

Der „Romp“

Ein Vielzweck-Fahrzeug über Jahrhunderte hinweg

Günter Schneider, im August 2015

Ein Romp ist eine zweirädrige Transportkarre, die in den vergangenen Jahrhunderten in verschiedenen Ausführungen hergestellt und zum Transport von Waren und Lasten jeglicher Art verwendet wurde. Das galt für den damaligen Fernverkehr, wie er zum Beispiel auf der unseren Ort Büschergrund querenden Brüderstraße stattfand, ebenso wie für den innerörtlichen Verkehr durch Handwerk, Handel und Landwirtschaft (Die Brüderstraße verband Köln und Siegen und erschloss Städte und Länder weit darüber hinaus).



Allgemein gesagt, ist der Romp ein Gefährt, welches überwiegend vom Wagner (Wääner) aus Holz hergestellt wurde. Der Schmied fertigte dazu die passenden Beschläge und die Ringe, welche die Holznapen der Räder mit ihren innen liegenden Metallnapen zusammenhielten. Der Schmied (Schmedd) zog auch die glühend heißen Radreifen auf die Holzfelgen der Wagenräder, was mit viel Qualm, aber auch unter den geschickten Händen des Schmiedes

vonstatten gehen musste. Für uns Kinder war diese Arbeit ein interessantes Schauspiel. Wie Schmied und Wagner so genau und aufeinander abgestimmt arbeiten konnten, dass die Räder auf der Achse einwandfrei rundliefen und nicht eierten, ist mir bis heute ein Rätsel geblieben.

Ein schwerer und stabiler Romp, wie er zum Lastentransport im damaligen Fernverkehr oder auch in der Landwirtschaft zum Einsatz kam, wurde einspännig mit Pferd oder Ochse, weniger mit zwei Kühen, gefahren. Dazu waren vorne am Romp zwei Holmen (Scheer) eingearbeitet, in welche das Zugvieh eingespannt wurde. Wichtig war dabei, dass unter dem Rumpf des Zugtieres hindurch ein breiter Riemen von einem Holmen zum anderen befestigt wurde. Er verhinderte, dass der Romp bei falscher Beladung, z.B. bei Hecklastigkeit, nach hinten wegkippen konnte. Der Romp wurde dann durch den Riemen und das Gewicht des Zugtieres aufgefangen. Aus diesem Grunde war auch die Achse der Karre nicht in der Mitte, sondern leicht nach hinten versetzt angebracht. Bei Bergab-Fahrten drückte die Nutzlast verstärkt auf den Rücken des Tieres, wo hingegen bei Bergauf-Fahrten die Last entgegengesetzt wirkte, das Zugtier anhub, so dass die Bodenhaftung eingeschränkt war und dadurch Zuglast verloren ging. Diesem Umstand Rechnung tragend, schichteten die Fuhrleute die Nutzlast vor einem An- oder Abstieg teilweise um.

Eine Bremse war an einem Romp nicht vorhanden, also mussten die Zugtiere auch diese Aufgabe übernehmen und bergab die Karre mit ihrer Last selbst bremsen. Das war bei den von den Wagenrädern manchmal bis zu 80 Zentimeter tief eingefahrenen Geleisen ein schwieriges Unterfangen und hat sicher zu manchem Unfall und Beinbruch bei den Zugtieren geführt. Das Abstellen des leeren Fahrzeugs, heute würde man Parken sagen, war ja ziemlich einfach zu handhaben. War das Zugtier ausgespannt, kippte die Karre durch ihr Eigengewicht und die langen Holmen nach vorne und legte sich mit deren Enden auf den Boden. Schwieriger wurde es schon, wenn mit Last abgestellt werden sollte, wie es ja bei den „Fernfahrern“ unter den Fuhrleuten öfter vorkam, wenn sie in einer Herberge übernachten wollten. Man konnte das Tier ja nicht über Nacht eingespannt lassen. Die gleiche Situation trat ein, wenn vor dem Einspannen schon

beladen werden sollte, denn mit Last war die Karre an den Holmen kaum noch in die Waagerechte zu heben. Aus diesem Grund war vorne an den Holmen eine Stütze angebracht, die nach dem Gebrauch nach hinten weggeklappt und unter den Holmen eingehängt oder befestigt werden konnte. Diese Stützen hielten den Romp mit den Holmen in der waagerechten Lage, passend zum Ein- oder Ausspannen. Dabei war aber wieder ein ganz wichtiger Punkt zu beachten: Wenn sich der Romp bewegte, dann bestand die Gefahr, dass die Stützen aus der senkrechten Lage gerieten und der Romp auf die Holmen abstürzte. Um dieses zu verhindern, mussten beide Räder davor und dahinter mit Keilen gesichert werden. Solche Bremskeile gehörten folglich zu den wichtigsten Gerätschaften und Werkzeugen, die ein Fuhrmann immer mit sich führte.



Bundesarchiv, Bild 183 R9 1954
Foto: Diedrich 1948

Der Romp für den Lastverkehr, ob in der Landwirtschaft oder auf längeren Strecken im Gebrauch, hatte am vorderen Ende eine einfache Sitzbank, ähnlich derjenigen, die dem Postillion auf der Postkutsche zur Verfügung stand, nur nicht so erhaben. Aber sie wurde genutzt. Dieses Bild haben wir noch vor Augen, wenn die Landwirte auf dem Weg zum Feld, den Zügel und die Peitsche in der Hand, diese Bank in Gebrauch nahmen und sich vom Ochsen in ganz gemütlichem Tempo zur Feldarbeit kutschieren ließen. Diese fühlten sich dabei wie

heute ein Autofahrer, der einen schweren, breiten Wagen fährt. Sie konnten sich selbst und die Säcke mit Roggen zur Mühle fahren lassen, wohin wir, das „niedere Volk“, mit der Schiebkarre fuhren.

Vielfältig wie die Waren, welche mit dem Romp gefahren wurden, war auch dessen Erscheinungsbild oberhalb der Ladefläche. Während die landwirtschaftlich oder zum Erztransport genutzten Fahrzeuge eine ziemlich niedrige Brackenhöhe von 30 bis 40 Zentimeter aufwiesen, war das bei den Holzkohle-Fuhrleuten ganz anders. Die Holzkohle war im Gegensatz zu den genannten Materialien ziemlich leicht, und so bemühte man sich, wahrscheinlich durch das Anbringen sehr breiter Aufsatzbretter, die Menge der mit einer Fuhre zu transportierenden Kohle zu erhöhen und dadurch den Verdienst zu steigern. Wenn man dabei die weiten Wege bedenkt, die dabei zurückzulegen waren, wird die Absicht klar.

Nehmen wir z.B. die „Berleburger Kohlenstraße“, die vom Albrechtsplatz bei Winterberg über Berleburg, Berghausen, Birkefehl, Erndtebrück bis zur Ginsberger Heide und von dort weiter über Lützel ins Siegerland führte. Auf dieser historischen Straße wurde in großem Umfang Holzkohle von einem der wichtigsten Köhlereiplätze in Wittgenstein ins Siegerland transportiert. Bei einer solchen Entfernung musste sich eine Fahrt schon lohnen, und so galt, wie oben schon angeführt: Je mehr Holzkohle auf dem Romp, desto höher der Verdienst! Wieviel Holzkohle zu der Zeit, als die Siegerländer Eisenerzgruben und Hütten in voller Blüte standen, aus Wittgenstein ins Siegerland transportiert wurde und wieviel Stahl und Eisen von hier mit dem Romp ausgeführt worden ist, lässt sich nur erahnen. Wittgenstein war wegen der hohen Holzkohle-Produktion damals fast entwaldet! Und die vielen Spuren der historischen Hohlwege, die wir auch in unserer Freudenberger Heimat noch finden, künden bis heute von dem enormen „Verkehrsaufkommen“ längst vergangener Jahrhunderte.



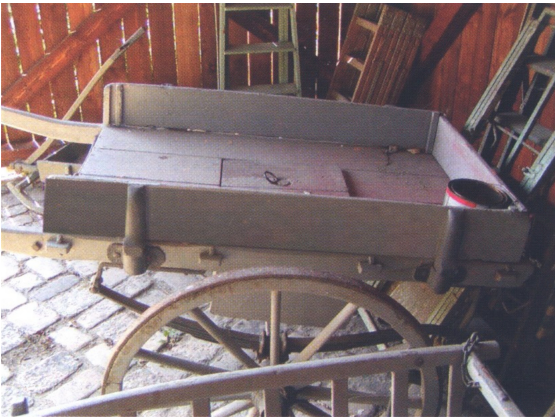
Bundesarchiv, Bild 183 R9 1954
Foto: Diedrich 1948

Oder schauen wir auf die „Brüderstraße“, die mit drei verschiedenen Routen durch die Büschergrunder Gemarkung führte (vgl. FiZ 1-2012, 2-2012 u. 1-2013). Ihre Zielpunkte waren Siegen und Köln; aber sie soll im Westen bis Brabant in Belgien und in der anderen Richtung bis weit nach Osteuropa hinein geführt haben. Ihr Ursprung wird in der „Eisenzeit“ vermutet, also noch deutlich vor Christi Geburt. Auch auf dieser Fernstraße war wohl der Romp das beherrschende Transportmittel, nur zum Teil mit ganz anderen Transportgütern beladen.

Es waren Güter, die zwingend vor Nässe geschützt werden mussten, weil sie sonst ihren Wert verloren hätten. Hierbei handelte es sich vor allem um Tuche, aber auch um Lebensmittel und andere Waren. Aus diesem Grund wurde der Romp mit einer wasserdichten Plane bespannt, bekam also Planwagen-Charakter. Das hatte den Vorteil, dass man die Plane ein Stück über den vorderen Teil des Fahrzeugs hinausgehend anbringen konnte und diese so dem Fuhrmann auf seiner Sitzbank auch einen gewissen Regenschutz bot.

Diese drei bisher beschriebenen Transporter unterschieden sich in ihrem Aussehen erheblich voneinander. Darüber hinaus war jedoch noch ein weiteres Modell des Romp in Gebrauch, und zwar bis in die 1960er/1970er Jahre hinein! Es war der Hand-Romp. Wie der Name schon andeutet, wurde dieses Fahrzeug nicht mit Zugvieh bewegt, sondern von Hand mit menschlicher Kraft. Daher musste er zwangsläufig in einem kleineren Maßstab angefertigt werden, damit man ihn überhaupt in beladenem Zustand bewegen konnte. Er hatte zwar auch, wie sein größerer Bruder, zwei Holme, die aber wesentlich kürzer waren und an deren vorderen Enden je ein Griff aus Metall angebracht war.

An diesen Griffen wurde der Romp (waagrecht) im Gleichgewicht gehalten und zugleich gezogen oder geschoben. Verwendet wurde er zumeist im Baugewerbe, und zwar im Maurerhandwerk. Hier kann ich aus eigener Erfahrung berichten, denn ich war von 1950 bis 1966 als Maurer inklusive dreier Jahre Lehrzeit bei der Baufirma Erich Bender beschäftigt. Es war die Zeit des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg. Der Lagerplatz der Firma Bender lag etwas oberhalb des Weibeweges an der Olper Straße. Zu dieser Zeit waren im Tal in der Nachbarschaft noch die Filzfabrik und vier bis fünf Leimfabriken in Betrieb. Hier waren oft Instandsetzungsarbeiten zu verrichten, wobei ein oder zwei Maurer eingesetzt wurden. Bei diesen Arbeiten kam der Romp zum Einsatz, um das wenige Material, das gebraucht wurde, gleich mitzunehmen. Da der (Hand-)Romp im Gegensatz zu den vorher beschriebenen klein war, wurde er auch als „Römpche“ bezeichnet. Und die Maurer, die sich auf dem „Römpche“ das Material mitnahmen, waren auf Büscher Platt „de Römpchesmüürer“.



Nun bleibt noch ein Fahrzeug in dieser Reihe der beschriebenen zweirädrigen Transportwagen aufzuführen. Es ist der Romp des Schreiners. Wenn man den Unterschied zwischen den Wagentypen einmal drastisch hervorheben will, dann wären die bisher genannten Karren vergleichbar mit einem belgischen Kaltblut-Arbeitspferd, während der Schreinerromp aber einem Hannoveraner Reitpferd nahe kommt. Dies mag ja etwas übertrieben dargestellt sein, aber es macht schon deutlich, wie allein vom Aussehen her die Fahrzeuge auf den Betrachter

einwirken. Die Hersteller eines solchen Gefährtes wussten sehr wohl auf einen Nenner zu bringen, wozu der Romp gebraucht wurde, was man ihm an Belastung zumuten und wie man ihn gestalterisch hervorheben konnte. Da sind die Räder, die zwar groß waren, aber schmale Felgen und schlanke Radspeichen hatten. Die Holmen zum Führen des Romp waren auch schlank und am Ende zu einem Griff geformt. Alle tragenden Holzteile waren auf ein Mindestmaß reduziert und bei manchen dieser Fahrzeuge war eine schmale Blattfederung eingebaut. Die Ladefläche ragte ohne seitliche Begrenzung durch Bracken über die Räder hinaus, so dass auch sperrige Güter transportiert werden konnten.



Der Schreiner nutzte den Romp, der einen kutschenähnlichen Charakter hatte, im Ort zum Transport von Türen, Fenstern und sonstigen Sachen, die er zu seiner handwerklichen Tätigkeit brauchte. Im Trauerfall wurde so auch der Sarg zum Trauerhaus gefahren. Der Romp, das ist in dieser Gesamtbeschreibung deutlich geworden, war ein Vielzweck -Fahrzeug und hat in langen Jahrhunderten großen Anteil an der landwirtschaftlichen, aber besonders auch an der vorindustriellen und industriellen Aufwärtsentwicklung gehabt.

(Quelle: „Freudenberg im Zeitgeschehen“, 55. Jahrgang, Heft 126, 2/2015, Arbeitsgemeinschaft Freudenberger Heimatvereine e.V.)