3,603 km lange Straße. 1982 erfolgte eine Verbreiterung der Strecke Cleverns-Sandel von 4 auf 5 m und eine Sanierung der Strecke Sandel-Möns. Am 16. Mai 2002 wurde aus der Kreisstraße 90 eine Straße, die in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Jever fällt. Im August 2002 erhielt die Strecke Sandel bis Dreihäuser eine neue Asphalt Deckschicht, im November 2003 bekam das Dorf Sandel und die Reststrecke von Dreihäuser bis zum Kindergarten Sandelermöns einen neuen Asphaltüberzug. Die finanziellen Mittel zur Durchführung der Baumaßnahme erhielt die Stadt Jever vom Landkreis als Ausgleich durch die Rückstufung der K90.

Der Sandeler Padd

Mit einer feierlichen Eröffnung am 22. Juli 2002 wurde der Sandeler Padd eingeweiht. Die Bürgermeister(in) aus Wittmund und Jever, Dorfbewohner der nahen Ortschaften und viele Fahrradfahrer (ca. 200 Menschen) trafen sich auf beiden Seiten zu dieser fröhlichen Zeremonie. Gemeinsam ging es in die Sandeler Kirche zu einem Einweihungsgottesdienst, um sich anschließend bei gemütlichem Zusammensein kennen zu lernen.

⁹³ Mündliche Überlieferung

⁹⁴ Chronik des Boßelvereins Sandelermöns

Der Sandeler Padd stellte für Generationen von Menschen die willkommene Abkürzung dar, um mit dem Fahrrad oder zu Fuß von Leerhufe und Umgebung nach Jever zum Markt zu gelangen. Auch benutzten viele den Weg in früheren Zeiten zu einem Kirchenbesuch in Sandel. Nachdem die Menschen mit dem Auto (ab 1960) viel größere Strecken schnell bewältigen konnten, geriet der Weg fast in Vergessenheit. Der „kleine Grenzverkehr“ stand still. Der Weg über moorastigem Boden wurde unpassierbar. Auf jeverländischem Gebiet hielten Zäune und weidendes Vieh den Wanderer zurück.

Im Rahmen der Sandeler Dorferneuerung konnte nach zwei Jahren Planung der Fahrradweg auf einer neuen Wegstrecke gebaut werden, die am anderen Ufer des Tiefs an die alte Verbindung anknüpfte. Angrenzende Landwirte hatten ihre Zustimmung gegeben. Der jeversche Abschnitt erreichte eine Länge von 603 m. Die Kosten des mit feinem Schotter aufgefüllten Radweges beliefen sich auf 53 000 DM. Die Wittmunder hatten bereits ein Jahr zuvor ihren Weg bis zum Rispeler- bzw. Mühltief fertig gestellt.⁹⁵ Die Deich- und Sielacht Wangerland stiftete 1999 eine stabile Brücke, die vorher als Fußgängerüberführung das Crildumer Tief bei Wüppels (Kattentorn) überbrückte. Auseinander geschnitten ließ die Stadt 2/3 der Eisenbrücke bei Schurfens verlegen. Das Reststück stellte die neue Verbindung am Sandeler Padd her.⁹⁶ Trägerschaft für Weg und Brücke übernahmen jeweils die Städte Wittmund und Jever.⁹⁷



Sandeler Padd auf „ostfriesischer Seite“

Der Höhenbolzen an der ehemaligen Wirtschaft in Sandel gibt die Höhe von 3,185m an. Das Tief liegt mit seiner Böschungskante 0,60 m über NN. Es ergibt sich ein Höhenunterschied vom Dorf zum Tief von ca. 2,50 m.⁹⁸



Der Sandeler Padd ist in die Radwanderroute „Friesischer Heerweg“ integriert (Ausschnitt aus der Karte)

Der Fahrradfahrer durchfährt auf dem Sandeler Padd also nicht nur die anheimelnde Wallheckenlandschaft der Geest und die flache Marsch, die einen weiten, freien Blick gewährt - er macht auch eine „kleine Berg- und Talfahrt“.

⁹⁵ Jeverisches Wochenblatt vom 22. Juli 2001

⁹⁶ Auskunft der Deich- und Sielacht Wangerland

⁹⁷ Jeverisches Wochenblatt, a. a. O.

⁹⁸ Auskunft der Deich- und Sielacht Wangerland