

# Pferde im Stadtverkehr

Helmut Meyer

## Zusammenfassung

Vom Ende des 18. bis zum beginnenden 20. Jh. war das Pferd die treibende Kraft im innerstädtischen Individual-, Massen- und Güterverkehr. Um 1900 lebte in England ein Drittel der insgesamt gehaltenen Pferde in Städten. In London waren in dieser Zeit rd. 300 000, in New York 128 000 und in Chicago 80 000 Pferde bei städtischen Gewerbebetrieben eingespannt. Durch elektrische Straßenbahnen und Motorfahrzeuge wurden die Pferde im beginnenden 20. Jh. in den entwickelten Ländern mehr und mehr aus den Städten verdrängt. In der Dritten Welt werden teilweise bis heute noch Pferde für diese Aufgaben verwendet. Die hohe Pferdezahl in den Städten förderte Pferde- und Futtermittelhandel, Pferdezucht, Hufbeschlag und Fahrzeugbau, vor allem auch tierärztliche Dienste. Die häufigen Erkrankungen an Gliedmaßen (durch ständiges Traben auf hartem Pflaster), des Verdauungskanals (infolge hoher Mengen konzentrierten Futters) und des Atmungsstraktes stellten neue Anforderungen an tierärztliche Tätigkeiten. Der rege städtische Pferdeverkehr hatte auch Schattenseiten: Kontamination der Straßen mit Kot und Harn, Luftverschmutzung, Geräuschbelästigungen und Verkehrsunfälle.

**Schlüsselwörter:** Nutzung, Probleme, Stadtverkehr, Verkehrsmittel, Geschichte

## Horses in urban traffic

Between the end of the 18th and the beginning of the 20th century horses became the most important factor in urban traffic. In England around 1900 one third of all horses were living in towns. During this time the horse population counted in London 300.000, in New York 128.000 and in Chicago 80.000. The horses were engaged in all parts of urban transportation. In developed countries after 1900 electrical trams and motor cycles displaced horses more and more in towns, while in the Third World until now horses are partly active in this field. The numerous horses in towns favoured horse and feed trade, horse breeding, construction of vehicles, horse-shoeing and especially veterinary activities. The frequent diseases of the extremities (by frequent trotting on hard pavement), the digestive tract (by large meals of concentrated feeds) and the respiratory tract demanded new efforts of veterinary tasks. The high horse density in the towns had their shadow sides: contamination of streets and air by faeces and urine, noise, and traffic accidents.

**Keywords:** use, problems, urban traffic, history

Im pulsierenden Leben der Städte gaben vom Ende des 18. bis zum beginnenden 20. Jh. Pferdehufe den Takt an. Ob Personenverkehr in Omnibussen oder Gigs, ob Baumaterialien oder Lebensmittel, alles musste von Pferden bewegt werden, bevor in Mitteleuropa vom Ende des 19. Jh. an Straßenbahnen oder Motorfahrzeuge diese Aufgaben übernahmen. Pferde, häufiger Maultiere und Esel halten aber auch heute noch in der Dritten Welt diesen Betrieb teilweise in Gang.

Im Altertum gab es schon Großstädte wie Alexandrien oder Rom, doch ihren innerstädtischen Verkehr besorgten überwiegend Maultiere oder Esel. Schon Cäsar hatte 45 v. Chr. dekretiert (lex iulia municipalis), dass Karrenfahrzeuge – ausgenommen Baufahrzeuge – nur nachts fahren durften, denn tagsüber waren die Straßen einfach zu eng (Junkelmann 1990, 80). Der römische Satiriker Juvenal (67-172 n. Chr.) klagte über den Lärm des nächtlichen Karrenverkehrs in Rom, der ihm keine Ruhe ließ (Lay 1994, 151). Während der Han-Periode durften in der Millionenstadt Chang'an nur Privilegierte mit Pferd und Wagen fahren (Cooke 2000, 45).

## Entwicklungen

In Mitteleuropa entwickelte sich der innerstädtische Verkehr nur allmählich, erste Ansätze dazu reichen in England und

Frankreich bis in das 17. Jh. zurück. Um 1600 fuhren in England rd. 6.000 Kutschen. In den Städten gab es gelegentlich Verkehrsstaus (Lay 1994, 84). Der englische König Karl II. (1600-1649) musste daher bei der Zulassung von Kutschen im öffentlichen Verkehr regulierend eingreifen, ebenso wie sein republikanischer Nachfolger Oliver Cromwell (1599-1662). In Paris hatte sich der berühmte Mathematiker und Philosoph Blaise Pascal (1623-1662) eine Lösung für den Personenverkehr ausgedacht: Mehrsitzige Fahrzeuge sollten regelmäßig in der Stadt fahren und auch unterwegs Gäste aufnehmen. Der Sonnenkönig Ludwig XIV. (1635-1715) konnte sich als erster Fahrgast in einem solchen Gefährt (v. Paris 1942, 1), doch nach einem Jahr war die Herrlichkeit vorbei, der Preis von 5 Sous (carosse à cinq sous) war zu hoch (Lay 1994, 146). An dieses frühe Fuhrexperiment erinnern heute noch die Wiener Fiaker, denn über dem Standplatz der Fahrzeuge in Paris hing das Bild des Heiligen Fiacrus, so dass sich dort bald der Name Fiacre einbürgerte (von Paris 1942, 1).

Im alten deutschen Reich gab es im Mittelalter zwar schon zahlreiche Städte (3.000 bis 5.000), doch die meisten zählten weniger als 3.000 Einwohner (van Dülmen 1992, 62). Um 1500 galt Köln mit 30 bis 40.000 Einwohnern als Großstadt. Es folgten Nürnberg, Danzig, Lübeck, Prag und Hamburg. In Berlin gab es um 1700 schon bestellbare private

Pferdefuhrwerke („Berlinen“), kurz vor seinem Tode versuchte der Soldatenkönig Friedrich Wilhelm I. (1688-1740) einen öffentlichen Personenverkehr nach französischem Vorbild einzurichten. Doch dieses Projekt teilte das Schicksal mancher staatlicher Ausflüge in die Wirtschaft. 1794 blieb es „auf der Strecke“. Privatleute hatten den Markt erkannt und dank ihrer Flexibilität die staatlich privilegierten Fuhrleute ausmanövriert (von Paris 1942, 2).

Mit beginnender Industrialisierung wuchsen die Städte in der Fläche, aber auch an Einwohnern: London zählte im Jahre 1800 1 Mio., Paris 2 Mio., Wien 2 Mio. und Berlin 1/6 Mio. Einwohner (van Dülmen 1992, 63). Die größeren innerstädtischen Distanzen mussten durch pferdebespannte Fahrzeuge überbrückt werden. Die Dampfmaschine als Alternative war für den Nahverkehr im städtischen Raum zu schwerfällig. Sie machte im Fernverkehr dem Pferd zwar die traditionelle Rolle vor der Postkutsche streitig, aber der Nahverkehr wurde fast 100 Jahre zur Domäne des Pferdes.

Als in den 70er und 80er Jahren des 19. Jh. das Verkehrsaufkommen weiter wuchs und Pferdekraft immer teurer wurde, versuchte man in den USA – aber auch in Berlin (von Paris 1942, 52) – nochmals Dampfstraßenbahnen oder Kabelbahnen, deren Seile durch Dampfmaschinen angezogen wurden, doch ohne nachhaltigen Erfolg (König 1997). Erst die elektrisch angetriebenen Straßenbahnen begannen in den Städten Ende der 80er Jahre die Motorfahrzeuge und in den 90er Jahren die Pferdekraft abzulösen.

Nach der Wende vom 18. zum 19. Jh. blühte das Transportgeschäft. Das bezeugen allein die Zahlen über die Pferdebestände. In England nahm die Zahl der städtischen Pferde ständig zu und erreichte 1900 rd. ein Drittel des Gesamtbestandes (Tab.1). Um 1765 zählte London nur 20.000 Pferde, 1900 waren es rd. 300.000 (Barker 1983). Um die Jahrhundertwende bewegten sich auf dem städtischen Pflaster in New

Tab 1 Pferdezahlen in englischen Städten

Jahr	insgesamt	in Städten	%	Quellen
1830/40	882 000	35 000	4	Thompson 1983; Haas 2000
1865/70	2 125 000 <sup>1)</sup>	500 000	24	Thompson 1983; N. N. 1860
1900	3 600 000	1 200 000	33	Thompson 1983; Collins 1983

<sup>1)</sup> Für Britannien 85% von der Gesamtzahl von 2,5 Mio. für Britannien und Irland angenommen entsprechend Angaben von Thompson 1983.

York 128.000, in Chicago 80.000 (Hintz 1995) und in Berlin allein 30.000 Pferde bei Droschken und Bahnen (von Paris 1942, S. 81; Krokotsch 1990, 57).

### Personenverkehr: Cabs, Droschken, Omnibusse

Für den Individualverkehr eröffneten sich viele Möglichkeiten, pferdegezogene Fahrzeuge zu entwickeln. Schmale einspännige Gigs (Zweisitzer mit 2 Rädern) waren die raschen Flitzer im städtischen Verkehr, gern benutzt von Handelsreisenden, ebenso wie die Cabs (abgeleitet von 2rädri gen französischen Cabriolets). Ihr Name lebt noch heute in den New Yorker Taxis fort. Die leichten 4rädri gen Phaetons kamen erstmals 1788 auf die Straßen. Die Rücksitze der Dogcarts waren ursprünglich für Jagdhunde vorgesehen, fanden jedoch auch Anhänger bei der Jagd auf freien Raum im städtischen Getümmel (Edwards 1999, 296). Neben den in England gebräuchlichen „Breaks“, ein 4rädri ger Landwagen, erreichten in Deutschland die Kremser weite Verbreitung. Die offe-

nen vielsitzigen Wagen verdankten dem Berliner Fuhrunternehmer und Hofagenten Kremser ihren Namen, der sie 1825 auf Berliner Straßen schickte. Der Dessauer Pferdehändler Mortier fand 1814 Warschauer Troiken auch für den Berliner Verkehr geeignet. Der Volksmund soll aus Troiken – offenbar mit dem Mut zu starker Verfremdung – das Wort Droschke abgeleitet haben (von Paris 1942, 6). Nach einer anderen Version soll Droschke von dem russischen Wort droschki stammen (Krokotsch 1990, 50).

Einem ähnlichen Umweg verdankt der Omnibus (Abb.1), ein Fahrzeug für mehrere Personen, seinen Namen. Nachdem Bordeaux 1812 den ersten öffentlichen Personenverkehr mit mehrsitzigen Fahrzeugen eingerichtet hatte, folgte wenige Jahre später Nantes. Dort passierten die Fahrzeuge täglich das Hutmachergeschäft eines Monsieur Omnès, der als klassisch gebildeter Geschäftsmann den Werbespruch kreierte: „Omnès omnibus“ (Omnès für alle; omnibus = Dativ Pl. von omnis). Dieser eingängige Spruch ging mit seinem 2. Wort auf die das Geschäft passierenden Fahrzeuge über (Lay 1994, 146) und lebt heute meistens nur noch in der letzten Silbe fort (Bus).



Abb 1 Pferdeomnibus 1846. Originalzeichnung aus der Pictorial Times, Mai 1846, London, Transport Museum, aus: M. G. Lay 1994: Die Geschichte der Straße. Campus Verlag, Frankfurt, S. 147.



Abb 2 Zweispänner-Decksitzwagen, Berliner Pferde-Eisenbahn. Krokotsch 1990, S.75 oder Pferdeeisenbahnwagen Baujahr 1883, Foto: Stephan Conrad DVN.

Allgemein erreichten die Zugleistungen je nach Straßenoberfläche pro Pferd 500 bis 3.000 kg, auf Schienen bis 10.000 kg. Am Broadway in New York wurde der Pferdeomnibus 1832 erstmals auf Schienen gesetzt. Damit begann die Zeit der Pferde-Eisenbahnen (Abb. 2). Um die Sicherheit der Insassen zu erhöhen, kontrollierte die Polizei die Fahrzeuge. 1868 mussten in Berlin von 2.500 Wagen zwei Drittel wegen schwerer Mängel stillgelegt werden. Für die finanzielle Sicherung der Gäste war seit 1893 ein Taxameter vorgeschrieben

(von Paris 1942, 19). Ab 1867 benötigten Kutscher in Paris einen Führerschein (Lay 1994, 194).

### Güterverkehr und sonstige Dienste

Pferde mussten im 19. Jh. nicht nur den städtischen Personenverkehr in Bewegung halten, sondern auch in den rasch wachsenden Städten die täglich benötigten Güter transportieren. Bäcker, Fleischer, Bier-, Milch- und Kohlehändler spannten Pferde ein, um ihre Kunden zu bedienen (Baker 1983, S.103). Von all den Gespannen der verschiedenen Gewerbe sind heute allenfalls die Brauereipferde geblieben. Pferdebespannte Fahrzeuge transportierten auch Stückgut von den Bahnhöfen ebenso Pakete der Post. Der Berliner Post dienten 1900/10 rd. 1600 Pferde (Krokotsch 1990, 140). Auch Handwerker und Bauunternehmer waren beim Transport ihrer Güter auf Pferdekraft angewiesen, ebenso städtische Straßenreinigungsdienste, Müllabfuhr, Feuerwehr und Bestattungsunternehmen (Krokotsch 1990, 116-135, 151).

Um 1900 erreichte der innerstädtische Verkehr in europäischen Metropolen vermutlich ein Maximum (Abb.3 und 4). In Berlin verkehrten 1892 über 7500 Droschken, die Berliner Pferdeeisenbahnen zählten 1902 7700 Beschäftigte (von Paris 1942, 40).

Das Ende der urbanen Pferdenutzung kam um 1900 durch elektrische Straßenbahnen und Motorfahrzeuge schnell, in Amerika schneller als in Europa, in England und Frankreich schneller als in Deutschland. Die ersten Automobile konnten ihre Herkunft von den pferdebespannten Wagen kaum verleugnen. Es blieben zunächst die alten Kutschen, vorne fehlte nur das Pferd und hinten hing der Motor (Abb. 5).



Abb 3 Verkehrsstreik am Potsdamer Platz, Berlin 1919, Sammlung Eickemeyer, Berlin.

### Folgewirkungen

Der städtische Verkehr mit Pferden förderte viele Nachbarbranchen, barg aber auch manche Risiken. Pferde mussten beschafft, versorgt, betreut, ihre Hinterlassenschaften beseitigt, ihr Verhalten im Verkehr besonders sorgfältig beachtet werden.

Die Zunft der Pferdehändler erlebte einen Aufschwung, denn die Pferde für die Stadt mussten auf dem Lande besorgt werden (Chivers 1983, 37; Krokotsch 1990, 99). Es bestand

eine klare Arbeitsteilung zwischen Land und Stadt: Auf dem Lande wurden die Pferde aufgezogen und angeleitet, in der Stadt sollten die möglichst 5-6 Jahre alten Pferde für den Zugdienst voll einsetzbar sein (Collins 1983, 87). Manche Sonderwünsche waren zu erfüllen. Grossbürger, die sich Zweispänner leisten konnten, legten Wert auf Pferde gleicher Größe, Farbe, Zeichnung, von gleichem Temperament und Alter. Nur Händler mit weiten Einzugsgebieten konnten solche Wünsche erfüllen.

Von dem ständigen Strom der Pferde vom Land in die Stadt profitierten auch die Pferdezüchter. Bei den Zahlenangaben in Tabelle 1 und einer mittleren Nutzungsdauer der städtischen Pferde (s. u.) von 5 Jahren mussten in England jährlich rd. 250.000 Pferde für diese Aufgaben ersetzt werden, entweder durch Aufzucht im eigenen Land oder durch Importe (Baker 1983, 103). Wenn von den um 1900 im Deutschen Reich gehaltenen 4,2 Mio. Pferden (Comberg 1984, 28) 23% in städtischen Gewerben tätig waren (Parow 1908), so hätten die deutschen Pferdezüchter eine annähernd ähnlich hohe Absatzquelle in den Städten gehabt, erheblich mehr als die rd. 20.000 Remonten, die an das Militär abgesetzt werden konnten (Archilles 1993, 274).

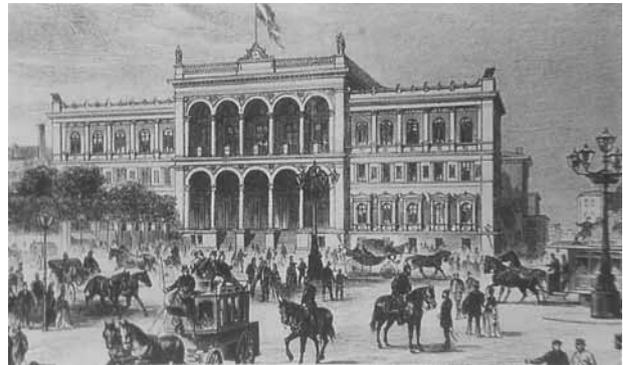


Abb 4 Potsdamer Bahnhof Berlin, Ende 19. Jh.. Bartelmann U. 2001, Tesslof, Nürnberg.

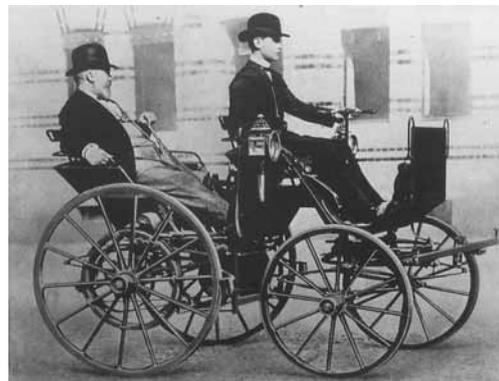


Abb 5 Daimlers „Motorkutsche“ 1886, Daimler Chrysler, Konzernarchiv Stuttgart.

Ein städtisches Pferd fraß pro Jahr rd. 1400 kg Hafer und 2400 kg Heu (Thompson 1983). In einer Stadt wie London mit 300.000 Pferden mussten täglich rd. 1.200 t Hafer und 2.000 t Heu zugeführt werden. Das konnten nur Futtermittelhändler mit großen Lagern und Einkaufsgebieten organisieren. In vielen Städten erinnern Plätze mit der Bezeichnung Heumarkt noch an diese Zeit. In Großstädten mit ländlicher Umgebung, wie z. B. Berlin, fiel die Beschaffung nicht schwer. Für die Londoner Pferde musste dagegen Ende des 19. Jh. Raufutter aus anderen Ländern beschafft werden, zeitweilig

sogar aus Kanada und den USA (Thompson 1983). Das sperrige Handelsgut förderte die Entwicklung von Heu- und Strohpressen, die das Volumen des Futters um 30-40 % reduzierten und erstmals auf der Pariser Weltausstellung 1878 präsentiert wurden (Thompson 1983).

Die vermehrte Haltung von Pferden in der Stadt förderte auch den Einsatz neuer Krippenfuttermittel und Fütterungstechniken sowie allgemein die Ernährungsforschung. Die Pariser Omnibusgesellschaft Compagnie General de Omnibus gründete eine eigene Versuchsstation, um den täglichen Futterbedarf exakt zu erfassen, aber auch, um die Verdaulichkeit und Verträglichkeit von Futtermitteln zu überprüfen (Bernemann 2005). Hafer war relativ teuer. Als Alternativen wurden nicht nur in Paris, sondern auch in Berlin, Birmingham, Dresden, Leipzig, London, Lublin, Lyon, Kopenhagen, Wien u.a. Mais, Gerste, Brot, Biertreber, Trockenschnitzel, Melasse etc. geprüft (Bernemann 2005). Vor allem bei den großen Omnibusgesellschaften mit über 1.000 Pferden ging es darum, die Rationen zu optimieren, nicht zuletzt aus ökonomischer Sicht. In Berlin lagen die Futterkosten für ein Pferd am Ende des 19. Jh. zwischen 500 und 900 RM pro Jahr, abhängig von den stark wechselnden Futtermittelpreisen (von Paris 1942, 122). Pferde wurden Stadtbewohner, sie mussten an Ort und Stelle untergebracht werden. In Stadtvierteln mit großbürgerlichen oder herrschaftlichen Villen sind heute oft noch die Nebengebäude zu erkennen, in denen Kutschpferde, aber auch ihr Betreuer untergebracht waren. Der Kutscher musste – im Gegensatz zum heutigen Chauffeur – morgens früh und abends spät ebenso wie an den Wochenenden für seine Pferde präsent sein. Für großstädtische Unternehmen war es oft nicht einfach, ihre Pferde platzsparend unterzubringen. Das Berliner Postfuhramt ging wie andere große Fuhrunternehmen in die Höhe und baute Pferdeställe mit vier Etagen und pferdegerechten Treppen.

Pferde auf städtischem Pflaster mussten sorgfältig beschlagen werden, denn der Abrieb der Hufeisen auf dem Steinpflaster war erheblich und ein häufiger Ersatz (in Berlin alle 14 Tage) unvermeidlich. Tauhufeisen sollten die Griffigkeit auf dem Steinpflaster gewährleisten, im Winter mussten stumpfe oder scharfe Stollen aufgeschraubt werden. Bei jährlichen Beschlagskosten von 50 RM pro Pferd profitierte das Hufbeschlagsgewerbe (von Paris 1942, 130/1).

Der dichte Pferdebesatz in den Städten brachte auch Tierärzten neue Verdienstmöglichkeiten, denn das Pferd hatte damals von allen Nutztieren den höchsten ökonomischen Wert. In den USA förderte die urbane Pferdehaltung die Gründung tierärztlicher Ausbildungsstätten (Teigen 2002). Größere Unternehmen schlossen Verträge mit privaten Tierärzten oder sie stellten eigene Tierärzte ein. Um 1900 mussten drei Veterinäre bis zu 1800 Berliner Postpferde betreuen (von Paris 1942, 126-128).

Pflastermüde Pferde kamen – möglichst bevor sich bleibende Schäden an Sehnen und Gelenken einstellten – zeitweise auf Weiden, in Berlin z. B. nach Heinersdorf, Tegel oder Karow (von Paris 1942). Gleichwohl war die Nutzungsdauer der Pferde gering. Nach englischen Berichten (Collins 1983) blieben Pferde im leichten, aber schnellen Zug im Mittel nur 3, andere 5 Jahre dienstfähig. Die Berliner Post rechnete mit einer 7jährigen Nutzungsdauer. Ausgemusterte Pferde wurden teilweise noch von Landwirten übernommen (von Paris 1942, 144).

Unter Berliner Postpferden, die im Mittel täglich 26 km in 4 bis 8 Std. zurücklegten, lagen die jährlichen Abgänge zwischen 10 und 14 %, Todesfälle um 2 %. Als wesentliche Ursachen galten Erkrankungen der Gliedmaßen, des Verdauungskanals und Respirationstraktes (von Paris 1942, 136). Die Gliedmaßenkrankungen, vor allem an Hufen und Gelenken, resultierten vorwiegend von dem ständigen Traben auf hartem Pflaster. Die Verdauungsstörungen dürften oft durch Fehler in der Fütterung ausgelöst worden sein. In Berliner Transportunternehmen erhielten die Pferde täglich bis 9 kg Krippenfutter neben je 4 kg Heu oder Stroh (a.a. O., 117). Unzweckmäßige Kombination und Zuteilung der Futtermittel können unschwer die auftretenden Koliken, Darmverlagerungen oder Magenrupturen erklären.

Eine typische Winterkrankheit war die Bronchitis. Sie soll durch die gebräuchlichen wasserdichten Segeltuchdecken begünstigt worden sein, die das Verdunsten der cutanen Wasserabgabe verhinderten (Krokotsch 1990, 59). Gelegentlich gab es Massenerkrankungen wie im Jahre 1872, als die Pferde in New York von einer Störung der Atemwege heimgesucht wurden, der 18.000 Tiere zum Opfer fielen (Lay 1994, 149). Der innerstädtische Verkehr war zeitweilig lahmgelegt. Als Ursache wird die erhöhte Staubbelastung angegeben, doch wahrscheinlicher ist eine Infektionskrankheit (Influenza?). Im Sommer 1881 erkrankten in Berlin von 482 Postpferden 44% an Staupe (Influenza). Todesfälle waren nicht zu beklagen. Dem Hautrotz, der 1874 unter Postpferden grassierte, fielen 107 Tiere, d. h. 25% zum Opfer (von Paris 1942, 139).

### Nebenwirkungen

Eine erhebliche Hypothek des städtischen Pferdeverkehrs waren die tierischen Exkremente. Jedes Pferd produziert im Mittel am Tag rd. 15 kg Frischkot und 10 l Harn. Bei einem 8-stündigen Arbeitstag bleibt davon ein Drittel auf der Straße. Der Londoner Straßenschlamm enthielt 1886 60 % organische Masse neben 10 % Eisenabrieb (von Hufeisen und Eisenrädern) und 30 % Steinabrieb (Lay 1994, 149).

Die Exkremente zogen im Sommer unzählige Fliegen an und verpesteten die Luft. Schlimmer waren Reizstoffe, insbesondere Ammoniak, die von den Exkrementen ausgingen. Ein Londoner Arzt klagt Ende des 19. Jh., die Reizungen von Nase, Hals und Augen seien dadurch entsetzlich (Lay 1994, S. 149). Aber auch die Pferde waren diesen Umweltstressoren ausgesetzt.

Im Straßenstaub kamen auch pathogene Erreger vor, u.a. Tetanussporen. In amerikanischen Städten sollen sie im erheblichen Ausmaß zur Säuglingssterblichkeit beigetragen haben (Haas 2000). Die kommunalen Behörden bemühten sich, die Exkremente zu beseitigen (König 1997, 340), doch das gelang allenfalls auf den Hauptverkehrsadern (Teigen 2002).

Selbst bei den heute wenigen Pferden im städtischen Verkehr bleiben ihre Exkremente ein ständiges Ärgernis. 1975 sollten in Carlston (South Carolina) schon Windeln eingeführt werden, das Vorhaben scheiterte aber am Widerstand der Pferdebesitzer (Haas 2000). Die Wiener Fiaker müssen sich an eine Kotierungseinrichtung („Stinksackerln“) gewöhnen, mit der Kot

und Harn aufgefangen werden sollen (HAZ 23. 9. 02). Die Probleme der Massentierhaltung mit Kontamination von Boden, Wasser und Luft durch tierische Exkremente, die uns heute auf dem Lande beschäftigen, haben die städtische Bevölkerung bereits im 19. Jh. erlebt.

Doch der Pferdeverkehr bot noch andere Kehrseiten. Der ununterbrochene Klang ungezählter eisenbeschlagener Hufe auf dem Steinpflaster und das Knirschen der eisenbereiften Räder prägte damals die „Großstadtmelodie“. Für viele Anlieger war das ein Stress, wie auch H. Heine in Paris (Nachwort zu „Romanzero“) empfand. In London versuchte man durch Strohaufschüttungen den Lärm vor Häusern mit Kranken zu dämpfen. Im Jahre 1867 wurden 4-spännige Wagen aus der Innenstadt von London verbannt (Lay 1994, 151).

Staus waren an der Tagesordnung. Häufig behinderten auch zusammengebrochene Fahrzeuge oder tote Pferde den Verkehr. 1866 mussten vom New Yorker Broadway täglich 20 Pferdekadaver beseitigt werden (Lay 1994, 149). In den 70er Jahren waren es in Chicago täglich 4, in den 80er Jahren 11 Kadaver, die geräumt und zu Dünger verarbeitet werden mussten. Sie waren aber auch von den anatomischen Instituten der tierärztlichen Ausbildungsstätten gefragt (Teigen 2002). Der Umgang mit Tieren vor den Augen zahlreicher Menschen – oft nicht sehr rücksichts- und gefühlvoll – hat damals den Gedanken des Tierschutzes nachhaltig gefördert (Teigen 2002).

Ein ernstes Problem im Verkehr mit Pferden entstand durch das Unfallrisiko. Abgesehen von technischen Mängeln waren es schnelles Fahren, Unaufmerksamkeit und die bei Pferden angeborene Fluchtneigung, die im Verkehrsgetümmel einer Stadt zu panischen und unkontrollierbaren Reaktionen führten. In Paris hatte man schon 1487 die Geschwindigkeit der Fahrzeuge limitiert. Später galt Trab als tolerierbare Bewegungsart. Im Jahre 1868 starben in London pro Woche 7 Menschen durch Pferdekutschen, zudem gab es viele Verletzte. In New York waren 1867 pro Woche 4 tote und 40 verletzte Fußgänger zu beklagen (Lay 1994, 150). In der frühen Phase der Motorisierung lag die Verlustrate pro Strecke durch Pferde deutlich höher als in der Anfangsphase des Automobilverkehrs. Mit zunehmender Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge glich sich das aber bald aus.

Die Regeln im Straßenverkehr beruhten zunächst überwiegend auf dem Recht des Stärkeren. Doch im Laufe des 19. Jh. wurden mehr und mehr Vorschriften über die Geschwindigkeiten, die Ausstattung der Fahrzeuge sowie die Vorfahrt erlassen. Einige der wichtigsten, heute noch geltenden Regeln gehen auf den Verkehr mit Pferden zurück. Vielfach fuhr man mit Pferdewagen rechts, weil die Pferde seit alters her an der rechten Hand geführt wurden. In einigen Gebieten – auch auf dem Kontinent – war es aber auch üblich, links zu fahren. Wurden die Pferde am Zaum geführt, so konnte der Kutscher den linken Wegesrand gut überblicken, während die für ihn nicht sichtbare rechte Wagenhälfte sicher auf der Wegmitte blieb. Andererseits wird der Linksverkehr, der noch Anfang des 20. Jh. in Österreich galt, damit erklärt, dass die Kutscher die Zügel in der linken, die Peitsche in der rechten Hand hielten. Saßen sie rechts auf dem Kutschbock, war beim Linksfahren der Überblick auf den entgegenkommenden Verkehr besser.

Als das Pferd im 2. und 3. Dezennium des 20. Jh. mehr und mehr durch das Auto abgelöst wurde, atmeten viele Stadtväter auf: Man glaubte, ein umweltfreundliches, risikoärmeres, weniger Lärm und Schmutz verursachendes Verkehrsmittel sei gefunden. Von der gesundheitsfördernden Wirkung des Kraftfahrzeugfahrens wurde geschwärmt. In einer amerikanischen Zeitschrift hieß es 1903, das Auto sei die größte gesundheitsfördernde Erfindung der letzten 1000 Jahre. Die Kubikmeter Luft, die während einer Autofahrt buchstäblich in einen hineingepumpt werden, beleben müde gewordene Nerven, vertreiben Sorgen, Schlaflosigkeit und Verdauungsstörungen. (Lay 1994, 199). Doch die Wirklichkeit ist bekannt. Heute bleibt der Mensch gegenüber neuen Segnungen der Technik kritischer, Erfahrung ist auch auf diesem Feld der beste Lehrmeister.

## Literatur

- Archilles W. (1993): Deutsche Agrargeschichte. Ulmer, Stuttgart
- Barker T. (1983): The delayed decline of the horse in the 20th century. In: Thompson 1983, a. a. O., 101-112
- Bernemann U. (2005): Krippenfuttermittel für Pferde. Entwicklung im 19. und der 1. Hälfte des 20. Jh. Med. Vet. Diss. Hannover
- Chivers K. (1983): The supply of horses in Great Britain in the 19th century. In: Thompson 1983 a. a. O., 31-49
- Collins E. (1998): The farm horse economy of England and Wales, 1900-1940. In: Thompson a. a. O., 73-100
- Comberg G. (1984): Die deutsche Tierzucht, 19. u. 20. Jh. Ulmer, Stuttgart
- Cooke B. (2000): The horse in Chinese history, 27-62. The art of the horse in China. Kentucky Horse Park
- Dülmen van R. (1992): Kultur und Alltag in der frühen Neuzeit. Beck, München
- Edwards E. (1999): Pferde. BLV, München
- Haas K. 2000: The trouble with horse manure. Vet. Heritage 21, 38-40
- Hintz H. (1995): Thoughts about the history of horses. J. Equin. Vet. Sci. 15, 336-337
- König W. (1997): Elektrifizierung. In: König W. u. W. Weber 1997: Propyläen Technikgeschichte 1840-1914, 314-359. Propyläen, Berlin
- Krokotsch B. 1990: Tierhaltung und Veterinärmedizin in Berlin. Diss. Vet. Berlin
- Lay M. 1994: Geschichte der Straße. 2. Aufl. Campus, Frankfurt
- N. N. (1851): Statistik der Pferde und Fuhrwerke in England. Rep. Thierheilkd. 12, 279
- N. N. (1860): Number of horses in the world. The Vet. 33, 521
- N. N. (1906): Der Pferdebestand auf der Erde. Int. Rev. über ges. Armeen u. Flotten. Nr. 71
- Paris von K. (1942): Das Pferd im Straßenverkehr Berlins. Diss. Vet. Hannover. Gefallen als Veterinäroffizier am 19.7. 1944 auf dem Balkan
- Parow E. (1908): Die Trockenkartoffel als Pferdefutter. Dtsch. Landw. Presse 35, 874
- Teigen M. (2002): Counting urban horses in USA. Argos, Nr.26, 267-276
- Thompson M. (1983): Horses in European economic history. British Agric. Hist. Soc.
- Thompson M. (1983): Horses and hay in Britain 1830-1918. In: Thompson a.a. O., 50-72

Prof. em. Helmut Meyer  
Kaulbachstraße 11  
30625 Hannover