

Sonderausstellung

**ALS
PFERDESTÄRKEN
NOCH **STARKE**
PFERDE WAREN**

**Konzept
Zugferdemuseum**



Alles, was in der Vergangenheit Mobilität bedeutete, begann ganz vorn mit einer großen weichen „Schnauze“.

Einleitung | Leitgedanke

Es war alles ganz anders. Die primäre Ausrichtung der Ausstellung sehen wir in der Dokumentation und damit der Würdigung der Leistungen der an Transportprozessen und an der Übertragung von Kraft an Maschinen, Geräte und Mechanismen beteiligten Tiere – überwiegend Pferde. Diese Themenfelder setzen sich im Wesentlichen aus den Segmenten Industrie, Gewerbe, Post und Militär zusammen. Der Einsatz von Tieren – als ein wesentlicher Bereich der internationalen Verkehrs- und Transportgeschichte – steht hier für eine Dimension von Mobilitätsleistung, ohne die die komplexen Entwicklungen der Industrialisierung und damit des gesellschaftlichen Wandels nur sehr zeitverzögert möglich gewesen wären. Explizit gilt es auch, die landläufig überkommene Vorstellung der Betrachtung von „Kutschen- / Fahrkultur“ (gehobene private / höfische Mobilität) im Kontext der gesamten bespannten Mobilität ihrer tatsächlichen – eher geringen – Bedeutung gemäß einzuordnen. Das ist notwendig, weil ästhetisch attraktive Bespannung sich dem flüchtigen Betrachter als das Erbe des Fuhrwesens darstellt, während die tatsächlich bedeutenden bespannten Logistik-Systeme nur unzureichend oder gar nicht präsentiert und dokumentiert werden.



Im Jahr 1900 arbeiteten innerstädtisch
noch rund 130.000 Pferde in Manhattan, 74.000 in Chicago
und 51.000 in Philadelphia.

Das Konzept | Themenfelder

Zum Beispiel_1:

Werfindustrie / Titanic

Werft Harland & Wolff Belfast:
Für alle Transportaufgaben auf dem
Werftareal, die nicht mit Kränen oder
Laufkatzen bewältigt werden konn-
ten, **wurden Pferde eingesetzt**. Eben-
so bei der Zuliefererindustrie (s. Anker).



2. Weltkrieg

Eingezogen in allen Armeen:
8 bis 10 Millionen Pferde.
Deutsche Armee:
2,75 Millionen Pferde – von 400
Divisionen waren hier lediglich 40
vollmotorisiert.



Innerstädtische Mobilität

USA – um 1900:
130.000 Pferde in Manhattan.
51.000 Pferde in Philadelphia.
74.000 Pferde in Chicago.



Die Schultheiss-Brauerei löschte um 1900 täglich mit rund 800 Pferden und 600 Wagen den Durst der Berliner.

Das Konzept | Themenfelder

Zum Beispiel_2:

Schwertransporte

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts spielte der Lastkraftwagen im Schwertransport kaum eine Rolle. Konstruktion, Zuladung und Motorleistung reichten häufig nicht aus. Der Schwertransport blieb den natürlichen Pferdestärken vorbehalten.



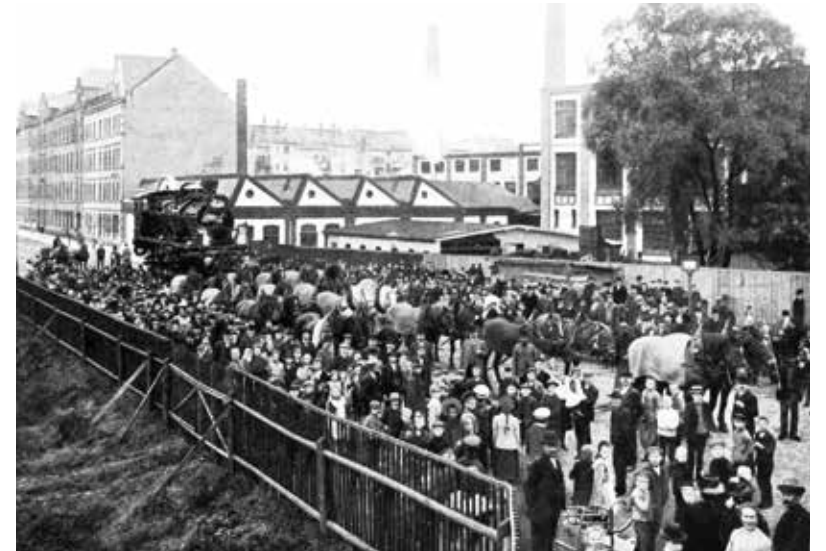
Brauindustrie

Schultheiss-Brauerei Berlin - um 1900: In mehrstöckigen Stallungen untergebracht, verfügte Schultheiss über rund 800 Pferde, die vor 600 Wagen täglich zum Einsatz kamen.



Loktransporte

Hartmann-Werke Chemnitz: Rund 4.000 Lokomotiven wurden zwischen 1838 und 1908 - zum Teil mitten durch Chemnitzer Innenstadt - mit 16- bis 32-Spannern zum nächstgelegenen Gleisanschluß gezogen.



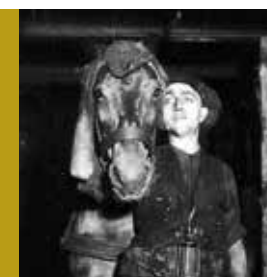
1914 brachte die Spedition Hertling ihre 61 schweren Kaltblutpferde im 5. Stockwerk ihres Berliner Betriebsgebäudes unter.

Das Konzept | Themenfelder

Zum Beispiel 3:

Montanindustrie

Oberpreussische Bergamtsbezirke – um 1910: **12.000 Pferde im Dienst – davon rund 8.000 unter Tage**. Die Pferde verfuhr Einzel- und Doppelschichten und blieben im ungünstigsten Falle mehrere Jahre ohne Unterbrechung im Berg.



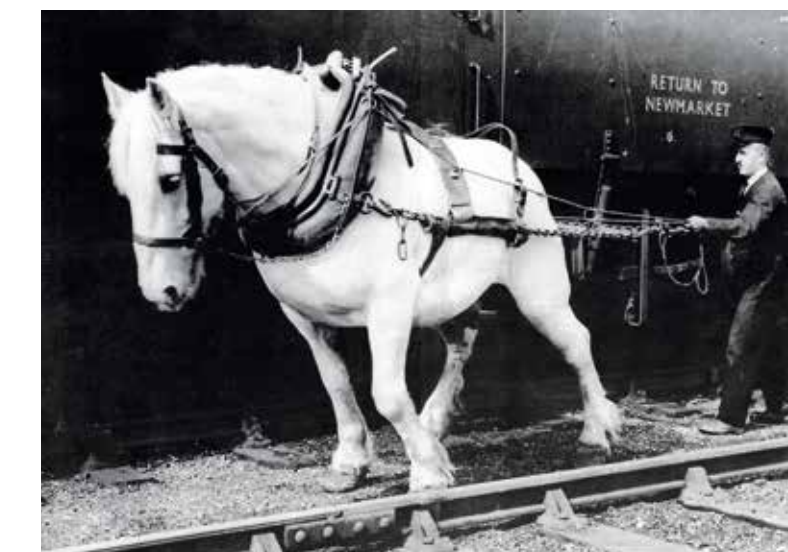
Transportwesen Spedition

Die Spedition ist die Mutter des bespannten Fuhrwesens. Die Spannweite reichte von Betrieben mit wenigen bis zu Großunternehmen mit weit über 100 Pferden. **Spedition Hertling / Berlin brachte einen Teil ihres Bestandes (61 schwere Kaltblüter) im 5. Stock des Firmensitzes unter.**



Railway Horses

Tausende von Rangierpferden / Railway Horses haben bis die 1960er Jahre auf englischen Bahnhöfen gearbeitet.



Die Pariser-Omnibus-Gesellschaft verfügte 1890 einschließlich der Pferdestraßenbahnen über 1.600 Wagen und rund 14.000 Pferde und beförderte damit knapp 120 Millionen Passagiere im Jahr.

Das Konzept | Themenfelder

Zum Beispiel_4:

Treideln

Die Canal Horses haben durch ihren Einsatz beim Treideln der Kohlschiffe auf dem dichten Kanalnetz die englische Industrialisierung maßgeblich „befördert“. Erst durch diese vergleichsweise günstigen Transportkosten war eine dynamische Entwicklung der englischen Stahlindustrie möglich.



Kommunikation

Die Post hat bis in die 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts Millionen von Kilometern zurückgelegt und Millionen von Passagieren, Briefen und Paketen transportiert. **Die letzte Paketpost in Kiel und Flensburg lieferte bis 1957 bespannt aus.** FotoMitte: 1910, Paketpostamt Berlin.



Städtischer Nahverkehr

Die Pariser-Omnibus-Gesellschaft verfügte 1890 einschließlich der Pferdestraßenbahnen über 1.600 Wagen und rund 14.000 Pferde (überwiegend Percherons) und beförderte damit knapp 120 Millionen Passagiere im Jahr.

Foto rechts: Pariser-Omnibus-Gesellschaft.



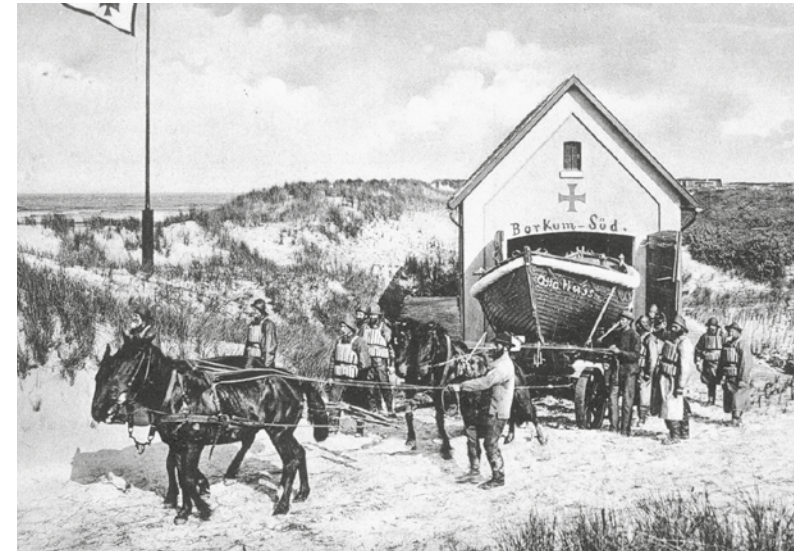
Die Leistungen der bespannten Wiener Berufsfeuerwehr waren beachtlich: Nur rund 8 Minuten vergingen vom Alarm bis zum Einsatzort!

Das Konzept | Themenfelder

Zum Beispiel_5:

Rettungsdienste

Eine Vielzahl von Rettungsdiensten war bis in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts **mit Pferden bespannt**. Dabei konnte die durchschnittliche Zeitspanne vom Alarm bis zum Eintreffen am Einsatzort beachtlich sein: **8 Minuten!**
(Beispiel: Wiener Berufsfeuerwehr, Foto rechts unten).



Saumfuhrwesen

Tausende von Tonnen Fracht sind bis in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts auf **Saumpferden** über die Hochgebirge transportiert worden. Entgegen romantisierender Darstellung ist dies ein Einsatzfeld, in dem jährlich Gespannführer und Pferde durch Abstürze ums Leben kamen.



Taxen / Cabs

Die Pferdedroschken-Unternehmen – z.B. in Berlin – wurden aufgrund ruinöser Ratenzahlungsverträge mit Automobilherstellern (sie produzierten euphorisch am Bedarf vorbei) in die „**automobile Zukunft**“ gelockt. **Tausende fuhren in die Insolvenz**. Fahrgäste waren nicht einmal mehr mit „nem Appel und Ei“ zu ködern...



Die ersten Lastkraftwagen bildeten gegenüber den Pferdegespannen keine Alternative. Sie waren zu teuer, zu reparaturanfällig und zu leistungsschwach.

Das Konzept | Themenfelder

Zum Beispiel_6:

Gewerbefuhrwesen

Die Umstellung von den natürlichen zu den mechanischen Pferdestärken geschah sehr viel langsamer, als landläufig angenommen. Die Lastkraftwagen waren gegenüber den Pferdegespannen zu teuer, zu reparaturanfällig und zu leistungsschwach. Eine normale Amortisierung war zunächst nicht gegeben.



Die Hartmann-Werke, Chemnitz, verfügten über keinen Gleisanschluss. Deshalb wurden zwischen 1838 und 1908 rund 4.000 Lokomotiven – teilweise mitten durch die Innenstadt – mit einem 16- bis 32-Spanner zum nächsten Gleisanschluss gezogen.

Das Konzept | Konkrete Umsetzung

Die Kuben. Das Gesamthema „Mobilität auf vier Beinen“ wird über die Installation von Thementerminals (Kuben) kommuniziert. Die Kuben sind überwiegend zweiseitig – mit unterschiedlichen Themen – zu betrachtende Segmente. Dort, wo es sinnvoll erscheint, wird die Bild- und Textinformation mit zusätzlichen Exponaten ergänzt – es entstehen szenische Bilder.



Das Zusammenwirken von „moderner“ Technik und bespannter Mobilität geschieht häufig in Einsatzfeldern, in denen diese Verzahnung kaum vermutet wird.

Das Konzept | Konkrete Umsetzung

Die Banner. Das Gesamtthema „Mobilität auf vier Beinen“ wird über die Installation von Thementerminals (Kuben) kommuniziert. Die Kuben sind überwiegend zweiseitig – mit unterschiedlichen Themen – zu betrachtende Segmente. Dort, wo es sinnvoll erscheint, wird die Bild- und Textinformation mit zusätzlichen Exponaten ergänzt – es entstehen szenische Bilder.



Schwerlasteinsätze gehörten zu den ureigensten Aufgaben beeindruckender Kaltblut-Vielfachanspannung. In diesem Zeitfenster gab es keinen Verbrennungsmotor, der auch nur annähernd eine gleiche Leistung erbracht hätte.

Das Konzept | Konkrete Umsetzung

Die Tafeln. Die Tafeln haben ein Format von 40 cm in der Breite und 100 cm in der Höhe – sie vertiefen oder ergänzen ein Hauptthema (Kubus). Überwiegend sind sie

Auf Frachtschiffen an die Front.





„Dorothea“, die Grubenlok, hat gewonnen.





Postillion – ein Leben auf Abruf.





Die Achenbachleine – das „Lenkrad“ eines Gespannes.







Die Welt der bespannten Mobilität erleben! Mitmachen. Dabeisein. Begeisterung im Schritt, Trab, Galopp ...

Das Konzept | Konkrete Umsetzung

Die Mitmachstationen. „Fahren lernt man nur durch Fahren“, sagt der Altmeister der Fahrlehre Benno von Achenbach. Einen Anfang können die Besucherinnen und Besucher schon mal am Fahrlehrgerät machen. Leinen in die Hand – und los geht’s! Das Klack-Klack der Pferdehufe auf der Straße mal unter den eigenen Füßen „erfahren“ – dafür sind die mit Hufeisen beschlagenen Ministelzen bereit. „Schreib’ mal wieder“ – aber mit der Feder! Ab in die Zeit der Postillione und Postkutschen ...



Eigenes Sonderpostamt der Deutschen Post am Eröffnungstag. Mit Sonderstempel!

Aller Anfang ist leicht! Rauf auf den Bock und die Leinen in die Hand! Wie’s richtig gemacht wird, lernt man am Fahrlehrgerät

Schritt, Trab, Galopp klingen ganz unterschiedlich. Einfach mal ausprobieren!

Briefe schreiben – mal ganz anders! Mit der Gänsefeder! Und anschließend gibt es den echten Sonderstempel des Eröffnungstages im eigenen Sonderpostamt!



Museum on tour. Für Begeisterung auf Achse.

Das Konzept | Konkrete Umsetzung

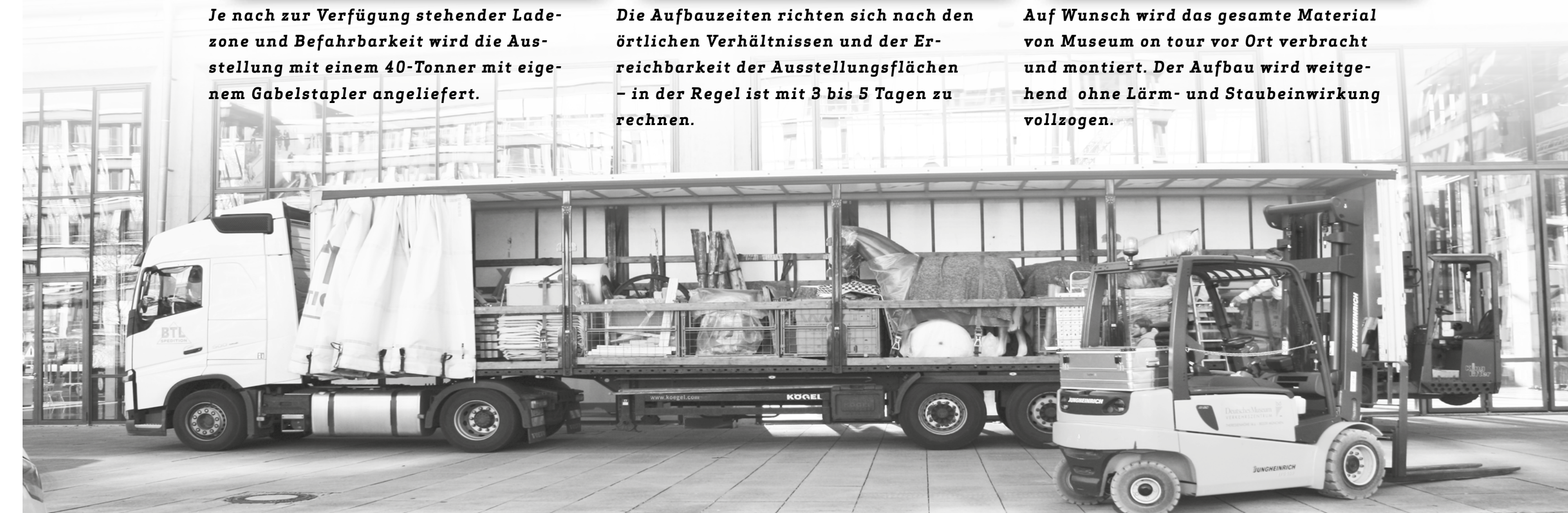
Die Ausstellungskosten. Die Leihgebühren für die Ausstellung werden nach Abstimmung über die Ausstellungsdauer, das Ausstellungssystem, den Ausstellungsumfang, die Anzahl der Großexponate, den Transport und die Auf- und Abbau-Möglichkeiten ermittelt. Umgehend nach der Klärung dieser „Bausteine“ wird ein verbindlichen Kostenplan erstellt.



Je nach zur Verfügung stehender Ladezone und Befahrbarkeit wird die Ausstellung mit einem 40-Tonner mit eigenem Gabelstapler angeliefert.

Die Aufbauzeiten richten sich nach den örtlichen Verhältnissen und der Erreichbarkeit der Ausstellungsflächen – in der Regel ist mit 3 bis 5 Tagen zu rechnen.

Auf Wunsch wird das gesamte Material von Museum on tour vor Ort verbracht und montiert. Der Aufbau wird weitgehend ohne Lärm- und Staubeinwirkung vollzogen.

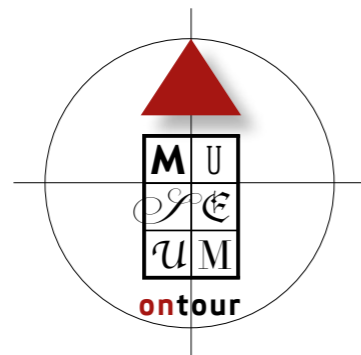


HORSES & HERITAGE

HORSES & HERITAGE | Alexandra Lotz
Karl-Liebnecht-Straße 66 | D - 03046 Cottbus Tel. +49 172
9182962 | www.horses-and-heritage.net
E-mail: alexandra.lotz@horses-and-heritage.net

IN KOOPERATION MIT DEM ZUGPFERDEMUSEUM LÜTAU

NORDEN IST OBEN.



SONDERAUSSTELLUNGEN
AUS DEM NORDEN.

Museum on tour Jürgen Hagenkötter e.K. | Alte Salzstraße 29 | D-21483 Lüttau
Fon 04153.55343 | Mail info@museum-on-tour.de | www.museum-on-tour.de
Eingetragen beim AG Lübeck | HRA 8853 HL | IdNr. 86251307407

