

## Eisentransport durch Hohlwege nach Köln

Der sehr lange schneereiche Winter 1331/32 hatte den Transport des Siegerländer Eisens in die Handelsmetropole Köln ein halbes Jahr unterbrochen. Nach den regenreichen Monaten von März und April folgte ein trockener Mai und man konnte hoffen, dass der alte über die Höhen des bergischen Landes führende Hohlweg nach der rheinischen Großstadt wieder für die schweren Eisenkarren fahrbar wäre.

Große Streitigkeiten des Grafen von Nassau, des Siegener Landesherrn, dem Erzbischof von Köln, den Grafen von Berg und dem Edelherrn von Wildenburg, durch deren Gebiete die Straße von Siegen nach Köln führte, waren glücklicherweise gütig beendet. Somit brauchte man keine Angst zu haben, dass die Siegerländer Eisenwaren auf ihrem Weg zum Rhein von missgünstigen Landesherrn oder Straßenräubern entwendet wurden.

Zu Beginn des Frühjahrs hatte ein reitender Bote aus Köln dem Siegener Meister der Bruderschaft von der Stahlschmiede ein Schreiben überreicht, welches eine große Bestellung von Sensen, Hufeisen, Nägel und Stahl enthielt. Der reiche Kölner Handelsmann Henrich van Segen war der Absender. Sein Name verriet die Herkunft seiner Vorfahren, die aus dem Siegerland kamen. Er belieferte nicht nur die berühmte Kölner Schwertfegerzunft, sondern auch Geschäftsfreunde in London und Antwerpen mit Siegerländer Eisenwaren.

Der Meister beauftragte seinen erfahrenen Fuhrmann Wilhelm, der schon einige Reisen nach dem heiligen Köln gemacht hatte, mit den Vorbereitungen der Eisenfahrt. Er sollte sechs einachsige Wagen für die Fahrt rüsten und ebenso viele Knechte und zwölf starke Pferde aussuchen. Zweirädrige Karren wurden seinerzeit für solche Transporte verwendet. Nachdem die Wagen, besonders Achsen und Räder, überprüft waren, wurden sie beladen. Auch an die Rückfahrt wurde gedacht. Das Gasthaus „Zum Hirsch“ am Markt wollte Feigen, Mandeln, Rosinen, Gewürze und mehrere Fässer Rheinwein haben. Aber auch die Wollweberzunft und andere Zünfte nutzten die günstige Gelegenheit zur Beförderung von Köln nach Siegen.

Für die schweren und weiten Transporte hatte man seinerzeit nur zweirädrige Karren ohne Bremse zur Verfügung. Die mächtigen Räder müssen einen Durchmesser von wenigstens 1,80 m gehabt haben, denn man hatte später 80 cm tiefe Einfeldungen von Rädern in alten Hohlwegen gefunden. So große Räder liefen auf unebenen Wegen leichter und ruhiger. Auch ihre Achsen ragten noch über den Boden wenn sie tief eingefahren waren. Ging es steil bergab wurde ein Baumstamm, als Bremse, hinten an die Karre gebunden. Hierdurch lösten sich Erde und Steine, die beim nächsten großen Regenguss hinunter gespült wurden und so den Hohlweg immer tiefer machten.

Bei Dämmerung am frühen Morgen des ersten Junitages startete der Eisenzug in der Bergstadt Siegen. Es war noch dunkel und die hochgiebeligen Fachwerkhäuser der Kölner Straße waren kaum zu erkennen. Als der Wagenzug durch die Kölner Pforte den Sieberg herunter rollte, bekam er noch einen Gruß vom schlaftrunkenden Torwächter zugerufen. Die Wagen rollten über die hochgewölbte Siegbücke den Weg nach Westen.

Weiter ging der Zug über die neugebaute Alchebrücke an dem Haus der ausgestoßenen Aussätzigen vorbei. Links sah man im Nebel den städtischen Galgen vom Ziegenberg und daneben den Fischbacherberg, während das Wasser der Alche durch das Wiesengelände dahin plätscherte. Um die Pferde zu schonen hatte Wilhelm den Talweg genommen, anstatt

über den steilen Fischbacherberg. Bald erklang das Glöckchen von der St. Jostkapelle von Heimbach. An der Vorspannbirke vorbei erreichte man den alten Eisenweg wieder wo nach altem Fuhrmannsbrauch gerastet wurde.

Nach der Rast ging es weiter über den schmalen, tief ausgefahrenen Hohlweg steil bergab. Die sechs Fuhrleute knallten zu Beginn des Weges heftig mit ihren Peitschen, um einen aus dem Tal kommenden Fuhrmann aufmerksam zu machen, dass eine Wagenkolonne komme. Erst als keine Rückantwort kam, gab Wilhelm den Befehl zur Bergabfahrt, wobei er den ersten Wagen begleitete. Erleichtert war er erst als auch der letzte Wagen ohne Achs- und Räderbruch das kleine Dörfchen erreicht hatte. Es ging weiter durch den Hauberg nach Eselsborn, wo Köhler beim Aufsichten der Meiler waren. Die Straße zur Landhecke war durch Wall und Graben sehr eingengt. Auf Wilhelms lauten Ruf kam der Grenzwächter, der auch Bäumer genannt wurde, aus der Hütte und öffnete den Schlag. Die Hälfte des geplanten Weges für den ersten Tag war erreicht und Wilhelm ordnete eine längere Ruhepause an.

Es ging dann weiter und rechts durch den Wald schimmerte die Fuhrmannsherberge auf dem Hohen Hain, die sehr große Stallungen hatte. Pilger hörte man singen, sie machten eine Wallfahrt zur Mutter Gottes in Römershagen. Im Tal blieb links Friesenhagen liegen und rechts sah man den steilen Felsen der Wildenburg. Der Schlagbaum, den man nun in einer weiteren halben Stunde erreichte, war von zwei Kriegern des Wildenburger Edelherrn besetzt. Als sie einen Blick auf den Geleitbrief des Grafen von Nassau gesehen hatten, gaben sie die Durchfahrt frei.

Der Weg führte wieder bergan zur Wasserscheide zwischen Wiehl und Bröhl. Man war im Land des Grafen von Berg angekommen. Durch Erdingen erreichte man nach dreistündiger Fahrt den vielbesuchten Fuhrmannsort Denklingen, das Ziel des ersten Tages. Es war Abend und auf dem Platz vor der Kirche standen schon mehrere Wagen die vom Rhein gekommen waren. Die Karren der Siegerländer wurden dicht zusammen gestellt. Zwei Knechte übernahmen die Wache der Wagen. In einem geräumigen Stall wurden die Pferde untergestellt. Durch einen Kienspan etwas erhellten Raum ging Wilhelm mit den übrigen herein, wo Fuhrleute mit reitenden Boden des Erzbischofs, in lauter Unterhaltung zusammen saßen. Die Siegerländer wurden herzlich begrüßt und aufgefordert am Tisch Platz zu nehmen.

Knechte von der Denklinger Burg des Grafen von Berg kamen kurz darauf und boten Feierabend. Für das Nachtlager wurden die wenigen Vorbereitungen schnell getroffen. Schemel und Tische wurden beiseite gerückt und die Bänke an der Wand hochgeklappt. Die mitgebrachten Strohsäcke dienten als Kopfkissen und die Männer fielen, trotz des harten Fußbodens, bald in tiefen Schlaf. Sehr früh brach man am anderen Morgen wieder auf. Zuvor hatte man sich durch eine große Schüssel Haferbrei, den man im Haus für einen Heller erwerben konnte, gestärkt.

Overath an der Agger war das Ziel des zweiten Tages. Es wurde nach vier Meilen Fahrt am späten Nachmittag ohne große Ungereimtheiten erreicht. Durch den weiten Königsforst über Altenbrück kam man am nächsten Tag sehr früh nach Köln. Die Eisenwaren wurden noch am selben Tage abgeladen, so dass der vierte Tag für das Beladen der Rückfracht zur Verfügung stand.

Sechs Wagen, 12 Pferde und sieben Personen waren für so einen Eisentransport damals nötig. Heute dagegen fährt ein großer LKW mit einem Fahrer die gesamte Fracht nach Köln. Mit Abladen werden dazu etwa 3 Stunden benötigt wozu man seinerzeit, mit sehr großem Aufwand und viel Personal, 3 Tage brauchte.

**Quellennachweis:**

Gen Wiki : Bäumer (Berufsbezeichnung)

Hermann Böttger : Der Eisenfuhrmann

Harry Böseke : Fuhrmannswege, Fuhrmannskneipen, Fuhrmannssprüche