

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Oldenburger Jahrbuch

**Oldenburger Landesverein für Geschichte, Natur- und
Heimatkunde**

Oldenburg, 1957-

Moorarchäologie in Stadt und Landkreis Oldenburg und der nahen
Umgebung. Mamoun Fansa und Reinhard Schneide

urn:nbn:de:gbv:45:1-3267

Moorarchäologie in Stadt und Landkreis Oldenburg und der nahen Umgebung

Mamoun Fansa und Reinhard Schneider

Einleitung

Durch das Entwässern der Moore kam das Moorwachstum im 18. Jahrhundert langsam zum Stillstand. Die angetrockneten Mooroberflächen wurden zum Zwecke des Buchweizenanbaues ständig abgebrannt. Dadurch begann das Moor zu „schrumpfen“. Es verlor im Laufe der letzten 200 Jahre fast überall mehrere Meter an Höhe. Die größten Höhenverluste wurden jedoch durch das Stechen von Schwarztorf für Brennzwecke verursacht. Wenn es die Grundwasserstände erlaubten, wurde bis auf den festen Sandgrund hinunter abgetorft. Die über dem Schwarztorf liegenden helleren und weniger wertvollen „Weißtorfe“ oder „Bunttorfe“ wurden in die ausgetorften Schwarztorfbereiche hineingeworfen bzw. hineingestürzt. Beim Torfabbau entdeckten die Torfarbeiter hin und wieder archäologische Fundstücke und leiteten sie an das Museum in Oldenburg. Seitdem der Abbau maschinell erfolgt, werden nur noch wenige Funde bekannt.

Die Moorarchäologie hat in Oldenburg eine über 200jährige Tradition. Sie begann eher zufällig im Jahre 1784 mit der Entdeckung einer gut erhaltenen Moorleiche im Bareler Kleinstmoor nordöstlich von Neerstedt.

Auf der topographischen Karte (= Beilage) sind alle moorarchäologischen Fundstellen aus Stadt und Landkreis Oldenburg und der nahen Umgebung verzeichnet. Im hier vorliegenden Beitrag wird nur auf die wichtigsten Fundstellen in Stadt und Landkreis Oldenburg eingegangen.

Anschrift der Verfasser: Dr. Mamoun Fansa, Dipl. Ing. Reinhard Schneider, Staatliches Museum für Naturkunde und Vorgeschichte, Damm 40–44, 26136 Oldenburg.



Erläuterungen zu den Moorfunden und Befunden aus der Stadt und Landkreis Oldenburg sowie der näheren Umgebung.

1.) Der Pfahlweg XXII (Ip) (Abb. 2):

Östlich von Oldenburg (Oldb) liegt der mittelalterliche Pfahlweg XXII (Ip) - 22 - unter einer neuzeitlichen Straße (Fundstelle 1). Sie wurde im Volksmund auch „Hölzerne Straße“ oder im Mittelalter „Holten Straat“ genannt. Sie führte vom Geestrand bei Oldenburg-Bornhorst an der Grenze zwischen Marsch und Moor entlang bis nach Huntorf. Ihre Länge betrug etwa 8 km. Von Huntorf führte eine unbefestigte Straße weiter nach Wehrder (Grafenwerder) und Elsfleth an der Weser.

Die Hölzerne Straße wurde vermutlich schon im 12. Jahrhundert bei der erneuten Kolonisierung der Marschen und Moorrandbereiche erbaut. Sie war ein wichtiges Teilstück des Handelsweges von Oldenburg bis an die Weser und gehörte zum oldenburgischen Hoheitsgebiet. Bekannt wurde der Knüppelweg durch die Schlacht *Bremer Taufe* am 3.8.1475. Nach den Überlieferungen wurde auf der Hölzernen Straße ein Raubheer aus Bremen von Rittern, Bürgern und Bauern aus Oldenburg vernichtend geschlagen. Hunderte von Gefallenen des Bremer Heeres wurden im Moor bei Gellen beigesetzt. Auf alten Karten sind das Schlachtfeld und der „Bremer Kirchhof“ noch mit der Jahreszahl 1475 eingetragen. Im Jahre 1865 wurde die Hölzerne Straße von einer Klinkerstraße überbaut. Bei der Erneuerung von Brücken, Durchlässen und Instandsetzungen kamen aus den verschiedenen Schichten der Hölzernen Straße immer wieder altertümliche Hufeisen aus dem 16.-19. Jahrhundert zutage. Sie kamen in das Museum am Damm. Um 1950 wurde die Klinkerstraße mit einer Beton- und Asphaltstraße überbaut. 1977/1978 erfolgte die Begradigung einer unfallträchtigen Straßenkurve am Wahnbäker Moorbach bei Gellen. Im Bereich der alten Brücke und Kurve wurde die alte Straßenführung mit ihren zahlreichen Schichten abgerissen und stillgelegt. Bei dieser Gelegenheit konnten von H. Hayen, U. Siemer und R. Schneider etwa 100 m der Hölzernen Straße mit Unterstützung des Straßenbauamtes Oldenburg und der ausführenden Straßenbauunternehmen untersucht und dokumentiert werden. Zwischen den einzelnen Schichten hatte man Klei und Heidesoden aufgetragen. Aus den Kleiabdeckungen kamen 35 ganze Hufeisen und zahlreiche Hufeisen-Bruchstücke zutage. Dazu unzählige Hufeisennägel und anderes Eisen. Hinzu kam als Zufallsfund noch ein silberner Mariengroschen aus Jever mit der eingepprägten Jahreszahl 1755. Im fettigen Klei waren die Hufeisen und das andere Eisen nicht verrostet, sondern nur mit dem umgebenden Klei blaugrau oxidiert und so leicht zu finden. Besonders zahlreich waren die Hufeisenfunde im alten Überschwemmungsbereich der Gellener Bäke (Wahnbäke). Vor den ersten Holzbrücken hatte man hier einen Durchlaß aus einem hohlen Baumstamm hergestellt. Nach Verstopfung der „Höhle“ floß das Moorwasser weiträumig über die Hölzerne Straße hinweg. Um hindurchzukommen, trieben die Fuhrleute wahr-

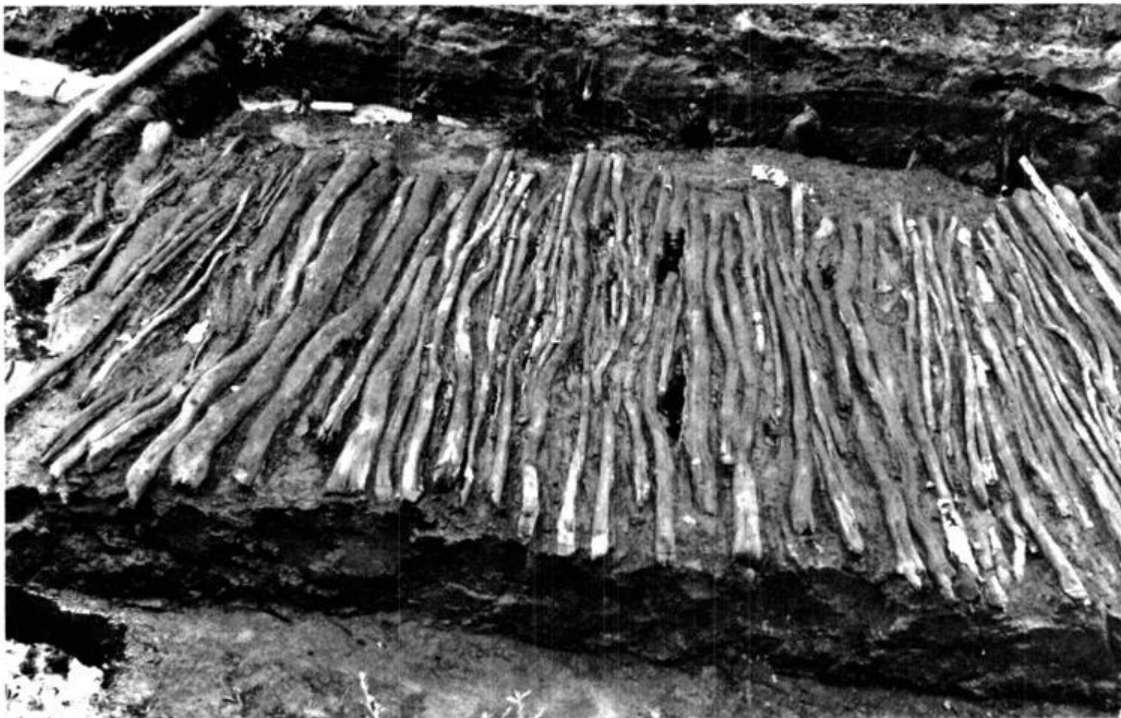


Abb. 2 - Fundstelle 1 - Die Hölzerne Straße zwischen Oldenburg-Bornhorst und Hunteorf. Foto: H. Hayen.

scheinlich die Pferde zum schnellen Traben an. Dabei traten die Pferde oft mit den Hufen zwischen die Eichenknüppel des Weges und rissen sich dabei die Hufeisen mitsamt den Nägeln aus den Hufen. Viele der abgerissenen Hufeisen steckten noch immer senkrecht eingeklemmt zwischen den Hölzern der Fahrbahn. In die Eichenknüppel des Weges hatten die Räder tiefe Fahrspuren eingerieben und so eine Art Fahrrinne geschaffen. Daraus ließ sich die alte Spurweite ableiten. Sie lag zwischen 1,20 m und 1,24 m. Nach den Beifunden und ¹⁴C-Datierungen stammten die erkannten drei Holzschichten der Hölzerne Straße aus dem 16.-19. Jahrhundert. In tiefere Schichten konnte wegen des hohen Wasserdruckes nicht vorgedrungen werden. Aus der Zeit der Schlacht von 1475 wurden keine Funde entdeckt. Sie mußten noch tiefer und unter der heutigen Wasserlinie liegen. Alle Funde und Befunde bezeugen, daß die Hölzerne Straße eine zwar schwierige Überwegung war, aber trotzdem stark als Nahverbindung und auch als Fernhandelsweg zwischen Hamburg, Oldenburg und Holland genutzt wurde.

2.) Der befahrbare Pfahlweg XLIII (Ip) -43- im Holler Moor (Abb. 3):

Allgemeine Angaben:

Der Moorweg verläuft zwischen Grummersort im Süden und dem Holler Sandberg an der Hunte im Norden.

Weglänge:	ca. 3,5 km
Wegbreite:	3,3 m – 3,4 m
Fahrbahnbreite:	ca. 2,65 m
Tiefenlage 1962:	0,30 m – 2,20 m
Tiefenlage 1992:	0,00 m – 0,52 m
Wegaufbau:	Quer zur Fahrbahn hatte man 3,3 m – 3,4 m lange Erlenrundhölzer und gespaltene Halbrundhölzer im \emptyset zwischen 10 cm und 20 cm verlegt. Der Unterbau bestand aus 3 – 5 in Längsrichtung des Weges verlegten Rundhölzern. An den Wegaußenseiten wurden die Hölzer von eingeschlagenen Pflöcken gehalten.
Datierung:	cal 14C BC 385 – 150 v. Chr.

Ältere Berichte über den Pfahlweg 43 (Ip):

- 1830 Muhle, In: Oldenburgische Blätter 14, No. 30, p. 234
- 1837 Muhle, In: Beiträge zur Geschichte des Großherzogthums Oldenburg. VII Geschichte des Stedingerlandes im Mittelalter. „ Im Wüstenlande fand man nördlich von Lemmel 14 Torfsoden dick einen solchen Weg, wo starkes Holz wie Bindelbäume dick, dicht nebeneinander gestellt lag“.

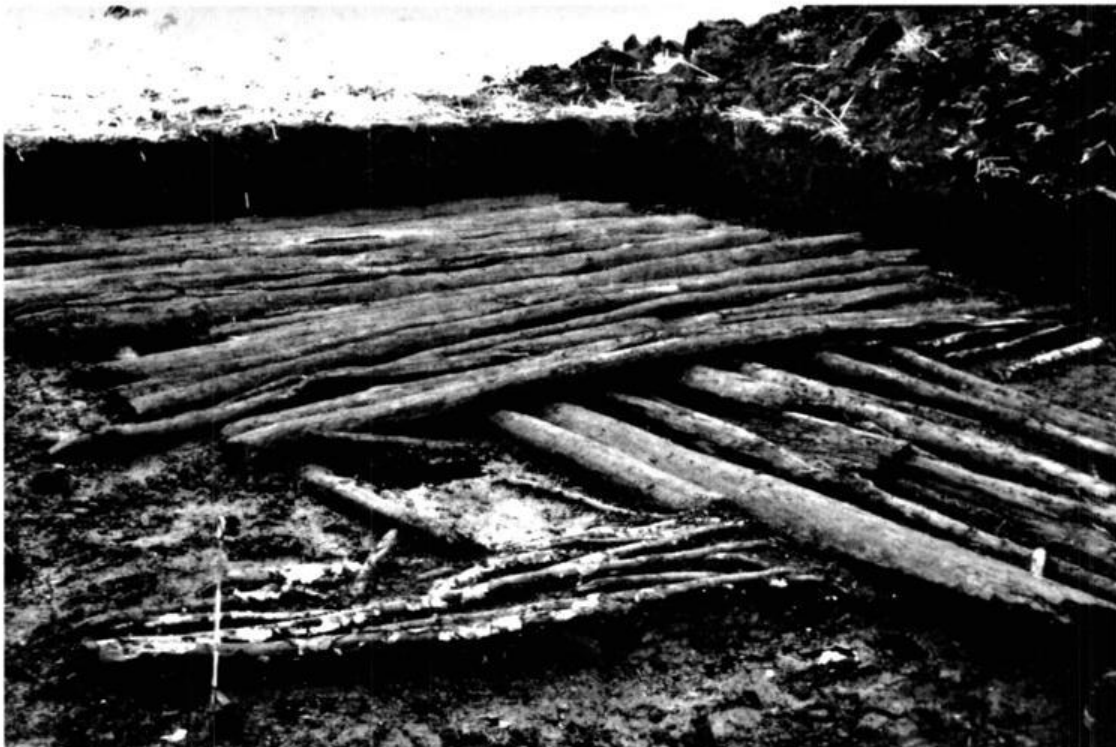


Abb. 3 - Fundstelle 2 - Der Pfahlweg XLIII (Ip) -43- zwischen dem Holler Sandberg an der Hunte und Grummersort, Ldkr. Oldenburg. Wiederentdeckt bei Moorkultivierung im Jahre 1962. Foto: H. Hayen.

1873 Der Gastwirt J.C. Brand aus Holle sieht den Pfahlweg in seinem Torfstich. 1875 Mit Schreiben vom 5.6.1875 schlägt er dem Oberkammerherrn von Alten in Oldenburg eine kleine Aufgrabung mit zwei Helfern am Sa. 12. des Monats vor. Die Wegrichtung weist nach von Alten „..... gerade auf den Thurm von Holle“.

Neuere Berichte:

1962 Bei der Rekultivierung des Wüstenlander Moores und der Anlegung neuer Moorentwässerungsgräben wird der Pfahlweg in den Seitenwänden eines neuen Moorgrabens entdeckt.

Im selben Jahr führte H. Hayen aus Oldenburg einige Ausgrabungen an diesem Moorweg durch. Er konnte den Verlauf auf 407 m Länge verfolgen. Am südlichsten Untersuchungspunkt lag der Pfahlweg in einer Tiefe von 2,20 m. Das Moor war in diesem Bereich noch sehr naß und nicht standfest. Im Jahre 1987 konnte der Weg in der völlig umgestalteten Landschaft nicht wiedergefunden werden.

Erst 1992 gelang es R. Schneider, den Moorweg – nun in einer Tiefe von nur noch 0,52 m – erneut in Teilstrecken aufzufinden.

Das Moor war in den vergangenen 30 Jahren durch die Entwässerungsmaßnahmen und Kultivierung um 1,70 m zusammengeschrumpft. Schwere Moorschlepper konnten nun über die stark verfestigte Mooroberfläche hinwegfahren.

Neben dem Pfahlweg 43 (Ip) gibt es ca. 2200 m weiter östlich noch den ebenfalls parallel und in Nordsüdrichtung verlaufenden Pfahlweg/Bohlenweg 42 (Ip). Der letztere Weg ist ca. 135 Jahre jünger. Beide Wege sind die Endpunkte eines alten Fernweges, der fast schnurgerade über Höhenrücken bis nach Damme führt. Den Moorengpaß zwischen Damme (Ldkr. Vechta) im Norden und Hunteburg (Ldkr. Osnabrück) im Süden überbrückte ein lange genutzter Bohlenweg. Über ihn konnte man die weiterführenden Fernwege am Fuß des Wiehengebirges erreichen. Die Bohlenwege/Pfahlwege im Holler Moor und Wittemoor stellten das Nordende des alten Fernweges dar.

Man konnte über sie den Fluß Hunte und weiter die Weser erreichen. Von dort konnte man an das offene Meer und in ferne Länder gelangen. Damit besaßen die alten Moorwege östlich von Oldenburg eine weit größere Bedeutung als bisher angenommen wurde.

3.) Der Pfahlsteg LXXIV (Ip) -74- am Holler Sandberg (Abb. 4):

Lage: im Flurstück 409/208

H.Hayen, 1965: „In 80 – 100 cm Breite hatte man Kiefern- und Erlenpfähle längs nebeneinander gelegt. Ein Unterbau fehlte. Dieser Weg durchquerte den Kiefernmoostorf südlich des Holler Sandberges, der am Ufer der schiffbaren



Abb. 4 - Fundstelle 3 - Der schmale Pfahlsteg LXXIV (Ip) -74-. Ausgrabung 1965 am Holler Sandberg an der Hunte. Die Fernrichtung nach Süden weist auf die Hohe Geest am Reiherholz hin. Foto: H. Hayen.

Hunte hoch aus der Niederung aufragt. Da hier der Weifltorf der vorchristlichen Eisenzeit fehlt, aber ein geringer Rest des Schwarztorfes über dem Kiefernwaldhorizont vorhanden ist, ist dieser Steg vermutlich bronzezeitlich anzusetzen. Material für die Pollenanalyse und C14-Bestimmung wurde entnommen. Es zeigt sich erstmals, daß der Holler Sandberg schon frühzeitig besiedelt war". (Hayen, 1965)

4.) Der Pfahlweg LXXVI (Ip) -76- am Holler Sandberg (Abb. 5):

H. Hayen, 1965: „Er führte vom Holler Sandberg nach Süden an den Rand des Hochmoores. Sein nördliches Ende war unter dem mittelalterlichen Klei erhalten geblieben und konnte untersucht werden. Er wird in das 13. – 14. Jahrh. zu datieren sein.“ (Hayen, 1965)

5.) Der befahrbare Pfahlweg LXXV (Ip) -75- am Holler Sandberg:

H. Hayen, 1969: „Nachrichten von zwei alten Torfgräbern führten zur Auffindung dieses dritten großen, vom Bereich Holler Sandberg aus das Moor bis zur Geest durchquerenden, Moorweges. Er liegt im Südteil des Moores offenbar im oberen Schwarztorf, auf ihm wurde ein Speichenrad gefunden, das leider nicht

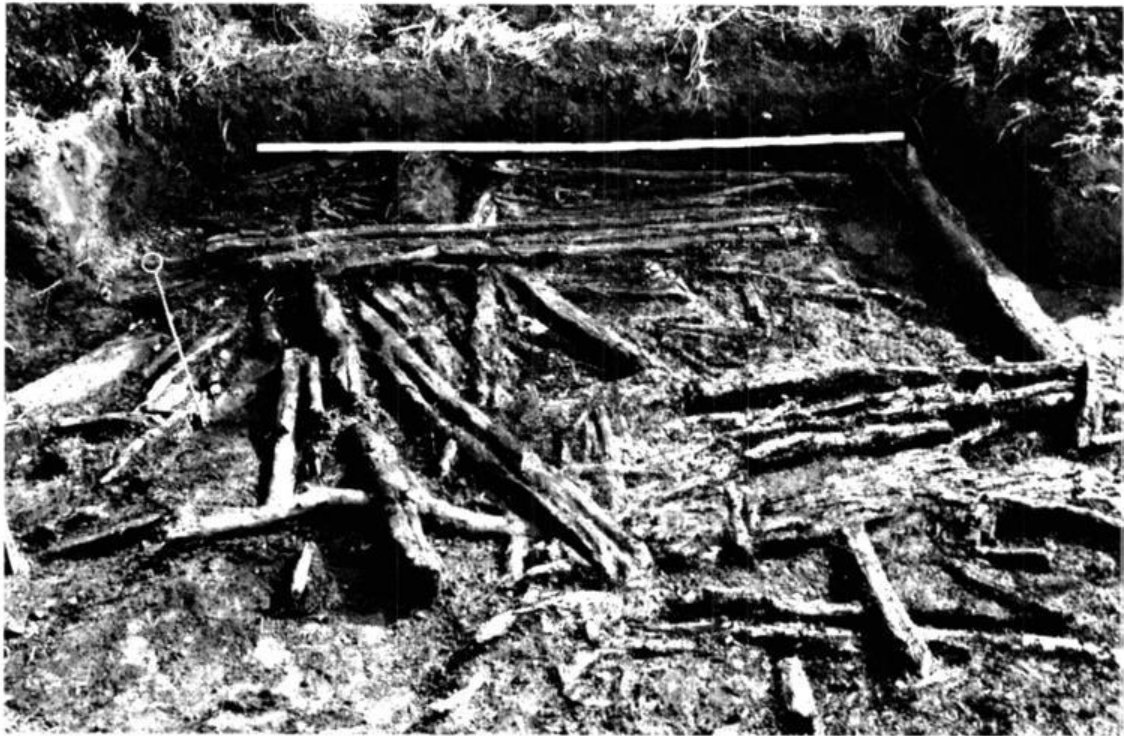


Abb. 5 - Fundstelle 4 - Der befahrbare Pfahlweg LXXVI (Ip) -76-. Ausgrabung 1963 am Holler Sandberg an der Hunte. Die Fernrichtung nach Süden weist über das Holler Moor auf die Hohe Geest am Reiherholz hin. Foto: H. Hayen.

erhalten geblieben ist.” (Hayen 1969 Aktenvermerk) Das Rad wurde um 1930 entdeckt.

Hierzu R. Schneider mit Datum vom 23.5.1995: „Möglicherweise gehören eine oder mehrere weitere Fundstellen im Holler Moor zu diesem Pfahlweg und zwar die Fundstellen 9 (Bohlenwegreste) und 10 (Radreste). Das klobige Speichenrad mit einem \varnothing von etwa 100 cm lag 30 cm über einem Pfahlweg in dem Torfpfand Nr. 288. Das Rad wurde als Feuerholz verbrannt. Der Pfahlweg lag 30 cm tiefer und wurde wegen des Wasserandranges nicht abgetorft. Auf ihm liegt jetzt 1 m hoch der zurückgeworfene Bunktorf. Über dem Bunktorf hat der Wasserspiegel der Wiedervernässung eine Höhe von rd. 1 m erreicht.”

6.) Der befahrbare Bohlenweg/Pfahlweg XLII (Ip) -42- im Wittemoor bei Hude (Abb. 6,7):

Allgemeine Angaben:

Weglänge: ca. 3,0 km

Wegbreite: um 3,30 m

Fahrbahnbreite: um 2,65 m

Wegaufbau: Auf den ersten 1000 m von der Hohen Geest im Süden her war der Moorweg als Bohlenweg konstruiert worden. In diesem Abschnitt bestand die



Abb. 6 - Fundstelle 6 - Der befahrbare Bohlenweg/Pfahlweg XLII (Ip) -42- Ausgrabung 1965 im Wittemoor bei Hude. Die Fernrichtung nach Norden weist auf die Hunte hin. Im Südbereich des etwa 3 km langen Weges waren in der Fahrbahn Eichenbohlen erster Wahl verbaut worden. Foto: H. Hayen

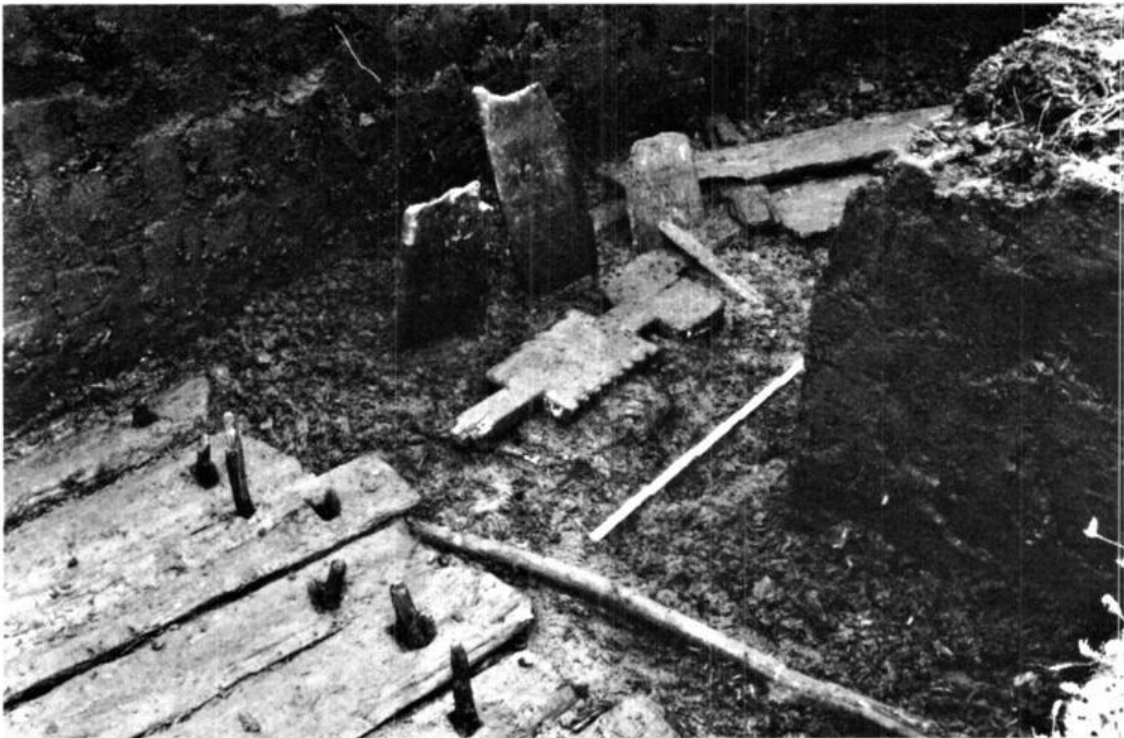


Abb. 7 - Fundstelle 6 - Der Bohlenweg/Pfahlweg XLII (Ip) -42- In der Ausgrabung von 1965 wurden zwei „Kultfiguren“ entdeckt. Blick auf die „männliche Kultfigur“ in Fundlage, an der Ostseite des Weges. Foto: H. Hayen.

Fahrbahn aus rd. 3,30 m langen, 20 cm bis 35 cm breiten und 5 – 7 cm dicken gespaltenen Eichenbohlen erster Wahl. Die Eichenbohlen waren dicht bei dicht wie bei einem Dielenboden verlegt worden. Fast jede Bohle war an den Außenseiten gelocht. In den Lochungen steckten ca. 1 m lange Rundhölzer aus Erle und Spaltpfähle aus Eichenholz. Die Fahrbahn war dadurch weitgehend gegen ein Verrutschen gesichert. Der Unterbau bestand aus 3 – 5 Birken- und Erlen-Rundhölzern, die in Längsrichtung des Weges verlegt worden waren. An einigen Stellen hatte man auf den Außenseiten der Eichenbohlen noch Spangen/Klammern in Längsrichtung der Fahrbahn verlegt. Sie verklammerten 8 – 15 Bohlen der Fahrbahn. Im Mittel- und Nordbereich der Wegtrasse herrschte eine einfachere Bauweise vor. Dort hatte man quer zur Fahrbahn Erlenrundhölzer und gespaltene Halbrundbohlen aus Erle verlegt. die Hölzer waren nicht gelocht. An einigen Stellen befanden sich jedoch wieder Spangen/Klammern auf den Außenseiten der Deckschicht des Weges. Diese Bauweise fand besonders in nassen Bereichen Anwendung. Anstelle der üblichen 3 – 5 unteren Längshölzer wurden hier bis zu 18 Stangen dicht bei dicht in Längsrichtung des Weges verlegt. Zahlreiche Pflöcke an den Außenseiten des Weges verhinderten ein Verrutschen der Fahrbahn.

Datierung: Im Jahre 1986 wurden große Bereiche des Wittemoores zum Zwecke der Wiedervernässung abgebuscht und noch vorhandene Torfbänke

einplaniert. Entwässerungsgräben wurden wieder zugeschoben. In einer Grabenwand wurde dabei eine breite Eichenbohle sichtbar und von Forstoberinspektor Gabriel Theermann vom Forsthaus Reiherholz geborgen. Sie wies 259 Jahresringe auf und besaß auch noch sämtliche „Splintjahre“. Diese Bohle konnte dendrochronologisch, d.h. nach Eichenholz-Jahrringen genau datiert werden. Mit einer Unsicherheit von ± 5 Jahren stammt diese Bohle aus der Zeit um 129 v. Chr. In den Jahren 1987 und 1991 wurden noch weitere Eichenbohlen entdeckt. Danach konnte die Erbauung des Bohlenweges 42 (Ip) mit einer kleinen Unsicherheit von ± 5 Jahren in die Zeit um 135 v. Chr. angesetzt werden.

Ältere Berichte über den Bohlenweg/Pfahlweg 42 (Ip):

- 1875 Oberkammerherr von Alten in Oldenburg (Oldb.) erhält einen Bericht über die Entdeckung des Bohlenweges auf oldenburgischem Gebiet in der Nähe des heutigen Reiherholzes.
- 1863 - 1875 und um 1888 wurden am Südende des Moorweges Wagenteile entdeckt. Sie sind leider verlorengegangen.
- 1965 Der Oldenburger Moorforscher H. Hayen legte in diesem Jahr 31 m Bohlenweg mit Eichenbohlen im Südbereich frei. Dabei entdeckte er die in der Literatur bekanntgewordenen zwei „Kultfiguren“.
- 1966 und 1970 wurden die Ausgrabungen fortgesetzt. H. Hayen entdeckte die Übergangsstelle von der Bohlenweg-Bauweise mit Eichenbohlen zu der Pfahlweg-Bauweise mit Erlenrundhölzern, Halbrundhölzern. Bei diesen Ausgrabungen wurden weitere „Kultfiguren“ mit Fußteilen und kopfförmigen Gebilden entdeckt.
- 1986 Bei den Vorarbeiten zur Wiedervernässung des Wittemoores wurden 40 m einer aus Erlenpfählen erbauten Teilstrecke freigelegt und von R. Schneider dokumentiert. Weitere Teilstrecken mit einer Gesamtlänge von 190 m wurden von Moorplaniererraupen bis etwa 0,40 m über die Hölzer der Fahrbahn freigelegt.
- 1987 erfolgte die Freilegung und Dokumentation dieser Teilstrecken durch H. Hayen und R. Schneider. Das Staatliche Vermessungsamt in Oldenburg (Oldb.) führte in Amtshilfe zahlreiche Einmessungen an den Moorwegen 42 (Ip) und 43 (Ip) durch. Die Datierung beider Wege konnte damit ergänzt und abgestützt werden. Sie verlaufen im Abstand von 2.200 m parallel nebeneinander her und führten im Süden von der Hohen Geest nach Norden zur Hunte. Beide Moorwege sind als das nördliche Ende eines alten Fernweges anzusehen.

Archäologische Einzelfunde im Holler Moor:

Vier archäologische Einzelfunde im Holler Moor legen die Vermutung nahe, daß es evtl. zwischen den Moorbrücken 43 (Ip) und 42 (Ip) noch zwei bis drei andere und ebenfalls parallel verlaufende Bohlenwege/Pfahlwege oder Pfahlstege gibt oder gegeben hat. Sie können in Resten noch immer vorhanden sein. Die vier archäologischen Fundstellen sind bekannt und eingemessen. Leider sind sie im Vernässungsgebiet Holler Moor mit einiger Wahrscheinlichkeit nicht mehr zugänglich. Reste dieser Moorwege können aber noch nördlich des Schutzgebietes Holler Moor in den Moorwiesen liegen.

7.) Ein Tongefäß:

Notiz von H. Hayen: auf dem Parzellen-Einmeßplan des Holler Moores im Maßstab 1:3000: „Topf Mönich“ in der Parzelle 479 a. wurde ein Tongefäß gefunden. Über den Verbleib ist derzeit nichts bekannt.

8.) Wagenreste:

Notiz von H. Hayen: auf dem Parzellen-Plan: „Unten im ST (Schwarztorf), in westlicher Grenze waren auch Reste von Wagenteilen“. Parzelle 262. Schneider: „In der westlichen Nachbarparzelle 16 wurde 1924 in 1 m Tiefe ein etwa 2 m breiter Pfahlweg im Weißtorf entdeckt. Pfahlweg 75 (Ip)?“

9.) Das Teilstück eines weiteren Pfahlweges. 76 (Ip)?

Um 1930 wurde ein Teilstück eines Pfahlweges im Torfpfad 288 im Holler Moor entdeckt. Lage an der Grenze zwischen Schwarztorf/Schilftorf. 30 cm darüber lag ein klobiges Speichenrad mit Nabe, Ø etwa 100 cm. Die Radreste wurden verbrannt.

10.) Radreste im Holler Moor:

In der Parzelle 139 wurden Radreste gefunden. Nähere Angaben fehlen. Schneider, 1995: „In der Nähe könnte einer der beiden gesuchten Pfahlwege 75 (Ip) oder 76 (Ip) liegen.“

11.) Eine bronzene Gewandnadel aus dem Moor bei Hude:

1896 fand der Lehrer Bernett eine Gewandnadel aus Bronze. (MusO, Inv.Nr. 1363)

12.) Eine bronzene Fibel (Abb. 8):

Die Fibel wurde 1924 entdeckt und dem Museum in Oldenburg gestiftet. (MusO, Inv.Nr. 5395)

Zu dieser Fibel gibt es ein Vergleichsstück, das den Issendorfer Altsachsen im 5. – 6. Jahrh. n. Chr. zugeschrieben wird.



Abb. 8 - Fundstelle 12 - Eine Bronzefibel aus dem Holler Moor. Im Jahre 1924 entdeckt, 1928 dem Staatlichen Museum für Naturkunde und Vorgeschichte gestiftet. Foto: W. Knust, Oldenburg 1995

13.) Ein Holzgefäß unter 1,6 m Hochmoortorf (1876) – verschollen –

Angaben von H. Hayen: In: „Randmoore zwischen Marsch und Geest: Anmerkungen zu ihrer verkehrstechnischen Funktion.“ (Hayen 1991)

14.) Der Bohlenweg LXXI (Ip) -71- nördlich vom Wallring Dehlthun (Abb. 9):

Der Bohlenweg 71 (Ip) überbrückte den Moorengpaß nördlich der Straße Thienfelde-Bergedorf. Südlich der Straße liegt die früher sehr große Wallanlage



Abb. 9 - Moorfund 14 - Die Reste des Bohlenweges LXXI (Ip) -71- nördlich vom Wallring DEHLTHUN an der Straße Thientelde-Bergedorf. Entdeckung im Jahre 1934, letzte Ausgrabung 1964. Foto: H. Hayen.

Dehlthun. Der Bohlenweg überbrückte an der schmalsten Stelle von rd. 400 m die vermoorte Welseniederung. Entdeckt wurde diese Moorbrücke im Jahre 1934. Im Jahr darauf erfolgte eine weitere Untersuchung.



Abb. 10 - Moorfund 15 - Ein altertümliches Hufeisen aus dem Bohlenweg LXXI (Ip) -71- am Wallring DEHLTHUN. Entdeckt bei einer Ausgrabung im Jahre 1935. Datierung in das 12. Jahrhundert n. Chr.. Foto: W. Knust, Oldenburg 1995.

15.) Ein kleines Hufeisen aus dem Bohlenweg LXXI (Ip) -71- nördlich vom Wallring Dehlthun (Abb. 10):

Bei der Untersuchung im Jahre 1935 am Bohlenweg 71 (Ip) wurde zufällig ein kleines Hufeisen von einer altertümlichen Art entdeckt. Das Hufeisen gelangte in das Staatliche Museum für Naturkunde und Vorgeschichte in Oldenburg und wird dort unter der Inventar-Nr. 5530 aufbewahrt.

Der Bohlenweg LXXI (Ip) -71- soll im 12.-13. Jahrhundert n. Chr. erbaut worden sein. Es spricht einiges dafür, daß der alte Fernweg von Bremen nach Oldenburg am Dehlthun die vermoorte Welseniederung überquerte. H. Hayen führte 1963/1964 Untersuchungen und eine kleine Ausgrabung am Bohlenweg 71 (Ip) durch.

16.) Zwei Bronzehalsringe aus der Welseniederung westlich vom Ringwall Dehlthun (Abb. 11):

Im Jahre 1953 wurden zwei schön gearbeitete Bronzehalsringe westlich des „Heidenwalles Dehlthun“ in einem schmalen Graben an einer Grundstücksgrenze entdeckt. Ein Halsring konnte nur in Stücken geborgen werden. Das zweite Stück war besser erhalten. Beide Halsringe kamen nach Oldenburg. Der besser erhaltene Halsring ist unter der Inv. Nr. 6398 im Staatlichen Museum für



Abb. 11 - Moorfund 16 - Bruchstück von einem der zwei Bronzehalsringe aus dem Moor westlich vom Heidenwall DEHLTHUN. Entdeckung der Halsringe im Jahre 1953. Foto: W. Knust, Oldenburg 1995

Naturkunde und Vorgeschichte ausgestellt. Die beiden Halsringe stammen aus der jüngeren Bronzezeit.

17.) Ein bisher unbekannter Pfahlweg in der Welseniederung, westlich des „Heidenwalles Dehlthun“:

1982 entdeckte R. Schneider bei einer Moorbegehung am Dehlthun, daß der schmale Moorgraben mit der Fundstelle der Bronzehalsringe von 1953 kurz zuvor breit und tief ausgebaggert worden war. Der neue Graben hatte eine Länge von 200 m, eine obere Breite von 2,0 m und in der Grabensohle eine Breite von 0,60 m.

Weitere Bronzefunde konnten an den Aushubbergen nicht gefunden werden. Dafür waren 35 m vom Ostende des neuen Grabens Reste eines bisher unbekanntes Pfahlweges aus Rundhölzern in den beiden Grabenseiten zu sehen. Der Pfahlweg kreuzte den Graben in einem flachen Winkel. Die Entfernung bis zu einer alten Lücke am Nordende des Dehlthun-Walles betrug rd. 50 m. Bei der Lücke könnte es sich nach der Lage um einen ehemaligen Durchlaß (Das Westtor?) handeln.

Die Rundhölzer lagen 1982 in einer Tiefe von etwa 0,60 m unter der Wiesenoberfläche. Die Stärke der Holzschicht betrug 0,40 m. Die am tiefsten liegenden Rundhölzer lagen 0,20 m über der Grabensohle, die an dieser Stelle aus festem Sand bestand. Das Wasser stand hier nur 0,10 m über der Grabensohle. Das Ende eines vom Bagger durchtrennten Endstückes einer Rundbohle konnte so leicht aus einer Grabenwand gezogen werden. Dabei zeigte sich, daß das Ende des Rundholzes dachfirstartig oder doppelt keilförmig behauen war. Eine festere ca. fünfmarkstückgroße Fläche war glatt wie poliert.

Sie war mit einem scharfen Metallwerkzeug mit einem Hieb glatt abgeschlagen worden. Dieses Holzstück wurde zur ¹⁴C-Datierung an die Universität in Köln gebracht. Die Datierungsergebnisse liegen noch nicht vor.

18.) Ein 3. Bohlenweg/Pfahlweg am Ringwall Dehlthun:

Er lag ebenfalls südlich der Straße Thienfelde-Bergedorf und südlich des von R. Schneider 1982 entdeckten Pfahlweges. Seine Lage war schon 1935 bekannt und eingezeichnet. Im Jahre 1982 konnte er leider nicht wiederentdeckt werden.

19.) Der 4. Bohlenweg/Pfahlweg am Ringwall Dehlthun:

Es war der südlichste aller vier Moorbrücken im Bereich des Wallringes Dehlthun. Er war um 1953 bekannt, konnte jedoch ebenfalls von R. Schneider bis 1995 nicht wiederentdeckt werden.

20.) Alte Wegegabelungen und Wegekrenzungen im Zusammenhang mit dem Moorübergang am Dehlthun:

Am Westufer des Moorüberganges bei Dehlthun gabelt sich die Straße. Geradeaus weiter gelangt man über Dingstede nach Kirchhatten. Bei Dingstede kreuzte mit einiger Wahrscheinlichkeit der von Norden und den Bohlenwegen im Holler Moor und Wittemoor kommende Fernweg den ostwestgerichteten Fernweg Oldenburg-Bremen.

Die von der Weggabelung am Westufer der Welse nach Süden führende Wegrichtung verlief zwischen dem Bareler Moor und Entenmoor auf einem Höhenrücken. Hier kreuzte er wiederum den nordsüdgerichteten alten Fernweg. Nahe an dieser alten Wegekreuzung liegt ein Hügelgräberfeld und das Bareler Kleinstmoor mit dem Moorleichenfund von 1784. Das könnte auf ein hohes Alter dieser Wegekreuzung hindeuten. Bei Kirchhatten trafen sich die beiden Arme des alten ostwestgerichteten Fernweges wieder. Sie verliefen nun auf einer gemeinsamen Trasse durch die Osenberge bis nach Oldenburg. Welcher der beiden etwa gleichlangen Wegearme hauptsächlich benutzt wurde, könnte von der jeweiligen Jahreszeit und dem Zustand der Wege abhängig gewesen sein.

Der ostwestgerichtete Fernweg verband Oldenburg mit Bremen. Der nordsüdgerichtete und vermutlich etwa gleichalte Fernweg führte von den Bohlenwegen/Pfahlwegen und Pfahlstegen im Holler Moor und Wittemoor bei Hude nach Wildeshausen, Vechta, Lohne und Damme. Zwischen Damme und Hunteburg überbrückte er die engste Stelle des Großen Moores auf einem lange genutzten Bohlenweg. Damit war in Nordsüdrichtung von der Hunte bis zum Wichengebirge eine durchgehende Verbindung geschaffen worden.

21.) Die Moorleiche aus dem Bareler Kleinstmoor (Abb. 12):

Im Jahre 1784 wurde im Bareler Kleinstmoor, Gde. Neerstedt, eine weibliche Moorleiche entdeckt.

Die Torfstecher gingen leider wenig sorgfältig mit dem Fund um und bargen ihn nur in Stücken, die sie an der Sonne trocknen ließen. Der Forstmeister und Kammerrat Johann Peter Albers veranlaßte später eine Nachgrabung an der Fundstelle. Er konnte dabei noch die ebenfalls gut erhaltenen Teile vom Oberkörper und Kopf bergen. Anhand aller Teile erkannte man dann, daß es sich bei der Moorleiche um ein junges Mädchen von etwa 14 – 16 Jahren handelte. Die Haut war weich und biegsam und sah wie gegerbt aus. Daran erkannte man die konservierenden Eigenschaften des Moores. Die zerstückelte Moorleiche wurde an Interessenten in Kopenhagen, St. Petersburg, Göttingen, Hamburg und Clausthal verschenkt. Ein Hautlappen der rechten Brust kam später als Geschenk in das heutige Museum für Naturkunde und Vorgeschichte in Oldenburg und ist dort erhalten geblieben (Abb. 12). Alle anderen Teile der Moorleiche sind verlorengegangen. In der Folgezeit wurden in Nordwestdeutschland



Abb. 12
- Moorfund 21 - Die Brusthaut von der rechten Brust einer weiblichen Moorleiche aus dem Bareler Kleinmoor. Entdeckt im Jahre 1784 in einem Torfstich. Foto: Staatliches Museum für Naturkunde und Vorgeschichte.

zahlreiche weitere Moorleichen entdeckt. Einige davon befanden sich im Umfeld von Oldenburg und kamen in das Museum.

22.) Der „Prachtmantel“ (Umhang) und eine Bronzeschale aus dem Vehneemoor bei Littel Gde.Wardenburg, Ldkr. Oldenburg (Abb. 13,14):

Der „Prachtmantel“ ist ein Umhang der üblichen Form wie er früher von den Germanen getragen wurde. Seine Länge beträgt knapp 3 m, seine Breite 1,80 m. Der Umhang wurde im Jahre 1880 von einem Torfstecher entdeckt. Eingeschlagen in den Umhang war ein kleines römisches Bronzeschälchen. Danach stammte der Fund etwa aus dem 2. Jahrhundert n. Chr.. Das Tuch bestand aus 29 Gewebefetzen. Sie wurden vom Textilmuseum in Neumünster untersucht



Abb. 13

- Moorfund 22 - Der „Prachtmantel aus dem Vehnemoor“. Von einem Torfstecher im Jahre 1880 entdeckt. In dem zusammengefalteten Tuch befand sich ein römisches Bronzeschälchen. Der Prachtmantel/Umhang wurde von dem Textilmuseum Neumünster nachgewebt. Foto: Staatliches Museum für Naturkunde und Vorgeschichte, Damm 40-44, Oldenburg.

und originalgetreu nachgewebt. Die Anfertigung der Nachbildung durch geübte Weberinnen dauerte ein Jahr. Nach den Untersuchungen und der Nachwebung war das Original ein meisterhaft gewebtes Stück Tuch, das in einem Stück auf einem Webstuhl gewebt worden war.

Es wird angenommen, daß der wertvolle Umhang mitsamt dem Bronzeschälchen einem vornehmen Germanen/einer Germanin gehörte und als Opfergabe im Moor niedergelegt wurde. Das Staatliche Museum für Naturkunde und Vorgeschichte in Oldenburg (Oldb.) hat eine neue Nachwebung unter Berücksichtigung aller neuen Erkenntnisse in Auftrag gegeben.



Abb. 14 - Moorfund 22a - Das Bronzeschälchen aus dem „Prachtmantel vom Vehnemoor“. Zusammen mit dem Mantel im Jahr 1880 entdeckt.

23.) Der Pfahlsteg VIII (Ve) im Vehnemoor (Abb. 15):

Dieser knapp 1 m breite und nur für Fußgänger und geführte Tiere geeignete Fußweg wurde am 3.9.1937 beim Bau eines neuen Moorweges bei Kartzfehn vom Reichsarbeitsdienst (RAD) entdeckt. Die Untersuchung erfolgte vom damaligen Oldenburger Museumsdirektor K. Michaelsen. Er ließ die Fundstelle genau einmessen, fertigte Foto und Zeichnungen an. Im Jahre 1986 wurde R. Schneider aus Oldenburg von mehreren Seiten und unabhängig voneinander auf eine andere Fundstelle mit einem schmalen Pfahlsteg (Fußweg) aufmerksam gemacht. Diese Fundstelle sollte sich rd. 4 km weiter östlich der Fundstelle von 1937 in einem aufgelassenen Torfstich am Moordamm *Dortmunder Weg* befinden. Die genaue Stelle konnte allerdings nicht wiedergefunden werden. Der alte Torfstich war stark verbuscht. 1995 war er großräumig wiedervernässt worden. Verbindet man den bekannten Fundpunkt von 1937 und den ungefähren Fundpunkt von 1986 mit einer schnurgeraden Linie, so kommt man zu überraschenden Ergebnissen. Die gedachte schnurgerade Linie weist in Richtung Osten mit ziemlicher Genauigkeit auf den Fundpunkt der vier bronzezeitlichen Scheibenräder von Glum hin. Im Westen zeigt diese Linie zum Klauenberg bei Kartzfehn. Danach könnten beide Fundstellen zum Pfahlsteg VIII (Ve) gehören. Nach den Berechnungen von R. Schneider mußten östlich des *Dortmunder Weges* noch einige Reste dieses alten Pfahlsteges/Fußweges im Moor liegen. Sie konnten jedoch bis Anfang 1995 nicht wiedergefunden werden.



Abb. 15 - Moorfund 23 - Der Pfahlsteg VIII (Ve) im Vehnemoor bei Kartzfehn. Entdeckung bei Moorkultivierungen am 3. Sept. 1937. Die Fernrichtung weist auf den Ostrand des Vehnemoores bei GLUM hin. Foto: Staatliches Museum für Naturkunde und Vorgeschichte, Damm 40-44, Oldenburg.

24.) Die vier Scheibenräder aus dem Vehnemoor bei Glum, Gemeinde Wardenburg, Ldkr. Oldenburg (Abb. 16):

In den Jahren 1880 und 1881 wurden in einem Torfstich für Schwarztorf (Brenntorf) je ein Vollscheibenrad mit eingeschobener Buchse entdeckt. Beide Fundstellen lagen etwa 8 m voneinander entfernt. Beim Fortschreiten der Abtorfung wurden im selben Torfstich 1883 zwei weitere Vollscheibenräder mit Buchse entdeckt. Diese beiden Räder lagen diesmal dicht nebeneinander. Der Abstand zu den Fundstellen von 1880 und 1881 betrug gleichmäßig etwa 6 m.

Nach den Abnutzungs- und Schlißspuren gehören die vier Scheibenräder zu einem Wagen und nicht zu zwei Karren. Bemerkenswert an allen vier Rädern war, daß sie zum Schutz der wertvollen Radscheiben schon eine Verschleißbuchse (Röhre) aus Birkenholz besaßen. Diese hölzernen Buchsen konnten je nach dem Zustand der Abnutzung durch die Achsschenkel der harten Achsen aus Eichenholz leicht ausgewechselt und erneuert werden.

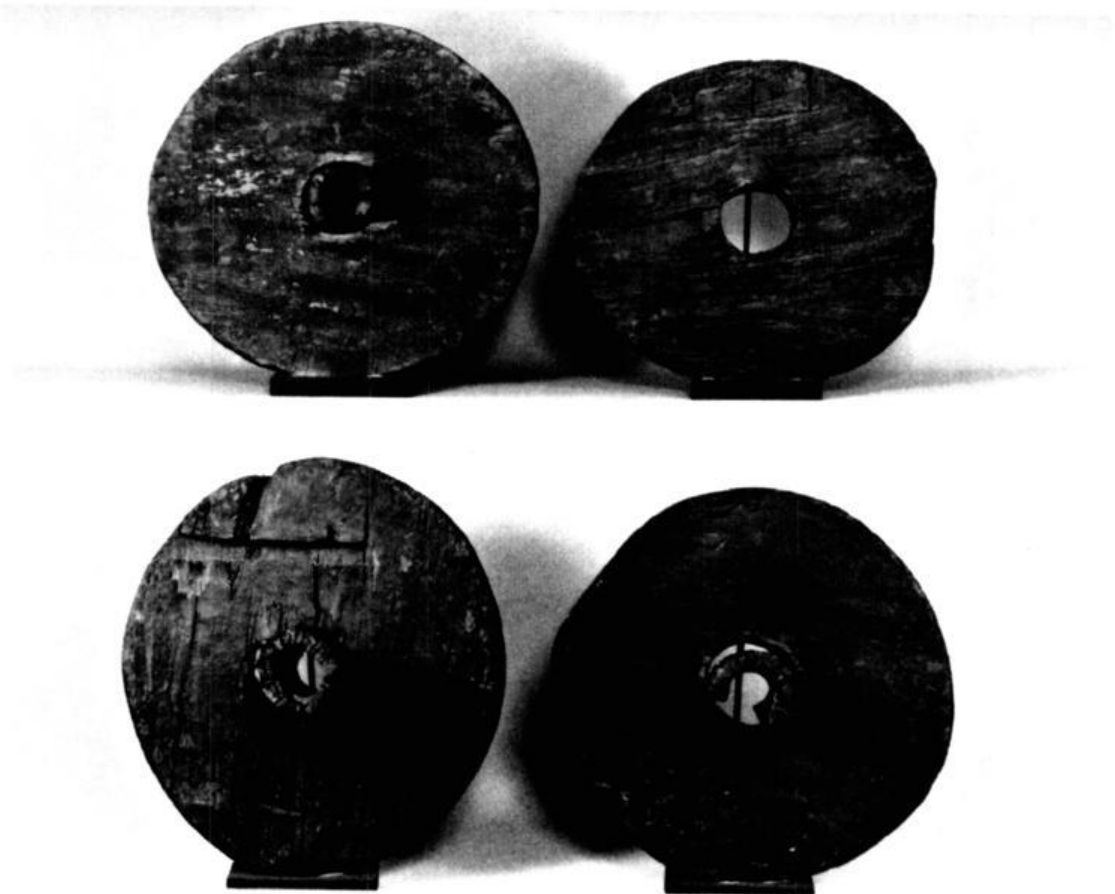


Abb. 16 - Moorfund 24 - Die vier Scheibenräder von GLUM. Entdeckt in einem Torfstich in den Jahren 1880, 1881 und 1883. Die Räder besitzen schon „Verschleißbuchsen“ aus Birkenholz und gehören mit großer Wahrscheinlichkeit zu einem Wagen. Sie wurden in die Zeit um 1500 v. Chr. datiert. Foto: W. Knust, Oldenburg 1995

Ein Rad wies einen verwachsenen Stammriß auf. Der alte Rad- und Wagenbauer hatte diese Schwachstelle geschickt und kunstfertig durch das Herausarbeiten einer konisch geformten Nut und Einschub einer dazu passend geformten Leiste beseitigt.

Warum die Räder in das Moor niedergelegt wurden, ist nicht bekannt. Möglicherweise sollten die ausgetrockneten Räder im Moor wieder aufquellen. Dadurch hätten sich die durch die Austrocknung lose gewordenen Buchsen wieder im Rad festgesetzt, Risse hätten sich geschlossen. Noch bis in die Neuzeit hinein legte man ausgetrocknete Räder zum Wässern in den Dorfteich hinein. Nach einigen Tagen hatten sich dann die locker gewordenen Speichen und andere Teile durch Aufquellen wieder von allein festgesetzt.

Nach den jetzigen Erkenntnissen liegt die Räderfundstelle von Glum dicht neben einem alten Fernweg, der auf Höhenrücken und über Sandkuppen hinweg auf direktem Wege in das Ammerland führte.

In der Nähe der Räderfundstelle könnte auch der schmale Pfahlsteg VIII (Ve) sein östliches Ende gehabt haben. Ein Zusammenhang wurde bisher jedoch noch nicht sichtbar. Die Räder von Glum stammen nach 14C-Datierungen aus der Zeit um 1500 v. Chr.. Sie sind im Museum am Damm ausgestellt.

In einer Sonderausstellung über die Moorfunde aus Stadt und Landkreis Oldenburg und der nahen Umgebung sollte auch ein Räderpaar von Glum mit einer Achse gezeigt werden.

Da aus der Zeit der „Glum-Räder“ um 1500 v. Chr. keine originale Wagenachse oder Rekonstruktion zur Verfügung stand, wählte R. Schneider den Massivabguß einer vollständigen steinzeitlichen Wagenachse aus dem Pfahlweg VII (Pr) im Großen Moor zwischen Diepholz und Lohne (Oldb.) dafür aus. Diese Moorbrücke stammt aus der Zeit um 2650 v. Chr.. Bei der 88m-Ausgrabung im Jahre 1984 an diesem 3,5 m breiten Moorwege wurden zwei dicht nebeneinander liegende Wagenachsen vom Typ „AURICH“ entdeckt. Eine der beiden Wagenachsen war vollständig erhalten. Sie lag unter den Hölzern der Fahrbahn wie fest eingebacken im grauschwarzen Sand.

Vor der Konservierung im Schleswig-Holsteinischen Landesmuseum in Schleswig wurde der vorliegende Massivabguß angefertigt. Zahlreiche Schliffspuren und Abnutzungsspuren sind auf dem Abguß gut zu erkennen.

Vor den Achsenfunden bei Diepholz waren schon im Jahre 1983 bei einer 100m-Ausgrabung am ebenfalls steinzeitlichen Pfahlweg XV (Le) am Ewigen Meer bei Aurich erstmals zwei dicht nebeneinander liegende Reste von Wagenachsen des Typs „Aurich“ entdeckt worden.

Hans Müller-Brauel hatte zwar schon im Jahre 1898 den Rest einer Wagenachse vom Typ Aurich entdeckt, sie jedoch mit einem Fragezeichen versehen als den Rest einer Deichsel eingestuft. Diese Achse kam aus dem Moorengpaß bei Gnarrenburg (zwischen Weser und Elbe). Über ihn hinweg führt heute eine

moderne Straße und eine Eisenbahnlinie. Darunter liegen die Reste von zahlreichen Moorbrücken aus der Stein-, Bronze-, und Eisenzeit.

Zwei der nicht konservierten Originalräder von GLUM wurden mit ihren röhrenförmigen hölzernen Verschleißbuchsen auf die Achsschenkel vom Massivabguß der Achse von Diepholz aufgeschoben. Räder und Achse paßten so gut zusammen als wenn sie zusammengehörten. Berücksichtigt man noch die im Holz der Räder und Buchsen erfolgte Trocknungsschrumpfung seit ihrer Auffindung in den Jahren zwischen 1880 und 1883, so hätten alle vier Räder von GLUM in ihrem Neuzustand wie „angegossen“ auf die neue Achse von Diepholz gepaßt.

Nach dieser Erkenntnis wurden alle Achsen aus dem Pfahlweg bei Aurich und die Achse von Gnarrenburg daraufhin überprüft, ob sie zu den Rädern von GLUM passen könnten. Bei der Achse von Gnarrenburg und vier Achsen vom Moorweg am Ewigen Meer bei Aurich war das der Fall. Dazu kommen die beiden Achsen von Diepholz. Das kann kein Zufall mehr sein. Die Fundstellen der typengleichen Wagenachsen und auch Räder zwischen Aurich, Diepholz und Gnarrenburg liegen weit über 100 km voneinander entfernt.

Um diese fernen Ziele erreichen zu können, muß es schon in der Steinzeit in Nordwestdeutschland ein umfangreiches Wegenetz zwischen Dänemark und Holland gegeben haben. Dazu mußten die Ems, Weser und Elbe überschritten werden. Auch das scheint mit Flößen unter Ausnutzung der Flut- und Ebbezeiten kein Problem gewesen zu sein.

Auf der Bodenkundlichen Standortkarte für den Bereich Nordwestdeutschland ist zu sehen, daß über den Höhenrücken bei Achternholt, Glum, nordwestlich von Wardenburg, in alter Zeit die günstigste Fernverbindung in die trockenen Siedlungskammern des Ammerlandes, Frieslands und Ostfrieslands führte.

Nur einige kürzere, tieferliegende und schon frühzeitig vermoorte Bereiche mußten dabei über Hölzerne Moorbrücken aller Art überschritten werden.

Tatsächlich wurden in der Vergangenheit und bis in die Neuzeit hinein an allen in Betracht kommenden Übergängen und Moorengpässen immer wieder Bohlenwege entdeckt. Nach einigen verschollenen und vermuteten Wegebauwerken dieser Art wird noch immer gesucht. Sie können bei größeren Baumaßnahmen und Eingriffen in das Gelände noch immer zutage kommen. So z.B. bei der Verlegung von Öl- und Erdgasleitungen auf langen Strecken. Auch durch Zufallsfunde und die beharrliche Suche wurden schon mehrere Hölzerne Moorbrücken aus grauer Vorzeit entdeckt.

25.) Der Pfahlweg III (Ve) im Witte-Steen-Moor, Gemeinde Wardenburg, Ldkr. Oldenburg:

Bei einem Vortrag im August 1984 erfuhr H. Hayen, daß mehrere Torfstecher in den Jahren zwischen 1928 und 1955 des öfteren auf einen alten hölzernen

Moorweg gestoßen waren. Er soll aus 3-4 m langen Rundhölzern bestehen. In einem Falle hatte man drei Wagen der im Wege liegenden Rundhölzer mit abfahren und verbrannt.

Im Jahre 1985 nahm R. Schneider die Suche nach diesem Pfahlweg im Witte-Steen-Moor auf. Leider war zu diesem Zeitpunkt der letzte noch lebende Zeitzeuge gerade verstorben. Jüngere Anlieger kannten den Weg nur vom Hörensagen und konnten die Fundstelle nicht genau beschreiben.

Da das Witte-Steen-Moor nach Auffassung der Torfstiche dicht verbuscht war, mußten im Winter 1985/1986 umfangreiche Abbuschungen in dem in Betracht kommenden Bereich vorgenommen werden. Ein Auffindungserfolg stellte sich jedoch nicht ein. Trotz beharrlicher Suche blieb ein Auffindungserfolg versagt. Wegen der anhaltenden Erfolglosigkeit wurden die Suchgrabungen nach dem Bohlenweg III (Ve) am 6.5.1986 eingestellt.

26.) Der Pfahlweg IX (Le) am Schafdamm in Klein Scharrel, Gde.Ldkr. Ammerland:

Im Januar 1994 wurde R. Schneider von der Moorforschung in Oldenburg (Oldb.) von mehreren älteren Zeitzeugen darauf aufmerksam gemacht, daß man um 1950/1963 beim Ausbau des Schafdammes in Klein Scharrel auf einen „Hölzernen Rost“ oder auf einen alten Bohlenweg gestoßen sei. Die dicht bei dicht liegenden Rundhölzer lagen in etwa 3 m Breite in der Sohle des nördlichen Straßengrabens.

Von einem vermutlichen Bohlenweg oder Pfahlweg in Klein Scharrel hatte die Moorforschung in Oldenburg bis zu diesem Zeitpunkt noch nichts gehört. In den Moorakten befanden sich ebenfalls keine Aufzeichnungen, Notizen darüber.

Die drei Zeitzeugen zeigten R. Schneider unabhängig voneinander genau die alte Fundstelle in einer relativ gut zugänglichen moorigen Grabenwand.

Der Grundstückseigentümer legte allein und aus freien Stücken die alte Fundstelle wieder frei. Es waren jedoch nur einige bis auf die Kernbereiche vermorschte Rundhölzer zu sehen. Sie lagen zudem noch lückenhaft. Das allerdings in gleicher Höhenlage und Richtung. Das konnte auf natürliche Weise so kaum erfolgt sein. Die Hölzer wurden nach Lage, Höhe und Winkel eingemessen und die Fundstelle auf Topographische Karten eingetragen.

Nach Lage und Winkel könnte es sich danach bei den Rundhölzern um den Unterbau von einem etwa 3 m breiten Pfahlweg handeln.

Seine Fernrichtung weist in Richtung Südosten auf die Räderfundstelle von Glum hin. In Richtung Nordwesten zielt die Fernrichtung auf Rüsseldorf hin. Nach D. Zoller wurden bei Rüsseldorf um 1934 und 1957 längliche Erdaufschüttungen von 2 m Länge, 0,80 m Breite und 0,50 m Höhe bemerkt.

D. Zoller: „Um diese Erdaufschüttungen sollen Pfostensetzungen erkennbar gewesen sein“. In: Oldenburger Jahrbuch 80. Bad für 1980, Seite 275, Fund-Nr. 17.

Der vermutete Pfahlweg am Schafdamm in Klein Scharrel erhielt von R. Schneider die fortlaufende Kennzeichnung IX (Ve). Eine cal 14C-Datierung verweist die Erbauung dieses Pfahlweges in die Zeit zwischen 2174 – 1968 v. Chr.. Der Pfahlweg IX (Ve) wäre damit etwa genauso alt wie der Pfahlweg XVIII (Le) bei Ockenhausen/Oltmannsfehn (Ostfriesland) = cal, 14 C Datierung: 2010 v. Chr.

27.) Der Pfahlweg IV (Ve) bei Rüsseldorf, Gde. Edeweicht, Ldkr. Ammerland:

Nach einem handschriftlichen Vermerk von H. Hayen soll es bei Rüsseldorf, nordwestlich von Klein Scharrel, einen Bohlenweg/Pfahlweg geben oder gegeben haben. Die Meldung erfolgte durch Dr. Zoller.

Der Moorweg mit der fortlaufenden Kennzeichnung IV (Ve) konnte von H. Hayen nicht wiederentdeckt werden. Die Anschnittstelle soll zwischen Rüsseldorf und der Landstraße K 141 gelegen haben. Diese Straße verbindet Klein Scharrel mit Jeddelloh I. Verbindet man den Fundpunkt vom Weg IX (Ve) mit dem ungefähren Fundpunkt vom Weg IV (Ve), so weist die schnurgerade Weiterführung dieser Linie auf den Südrand der Sandinsel Jeddelloh I hin. Die Anschnittstellen der Pfahlwege IV (Ve) bei Rüsseldorf und IX (Ve) bei Klein Scharrel könnten damit Teil eines gemeinsamen Pfahlweges/Fernweges sein. Er verband unter Ausnutzung einiger aus dem Moor herausragender Sandkuppen Klein Scharrel und Jeddelloh I.

Ältere Gehöfte in dieser Linie stehen sämtlich an den Ausläufern der Sandrücken bei Klein Scharrel und Jeddelloh I, bzw. auf den Sandinseln dazwischen.

Die vermuteten alten Bohlenwege/Pfahlwege mußten nur die tiefer liegenden Moorsenken dazwischen überbrücken. In diesen Bereichen können jetzt noch die Reste der einen oder anderen Moorbrücke liegen.

Die möglichen Stellen sind bekannt und sollten bei Anlage neuer tiefer Gräben abgesucht werden. Nach den mündlichen und schriftlichen Berichten hat es zwischen Jeddelloh I und Klein Scharrel mindestens einen Bohlenweg/Pfahlweg gegeben. Reste davon können noch immer vorhanden sein.

Zwischen dem Korsorsberg im Südwesten und Jeddelloh I verläuft ein Höhenrücken unter dem Moor. Er ist gleichzeitig die Wasserscheide zwischen der Ems und Hunte/Weser. Ohne die heutigen Schleusen und Sperrwerke würde die Flut von der Ems bis Edeweicht reichen. Von der Weser her würde sie bis etwa Mosleshöhe drücken. Beim Bau des Küstenkanals wurde die Wasserscheide tief durchbrochen.

Mehrere Meter hohe und breite Aushubwälle wurden beim Bau des Kanals bei Klein Scharrel auf dem Moor abgelagert und liegen dort zum Teil heute noch.

28.) Bohlenweg I (Ve) zwischen Edewecht und Jeddelloh I:

Dieser Bohlenweg wurde genau beschrieben. Er lag nördlich der heutigen Straße Edewecht-Jeddelloh I.

Nach Sello, 1893, berichtete das Amt Zwischenahn mit Datum vom 11.11.1819 über diesen Bohlenweg.

„Da vieles von dem Holze noch brauchbar ist, so ward es von ärmeren Leuten zum Teil schon weggeholt und zu ihrem Nutzen verwandt“. Nach von Alten in Oldenburg stand die „Brücke“ auf nahezu 3 m langen Eichenpfählen. Nach der Beschreibung könnte der Bohlenweg I (Ve) nach dem gleichen System wie die rund 20 km weiter nordöstlich liegende Hünenbrücke - Bohlenweg XII (Ip)-erbaut worden sein. Der Bohlenweg XII (Ip) stammt aus dem 8. Jahrh. v. Chr.

Der Bohlenweg I (Ve) hatte eine rekonstruierte Länge von etwa 1.300 m. Es ist nicht ganz einleuchtend, warum die Bohlenweg-Erbauer früher ein so aufwendiges Brückenbauwerk von der Geest bei Edewecht bis zu der relativen kleinen Sandinsel Jeddelloh I mit vermutlich geringem wirtschaftlichen Wert anlegten. Anders sieht die Sache jedoch aus, wenn Jeddelloh I nur einer von mehreren Brückenköpfen im Zuge eines alten Fernweges in Richtung Klein Scharrel, Korsorsberg, Glum, war.

29.) Ein Bohlenweg/Pfahlweg im Kreuzungsbereich zwischen der BAB 28/ E 35 und der Cloppenburg Straße in Oldenburg (Oldb.):

Nach den Angaben eines Gewährsmannes wurden um 1979 in der Baugrube für einen Brückenpfeiler der Autobahn-Trasse Hölzer eines Bohlenweges oder Pfahlweges entdeckt. Bei der sofortigen Besichtigung der angegebenen Stelle mußte festgestellt werden, daß das Fundament für den betreffenden Brückenpfeiler schon mit Beton verfüllt war. Der verantwortliche Bauleiter bestritt, daß man einen Bohlenweg/Pfahlweg angeschnitten hätte. Er interessierte sich mehr für den Namen des Informanten, der zu seinem Schutz jedoch nicht preisgegeben wurde.

Nach der Rekonstruktion verlief der Bohlenweg/Pfahlweg etwa 20 m westlich der Cloppenburg Straße und parallel zu ihr. In Richtung Norden wies die Richtung auf die Straße „Am Hagen“ und das gleichnamige Wohngebiet hin. Bei Weiterführung des alten Moorweges in Richtung Norden könnte im Kreuzungsbereich mit der Bremer Straße/Damm/Cäcilienbrücke ein alter Übergang über die Hunte in Richtung Stadtmitte liegen oder gelegen haben. Irgendwelche Fundmeldungen in dieser Richtung erfolgten jedoch bisher nicht. Das Staatliche Museum für Naturkunde und Vorgeschichte in Oldenburg (Oldb.) liegt an der Straße DAMM. Das weist daraufhin, daß die ältere Wegeführung auf einem Damm lag oder aufgedämmt wurde. Unter dem Damm liegen mit einiger Wahrscheinlichkeit einige alte Fahrbahnen und Wege übereinander.

30.) Ein Strauchweg/Faschinenweg zwischen Mosleshöhe und dem Großen Wildenloh:

Über diesen Moorweg gibt es einen Bericht. Danach bestand der Moorweg aus einfachen Knüppel- und Reisiglagen. Der Weg konnte von R. Schneider bis 1995 nicht wiederentdeckt werden. Auffindungschancen bestehen jedoch noch südlich des Großen Wildenloh in einigen größeren Torfrestsockeln.

31.) Die Moorleiche von Hogenset:

Im Jahre 1920 entdeckten Arbeiter der Vehnemoor AG eine männliche Moorleiche in einem Torfstich. Die Fundstelle befand sich etwa 400 m südlich des Küstenkanals. Die auseinander gerissenen Teile der Moorleiche wurden in eine schwarz geteerte Kiste gebettet und außerhalb der Friedhofsmauer von Altenoythe beigesetzt. Als Museumsdirektor Martin die Reste der Moorleiche für das Museum in Oldenburg wieder ausgraben wollte, konnte der Bestattungsplatz nicht wiedergefunden werden.

32a) Die 1. Moorleiche bei Husbäke:

Im Jahre 1931 wurde die erste Moorleiche bei Husbäke entdeckt. Die Fundstelle befand sich etwa 1000 m nördlich der Fundstelle der Moorleiche von Hogenset aus dem Jahre 1920.

Die Reste der Moorleiche aus dem Jahre 1931 kamen in das Museum für Naturkunde und Vorgeschichte in Oldenburg (Oldb.). Dort wurden sie in Salzwasser aufbewahrt. Nachdem durch die Kriegswirren in der Zeit um 1945 keine Nachfüllung der verdunsteten Salzsole erfolgt war, setzte der Fäulnisprozeß ein. Daraufhin wurden die Leichenteile um 1950 beseitigt.

32b) Die 1936 bei Husbäke entdeckte 2. Moorleiche (Abb. 17):

Fünf Jahre nach dem ersten Moorleichenfund bei Husbäke kam dort wieder eine Moorleiche zum Vorschein. Die neue Fundstelle war nur 7,80 m von der 1. Fundstelle aus dem Jahre 1931 entfernt. Die Moorleiche kam ebenfalls in das Museum für Naturkunde und Vorgeschichte in Oldenburg. Sie ist dort bis heute als Trockenpräparat ausgestellt. Auffallend an allen drei Moorleichenfundstellen ist, daß sie sich in einer Tiefenlage befanden. Aus den Fundpunkten ergibt sich zudem eine direkte Linie zwischen Edewecht und Bösel über das dazwischen liegende Große Moor hinweg. Daraus könnte man folgern, daß das Moor auf dieser Linie zumindest bei Frost immer wieder überschritten wurde. Mit Unglücksfällen war bei dieser gefährlichen Moorüberwegung immer zu rechnen. Über solche Unfälle mit dem Verschwinden von Menschen und Tieren wurde des öfteren berichtet.



Abb. 17 - Moorfund 32b - Die zweite Moorleiche von Husbäke. Sie wurde im Jahre 1936 entdeckt. Die Fundstelle war nur knapp 8 m von der Fundstelle der 1. Moorleiche aus dem Jahre 1931 entfernt. Foto: Staatliches Museum für Naturkunde und Vorgeschichte, Damm 40-44, Oldenburg.

Westlich dieser Linie entdeckte man um 1900 eine vierte Moorleiche. Sie soll einwandfrei als die Leiche eines 200 Jahre zuvor im Moor umgekommenen Schäfers erkannt worden sein. Diese vier Moorleichen im Bereich zwischen Edewecht und Bösel und an zahlreichen anderen Stellen belegen deutlich, daß das Überschreiten der Großen Moore nur auf einem Bohlenweg, Pfahlweg oder schmalen Pfahlsteg halbwegs sicher war.

An allen anderen Stellen war das Betreten der Moore ein mehr oder weniger lebensgefährliches Unterfangen.

Selbst die bekannten und für sicher gehaltenen Moorpfade konnten sich nach starken Regenfällen und Überschwemmungen in nicht mehr tragfähige Todesfallen verwandeln.

33.) Eine bronzene „Schmuckröhre“ aus dem Vehnemoor (Abb. 18):

Im Juli / August 1985 ließ das Torfwerk Vehnemoor AG am Ostrand des geplanten Naturschutzgebietes „Edewechterdamm“ bis zum ostwestgerichteten



Abb. 18 - Moorfund 33 - Eine Bronzeröhre mit Verzierungen aus dem Vehnemoor. Zufallsentdeckung im Jahre 1985 in einem Torfstich. Foto: W. Knust, Oldenburg

„1000m-Damm“ mehrere 455 m lange nordsüdgerichtete neue Mooranschnitte anlegen. Jeder Anschnitt hatte eine Breite von 8 m und eine Tiefe von 2,5 m bis 3,0 m.

In jedem der folgenden Jahre wurde an jedem dieser Anschnitte ein 8 m breiter Moorstreifen bis zur Tiefenlage von etwa 1 m über dem Sandgrund abgebagert. Die Ablagerung und Trocknung des losen Torfes erfolgte auf der Mooroberfläche hinter den Anschnitten. Nach der Trocknung wurde der lose Torf auf hohen Wällen in der Mitte der jeweiligen Anschnitte abgelagert und von dort zur weiteren Verarbeitung in das Torfwerk abgefahren.

Bei einem abendlichen Heimweg zu Fuß sah Herr v. Horn rein zufällig die Bronzeröhre in der weißtorffreien Moorfläche, hart an der Grenze zum westlich gelegenen Schutzgebiet. Die Bronzeröhre befand sich noch in ihrer ursprünglichen Fundlage in der oberen Schwarztorfschicht. Die Moorschnecke hatte die Röhre nur ganz leicht angekratzt. Der Kratzer glänzte im Abendlicht und führte so zur Entdeckung der Röhre. Herr v. Horn entfernte den Torf aus dem Innern der Röhre, spülte sie aus und nahm sie mit nach Hause.

Am nächsten Tag nahm er eine Schaufel mit und grub an der Fundstelle etwas nach, konnte aber keinen weiteren Fund entdecken. Dabei fiel ihm jedoch auf, daß 2,5 m bis 3,0 m weiter- etwa im 45gradwinkel – nach Nordosten hin –

Knochen aus dem Moor herausschauten. Herr v. Horn grub auch hier etwas nach und bemerkte, daß die Masse der Knochen etwa einen halben Meter tiefer im Schwarztorf lag als der nahegelegene Bronzefund. Die Knochen sollen aus 50 – 60 cm langen Rippen und starken Knochen im Durchmesser von 10 – 12 cm bestanden haben. Nach Herrn v. Horn könnten die Knochen vom Rind oder Pferd stammen. Die Knochen wurden leider nicht weiter beachtet.

Im Frühjahr 1986 war die Fundstelle der Bronzeröhre und der Knochen schon ausgetorft. Weitere Funde konnten bei einer Nachuntersuchung nicht entdeckt werden. Die Fundstelle der Bronzeröhre wurde eingemessen und auf der Deutschen Grundkarte DGK 5N mit der Bezeichnung Edewechter Damm-Süd, Nr. 2913-9, eingetragen. Bei den Einmessarbeiten und Flurbegehungen wurde erkannt, daß sich unter dem Abtorfungsgebiet zwei ostwestgerichtete 30 m bis 40 m breite Sandrücken befinden. Sie liegen 1,20 m – 1,50 m höher als der umgebende Sandgrund. Der nördliche Sandrücken ist höhenmäßig schon teilweise auf der DGK 5N eingetragen. Er zeichnet sich im Naturschutzgebiet Edewechterdamm als deutlich sichtbarer breiter Rücken unter dem Moor ab. Im Osten endet dieser Sandrücken an der Grenze zu den schon tiefgepflügten Flächen. Im Bereich der Schwarztorf-Weißtorfgrenze zeichnete sich nach R. Schneider hier ein etwa 5 m breiter Strauchweg/Faschinenweg ab. Im Unterbau lagen Birkenäste in Längs- und Querrichtung des Weges. Sie haben sich so im Mooruntergrund abgedrückt. Darüber lagen Massen von Strauchwerk. An anderen Stellen kam nur wenig oder gar kein Holz in dieser Schicht vor.

Die Bronzeröhre und die Knochen lagen etwa 20 m südlich des südlichen, ebenfalls ostwestgerichteten, Sandrückens.

Nach Herrn v. Horn und anderen Zeitzeugen griffen gegen Ende des II. Weltkrieges feindliche Tiefflieger auch die Zivilbevölkerung auf den Feldern und Straßen an. Dabei wurden zahlreiche Menschen und viele Tiere getötet. Die Rinder und Pferde wurden meist an Ort und Stelle vergraben. Die Knochen könnten somit nach seiner Ansicht in einem Zusammenhang mit diesen Ereignissen stehen.

Nach R. Schneider ist das nicht ganz stichhaltig. Die Fundstelle liegt in einem früher unzugänglichen, nassen und tiefgründigen Moorgebiet. Auf dieser Mooroberfläche konnten sich keine Menschen und Tiere bewegen. Über dem Schwarztorf lagen ursprünglich zudem noch mindestens 3 m Weißtorf. Allein schon wegen des hohen Wasserandranges konnte man keine 3 m tiefen Gruben zur Beseitigung der getöteten Tiere ausheben. Außerdem waren 3 m unnötig tief. Eine Tiefe von 2 m wäre schon reichlich gewesen. Eine ganz andere Deutung wäre einleuchtender. Die Knochen und die Bronzeröhre stehen in irgendeinem sachlichen Zusammenhang zueinander. 20 m nördlich der Fundstelle ragte im 8. Jahrhundert v. Chr. einer von zwei parallel verlaufenden und höher liegenden Sandrücken über die damalige Mooroberfläche hinaus. Nach Osten weist die Fernrichtung auf das Witte-Steen-Moor mit der vermuteten Fund-

stelle eines bronzezeitlichen Pfahlweges bzw. auf Glum mit der Räderfundstelle hin.

Mögliche Verwendungszwecke für die Bronzeröhre:

Nach H. Hayen (1986) kann die Bronzeröhre zur Verzierung an einem Wagen, Zugarm oder Wagenachse gedient haben. Ähnliche Verzierungen soll es am Deyberg-Wagen in Kopenhagen geben.

R. Schneider ist der Ansicht, daß es sich bei der Bronzeröhre um die „Schmuckröhre“ am Arm einer zierlichen Frau oder eines Mädchens in der Bronzezeit gehandelt haben könnte. Eine genaue Datierung dieses Fundes ist zur Zeit noch nicht möglich.

34.) Das Doppeljoch aus dem Moor bei Petersfehn (Abb. 19):

Im Juni 1923 entdeckten Torfstecher im Moor bei Petersfehn ein schweres gut erhaltenes, Doppeljoch. Leider wurde es bei der Bergung mit zwei Hieben vom Torfspaten durchtrennt. Die Teile konnten jedoch wieder zusammengefügt werden, sodaß die ursprünglichen Abmessungen ermittelt werden konnten. Bei der Trocknung verlor das nasse und damit recht schwere Stück deutlich an Gewicht. Eine Konservierung erfolgte nicht. Die Formen und Abmessungen veränderten sich nur wenig.

Der bedeutende Fund kam wieder in das Museum für Naturkunde und Vorgeschichte Oldenburg.

Das Doppeljoch wird nach dem cal-14C-Datierungssystem in die Zeit zwischen 250 – 320 n. Chr. datiert. Das Doppeljoch hat eine rohe, ungefüge und schwere Form. Ursprünglich glaubte man deshalb, daß es ein Joch-Rohling sei. Ähnliche Rohlinge wurden bis in die Neuzeit hinein im Ammerland hergestellt und zur Vermeidung einer Rißbildung bis zum Verkauf an die Stellmacher auf den Märkten in Teichen „gewässert“. Beim Joch von Petersfehn wurde nach der Fundsituation rekonstruiert, daß dies in einer „Torfpütte“ geschehen war. Die Moorwände an dieser Torfpütte gaben während der Wässerung nach und drückten die Grube wieder zu. Dabei wurde das Doppeljoch von den Torfschichten zugedeckt und so konserviert. Nach der Tiefenlage hätte das Joch steinzeitlich sein müssen. Das konnte aber allein schon wegen des noch immer recht hohen Trockengewichtes nicht stimmen.

Nach neueren Untersuchungen wird angenommen, daß das Werkstück kein Rohling eines Doppeljochs ist, sondern ein fertiges Doppeljoch für zwei Ochsen. Die zahlreichen sorgfältigen Schnitt- und Glättungsspuren weisen ebenfalls in diese Richtung.

An dem Modell eines alten Wagens mit den Modellen von zwei Ochsen davor, wird derzeit der Versuch unternommen, das richtige Aussehen der gesamten Anspannung zu rekonstruieren. Das Original-Doppeljoch und eine Nachbildung befinden sich im Museum am Damm in Oldenburg. (Hayen 1983)

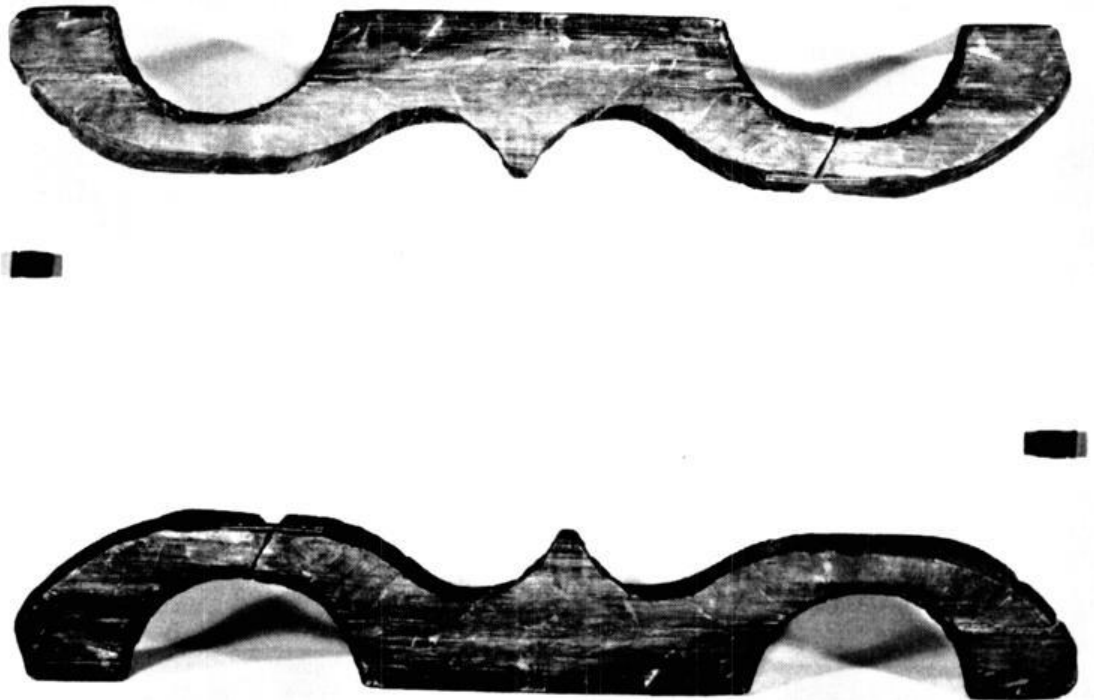


Abb. 19 - Moorfund 34 - Das Doppeljoch aus dem Petersfehner Moor. Entdeckung im Jahre 1923 in einem Torfstich. Foto: Staatliches Museum für Naturkunde und Vorgeschichte, Oldenburg.).

35 und 36.) Die Bohlenwege/Pfahlwege im Ahlhorner Moor:

Östlich von Ahlhorn und nördlich der B 213 (E 72) befindet sich das ostwestgerichtete Ahlhorner Moor mit dem Hageler Moorbach darin. Aus alten Aktennotizen geht hervor, daß es im Bereich zwischen der Hageler Höhe im Norden und dem Schnittgersberg auf der Südseite des Ahlhorner Moores mindestens zwei Bohlenwege/Pfahlwege in befahrbarer Breite gegeben hat. Ein Flurstück in diesem Bereich heißt noch heute AHLHORNER MOORWEGEN. Die Fernrichtung beider Moorwege weist von Großenkneten im Norden nach Visbek im Süden hin. Auf dieser Linie gab es und gibt es noch immer zahlreiche Stein- und Hügelgräber. Die Reste der Bohlenwege im Raum von Ahlhorn sind verschollen und zum großen Teil wahrscheinlich durch Abtorfungen und Kultivierungsarbeiten zerstört worden. R. Schneider konnte bis 1995 keine Reste dieser Moorbrücken wiederentdecken.

Zusammenfassung:

Der hier vorliegende Bericht über archäologische Moorfunde und -befunde aus Stadt und Landkreis Oldenburg und dem Umfeld zeigt, daß dieser Raum einen bedeutenden kulturellen und geschichtlichen Stellenwert einnimmt. Durch die

seit einigen Jahren erstellte Dokumentation aller Grabungsergebnisse an Bohlenwegen werden immer größere Zusammenhänge sichtbar. Sie dehnen sich auf ganz Nordwest-Europa aus. So gibt es z.B. in der Republik Irland den Bohlenweg CORLEA I. Diesen Bohlenweg könnte man nach Typ- und Zeitstellung als „Zwillings-Bruderweg“ zu dem Bohlenweg 42 (Ip) im Wittemoor bei Hude bezeichnen. Auch andere hölzerne Moorwege aus der Stein-, Bronze-, und Eisenzeit im nordeuropäischen Raum sind sich in jeder Beziehung verblüffend ähnlich.

In dem von großen Mooren umgebenen Siedlungsraum des Oldenburger Landes entwickelte sich eine große Anzahl von Techniken im Bohlenwegbau. Da ist es wohl auch kein Zufall mehr, daß als bestes und längstes Bauwerk dieser Art, die 6,5 km lange Hünenbrücke am heutigen Stadt- und Moorrand von Oldenburg (Oldb.) liegt. Diese „Moorbrücke“ aus dem 8. Jahrhundert v. Chr. zeigt eine sehr große Bauleistung. Sie wurde in dieser Form nie wieder erreicht. Erst 2000 Jahre später gelang mit der Errichtung der Hölzernen Straße – Holten Straat – eine neue Moorüberbrückung in einer eher sehr bescheidenen Ausführung als allgemein gefürchteter und berüchtigter Knüppelweg.

Es zeigt sich, daß in den Mooren noch sehr viele Schätze aller Art verborgen sind. Es gilt, davon so viel wie möglich zu bergen und der Nachwelt zu erhalten.



Literaturverzeichnis:

- ALTEN, F. von: Die Bohlenwege (Römerwege im Herzogtum Oldenburg, 1879.
- ALTEN, F. von: Die Bohlenwege im Flußgebiet der Ems und Weser. Bericht über die Thätigkeit des Oldenburger Landesvereins für Alterthumskunde 6, 1888.
- BÖSE, K. G.: Das Großherzogtum Oldenburg. Oldenburg 1863.
- FANSA, M.: Moorarchäologie in Niedersachsen. Eine Einführung, in: Archäologische Mitteilungen 15, 1992, S. 5–21.
- HAYEN, H.: Die Moorleiche aus dem Bareler Moor, In: Oldenburger Nachrichten vom 31.12.1952.
- HAYEN, H.: Zur Kenntnis des Bareler Moores und des dortigen Moorleichenfundes von 1784, In: Oldenburger Jahrbuch 60,2, 1961, S. 69–102.
- HAYEN, H.: Menschenförmige Holzfiguren neben dem Bohlenweg XLII (Ip), In: Oldenburger Jahrbuch 64,2, 1965, S. 1–25.
- HAYEN, H.: Hölzerne Kulturfiguren am Bohlenweg XLII (Ip) im Wittemoor, In: Die Kunde N.F. 22, 1971, S. 1–36.
- HAYEN, H.: Vier Scheibenräder aus Glum, In: Die Kunde N.F. 23, 1972, S. 62–86.
- HAYEN, H.: Die Moorleichen im Museum am Damm, In: Veröffentlichungen des Staatlichen Museums für Naturkunde und Vorgeschichte Oldenburg, Nr. 6, 1987.
- HAYEN, H.: „Die Hölzerne Straße vor den Toren der Residenzstadt“. Der mittelalterliche Bohlenweg XXII (Ip), In: Bodenfunde aus der Stadt Oldenburg. Beiheft der Archäologischen Mitteilungen aus Nordwestdeutschland 3, 1988, S. 63–70.
- HAYEN, H.: Randmoore zwischen Marsch und Geest. Anmerkungen zu ihrer verkehrstechnischen Funktion, In: Bodenfunde aus der Wesermarsch. Beiheft der Archäologischen Mitteilungen aus Nordwestdeutschland 5, 1991.
- MARTIN, J.: Beiträge zur Moorleichenforschung, In: Prähistorische Zeitschrift, 16, 1924, S. 248 ff.
- MICHAELN, K.: Germanische Moorstraße, In Germanen-Erbe 3, 1938, S. 66–79.
- SCHLABOW, K.: Textilfunde der Eisenzeit in Norddeutschland, Neumünster 1938.
- TIDOW, K.: Frühgeschichtliche Wollgewebe aus Norddeutschland – ihre Verbreitung und Herstellung, In: Experimentelle Archäologie in Deutschland, Oldenburg 1990, S. 410–417.



Bericht der Archäologischen Denkmalpflege 1994

Niedersächsisches Landesverwaltungsamt
Institut für Denkmalpflege, Außenstelle Weser-Ems

von Jörg Eckert

Mit dem vorliegenden Band soll eine Tradition fortgeführt werden, die 1987 unterbrochen worden war (Old. Jahrb. 87, 1987, 243–260): der Bericht des Bezirksarchäologen für den Reg. Bez. Weser-Ems im Oldenburger Jahrbuch mit einem kurzen Überblick über Ausgrabungen, besondere Funde und andere archäologische Aktivitäten des jeweils vorangegangenen Jahres.

Ab 1988 hatte eine jährliche Fundchronik für das Gebiet zwischen Weser und Ems in den vom Staatl. Museum für Naturkunde und Vorgeschichte herausgegebenen „Archäologischen Mitteilungen aus Nordwestdeutschland“ diese Berichtspflicht übernommen. Diese Aufgabe wird nun ab 1995 von einer Fundchronik für ganz Niedersachsen in den „Nachrichten aus Niedersachsens Urgeschichte“ erfüllt, die die „Archäologische Kommission für Niedersachsen“ herausgibt.

Da durch diese Veränderungen die bisherige regionale Übersicht entfällt, wird statt dessen nun wieder dieser jährliche Bericht erscheinen, um den Interessierten über das archäologische Geschehen in unserer Region zu informieren.

Aus Anlaß des 650jährigen Stadtrechtsjubiläums werden daher, abweichend von der geographischen Nord-Süd-Anordnung, die Grabungsberichte aus der Stadt Oldenburg diesmal vorangestellt.

Ausgrabungen

Die vorgestellten Ausgrabungen stellen eine Auswahl der archäologischen Geländetätigkeit der Außenstelle Weser-Ems des Instituts für Denkmalpflege dar. Die zahlreichen kleineren Notbergungen, Befunderhebungen, Baustellenkontrollen, Vermessungsarbeiten usw. finden hier keine weitere Erwähnung.

Anschrift des Verfassers: Dr. Jörg Eckert, Nds. Landesverwaltungsamt/Institut für Denkmalpflege, Außenstelle Weser-Ems, Heiligengeiststraße 26, 26121 Oldenburg.

