

## Pferde als Transport- und Arbeitstiere in Münster

Charlotte Pötzel  
Schillergymnasium, Jahrgangsstufe 10 - Tutor: Otto Schröer

### **Inhalt**

- |  |  |
|--|--|
| <p><i>1 Pferde als Nutztiere: einige Beispiele</i></p> <p><i>1.1. Verkehr und Pferdefuhrwerke in Münster</i></p> <p><i>1.2. Pferde im Bergbau</i></p> <p><i>1.3. Pferde am Kanal</i></p> <p><i>2 Ein Jahrhundert der Pferdefuhrwerke: 1880 - 1980</i></p> <p><i>2.1. Pferde im Stadtbild</i></p> <p><i>2.2. Das Droschkenwesen</i></p> <p><i>2.3. Firmen und Unternehmen, die Pferde einsetzen</i></p> <p><i>3 Zeitzeugengespräche</i></p> | <p><i>4 Pferde und Pferdefuhrwerke</i></p> <p><i>4.1. Das Geschirr</i></p> <p><i>4.2. Verordnungen für Fuhrwerke<br/>Straßen-Polizei-Ordnung von 1878<br/>Gesetz über die Kriegsleistungen<br/>Straßenverkehrsordnung von 1934</i></p> <p><i>4.3. Einige allgemeine Anmerkungen<br/>Wissenswertes über Pferde - Berufe,<br/>die mit Pferden zu tun haben - Die<br/>Entwicklung des Wagens</i></p> <p><i>5 Nachwort</i></p> |
|--|--|

### **Keywords**

*Pferdefuhrwerke, Nutztiere, Max - Clemens - Kanal, Verordnungen; Schülerarbeit*

## **Verkehr und Pferdefuhrwerke in Münster**

Wer zu Fuß, als Reiter auf einem Pferd oder mit der Kutsche nach Münster kam, musste bis zum Ende des 18. Jahrhunderts ein Stadttor passieren. An den Toren lief der Verkehr zusammen und hier wurde er teilweise auch aufgehalten. Fremde Fuhrleute hatten an den Toren ein Wegegeld zu zahlen. Dafür durften sie die städtischen Straßen benutzen. Als weitere Gegenleistung sorgte die Stadt für die Beseitigung der schlimmsten Schlaglöcher. In der Nähe der Fernstraßen und vor allem der Stadttore befanden sich häufig Herbergen. Sie boten nicht nur Unterkunft für Reisende, sondern auch für deren Kutschen und Pferde. Dabei war die Unterbringung und Versorgung eines Pferdes meistens teurer als die eines Menschen.

## Pferde am Kanal

Der baufreudige Fürstbischof Clemens August ... wollte einen Kanal in Richtung Nordsee graben lassen. Dieses ehrgeizige Ziel erreichten weder er noch seine Nachfolger. ... Den ersten Bauabschnitt bis Clemenshafen bei Steinfurt bewältigten viele hundert Bauarbeiter bis 1731. Da die Schiffe auf dem Kanal teilweise gezogen werden mussten, befanden sich links und rechts der Wasserstraße ausgebaute Treidel- oder Leinpfade. Kleinere Kähne wurden auch von einigen Männern gezogen. Für große beladene Schiffe dagegen mussten mehrere Pferde eingesetzt werden. Bereits 1733 wurde auf dem Max-Clemens-Kanal von Münster in Richtung Niederlande ein regelmäßiges Postschiff für Passagiere und Frachtgüter eingerichtet. Im Winter, wenn der Kanal zugefroren war, fuhren ersatzweise Pferdewagen auf dem Eis.

**Abb. 1:** Ähnlich wie hier am Rhein dargestellt kann man sich das Treideln auf dem Max-Clemens-Kanal vorstellen.



## Pferde im Stadtbild

Im 19. Jahrhundert war Straßenverkehr faktisch nur Lokalverkehr. Die tägliche Belastung der Straßen durch die große Zahl von Fuhrwerken und Karren, die oft schwer beladen waren, hatte natürlich Folgen für das Straßenpflaster. ... Je mehr Verkehr durch eine solch enge Straße floss, desto schneller und tiefer bildeten sich Spurrillen. Aber auch breitere Straßen wurden auf die Dauer ausgefahren. Zudem erschwerten Staub und Morast im Stadtinneren das Fortkommen der Pferdewagen, und der Verkehr brach nach starkem Regenguss oft sogar zusammen. ... Auch die Wochenmärkte verursachten starken Verkehr. Die Händler brachten ihre Waren mit zweirädrigen Handkarren, die sie vor sich her schoben,



**Abb. 2:** Den Verkehr auf dem Drubbel und dem Roggenmarkt beherrschten um 1910 zahlreiche Pferdekutschen und -fuhrwerke

mit Pferd und Wagen, mit Schubkarre oder Kiepe auf den Markt. Während der Marktzeit wurden die Fuhrwerke der Händler unter Aufsicht „geparkt“. ... Diese Ausspannwirtschaften waren normalerweise in der Nähe der ehemaligen Stadttore zu finden. ... Die Marktbesucher von außerhalb ließen ebenfalls ihre Kutschen in diesen Ausspannen und gingen wie die Einheimischen zu Fuß in die Stadt.

...

Zum städtischen Fuhrpark gehörten 1894 fünfzehn Pferde. Abgesehen von den drei Zweispannern und den zwei Einspannern für „Leichenfahren“ wurden die übrigen sieben Einspanner für die „Kehrichtabfuhr“ benutzt. ... Im Jahre 1900 umfasste der städtische Fuhrpark schon zweiundzwanzig eigene Pferde, ein weiteres zur Probe, zwei zweisepannige und achtzehn einspannige Karren, einen Rollwagen, zwei Kehmaschinen, eine Abschlammmaschine, drei Sprengwagen, einen Kastenwagen und sechs Leichenwagen.

## Das Droschkenwesen

Mit einem Schreiben vom 3. März 1888 an den Magistrat bat Hagenschneider um die Erlaubnis zur Einführung einer Pferde-Omnibusfahrt. In dem Brief führte er aus, dass er drei Omnibus-Wagen für je 12 Personen, bequem und höchst elegant ausgerüstet, anschaffen wolle. ... Noch am selben Tag wurde Hagenschneiders Antrag in der Magistratssitzung erörtert. Am 8. März wurden ihm die Auflagen mitgeteilt, die der Magistrat der Erteilung der Konzession für

ein Omnibusunternehmen zugrunde lege. ... Damit war der erste öffentliche Linienverkehr aus der Taufe gehoben. Zu den drei Pferde-Omnibussen, mit denen Hagenschneider sein Unternehmen begann, kamen bald weitere hinzu. ... Um die Jahrhundertwende setzte die Entwicklung Münsters zur Großstadt ein. ... Das Pferde-Omnibusunternehmen von Hagenschneider erfreute sich immer weniger Beliebtheit, weil es den Anforderungen des modernen Verkehrs nicht mehr gewachsen war. Denn bereits 1881 bauten Siemens und Halske in Berlin die erste elektrische Straßenbahn. Nach langen Planungen begann mit der ersten Straßenbahn am 13. Juli 1901 auch in Münster der Siegeszug der „Elektrischen“, der weder durch Pferdebahnen noch durch Pferdebusse aufzuhalten war.

### **Firmen und Unternehmen, die Pferde einsetzten**

In früheren Jahrhunderten waren natürlich alle Unternehmen, die ihre Ware dem Kunden direkt anbieten oder vorbeibringen wollten, auf Pferde angewiesen, um sie vor ihre Wagen zu spannen. Darunter fallen neben den Speditionsunternehmen auch die Bierbrauereien oder Getränkehändler, die Bauern, die ihr Gemüse zum Markt brachten, und natürlich auch die verschiedensten Händler, obwohl deren Zahl recht gering war. Die Speditionsunternehmen setzten die Pferde am stärksten ein, mussten sie die Waren doch in die verschiedensten Gebiete bringen. Ein Beispiel dafür ist das Speditionsunternehmen K. A. Peters, das zeitweilig sogar fast 120 Pferde in seinen Diensten zählte.

### **Nachwort**

Bei der Bearbeitung meines Themas konnte ich zunehmend feststellen, wie prägend Pferde für den Menschen einmal waren. Auch der vielseitige Einsatz von Pferden z.B. im Verkehr, am Kanal oder im Bergbau wurde mir erstmals bewusst. Besonders einprägsam waren für mich die Gespräche mit den beiden Zeitzeugen. Durch sie habe ich erfahren, dass neben dem rein wirtschaftlichen Aspekt des Pferdeinsatzes auch die emotionale Seite eine große Rolle spielte.

### **Ausgewählte Literatur**

- GUSSEK-REVERMANN, A. (2000): Münster im Wandel der Zeit. Band 2: 1200 Jahre Münster - Reisen und Verkehr. Waanders, Zwolle
- LENSING, B. (um 1900): Der Max-Clemens-Kanal im Gebiete des ehemaligen Fürstbistums Münster 1724-1840
- SCHÄFERS, G. (1984-1999): Stadtviertel – Geschichten, Band I – V. Münster