

werb. Auf diese Weise ließ sich der Mangel an anderen Verdienstmöglichkeiten gut kompensieren. Einige von ihnen fuhren im Auftrag größerer Unternehmer oder Handelshäuser, andere betrieben auf eigene Rechnung einen schwunghaften Handel. Wenn sie die gewerblichen Produkte des Landes an den Handelsplätzen abgesetzt hatten, brachten sie auf ihrem Rückweg Güter mit, die im Olper Land Seltenheitswert hatten und daher hoch begehrt waren wie z.B. Kaffee, Wein, Tabak, Salz u. dergl.



Orig. Bildunterschrift: „Sächsisches Fuhrwerck. Nach der Natur gez. & radiert v. J. A. Klein in Nürnberg 1815. (Ein Koburger Frachtwagen mit zwei Pferden)“. So haben auch die heimischen Frachtkarren ausgesehen.

Die Fuhrleute unternahmen ihre Fahrten entweder allein oder im Verband, mit und ohne Geleit. Sie führten ihr Pferd oder Gespann zu Fuß oder vom Wagen. Wenn der Fuhrmann sein Gespann vom Sattel aus leitete, dann saß er auf dem Pferd, links von der Deichsel, das bis heute Sattelpferd heißt. Die heimischen Frachtkarren hatten hohe Räder, einen offenen Aufbau und die Ladung war mit Stroh und einer umseilten Plane aus Leinwand abgedeckt. Unbeladen lag die Plane lose auf der Karre.

Johann Drücke – ein Händler und Fuhrunternehmer aus Ostentrop

Von Volker Kennemann

Sauerländer Fuhrleute

Trotz der schwierigen Verkehrsbedingungen und der schlechten Straßenverhältnisse in der bergigen Landschaft des Sauerlandes waren schon im 16. Jahrhundert und bis weit ins 19. Jahrhundert die Bewohner des Olper Landes in auffallend starker Weise am Fuhr- und Handelswesen beteiligt. Besonders die Räume Olpe und Bilstein hatten bedeutenden Anteil am Fuhrmannsgewerbe. Am bekanntesten sind bis heute die Bilsteiner und die Benolper Fuhrleute, die als Fernfahrer und Überlandfahrer den Gütertausch zwischen West- und Mitteldeutschland betrieben, aber auch Fahrten bis nach Süddeutschland unternahmen. Den Höhepunkt erreichte das sauerländische Fuhrwesen im 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts, als auch die Eisenindustrie im Olper Land ihre Blütezeit hatte. Da mussten täglich die Erz- und Roheisenkarren aus dem Siegerland Nachschub liefern und zigtausende Fuhren Holzkohle zu den Eisenhütten gebracht werden.

Urkundlich nachweisbar ist, dass die Fuhrleute des Olper Landes Städte wie Frankfurt/Main, Aachen, Kassel, Naumburg, Leipzig, Berlin, Braunschweig und darüber hinaus noch viele andere angefahren haben. Dazu nutzten sie die damaligen Fernlandstraßen, von denen sich vier wichtige im Südsauerland kreuzten. Zwei dieser alten Fernwege stellten die Verbindung zwischen Ost und West her: die Heidenstraße und die Römerstraße; die beiden anderen waren Nord-Süd-Verbindungen: die Bergstraße und der Kriegerweg. Um 1780 kam noch die erste fest unterbaute Chaussee, Holland-Frankfurt-Straße genannt, dazu. Sie kam von den Niederlanden und führte über Wesel, Essen, Hagen, Halver, Meinerzhagen, Drolshagen, Olpe, Rhonard, Altenkleusheim, Altes Heck, Kreuztal, Siegen, Dillenburg, Wetzlar nach Frankfurt. Zugang zu diesen Fernwegen fanden die Fuhrleute und andere Reisende über die zwischenörtlichen Kommunikationswege. Eine wichtige Nord-Süd-Verbindung für unsere heimische Region war die Bergstraße, eine alte Königsstraße, die von Norden über Münster, Hamm, Werl, Neheim kommend über Siegen nach Frankfurt verlief. Sie durchquerte somit das Sauerland, wo sich viele Bewohner wegen der günstigen Mittellage zwischen Nord- und Süddeutschland dem Fuhrgeschäft zuwandten. Es waren vor allem Kleinbauern, die sich neben ihrer landwirtschaftlichen Tätigkeit einen eigenen Fuhrbetrieb aufbauten. Da die Felder nur geringe Erträge erbrachten und die Viehzucht auf den mageren Bergweiden auch nicht lohnend war, sahen sie sich nach einer einträglicheren Erwerbsquelle um und entdeckten den Warentransport als lohnenden Nebenverdienst oder sogar als Haupter-