

FUHRMANN SEIN!



„Fuhrmann sein! Ist es ein Zufall, dass unsere Kinder alle einmal in ihrem jungen Leben wünschen, Fuhrmann zu sein? Es ist einer der ersten und ein tiefer Eindruck in ihrem Dasein, zu sehen, wie die Fuhrleute kommen und Güter bringen, Bierkutscher, Kohlenträger, nebenbei die ältesten Gewerbe der

Welt, in denen im deutschen Mittelalter und in Hamburg zuerst wirkliche Fuhrleute auftauchen. So etwas möchten unsere Kinder werden, oder vielleicht Chauffeur, womit dann die letzte Folgerung aus der neuzeitlichen Motorisierung des Gewerbes gezogen wird. Hat der Beruf nicht etwas Königliches an sich, Herr zu sein über Wagen und Pferd, das Gespann zu lenken? Ist es nicht etwas wundervolles, gefahren zu werden, statt gehen zu müssen?“

Dr. Helmut Geiss in der Chronik zum fünfzigjährigen Jubiläum des Vereins der Hamburger Fuhrherrn von 1885.



MUSEUM LÜNEBURG

Willy-Brandt-Straße 1 · 21335 Lüneburg
Tel. 04131 72065-12 · Fax 04131 72065-21
E-Mail: info[at]museumlueneburg.de

Öffnungszeiten

Dienstag bis Freitag 11-18 Uhr, Donnerstag bis 20 Uhr
Sonnabend, Sonntag und an Feiertagen 10 - 18 Uhr

ml
MUSEUM
LÜNEBURG

AnGespannt!

Starke Pferde auf Achse
10. März bis 12. Juni 2016



Sonderausstellung zur Geschichte der
bespannten Mobilität in Kooperation mit
dem Zugpferdemuseum Lüttau b. Hamburg

UNSERE INDUSTRIE- GESCHICHTE HATTE VIER BEINE: PFERDEBEINE.

Seit Jahrtausenden begleitet das Pferd den Menschen. Unterschiedlichste Facetten prägen den gemeinsamen Weg durch die Kulturgeschichte. Das Spektrum reicht vom edlen Status-Symbol über die „Pferdestärke“ unterschiedlichster Ausprägung bis zum Garanten für verlässliche Logistik und Kommunikation.

Unsere heutige Erinnerung an die Leistungen des arbeitenden Zugpferdes reduziert sich überwiegend auf landwirtschaftliche Ein-



satzfelder oder Peripherie- und Begleitthemen, die nur in losem Zusammenhang mit dem umfassenden Leistungs-Spektrum der Zugpferde stehen. Damit zeichnet sich dem Interessierten in der Rückschau das Bild eines Pferdes, das überwiegend bäuerlich, gelegentlich kleingewerblich, militärisch oder romantisch vor der Postkutsche eingesetzt wurde.

Das ist eine gründliche Fehlinterpretation – denn die Realität war eine ganz andere. Waren es unzählige Zugpferde, die im Übergang vom Hoch- zum Spätmittelalter auf dem Landwege europäische Markt- und Produktionsregionen – und damit Kulturen – eng vernetzt haben, so dürfen die Zugpferde der Neuzeit und Industrialisierung für sich in Anspruch nehmen, der natürliche Motor

des sich entwickelnden *mechanischen* Motors gewesen zu sein.

Das es sich dabei nicht nur um eine gelegentliche bespannte Mobilität handelte, machen einige beispielhafte Zahlen deutlich:

■ Um 1900 lieferte die Schultheiss-Brauerei täglich mit rund 800 Pferden und 600 Wagen Bier auf den Berliner Markt aus.

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

ALLES, WAS IN DER VERGANGENHEIT MOBILITÄT AUSMACHTE, BEGANN GANZ VORN MIT EINER GROSSEN WEICHEN „SCHNAUZE“ ...