

Auf den Hund gekommen

Aufstieg und Niedergang der Hundefuhrwerke im Berliner Stadtverkehr

von PILAR WEIDENSEE

Überblick

Im Berlin des frühen 20. Jahrhunderts waren Ziehhunde eine alltägliche Erscheinung im Straßenverkehr. Denn neben den aufkommenden elektrischen Straßenbahnen oder Automobilen bestanden traditionelle Fortbewegungsmodi noch fort – von der Pferdekutsche über das Zu-Fuß-Gehen bis hin zum Hundefuhrwerk. Für das Beispiel Berlin korrigiert der Beitrag bisher gängige Vorstellungen zum städtischen Mobilitätswandel um 1900 und zeigt, dass die rapide Mobilitätszunahme auch auf das tradierte Transportmittel des Hundefuhrwerks angewiesen war. Ziehhunde – die von der historischen Mobilitäts- und Stadtgeschichte bisher völlig übersehen worden sind – trugen nämlich wesentlich zur Versorgung der Großstadt mit Lebensmitteln und Gütern bei. Hundefuhrwerke erfüllten dabei Bedarfe, die Transportmittel wie Auto, Eisenbahn und Pferd nicht decken konnten: Arbeiter¹, Bauern, Kleinhandel- und Gewerbetreibende sowie Lumpensammler und Vagabunden waren so zu Mobilitätszwecken ‚auf den Hund gekommen‘, um Güter effektiver als mit der eigenen Muskelkraft transportieren zu können. Um für den Fall des Berliner Verkehrswesens die Metapher der abrupten ‚Technikwende‘ zu hinterfragen, analysiert der Beitrag zudem den Aufstieg und Niedergang des Ziehhund-Transports bzw. dessen Konjunkturen im Detail. So wird deutlich, dass es sich bei dem damaligen Mobilitätswandel um Jahrzehnte dauernde, unterschwellige Transformationsprozesse – u.a. in Technik, Mentalität und Ökonomie – handelte. Es hing mit Anliegen um Tierschutz und Tierwohl, der sozialen Deklassiertheit der Hundefuhrwerksführer sowie dem Aufkommen ‚neuer‘ Mobilitätstechniken zusammen, dass der Hund in den 1950er Jahren kaum mehr vor Karren gespannt wurde und aus der städtischen Mobilität Berlins verschwand.

Abstract

In early 20th century Berlin, pulling dogs were a common sight in road traffic. In addition to the emerging electric trams and automobiles, traditional

1 Mit Nennung der männlichen Funktionsbezeichnung ist in diesem Beitrag, sofern nicht anders gekennzeichnet, immer auch die weibliche Form sowie Geschlechtsidentitäten jenseits der Zweigeschlechtlichkeit mitgemeint.

modes of transport still existed – from horse-drawn carriages to walking and dog-drawn carts. Taking Berlin as an example, the article corrects previously common ideas about urban mobility change around 1900 and shows that the rapid increase in mobility also relied on the traditional means of transport of the dog-drawn carriage. Pulling dogs – which have so far been completely overlooked by historical mobility and urban research – contributed significantly to the supply of food and other goods to the city. Dog-drawn vehicles fulfilled needs that could not be met by means of transport such as cars, railways and horses: Workers, farmers, small traders and businesses as well as ragpickers and vagabonds ‘used’ dogs for mobility purposes in order to be able to transport goods more effectively than with their own muscle power. In order to question the metaphor of the abrupt ‘technological turning point’ in the case of Berlin’s transport system, the article also analyses in detail the rise and fall of the ‘Ziehhund’ transport system and its economic cycles. In this way, it becomes clear that the mobility change at the time was a process of subliminal transformation that lasted for decades – in technology, mentality and economy, among other things. Concerns about animal welfare and protection, the social declassification of dog carriage drivers and the emergence of ‘new’ mobility technologies meant that dogs were hardly ever harnessed to carts in the 1950s and disappeared from Berlin’s urban mobility.

Einleitung

Die beginnende Massenmotorisierung um 1900 gilt gemeinhin als Wendepunkt der städtischen Mobilität: Die Geh- wurde zur motorisierten Fahrstadt. Die Denkfigur einer radikalen Verkehrswende, in der die ‚neue‘ Technik bestehende Systeme in kurzer Zeit vollständig durchdringt sowie alte Techniken und Praktiken ablöst, verdeckt jedoch die Multimodalität des Verkehrs um 1900 sowie die Persistenz von bestehenden Fortbewegungsarten in der Stadt. So zeigt die Fotografie des Berliner Alexanderplatzes von 1903 die Transportmittel und Verkehrsteilnehmer, die üblicherweise im Berliner Stadtzentrum auf den Straßen unterwegs waren (s. Abb. 1). In der Anzahl überwiegen in dieser Fotografie die Fußgänger als Verkehrsteilnehmende, vereinzelt ist ein Radfahrer zu erkennen; Autos sollten auf den Straßen Berlins erst ein, zwei Jahrzehnte später zur Massenerscheinung werden. Als markantes Verkehrsmittel steht die elektrische Straßenbahn mit ihren Gleisen und Oberleitungen als innovative, technische Neuerungen im Bildmittelpunkt. Rechts neben der ‚Elektrischen‘ sind Pferdegespanne zu sehen. Die neuere Stadt- und Mobilitätsgeschichte hat herausgearbeitet, wie wichtig Pferde für die städtische Mobilität um 1900 waren.² Gleiches gilt jedoch auch für den Hund, auch wenn heute nur noch wenige Spuren von dem sogenannten „Zugpferd des kleinen

² Clay McShane, The Ignored Urban Species. Horses in Berlin, Paris, and New York. 1850–1900, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 2, 2006, S. 15–27.



Abb. 1: Der Berliner Alexanderplatz, Berlin 1903. Die Fotografie verbildlicht die Transportmittel und Verkehrsteilnehmer um 1900. So koexistierten elektrische Straßenbahnen, Pferdekutschen und Hundeführwerke im Berliner Straßenverkehr. Quelle: J. Klaus Lemmer, Alexanderplatz – Ein Ort deutscher Geschichte, Stuttgart 1980, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Berlin_Alexanderplatz_1903.JPG [Stand: 10.4.2023] (© PD – Wikimedia Commons)

Mannes“ zeugen.³ So erscheint auch in Abbildung 1 am Bildrand links ein Hundeführwerk, das von einer Fuhrperson und dessen Hund gezogen wird. Es fällt auf, dass in der dargestellten Szenerie die tierischen Transportmittel in der Anzahl den Straßenverkehr am Alexanderplatz dominieren. Zudem belegt diese Stadtfotografie, dass um 1900 viele Transportmittel – wie u.a. elektrische Straßenbahnen, Fahrräder, Pferdekutschen und Hundeführwerke – im Berliner Straßenverkehr koexistierten.

Von den hier dargestellten städtischen Mobilitätsformen ist der Hund im Verkehrswesen bisher jedoch völlig übersehen worden, obwohl er beispielsweise in Berlin über lange Zeiträume wichtiger und integrierter Bestandteil der Mobilität war; auch hatte er dort einen großen Anteil an der rapiden Mobilitätssteigerung der modernen Stadt. In dem folgenden Beitrag wird

3 Hermann Kaiser, Ein Hundeleben. Von Bauernhunden und Karrenkötern. Zur Alltagsgeschichte einer geliebten und geschundenen Kreatur, Cloppenburg 1993; Susanne Preuss, Der Zughund – einst und jetzt, Mürlenbach-Eifel 2002; Julika Renger, Gesellschaftliche Debatten um die wirtschaftliche und psychosoziale Nutzung des Hundes von 1870–1945 in Deutschland, Berlin 2008.

dieser lange tradierte und in Vergessenheit geratene Ausschnitt der Berliner Mobilitätsgeschichte untersucht. Zudem eröffnet die genauere Betrachtung der Zeitspannen dieser ‚verschwindenden‘ Technik, eine neue Perspektive auf die Metapher der ‚Verkehrswende‘: diese lässt sich im Falle der Hundefuhrwerke nicht durch eine plötzliche Substitution in kurzer Zeit beschreiben.

In dem Beitrag werden Hunde in ihrer historischen Wirkmächtigkeit ernst genommen – wie es auch die Human-Animal Studies fordern.⁴ So wird am Beispiel der Hundefuhrwerke ersichtlich, dass Wagen, Fuhrperson – dies waren Männer wie Frauen oder auch Kinder – und Ziehhund ein *Technikensemble* bildeten. In diesem Technikensemble agierte der Hund zusammen mit Mensch und Fuhrwerk und bestimmte die so ermöglichte Mobilität mit.

Zunächst wird die Nutzung von Hundefuhrwerken betrachtet, um zu zeigen, dass das frühe 20. Jahrhundert den Höhepunkt einer langzeitigen Entwicklung markierte. Zu begründen ist dies mit einer Reihe von Vorteilen, die das relativ schlichte, altbekannte Hundefuhrwerk gegenüber anderen Transportformen der modernen Stadt bot. Der zweite Teil widmet sich schließlich dem Niedergang des Berliner Ziehhundwesens. Denn derweil die Allgegenwart des Hundefuhrwerks auf jahrhundertelangen Traditionen beruhte, bedarf es einer Erklärung, warum dieses lange persistente Technikensemble nach 1950 vergleichsweise schnell verschwand. Um diese ‚Technikwende‘ zu fassen, wird das theoretische Modell der *Multi-Level Perspective* (MLP) nach Frank Geels verwendet. Dabei lotet der Beitrag die Grenzen des MLP-Modells aus, die nur bedingt auf die periphere Technik des Hundefuhrwerks anwendbar erscheint.

Als Textquellen dienen kynologische, veterinärmedizinische und tierschützerische Zeitschriften und Publikationen – also Quellen abseits des Mobilitätsdiskurses. Erwähnenswert ist zudem, dass die Ziehhund-Artikel hauptsächlich der Frage gewidmet sind, ob das Hundefuhrwerk verboten werden soll. In den Quellen zum Stadtverkehr sind Ziehhunde bzw. Hundefuhrwerke hingegen oft nebенständlich erwähnt und auch die Geschichtsforschung hat sie bisher kaum betrachtet. Die genaue Anzahl der Berliner Ziehhunde lässt sich schwer quantifizieren, da die Berliner Ämter die Zahl der sogenannten ‚Gebrauchshunde‘ nicht systematisch dokumentierte, wie es im Rahmen von Viehzählungen u.a. für Pferde oder für die steuerliche Erfassung von Haustieren der Fall war.⁵ Es verwundert daher nicht, dass auch die Verkehrsorschung – im Gegensatz zu den dominanten Mobilitätstechniken wie Eisenbahn und Automobil – für diese informelle Transportpraktik und scheinbare ‚Nischentechnik‘ bisher keine Anhaltspunkte und erst recht kein Zahlenmaterial vorgelegt hat. Mithilfe von den oben genannten Texten und vor allem auch Bilddokumenten aus den Dekaden um 1900 lassen sich die Einsatzfelder von Ziehhunden in Berlin jedoch sehr

4 Mieke Roscher, André Krebber u. Brett Mizelle (Hg.), *Handbook of Historical Animal Studies*, Berlin 2021.

5 Schäfer, Die wirtschaftliche Bedeutung der Hundehaltung in Deutschland, in: *Die Hundewelt* 7, 1931, S. 97–99, hier S. 98.

gut erschließen. Es sind insbesondere Stadtfotografien sowie künstlerische Darstellungen von ärmeren Bevölkerungsgruppen, mit Hilfe derer die hohe Bedeutung von Hundefuhrwerken im urbanen Raum erkenntlich wird.

Konzeptioneller Ansatz: Transitionen im Berliner Verkehrswesen

Während Pferde- und Schienenverkehr den städtischen Personentransport im frühen 20. Jahrhundert stark veränderten, blieb der innerstädtische Gütertransport bis in die 1950er Jahre auch auf alternative Mobilitätsformen wie Pferdekarren und Hundefuhrwerk angewiesen. Die Mobilitätsforschung betont, dass die städtische Mobilitätsrevolution um 1900 auf dem Ineinandergreifen von neuen Verkehrstechniken und bestehenden Transportmöglichkeiten beruhten.⁶ Am Beispiel der Berliner Hundefuhrwerke wird deutlich, dass Transportmittel wie Pferd, Schienentransport und Automobil nicht alle Fortbewegungsbedarfe der Stadt des frühen 20. Jahrhunderts decken konnten. Daher wechselten die jeweiligen Nutzerkreise ihre Transportmittel je nach Zweck und Dienlichkeit und bewegten sich multimodal in der Stadt fort. Nach Joel A. Tarr ermöglichte das gleichzeitige Vorkommen von verschiedenen Antriebsformen einen gegenseitigen Nutzen und einen flexiblen Austausch der Antriebskräfte je nach Gegebenheit.⁷ So ist der Berliner Stadtverkehr in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts durch die Gleichzeitigkeit verschiedener Transportsysteme gekennzeichnet.

Technik- und mobilitätshistorische Studien haben in den letzten Jahrzehnten die Wichtigkeit von – in der Forschung lange Zeit übersehnen – „alternativen Mobilitäten“, wie Radfahren oder Zufußgehen, gezeigt.⁸ So wies Massimo Moraglio auf die Relevanz von „peripheren Mobilitäten“ in der Mobilitätsgeschichte hin.⁹ Hundefuhrwerke lassen sich als „forgotten, peripheral and silent mobilities“¹⁰ par excellence interpretieren. Heike Weber ermutigt dazu, nach der Temporalität von Technik – z.B. nach Alter, Nutzungsdauern, Persistenz oder Verschwinden von Technik – zu fragen, um die Langwierigkeit und Vielschichtigkeit des technischen Wandels hervorzuheben.¹¹ Insbesondere die Mobilitätsgeschichte ist reich an Beispielen, die diese Parallelität, ja sogar das wechselseitige Ineinandergreifen von alten

6 Z.B. Heike Weber, Zeitschichten des Technischen. Zum Momentum, „Alter(n)“ und Verschwinden von Technik, in: Martina Heßler u. Heike Weber (Hg.), Provokationen der Technikgeschichte. Zum Reflexionsdruck historischer Forschung, Paderborn 2019, S. 107–150, hier S. 112.

7 Joel A. Tarr, A Note on the Horse as an Urban Power Source, in: Journal of Urban History 25, 1999, S. 434–448, hier S. 434.

8 Marcus Popplow, Unbeachtet, ungenutzt, unterschätzt? Historische Konjunkturen des Einsatzes von Lastenfahrrädern, in: Traverse 27, 2020, H. 3, S. 80–103.

9 Massimo Moraglio, Peripheral Mobilities. Looking at Dormant, Delegitimized and Forgotten Transport Regimes, in: Tempo Social 30, 2018, S. 73–85, hier S. 80.

10 Ebd.

11 Weber (wie Anm. 6), S. 109 u. 111.

und neuen Techniken aufzeigen – und dies gilt auch für die Stadt um 1900 mit ihren rapiden Mobilitätsveränderungen und -steigerungen.

Der historische Sachverhalt widerspricht damit geradezu der Denkmetapher einer durch Technik ausgelösten ‚Wende‘, bei der bestehende Praktiken und soziotechnische Ensembles disruptiv durch neue substituiert werden. Aber auch die Zeitlichkeiten im Berliner Ziehhundwesen – sein Aufstieg und sein Niedergang sowie seine Konjunkturen – lassen sich nicht als plötzliche ‚Technikwende‘ im Verkehrswesen beschreiben. Vielmehr wird der Artikel zeigen, dass je verschiedene temporale Dynamiken wirkten: Während sich das Aufkommen und die Ausbreitung von Hundeführwerken bis zum 20. Jahrhundert graduell über Jahrzehnte entwickelte, erscheinen der Niedergang und das Verschwinden der Berliner Ziehhunde in den 1950er Jahren recht abrupt. Daher werden die Umstände und Umschlagepunkte analysiert, die letztlich nach dem Zweiten Weltkrieg dazu führten, dass der Ziehhund-Transport aus dem städtischen Verkehr sukzessive verschwand.

Im Folgenden werden Theorieansätze der Transitionsforschung hinzugezogen, um den allmählichen Wandel der Transporttechnik zu beschreiben. Ich folge dabei Webers Gedankengang, dass Technik nicht einfach verschwindet, sondern zunächst persistent bleibt, obwohl es bereits überlegenere Alternativen gibt – ein Aspekt, den die Rede von der „Wende“ komplett ignoriert. Weber bezeichnet diese Gleichzeitigkeit unterschiedlich alter Techniken als „Polychronie“.¹² Auch Transitionsansätze wie derjenige von Ulrich Dolata betonen, dass eine Transformationsperiode sich nicht durch radikale Brüche in kurzen Fristen auszeichnet, die schnell in einer neuen Persistenz münden würden. Vielmehr seien soziotechnische Transformationen das Ergebnis einer Vielzahl aufeinander bezogener Veränderungen.¹³ Das Beispiel der Berliner Hundeführwerke macht dies deutlich: Denn das, was ex post als radikaler soziotechnischer Umbruch erscheinen mag, ist vielmehr das Ergebnis langer Transformationsprozesse, die durch eine Vielzahl aufeinander bezogener technischer, sozioökonomischer und kultureller Veränderungen geprägt waren.

Mit dem Konzept der ‚Transition‘ operiert insbesondere die inzwischen in der Technikforschung häufig rezipierte *Multi-Level Perspective* (MLP), welche eine Überlagerung von Techniken und somit eine zeitliche Persistenz von Alt und Neu zulässt. Zudem hat sich dieses Transitionsmodell zu einem zentralen Ansatz entwickelt, um die Beständigkeit, das Scheitern und die Konflikte von Innovationen zu eruieren.¹⁴ Da die *Multi-Level Perspective* heute die historische wie sozialwissenschaftliche Technikforschung dominiert, greife ich in dem vorliegenden Beitrag auf das MLP-Modell nach Frank Geels zurück, um die Dynamiken der Nutzungsgeschichte des Hundeführwerks zu betrachten.

12 Weber (wie Anm. 6), S. 111f.

13 Ulrich Dolata, Soziotechnischer Wandel als graduelle Transformation, in: Berliner Journal für Soziologie 21, 2011, S. 265–294, hier S. 275.

14 Weber (wie Anm. 6), S. 125.

Diese konnten sich über einen langen Zeitraum graduell etablieren; spätestens im frühen 20. Jahrhundert setzte dann aber eine tiefgreifende soziotechnische Transformation ein, die schließlich im Niedergang dieses Transportensembles resultierte. Geels wendete seinen MLP-Ansatz in historischen Fallstudien über die Ablösung der Pferdefuhrwerke durch das Automobil an.¹⁵ Dabei vertritt Geels die These, dass radikale Innovationen sich zunächst in „Nischen“ entwickeln (*Nischen-Ebene*). Die „Nischen“ stehen in enger Relation mit soziotechnischen „Regimen“, die jeweils durch Akteurkonstellationen, Regeln und Konventionen sowie ökonomische und technische Strukturen geprägt sind (*Regime-Ebene*). Die „Regime“ sind in sogenannte „Landscapes“ eingebettet und umfassen alle Rahmenbedingungen und exogene Dynamiken – wie z.B. Kultur und Normen (*Landscape-Ebene*). Welche Innovationen entstehen und welche sich wie durchsetzen, entscheidet sich laut Geels in der Wechselwirkung zwischen diesen drei Ebenen. Das Regime beeinflusst Innovationsprozesse auf *Nischen*-Ebene, während Veränderungen auf der *Regime*- und *Landscape*-Ebene auch Platz für neue Nischen schaffen.¹⁶

Im vorliegenden Beitrag werden die Dynamiken auf der *Nischen*-, *Regime*- und *Landscape*-Ebene ausgeleuchtet, die in ihrer Kumulation zum Verschwinden der Berliner Hundefuhrwerke geführt haben. Dabei wird sich einerseits zeigen, dass sich der MLP-Ansatz sehr gut eignet, um unterschiedliche Dynamiken sowie Zeitlichkeiten einer Technik zu untersuchen. Andererseits bleibt kritisch festzuhalten, dass MLP bisher nur jene Transitionen betrachtet hat, in denen komplexe Techniken wie das Auto zur dominanten, westlichen Leittechnik wurden. Daher lassen sich am Beispiel des Hundefuhrwerks die Probleme, Schwachstellen und auch Blindstellen des MLP-Ansatzes kritisch ausleuchten. Denn die Relevanz von „Nischentechniken“, die nicht massentauglich wurden, blieb bis dato unerforscht. MLP hat daher subalterne Techniken – wie das Hundefuhrwerk – systematisch übersehen, und zwar zusammen mit den oft sozial benachteiligten Gruppen, die diese zumeist benutzen. Damit teilt MLP sogar gewisse Unzulänglichkeiten mit den aktuellen Debatten zur ‚Verkehrswende‘: Diese sind nämlich ebenfalls oft einseitig auf High-Tech-Angebote wie das Elektro-Auto fixiert und vergessen darum, dass insbesondere sozial benachteiligte Gruppen auf pragmatische und zu ihrer Lebenswirklichkeit passende Lösungen angewiesen sind. Im Folgenden wird gezeigt, dass um 1900 Hundefuhrwerke besonders für jene Nutzergruppen höchste Relevanz hatten, die sich die ‚neuen‘ Mobilitätstechniken nicht leis-

15 Frank W. Geels, The Dynamics of Transitions in Socio-Technical Systems. A Multi-Level Analysis of the Transition Pathway From Horse-Drawn Carriages to Automobiles (1860–1930), in: Technology Analysis and Strategic Management 17, 2005, S. 445–476.

16 Frank W. Geels u. René Kemp, Dynamics in Socio-Technical Systems. Typology of Change Processes and Contrasting Case Studies, in: Technology in Society 29, 2007, S. 441–455, hier S. 444.

ten konnten und daher für Kleingewerbetreibende, Händler und Deklassierte schlichtweg noch nicht alltagstauglich waren.

Tradition und Blütezeit eines Transportensembles: Hundefuhrwerke in Berlin

In den Berliner Hundefuhrwerken zeigt sich ein vergessener Teil der Stadt- und Verkehrsgeschichte mit einer langen Tradition. Nach einer volkstümlichen Redewendung galt man als ‚auf den Hund gekommen‘, wenn man sich als Zugtier weder Pferd noch Ochse leisten konnte, sondern stattdessen den Wagen vom Hund ziehen ließ. Seit der Antike waren Hunde vor allem im Wachschutz, bei der Jagd und als Beförderungsmittel im Einsatz.¹⁷ Der Hund war über die Jahrhunderte hinweg ein zuverlässiger Transporteur. Bis Anfang des 20. Jahrhunderts sind Hundekutschen nachweisbar, die bis zum 18. Jahrhundert als adeliges Transportmittel und anschließend als Spielzeug für die Kinder der bürgerlichen Gesellschaft oder als Damen-Equipagen im Einsatz waren.¹⁸ Eine Blütezeit erlebte das Ziehhundwesen in Deutschland mit der zunehmenden Verstädterung ab dem 19. Jahrhundert. Hunde waren damals ebenso durch die Heimtierhaltung wie auch zu Gebrauchszielen im Stadtraum omnipräsent.

Um 1900 galt die wachsende Metropole Berlin als deutsches Zentrum des Ziehhundwesens. Auch die eingesehenen Quellen bestätigen, dass die Anzahl der Ziehhunde um 1900 ihren Höhepunkt erreichte.¹⁹ So lebten im Jahr 1890 in Berlin rund 40.000 Hunde, von denen 2.700 Ketten- oder Ziehhunde gewesen sein sollen.²⁰ Nach den Erhebungen Fritz Kuskes von der Tierärztlichen Hochschule Berlin waren 88 Prozent der in Deutschland gehaltenen Hunde als Wach-, Schutz- und Liebhaberhunde im Einsatz.²¹ So wurden Hunde oft als Wach-, Schutz- oder Hofhunde angeschafft und registriert; dies schloss jedoch ihre Verwendung als Ziehhunde nicht aus. Die tatsächliche Anzahl an Hunden, die u.a. auch Zugarbeiten verrichteten, dürfte wesentlich höher gewesen sein. So habe sich um 1900 der Gebrauch des Ziehhundes „eingebürgert“²² und auch

17 E. Hauck, Hund, in: Tierheilkunde und Tierzucht 5, 1928, S. 515.

18 Jutta Buchner-Fuhs, Tiere und Klassendiffektion. Zur Begegnung mit Pferden, Karrenhunden und Läusen, in: dies. u. Lotte Rose (Hg.), Tierische Sozialarbeit. Ein Lesebuch für die Profession zum Leben und Arbeiten mit Tieren, Wiesbaden 2012, S. 309–323, hier S. 317.

19 Ernst Floeßel, Der Hund, ein Mitarbeiter an den Werken des Menschen. Ein Beitrag zur Geschichte des Hundes, Wien u. Leipzig 1906, hier S. 306 u. 308.

20 Nicole Hoefs u. Petra Führmann, Auf Hundepfoten durch die Jahrhunderte. Kulturgeschichten rund um den Hund, Stuttgart 2009, S. 131.

21 Fritz Kuske, Ueber den Umfang der Hundezucht und -haltung in Deutschland und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung, Diss. med. vet. Tierärztliche Hochschule Berlin, Berlin 1924.

22 Karl Diffiné, Reinhard Froehner u. Karl Wittlinger (Hg.), Der preußische Kreisarzt als Sachverständiger auf dem Gebiete des Sports, des Jagd-, Fischerei- und Tierschutzes und der Tierversicherung, Bd. 4, Berlin 1905, S. 141.

der Kynoge Ernst Floeßel nahm ein „erhebliches“²³ Bedürfnis nach dem Ziehhund wahr, so „daß die Versorgung großer Städte mit Bedürfnissen der verschiedensten Art zu einem ganz ansehnlichen Teile durch kleine Fuhrwerke und Hundebespannung vermittelt“²⁴ wurde. Nach Moraglio sind alternative Mobilitäten sehr lebendig, effizient und effektiv, um die Bedürfnisse und Wünsche ihrer Benutzer zu erfüllen.²⁵ Dies gilt auch für die Nutzungskontexte von Hundefuhrwerken.

Wie in den folgenden Abschnitten dargestellt, dienten Ziehhunde zum einen dazu, Konsumgüter zu ihren Abnehmern zu bringen oder auch die Werkzeuge oder Güter im ambulanten Handwerk bzw. Handel zu befördern; zum anderen halfen sie Deklassierten der Unterschicht dabei, ein Auskommen im Lumpenhandel und ähnlichem zu finden.

Ziehhunde im Gütertransport und mobilen Straßenhandel

In Berlin stieg zu Beginn des 20. Jahrhunderts der Bedarf nach geeigneten Beförderungstechniken dadurch, dass viele Nahrungsmittel und Konsumgüter von den ländlichen Betrieben des Umlands in die Stadt geliefert sowie innerstädtisch fortbewegt und ausgeliefert werden mussten. Nach der Schriftenleitung der *Hundesport und Jagd* war der Ziehhund-Transport daher in Gewerbe und Handel unverzichtbar und das an einigen Orten eingeführte Verbot von Hundefuhrwerken sei „eine schreiende Ungerechtigkeit gegen den kleinen Händler, Fleischer, Milchverkäufer [...], für dessen Betrieb der Hund so nötig ist, wie der Gaul für den Fuhrunternehmer“.²⁶

Durch die intensivierte Stadt-Land-Beziehung im Milchhandel lieferten Hundefuhrwerke häufig Milch aus. Die Produktionsstätten von Frischmilch zogen im 19. Jahrhundert in das Berliner Umland und die Milch musste von den ländlichen Produktionsstätten zu den städtischen Verkaufsstellen befördert werden. Der Transport größerer Milchmengen über weite Strecken ließ sich nicht mehr mit dem Tragjoch oder dem Handkarren bewältigen. Pferdefuhrwerke kamen nur in größeren Betrieben in Frage, da sie für ‚den kleinen Mann‘ zu teuer waren. Noch 1928 berichtete die Zeitschrift *Mensch und Hund* von Fuhren, bei denen der Hund eine Ladung von 21 Milchkannen mit mindestens 630 Pfund, was – das Eigengewicht der Milchkannen und des Wagens noch nicht eingeschlossen – knapp 300 Kilogramm ausmachte.²⁷ Besonders die Berliner ‚Milchmädchen‘ wurden typischerweise mit Hund und Wagen abgebildet. Als besonders vorbildlich galt der sogenannte *Hamburger Milchkarren*, der 1877 zum ersten Mal schriftlich und bildlich erwähnt wird.

23 Floeßel (wie Anm. 19), S. 307f.

24 Ebd., S. 308.

25 Moraglio (wie Anm. 9), S. 80.

26 Schriftenleitung, Der Hund als Zugtier. Anmerkung der Schriftenleitung, in: Hundesport und Jagd 20, 1914, S. 496–497, hier S. 497.

27 E. Köbberisch, Der Ziehhund, in: Mensch und Hund 15, 1928, S. 286.



Abb. 2: Fotografie Max Missmanns, Fliegende Kartoffelhändlerin. Unter den Linden vor der Universität Berlin, Berlin 1906. Hundeführwerke waren insbesondere im urbanen Straßenhandel eine wichtige alternative Transporttechnik. © Stiftung Stadtmuseum Berlin.

Diese Wagenkonstruktion besaß zwei große Räder, Blattfedern und eine Hängevorrichtung für Milcheimer. Der Hamburger Milchkarren ermöglichte einen erschütterungsarmen Transport der Milch. Der Ziehhund lief unterhalb der Achse und konnte sich bei Stillstand des Fuhrwerks unter dem Wagen bewegen.²⁸ Oft nutzten die Fuhrwerkshalter jedoch selbstgemachte Provisorien als Wagenkonstruktionen – wie in der Fotografie von Max Missmann (1874–1945) aus dem Jahr 1906 zu sehen ist, die den Einsatz von Ziehhunden im Gemüsekleinhandel Berlins dokumentiert (siehe Abb. 2). Es ist eine *Fliegende Kartoffelhändlerin* abgebildet, die vor dem Berliner Palais Unter den Linden Kartoffeln zum Verkauf anbietet. Vor einem vierrädrigen Wagen sind zwei große Hunde gespannt. Hundeführwerke fuhren und hielten in der Regel am äußeren Fahrbahnrand – wie es auch in dieser Fotografie erkennbar ist. Einer der beiden Hunde ist aus dem Fuhrwerk ausgespannt und steht auf dem Bürgersteig. Da Pferd und Hund ähnliche anatomische Voraussetzungen an ein Geschirr erfüllten, wurden auch für Ziehhunde die beiden Grundformen des Pferdegeschirres gewählt – das Sielengeschirr und das Kumt.²⁹ Die Anspannung von zwei Hunden erfolgte rechts und links an der Deichselstange sowie mit Ortscheiten. Die Aufnahme erfasst die Ziehhunde nur teilweise.

28 Kaiser (wie Anm. 3), S. 87f.

29 Fritz Dominick, Der Hund als Zugtier, in: Hundewelt 16, 1939, S. 363–368.

Auch die helle Kontrastierung und leichte Weichzeichnung der Hunde grenzt sie von der Verkaufsszenerie in der Bildmitte ab. Trotz ihrer Größe erscheinen die Hunde aus der Wahrnehmungswelt der Passanten ausgeschlossen. Dies lässt die Annahme zu, dass das Hundeführwerk ein gewöhnliches Bild in den Straßen Berlins war. Die Blickrichtungen von Verkäuferin und Käufer auf die Kartoffeln im Wagen lenken die Aufmerksamkeit des Betrachters zum Wagen in der Bildmitte.

Besonders häufig lieferten Frauen, Kinder und Gesellen die Waren und Produkte aus Handwerk, Handel und Landwirtschaft mit Hilfe der Hundege-spanne an die Kunden aus oder beförderten die Ware zu den Standplätzen auf den Märkten.³⁰ Der Hund bot dabei einen entscheidenden Vorteil gegenüber anderen Tiertgespannen; er konnte über die Zugleistung hinaus mit weiteren Aufgaben betraut werden. So galt die tägliche Wachtätigkeit als primäre Aufgabe der Hunde. Sie sollten Familie und Eigentum beschützen und nur für kurze Zeit zur Zugarbeit verwendet werden – ein Nutzungsmuster, auf das auch im Diskurs zum Hundeverbot verwiesen wurde. So stellte 1934 beispielsweise ein Artikel in der Zeitschrift *Mensch und Hund* fest:

„Einem völligen Verbot des Hundeführwerks möchte ich schon deshalb nicht das Wort reden, weil in sehr vielen Fällen der von Landwirten, Gärtnern, kleinen Gewerbebetreibenden usw. gehaltene Hund in erster Linie der Bewachung des Hauses und Hofes dient und bloß zeitweise zu in der Regel leichter und nur kurzer Zeit dauernder Zugarbeit verwendet wird.“³¹

Für die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts zeugen stadt- und verkehrshistorische Aufnahmen sowie künstlerische Darstellungen von den unterschiedlichen Mobilitätsformen im Berliner Stadtraum. Sie legen außerdem vielfältige Anwendungsbereiche für Hundeführwerke im urbanen Raum offen. Wichtige Einblicke liefern die Fotografien, Grafiken und Zeichnungen von Heinrich Zille (1858–1929), der häufig das Hundeführwerk in den Mittelpunkt seiner Milieudarstellungen stellte.

Eine typische Berliner Verkaufsszenerie im Jahr 1910 zeigt sein Aquarell *Am Pferdefleischwagen* (siehe Abb. 3): Eine Metzgersfrau verkauft vom Wagen aus Pferdefleisch an die Stadtbewohner. Zille verweist in diesem Bild auf die lange Tradition der Haltung von Hunden im Fleischer- und Metzgereibetrieb. Seit der Neuzeit avancierten „Fleischerhunde“ zum Symbol der Metzger, die große und starke Hundetypen abrichteten, um u.a. den Wagen mit Fleischwaren zu ziehen.³² Während Hunderassen in der Regel nach Geografie, Verwendung oder sozialer Funktion kategorisiert wurden, erhielt der Fleischerhund seine

30 Erhard Oeser, Hund und Mensch. Die Geschichte einer Beziehung, 2. Aufl., Darmstadt 2007, S. 114.

31 Georg Müller, Ist der Hund ein Zugtier?, in: Mensch und Hund 19, 1934, S. 29.

32 Oeser (wie Anm. 30), S. 112f.

Bezeichnung nach seiner Nutzergruppe.³³ Der im Vergleich zum Wagen kläglich wirkende Ziehhund erscheint vom Transport in die Stadt erschöpft. Tierschützer monierten häufig die Verwendung ungeeigneter Geschirre, Fahrzeuge und Lasten. Denn oft standen Gewicht und Größe des Wagens nicht in einem angemessenen Verhältnis zur Schwere und Größe des Hundes. Das Geschirr verbesserte nicht nur die Zugkraft des Hundes, sondern war durch die Anschirrung an der Wagendeichsel ein materielles Verbundungsstück zwischen Hund und Fuhrwerk. So gewährleistete die Anspannung am Wagen mithilfe eines Geschirrs die sichere Verwahrung des Hundes am Fuhrwerk. Darüber hinaus konnte die Fuhrperson über die Wagendeichsel die Geschwindigkeit und Bewegungsrichtung von Hund und Wagen vorgeben. Dennoch blieb der Transport vom Mitwirken des Hundes abhängig, der auch in Störfällen eingreifen und auf Umweltreize reagieren konnte. So wie sich



Abb. 3: Aquarell Heinrich Zilles, Am Pferdefleischwagen, Berlin 1910. Tierschützer monierten häufig die Verwendung ungeeigneter Geschirre, Fahrzeuge und Lasten; zugunsten des Tierwohls bemühten sie sich, um ein Verbot der Hundefuhrwerke. © Stiftung Stadtmuseum Berlin.

33 Annette Leiderer, The Elimination of the German Butcher Dog and the Rise of the Modern Slaughterhouse, in: Clemens Wischermann, Aline Steinbrecher u. Philip Howell (Hg.), Animal History in the Modern City. Exploring Liminality, London 2018, S. 105–126, hier S. 105.

das Pferd durch seine Wesenseigenschaften besonders für das Arbeiten unter menschlicher Führung qualifizierte, gilt auch der Hund als ein Rudeltier, das in einem sozialen Verband agiert.³⁴ Der Hund zeichnet sich durch ein hohes Maß an Unabhängigkeit, Selbstständigkeit und Ortssinn aus. Daher war es üblich – solange dies noch nicht verboten war – Ziehhunde ohne menschlichen Gefährten auf die Transportreise zum Kunden zu schicken.³⁵ Zudem erwies sich der Hund besonders beim Anlernen als vorteilhaft gegenüber Pferd, Rind und Esel, da er weniger Training benötigte und oft „vom ersten Tage an den Wagen ziehe, als ob er es seit Jahr und Tag getan hätte“³⁶. Insbesondere im urbanen Straßenhandel waren die Hunde mit Gedränge, Lärm und Hektik konfrontiert. Charakterfestigkeit und Stressresistenz waren seitens des Hundes erforderlich, um in Konfrontation mit innerstädtischen Reizen keine Gefahr für die Menschen darzustellen. Während die Reizresistenz von Pferden für den städtischen Verkehr aufwendig trainiert werden musste, sollten die Hunde ohne ein vorbereitendes Training im Straßenverkehr sicher und souverän agieren. Praktisch umgesetzte Schutzmaßnahmen für die Menschen zeigen sich bei den in den Bildquellen dargestellten Hunden, in der Anschirrung am Wagen und dem Tragen eines Maulkorbs.

In Berlin waren Ziehhunde wichtig, um Nadelöhre des Gütertransports – wie z.B. auch die Wege zu den Verkaufsstellen und Marktständen – zu überwinden. Albert Heim betonte:

„Der Zughund hatte immer seine größte Bedeutung in der Umgebung der Städte und Marktflecken zum Transport der Ware kleinerer Produzenten oder Händler. Metzger, Bäcker, Gärtner, Milch-, Butter- und Käselieferanten und viele andere mehr waren mit Hundeführwerk trefflich versorgt.“³⁷

Darüber hinaus begleiteten Ziehhunde häufig auch Korbblecher, Scheren-schleifer, Tuchverkäufer sowie Topfwarenhändler. Im Vergleich zu motorisierten Fahrzeugen sowie zu Pferd oder Esel waren die Anschaffungskosten für den Hund geringer und Hundemischlinge gab es oft sogar umsonst. Der Hund galt aufgrund seiner geringeren Größe als vorteilhafter in Führung und Unterbringung im Vergleich zu Huftieren³⁸ und auch die Unterhaltungskosten waren wesentlich günstiger als für andere Zugtiere.³⁹ Der Ziehhund war steuerbefreit und galt vor dem Gesetz als weglos, sodass kein Wegzoll gezahlt

34 Ulrike Pollack, Tiere in der Stadt. Die städtische Mensch-Tier-Beziehung. Ambivalenzen, Chancen, Risiken, Berlin 2009, S. 111.

35 Floeßel (wie Anm. 19), S. 308.

36 Diffiné et al. (wie Anm. 22), S. 297.

37 Albert Heim, Der Zughund. Separatabdruck aus Band XXIX (1930) des Schweizerischen Hundestammbuchs (SHBS), Bern 1930, ohne Seitenangabe.

38 Clay McShane u. Joel A. Tarr, The Horse in the City. Living Machines in the Nineteenth Century, Baltimore 2007, S. 1.

39 Floeßel (wie Anm. 19), S. 311.

werden musste, wie es bei Nutzvieh üblich war.⁴⁰ Zudem benötigten Hof- und Ziehhunde kein besonderes Kraftfutter wie das Pferd, sondern konnten von Küchen- und Straßenabfällen ernährt werden.⁴¹ So wurden Ziehhunde in der Stadt häufig aus dem Fuhrwerk ausgespannt, um sich selbst ihre Nahrung in den Abfällen der Straßen zu suchen.⁴² Hingegen galt besonders das Pferd in der Ernährung als teuer und empfindlich. Der Hund eignete sich als mobiler Begleiter, welcher anpassungsfähig in jede Umgebung mitgeführt und insbesondere im urbanen Raum leicht und kostengünstig untergebracht werden konnte. So mussten für Hunde keine Ställe errichtet oder angemietet werden; viele Fuhrwerkshalter nahmen ihre Hunde mit in die städtische Wohnung.⁴³

Des Weiteren zeigten sich Vorteile in der Haltung von Hunden gegenüber Huftieren, welche höhere Ansprüche an die Pflege stellten.⁴⁴ Das Pferd war auf einen Gleitschutz in Form von Hufbeschlägen angewiesen, um sich trittsicher auf den harten Straßenpflastern bewegen zu können. Hingegen verglich der Anatom Wilhelm Krüger in seinen Studien *Über die Grenzen des Zugleistungsvermögens bei Pferd und Hund auf verschiedenen Straßenpflasterarten* die Hundeballen mit der Beschaffenheit von Autoreifen. Während das Pferd bei regennassen und glatten Straßen häufig ausgleite, könne der Hund einen festen Stand halten, da die „Eigenart seiner elastischen Ballen sogar eine Art ansaugen an die Straßenoberfläche [ermögliche]“⁴⁵. Darüber hinaus litt der Hund bei Zugarbeiten auf Straßenpflastern viel weniger unter Reibungsbeanspruchungen als das Pferd, welches häufig von Huferkrankungen betroffen war.⁴⁶ Es zeigt sich, dass die Haltung von größeren Tieren – und insbesondere von Huftieren – in der Stadt mit besonderem Aufwand und Einschränkungen verbunden war. Der Hund funktionierte stattdessen auch ohne eine kostenintensive und aufwendige Haltung einwandfrei.

Ziehhunde als Begleiter von Deklassierten

Besonders die günstige und vergleichsweise einfache Haltung machten den Hund zum idealen Begleiter von Deklassierten. Das Hundefuhrwerk avancierte daher auch zum Transportmittel der Ärmsten wie beispielsweise den Lumpensammlern, die mit dem Hundefuhrwerk mehr Gerümpel und Lumpen auf längeren Strecken und in kürzerer Zeit befördern konnten, als es ihnen mit einem Tragekorb oder Schubkarren möglich war. Doch da sich auch in

40 Preuss (wie Anm. 3), S. 37.

41 O.V., Der Hund als Zugtier, in: Hundesport und Jagd 20, 1914, S. 496.

42 Floessel (wie Anm. 19), S. 304.

43 Diffiné et al. (wie Anm. 22), S. 141.

44 Fritz Gärttner, Ist der Hund ein Zugtier? in: Die Hundewelt 12, 1931, S. 179–182, hier S. 179f.

45 Wilhelm Krüger, Über die Grenzen des Zugleistungsvermögens bei Pferd und Hund auf verschiedenen Straßenpflasterarten, in: Tierärztliche Rundschau 33/34, 1942, S. 282–287, hier S. 286.

46 Ebd.



Abb. 4: Fotografie Heinrich Zilles, Mann, Hund und Junge mit einem Karren, Berlin 1900. Häufig dokumentiert ist das Hundeführwerk als Transportmittel von Deklassierten wie z.B. Lumpensammlern, die bis in die 1950er Jahre diese Form der Lastenbeförderung nutzten. © Stiftung Stadtmuseum Berlin.

den ärmeren Kreisen nicht jeder die Haltung eines eigenen Hundes leisten konnte, wurden Ziehhunde in Berlin sogar vermietet. Wir wissen um diese Praktik, weil den bürgerlichen Zeitgenossen dabei wohl oft ein tierquälerischer Umgang der Mieter mit den Hunden auffiel. So berichtet ein Artikel in der Monatsschrift des Berliner Tierschutzvereins *Anwalt der Tiere* 1908:

„Es gibt in Berlin und seinen Vororten Leute, die ein rentables Geschäft daraus machen, sich eine Anzahl Hunde zu halten, um dieselben an Lumpenfuhrwerke und dergleichen für eine Mark pro Tag auszuleihen. Als Ziehhunde werden diese armen Tiere rücksichtslos von den Mietherrn ausgeschunden und gequält, sie bekommen tagsüber von ihren Mietherrn kaum einen Bissen; denn der Hund geht sie nichts an.“⁴⁷

Nichtsdestotrotz zeigen sich die Hundegespanne der Ärmsten oft als dynamische Entität, in der Mensch, Hund und Wagen gleichermaßen notwendig waren, um die Last fortzubewegen und die Fuhrzeuge zu transportieren. Auch die um 1900 entstandene Fotografie *Mann, Hund und Junge mit einem Karren*

47 M. von der Osten, Besteuerung aller Hunde, in: *Anwalt der Tiere* 2, 1908, S. 27.

von Zille dokumentiert ein Lumpenfuhrwerk auf einer Chaussee am Stadtrand Berlins (siehe Abb. 4). Der vierrädrige Wagen ist mit Säcken beladen. Hinter dem Fuhrwerk ist ein Junge zu sehen, der den Wagen von hinten anschiebt, während vorne ein Hund hechelnd zieht. Der Hund wirkt aufgrund seiner heraushängenden Zunge erschöpft. Während der Hund über zwei Zugleinen auf der anderen Seite der Deichsel eingespannt ist, läuft der Fuhrmann vorne neben dem Fuhrwerk und lenkt die Wagendechsel. Damit wird der Eindruck vermittelt, dass ihm die Führung des Wagens obliegt.

Als Transportmittel der Ärmsten prägten Hundefuhrwerke häufig das Bild der städtischen Randbezirke; umgeben von Dreck, Krankheiten, Chaos, Lärm und Abgasen. Eine Aquarellzeichnung von Zille – datiert auf das Jahr 1895 – zeigt einen *Müllsammler* (siehe Abb. 5). Mit Müllsack und -greifer scheint der in Lumpen gekleidete Mann nach verwertbaren Resten in den Müllbergen am Stadtrand zu suchen. Die Spree trennt an dieser Stelle das Stadtzentrum von der Mülldeponie an der Berliner Peripherie. Im Hintergrund der dargestellten Szenerie ist zwischen Müllberg und Stadt-Skyline ein stillstehendes, vollbeladenes Hundefuhrwerk zu erkennen. Zwei Frauen – der gekrümmten Körperhaltung nach zu deuten älteren Alters – sind dem Fuhrwerk zugehörig.



Abb. 5: Bleistiftzeichnung Heinrich Zilles, Müllsammler, Berlin 1895. Durch ihre Beziehung zur ärmeren Bevölkerungsschicht waren Ziehhunde in den Zwischenzonen von Stadt und Land präsent. In den Mülldeponien fanden Mensch und Hund verwertbare Abfälle. © Stiftung Stadtmuseum Berlin, Reproduktion: Christel Lehmann, Berlin.

Die Haltung des Hundes legt die Vermutung nahe, dass dieser seine Notdurft verrichtet. Müllkippen boten sich zudem an, um den Hund zwischen den Abfällen seine Nahrung suchen zu lassen.⁴⁸ Schilderungen von Zeitgenossen weisen darauf hin, dass die Ziehhunde anschließend meist freiwillig zu ihren Geschirren zurückkehrten, um ihren Dienst wieder aufzunehmen.⁴⁹ Darüber hinaus zeigt sich hier, dass unter den Ärmsten der Hund auch ein Ausdruck von Besitz darstellen konnte. Der Ziehhund ermöglichte es u.a. den Berliner Reisigsammlern mehr Ladung zu befördern, als es mit einem Rückentragekorb, einem Handwagen, einem Schubkarren oder einem Tragesack möglich gewesen wäre. Ziehhunde waren – so zeigen es die Bildquellen – nicht nur die ‚Zugpferde des kleinen Mannes‘, sondern auch Frauen transportierten Güter mit dem Hundeführwerk. Die vorgestellten Begegnungen von Menschen und Hunden legen dar, dass die Benutzung von Hunden mit sozialen Distinktionen – wie Klassenzugehörigkeit und Geschlecht – verknüpft war. Darüber hinaus zeigen die visuellen Dokumente, dass der Ziehhund im Berlin des frühen 20. Jahrhunderts ein gängiges Bildsujet war. Es darf daher angenommen werden, dass Ziehhunde in der Stadt und an der Stadt-Land-Peripherie allgegenwärtig waren.

Dies führt zur Frage, ob Hundeführwerke eine Nischentechnik darstellten und wie wir ihren Aufstieg zum Transportmittel des ‚kleinen Mannes‘ fassen können. Einst als Prestige- und Unterhaltungsgut der Adeligen genutzt, eigneten sich im zeitlichen Verlauf, wie oben gezeigt, zahlreiche arme oder gar prekäre – weibliche wie männliche – Nutzergruppen den Hundekarren zur Ausübung ihrer Arbeit an. Die Berliner Hundeführwerke nahmen bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu und waren durch ihre Allgegenwärtigkeit in der Stadt eigentlich keine ‚Nische‘ mehr. Es lässt sich nur in dem Sinne von einer Nischentechnik sprechen, dass sie als Transportmittel für eine limitierte Nutzergruppe relevant waren; Hundeführwerke blieben in diesen spezifischen Nutzerkreisen persistent, ohne sich als massentauglich zu bewähren.

Konjunkturen, Niedergang und Verschwinden der Berliner Hundeführwerke

Während das Aufkommen der Hundeführwerke sich allmählich graduell über Jahrhunderte hinweg vollzog und Ziehhunde um 1900 im Berliner Straßenverkehr selbstverständlich waren, wirkte der Niedergang innerhalb weniger Jahre ab 1950 im historischen Rückblick wie ein rapider Technikwandel. Eingebettet war dieser jedoch in die sich wandelnde ‚landscape‘, wie es MLP formulieren würde, nämlich in die Kriegs- und Krisensituationen des Zweiten Weltkriegs sowie in das ‚Wirtschaftswunder‘ ab den 1950er Jahren. Auch die Konjunkturen von Hundgespannen zeigen, dass es nicht zu einem radikalen

48 Heinz Meyer, 19./20. Jahrhundert, in: Peter Dinzelbacher (Hg.), Mensch und Tier in der Geschichte Europas, Stuttgart 2000, S. 404–568, hier S. 537.

49 Oeser (wie Anm. 30), S. 115.

Bruch im bzw. zu einem abrupten Niedergang des Berliner Ziehhundwesens gekommen ist.

Nachdem im frühen 20. Jahrhundert der Einsatz von Hundeführwerken in Berlin einen Höhepunkt erreichte, fokussierte sich die öffentliche Diskussion in den 1920er Jahren nun mehr auf den Aspekt des Tierwohls: Die Verwendung von Hunden für Zugarbeiten erschien ‚grausam‘ und überflüssig. Das Bild des leidenden ‚Karrenköters‘ passte nicht mehr in das Sujet der modernen Stadt. Die zunehmende Motorisierung im Verkehr durch Mopeds, Lastkraftwagen und Straßenbahnen führte dazu, dass auch neue Straßenverkehrsregelungen in den 1930er Jahren nötig wurden, um auch Platz- und Vorfahrtsrechte für die neuen Mobilitätstechniken sicherzustellen. Das Hundeführwerk verschwand dadurch fast von der Straße und wich an den äußeren Fahrbahnrand – zwischen Straße und Gehweg. Zudem musste das Hundeführwerk gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern Vorfahrt gewähren. Ein linearer Entwicklungsstrang ließe nun ein baldiges Verschwinden der Hundeführwerke aus dem Straßenverkehr schlussfolgern. Jedoch lassen sich bis in die 1940er Jahren – vor allem im Ersten und Zweiten Weltkrieg – immer wieder neue Konjunkturen im Berliner Ziehhundwesen erkennen.

Das Militär setzte zum Transport von Munition, Kanonen, Proviant, Feldpost sowie Verwundeten neben Pferden auch Ziehhunde ein. Der besondere Vorteil der Hundegespanne war, dass sie leiser und weniger störanfällig als die damaligen Motoren waren, selbstständig arbeiteten und nicht den Pflegeaufwand benötigten wie eine Maschine oder ein Pferd. Ein zentraler Vorteil gegenüber dem Pferdegespann oder der Zugmaschine lag darin, dass das Hundegespann niedriger und wendiger war, um unter der Schusslinie hindurchzulaufen.⁵⁰ Auch für die innerstädtischen Transporte gewannen Hundeführwerke nun wieder an Bedeutung: Denn Schienenverkehr und Straßen waren teilweise zerstört oder unwegsam für größere Fortbewegungsmittel wie Automobile; Pferdebestände waren dem Militär zur Verfügung gestellt und stark dezimiert. Hingegen waren Hunde auch in der Stadt noch leicht verfügbar und Hundegespanne deckten ein Mobilitätsbedürfnis in Zeiten allgemeiner Armut.

Diese Kriegs- und Krisenzeiten begünstigten daher die Nichtlinearität des Entwicklungspfades von Hundeführwerken, initiierten zwischenzeitlich Konjunkturen, obwohl gleichzeitig eine Vielzahl an sozioökonomischen, kulturellen und technischen Veränderungen erkennbar waren, die dazu führten, dass der Hund in seiner Nutzfunktion schließlich nach dem Zweiten Weltkrieg aus dem städtischen Verkehr verschwand. Bei näherer Betrachtung wird der allmähliche zeitliche Verlauf des Rückgangs der Hundeführwerke erkennbar, der sich bereits in der Hochphase um 1900 ankündigte. Auf *Regime*-Ebene waren es vor allem neue Gesetze, Wissensbestände und Praktiken sowie das

50 Preuss (wie Anm. 3), S. 286ff.

Auftauchen und Verschwinden von Akteuren, die Veränderungen antrieben und zu einem dauerhaften Mentalitätswandel auf *Landscape*-Ebene führten. Das Aufkommen und die Ausbreitung neuer, motorisierter Alternativen auf *Nischen*-Ebene ebneten den Weg für Transitionen und das letztliche Verschwinden der Berliner Hundeführwerke.

Im Folgenden wird am Beispiel der sogenannten ‚Ziehhundfrage‘ deutlich, dass Ziehhunde nicht von heute auf morgen ersetzbar waren. Stattdessen wurden die Abschaffung und ein Verbot der Hundeführwerke über Jahrzehnte hinweg diskutiert. Doch besonders für die Ärmsten blieb das Hundeführwerk ein notwendiges Transportmittel im Alltag.

Die ‚Ziehhundfrage‘ und erste Verbote

Die Nutzung des Hundes als Zugtier initiierte bereits in den späten 1860er Jahren eine überregionale Debatte um die Eignung und Abschaffung des Hundes als Zugtier, die bis in die 1940er Jahre reichte. Die Akteure der sogenannten ‚Ziehhundfrage‘ – Befürworter wie Gegner – stammten aus unterschiedlichen Wissensbereichen. So widmeten sich Hundehalter und Tierschützer, ebenso wie Stadtbewohner und Wissenschaftler zunehmend der Frage, ob der Hund als Zugtier grundsätzlich geeignet sei und auch eine entsprechende Physiologie aufweise. Viele Zeitgenossen empfanden die beschwerliche Zugarbeit für den Hund, der sich um 1900 bereits als beliebtes deutsches Haustier etabliert hatte, als Tierquälerei und forderten auf *Regime*-Ebene Veränderungen zugunsten des Tierwohls z.B. durch entsprechende Gesetze. Der Kynologe Floeßel betonte, dass Deutschland im Vergleich zu anderen Ländern bei der Einführung von Eseln im Rückschritt sei: „Mit Ausnahme des hohen Nordens wird fast überall der Esel als Trag- und Zugtier benutzt; nur in Deutschland nicht. Hier mutet man dem Hunde die Arbeit des Zugtieres zu.“⁵¹ Um 1900 zeigte sich besonders der Berliner Tierschutzverein um ein Verbot des Ziehhundewesens bemüht und versuchte als Alternative den Esel einzuführen, welcher andernorts bereits zum Zugdienst Verwendung fand. Floeßel gibt Einblick in diese Bemühungen:

„In neuerer Zeit – 1899 – aber hat man nun auch in Berlin begonnen, den Hund von den Mühsalen des Lastziehens zu befreien. [...] Im Depot des Tierschutzvereins sind mehrere Hundert Bestellungen auf Esel eingelaufen, [...] so daß hier binnen kurzem die bisher ziemlich unbekannten, nützlichen und genügsamen Grautiere die Tätigkeit des altüberlieferten Berliner Ziehhundes übernehmen werden.“⁵²

Die Nachfrage nach dem Esel schien mit „mehreren Hundert Bestellungen“ seitens Besitzern von Kleinführwerken zunächst groß zu sein. Doch die Berliner Ziehhunde konnten langfristig nicht durch die importierten Esel aus dem Kaukasus abgelöst werden. So boten nach kurzer Zeit viele Hundeführwerks-

51 Floeßel (wie Anm. 19), S. 311.

52 Ebd., S. 306.

besitzer ihre Esel in den Zeitungen zum Verkauf an. Den bereits genannten Vorteilen des Ziehhundes schien der Esel nicht gänzlich gerecht zu werden. Die Haltung von Eseln war schllichtweg zu teuer für viele Kleingewerbebetreibende, Händler und Deklassierte.⁵³

Auch städtische Verordnungen lassen Rückschlüsse auf die Präsenz und Wirkmacht der Hunde in der Stadt zu. So werden Hundeführwerke in städtischen Polizeiverordnungen erwähnt. Bereits zum 1. Januar 1891 setzte die *Polizeiverordnung über die Benutzung der Hunde als Zugtiere* in der Provinz Brandenburg und der Reichshauptstadt Berlin unter anderem folgende Regularien im Interesse der öffentlichen Sicherheit, des Straßenverkehrs und des Tierwohls fest: Die Fuhrperson durfte während der Fahrt nicht auf dem Wagen aufsitzen, sondern musste nahe vor oder neben dem Fuhrwerk gehen. Die angespannten Hunde waren an der Leine oder an der Deichsel zu halten. Darüber hinaus sollten die Hundeführwerke allen anderen Wagen und Reitern Vorfahrt gewähren und bis zum äußeren Fahrbahnrand ausweichen. Zum einen verweist die Vorfahrtsregelung auf die untergeordnete Hierarchie der Hundeführwerke im Straßenverkehr, zum anderen war der Hund gezwungen sich an das Schritttempo der Fuhrperson anzupassen. Für Berlin und Brandenburg waren keine Angaben über das Mindestalter, Mindestgewicht oder die Mindestgröße des Hundes festgelegt.⁵⁴ Auch über das Gewicht der Last oder des Wagens gab es keine konkreten Vorgaben. In Berlin wurde keine amtstierärztliche Untersuchung oder behördliche Kontrolle von Ziehhunden verordnet; es wurde lediglich ein Eingreifen durch die Polizeibeamten eingeräumt. Anfang des 20. Jahrhunderts verboten schließlich einige süddeutsche Städte – wie Regensburg und Stuttgart – die Verwendung von Hundeführwerken.⁵⁵

Im Jahr 1911 stellte der Deutsche Thierschutz-Verein in Berlin einen Antrag auf Abschaffung der Ziehhunde, betonte allerdings, dass – sollte ein Verbot aus wirtschaftlichen Gründen unmöglich sein – zumindest Einschränkungen verordnet werden müssten.⁵⁶ Da ein radikales Verbot der Berliner Ziehhunde aus wirtschaftlichen Gründen auch in den folgenden Jahren nicht umgesetzt werden konnte, griff schließlich das Berliner Polizeipräsidium die Regelungen für die Nutzung der Hundeführwerke in den Berliner Straßenverkehrsordnungen auf. Am 15. Januar 1929 erschien die *Polizeiverordnung über die Regelung des Verkehrs und die Aufrechterhaltung der Ordnung in den Straßen Berlins*. Diese Straßenordnung enthielt im §46 Bestimmungen über die Behandlung von Hunden und Hundeführwerken. So war es u.a. verboten, kranke und verletzte Hunde sowie tragende und säugende Hündinnen anzuspannen. Auch Hunde, die weniger als 60 Zentimeter Schulterhöhe besaßen, galten als untauglich. Das Geschirr musste über mindestens vier Zentimeter

53 Paul Leonhardt, Ziehhunde, in: Hundesport und Jagd 45/46, 1914, S. 981.

54 Redaktion, Der Hund im Polizeirecht, in: Der Hund 3, 1930, S. 53–54, hier S. 54.

55 Diffiné et al. (wie Anm. 22), S. 139, 149 u. 307.

56 Ebd., S. 296.

breite Gurte oder Lederriemen verfügen. Das Gewicht des Fuhrwerks und der Ladung musste dem Leistungsvermögen des Hundes angepasst sein. Der Fuhrperson wurde es verboten auf dem Wagen aufzusitzen. Wollte die Fuhrperson das stehende Fuhrwerk verlassen, so sei der Ziehhund abzusträngen und so am Fuhrwerk zu befestigen, dass er sich weder losreißen noch das Fuhrwerk eigenständig fortbewegen konnte. Außerdem musste ein Trinkgefäß und eine trockene Unterlage für den Hund mitgeführt werden.⁵⁷

In Deutschland bestand zu keiner Zeit eine einheitliche Rechtsgrundlage bzgl. der Hundefuhrwerke. Im Vergleich zu anderen deutschen Städten, die den Ziehhund-Transport verboten, untersagte Berlin zu keiner Zeit die Nutzung gänzlich. Dies lässt vermuten, dass besonders in Berlin – dem Zentrum des deutschen Ziehhundwesens – der Bedarf nach Hundefuhrwerken größer war als in anderen deutschen Städten. So wird das Paradox nachvollziehbar, dass bereits zur Blütezeit dieser Transportform sich auf *Regime-* und *Landscape-*Ebene erste Dynamiken abbildeten, die einen Niedergang ankündigten, ohne jedoch zu einem rapiden Verschwinden vor dem Zweiten Weltkrieg zu führen.

Letzte Konjunkturen im Ziehhund-Transport

Einen letzten Aufschwung erlebte die ‚Ziehhundfrage‘ schließlich im NS-Regime: Knapp einen Monat vor Beginn des Zweiten Weltkriegs stellte die Gesellschaft für Hundeforschung in der *Tierärztlichen Rundschau* unter dem Titel *Das Ziehhundproblem* am 6. August 1939 eine Preisfrage über die Verwendung des Hundes als Zugtier. Es sollte wissenschaftlich dargelegt werden, ob der Hund die anatomischen Voraussetzungen für den Zugdienst erfülle. Geprüft werden sollten die Eignung der verschiedenen Hunderassen, die Form der Anschirrung, die maximale Zuglast, die Leistungsgrenzen des Hundes sowie dessen Ausbildung und Abrichtung.⁵⁸

Anlässlich der Preisfrage führte Wilhelm Krüger vom Veterinäranatomischen Institut der Universität Berlin umfassende Studien und Versuchsreihen durch, die die *Tierärztliche Rundschau* als vierteilige Reihe unter dem Titel *Anatomisch-biologische Beiträge zur Ziehhundfrage* im Jahr 1941 veröffentlichte.⁵⁹ Krüger befand schließlich einen stark gebauten Hundetyp mit kräftigem Knochenbau, kurzem festen Kreuz, starken Sehnen, harten Fußballen und guter Behaarung als zum Ziehen geeignet. Er plädierte für die Verwendung von Hundetypen mit ähnlichen Körperverhältnissen wie beim Pferd und empfahl Hunde, die die folgenden Eigenschaften aufwiesen: mindestens 65 Zentimeter Widerristhöhe, breite und tiefe Brust mit gut gewölbten

57 Redaktion, Der Hund und die Berliner Straßenordnung, in: Mensch und Hund 4, 1929, S. 68.

58 Brückner, Preisfrage über die Verwendung des Hundes als Zugtier, in: Tierärztliche Rundschau 45, 1939, S. 632.

59 Wilhelm Krüger, Anatomisch-biologische Beiträge zur Ziehhundfrage (I.), in: Tierärztliche Rundschau 47, 1941, S. 282–285, hier S. 283.

Rippen, kräftige Schultern, gestreckter und breiter Rücken mit kurzer Lende, muskulöse Hinterbeine, weiter Winkel im Sprunggelenk mit senkrecht stehendem Unterfuß, vom Ellenbogen abwärts gestreckt verlaufende Vorderläufe, abgerundete Zehen, große Ballen sowie starke Krallen. Besonders geeignet erschienen große Hunderassen wie Deutsche Dogge, Rottweiler, Bernhardiner, Schweizer Sennenhund, Neufundländer sowie Kreuzungen aus diesen Rassen.⁶⁰ Als Tierquälerei galt es, kleine Hunderassen oder zwei Hunde ungleicher Größe und Kraft nebeneinander einzuspannen.⁶¹ Das ungleiche Kräfteverhältnis zwischen Mensch und Hund hinterfragten die Zeitgenossen nicht – die Fuhrperson sollte stets aktiv bei der Zugarbeit mitwirken.⁶² Krügers Versuche ergaben zudem, dass der Hund „im Marschtempo des Menschen“ Lasten von dem Vierfachen seines Eigengewichtes bewegen konnte. Daher war nach Krüger, wenn die Gesamtbelastung über das Zweifache des Eigengewichts des Hundes nicht hinausgehe und sich der Hund auf ebener und glatter Straße im Tempo seiner Wahl bewege, auch die Personenbeförderung durch Hundegespanne grundsätzlich möglich.⁶³

Diese Position beförderte auch die militärische Verwendung des Hundes. Nachdem Ziehhunde bereits im Ersten Weltkrieg im Einsatz waren, transportierten sie auch im Zweiten Weltkrieg Munition, Kanonen, Proviant, Feldpost sowie Verwundete. Darüber hinaus wurden Hunde als eigenständige Akteure, ohne menschliche Begleitung, eingesetzt. So konnten Hunde mit Satteltaschen geschickt werden, um Lasten mit einem Gewicht von 20 Prozent ihres eigenen Körpergewichtes ohne Hundeführer zur vordersten Front zu tragen und Soldaten mit Gütern zu versorgen.⁶⁴

Rund 80 Jahre beschäftigte die Zeitgenossen die ‚Ziehhundfrage‘. In der Endphase der Debatte am Anfang der 1940er Jahre und somit während des Zweiten Weltkriegs forderten Tierschutz und Wissenschaft schließlich kein komplettes Verbot des Ziehhundes mehr, sondern zielten auf konkrete Tierschutzmaßnahmen ab – wie geeignete Hunde, zweckmäßige Anspannung, leichtes Gewicht der Wagen und Lasten sowie tierschutzkonforme Pflege des Hundes.⁶⁵ Dies macht zum einen deutlich, dass ein gänzliches Verbot der Hundeführwerke letztlich in Berlin unmöglich war, zum anderen jedoch im Sinne des Tierwohls eine tierschutzkonforme Lösung angestrebt wurde. Strukturell zeigen sich Veränderungen auf *Regime*- und *Landscape*-Ebene: Gesetzliche Rahmenbedingungen durch die Berliner Behörden sorgten im *Regime* dafür,

60 Diffiné et al. (wie Anm. 22), S. 296ff.

61 Jahresbericht des Leipziger Thierschutzvereins für das Vereinsjahr 1882/83, Leipzig 1883, S. 11.

62 Klaus Drawer (Hg.), Anspannung und Beschirrung der Haustiere, Frankfurt a.M. 1959, ohne Seitenangabe.

63 Wilhelm Krüger, Anatomisch-biologische Beiträge zur Ziehhundfrage (IV.), in: Tierärztliche Rundschau 47, 1941, S. 510–514, hier S. 513.

64 Preuss (wie Anm. 3), S. 28.

65 Diffiné et al. (wie Anm. 22), S. 298f.

dass keine weiteren Einschränkungen der Hundeführwerke notwendig waren, sodass sich diese Transportform als *Nische* stabilisieren konnte. Gleichwohl entstand ein dauerhafter Mentalitätswandel auf *Landscape-Ebene*, und zwar durch zwei Entwicklungen: Erstens zeigt sich am Beispiel der Ziehhunde ein zunehmendes wissenschaftliches Interesse an den Leistungen von Gebrauchshunden, ihren Beziehungen zum Menschen und ihrem Status in der Gesellschaft. Dieser Diskurs führte zweitens zu einem Wandel der Bewertung des Ziehhundes vom ‚Karrenköter‘ hin zum Mitarbeiter bzw. Helfer des Menschen.

Die Kriegszeit kann als historischer Umschlagepunkt in der ‚Ziehhundfrage‘ bewertet werden; denn es scheint, dass in den darauffolgenden Jahren die gesellschaftlichen Auseinandersetzungen um den Ziehhund stagnierten und der Diskurs zur ‚Ziehhundfrage‘ endete. Nichtsdestotrotz waren nach dem Zweiten Weltkrieg Ziehhunde beim Neuaufbau der Städte sowie in der Forst- und Landwirtschaft zunächst noch im Einsatz. Dies kann u.a. auf die Verluste an Pferden und Zugmaschinen zurückgeführt werden.⁶⁶ Während und nach dem Zweiten Weltkrieg zeigen sich die letzten Konjunkturen im Einsatz von Hundeführwerken, bevor der Niedergang dieses Transportensembles im Verschwinden der Berliner Ziehhunde sichtbar wird.

Transition vom Hund zum Motor

Im Diskurs der ‚Ziehhundfrage‘ tauchten in den späten 1920er Jahren nicht mehr nur Esel, sondern auch motorisierte Fahrzeuge wie Mopeds auf, welche Zugtiere ersetzen sollten.⁶⁷ So förderten tiefgreifende Veränderungen auf der *Regime-* und *Landscape-Ebene* auch die Ausbreitung neuer Nischen, wie z.B. die herausragende Bedeutung des Motorrads im Deutschland der 1920er und 1930er Jahre oder der zeitweilige Einsatz von Elektro-Fahrzeugen im Bereichen wie Milchtransport, Müllabfuhr und Lieferdienste.⁶⁸ Während über viele Jahrzehnte eine Koexistenz verschiedener Verkehrstechniken für den Gütertransport bestand, entwickelte sich das Auto nun zunehmend zu einer funktionierenden Alternative vor allem zum Pferd.⁶⁹ Hingegen bot der Hund seinen Nutzern weiterhin viele praktische Vorteile – wie beispielsweise die leichte Handhabung der Hundeführwerke. So schilderte Walther Busack in *Mensch und Hund* die Gleichzeitigkeit verschiedener Transportformen 1927 wie folgt:

66 Redaktion, Wie der Zughund behandelt werden muß, in: Mensch und Hund 2, 1925, S. 18.

67 Redaktion, Die größte Tierschützerin ist die Maschine: das Auto, der Trecker, der Motor, Dampfpflug usw., in: Tierrecht und Tierschutz 5, 1927, S. 4.

68 Frank Steinbeck, Das Motorrad. Ein deutscher Sonderweg in die automobile Gesellschaft, Stuttgart 2012; Heike Weber, Gendered Mobility. Early Motor Scooting Around 1920, in: Maria Rentetzi (Hg.), The Gender of Things. How Epistemic and Technological Objects Become Gendered (im Erscheinen, 2023).

69 Meyer (wie Anm. 48), S. 446.

„Jede Woche einmal fahren die Fleischer am frühen Morgen nach dem Schlachthof. Zwischen den modernen Elektrokarren und den Handwagen trabt immer noch der fire [sic!] Gaul, der der Stolz seines Herrn ist. Und man sieht auch schon viele Autos, denn der Fortschritt marschiert. Aber daneben trotten die Gesellen an der Deichsel kleiner Wagen noch immer mit dem eingespannten Hund, dem die Zunge aus dem Maule hängt, – ein schmerzlicher Anblick, aber man kann da nichts tun, ein Hund ist billiger als ein Motor, auch er zieht, und es braucht nicht so vielen Geschickes, um ihn zu lenken.“⁷⁰

Es zeigt sich eine Persistenz verschiedener bewährter Transportmittel, derweil sich parallel dazu neue High-Tech-Lösungen – wie das Auto – erste Nischen erobern konnten und das Leid der Ziehhunde nun offenkundig in neuem, schmerzhaften Licht erschienen ließen. In der Zwischenkriegszeit war der Hund vor allem in den ärmeren Nutzerkreisen im Einsatz, die sich weder Pferd noch Auto, weder Motorrad noch Lastenrad hätten leisten können.⁷¹ So berichtete 1936 der Polizeitierarzt Walther Mathieu, wie mannigfach die Nischen waren, in denen Hunde für Transportarbeiten herangezogen wurden:

„Tatsache ist, dass heute in Deutschland (in der einen Gegend mehr, in der anderen weniger) Hunde zum Ziehen verwendet werden. Die Schlachter und Bäcker usw., die früher mit Hundewagen zum Schlachthof oder zum Markte gefahren sind, haben sich ein Auto zugelegt. Es gibt aber noch Altpapierkäufer, Lumpensammler, Kartoffelschalenabholer usw. genug, die einen Ziehhund in der Stadt besitzen, es werden von den gleichen Gewerbetreibenden auf dem Lande ebenfalls Hundeführwerke gehalten, dazu kommen Häusler, Besenbinder, Milchverteiler usw.“⁷²

Die etablierten Hundeführwerke verloren zwar sukzessive an Bedeutung, hielten sich aber überall solange, bis eine geeignete Alternative für die Transportzwecke zur Verfügung stand. Exogene Veränderungen auf *Regime-* und *Landscape*-Ebene – wie z.B. die ‚Ziehhundfrage‘, erlassene Gesetze oder die Kriegsjahre – sind Umschlagepunkte, die Veränderungen anstoßen und eine Transition vorbereiten. Erst eine detaillierte, über Jahrzehnte hinweg reichende mikrohistorische Betrachtung zeigt jedoch, dass das Berliner Ziehhundwesen keineswegs durch eine plötzliche Substitution gekennzeichnet war. Der scheinbare radikale Bruch im Berliner Ziehhundwesen weist zeitlich länger zurückreichende Wurzeln auf und ist adäquat also nur als graduelle Transition zu beschreiben, bei der Ziehhunde an Bedeutung für den Transport verloren, motorisierte Fahrzeuge wiederum graduell an Bedeutung gewannen. Sie destabilisierten und verdrängten tierische Transportformen wie Pferd, Hund oder

70 Walther Busack, Ziehen! Ziehen!, in: Mensch und Hund 23, 1927, S. 378.

71 Kaiser (wie Anm. 3), S. 109.

72 Walther Mathieu, Ist eine Sonderregelung des Zughundwesens nötig?, in: Berliner tierärztliche Wochenschrift 24, 1936, S. 398–400, hier S. 398.

Esel sukzessive. Die Vermutung liegt nahe, dass die sozialen Milieus, die auf die Nischentechnik des Hundeführwerks angewiesen waren, auf Lastenrad, Motorrad oder Moped übergingen, sobald sie sich solche Transportmittel leisten konnten.

Zudem waren für das Verschwinden der Hundeführwerke die vielfältigen Veränderungen in Ökonomie, Gesellschaft und Kultur während des Wirtschaftsaufschwungs der Nachkriegszeit entscheidend. Mit dem finalen Verschwinden von deklassierten Hundeführwerksbesitzern wie Altpapierkäufern, Reisig- und Lumpensammlern verlieren sich auch allmählich die Spuren der Ziehhunde. Der Hund bekam von seinem Halter vielmehr andere Aufgaben und Rollen zugewiesen und eignete sich nun zum Beispiel für Hilfs- und Assistenzleistungen, so auch als Blindenführer oder als Zughilfe für Rollstühle.⁷³ Im Verlauf des 20. Jahrhunderts zeichnet sich ein Einstellungswandel gegenüber dem Hund ab, der sich zunehmend von der ‚living machine‘ hin zum ‚companion animal‘ etablierte. So schrieb *Die Hundewelt* 1951 über den tierischen „Kamerad“:

„Diese Unentbehrlichkeit des Hundes nimmt immer deutlichere Formen an, je mehr man auf der anderen Seite dem ‚Kamerad Hund‘ die Durchführung schwerer und drückender Lasten abnimmt. Es ist kein Zufall, daß mit den allgemeinen europäischen Verboten der Benutzung des Hundes als Trage- oder Zugtier, als Lasttier oder für die Erledigung schwerster Zermürbungsarbeiten (Mühlentreten usw.) das Zeitalter der klaren Zielsetzung für die eigentliche Zuchtarbeit begann.“⁷⁴

Die Berliner Hundeführwerke verschwanden ab 1950 zuerst aus der Stadt, während sie in den Vororten und Landkreisen zunächst noch bestehen blieben.⁷⁵ Erst in den 1950er Jahren zeichnet sich folglich der Übergang vom Hund zum Motor für Transport bzw. Mobilität und somit der sukzessive Niedergang der Hundeführwerke ab – diese alternative Mobilitätsform verschwand aus dem Bild der Stadt Berlin.

Resümee

Das Beispiel der Berliner Hundeführwerke verdeutlicht, wie stark die Mobilitätszunahme der modernen Stadt neben neuen auch auf den althergebrachten Transporttechniken und deren Ineinandergreifen beruhte – eine historische Konstellation, die sich mit dem Konzept einer ‚Transition‘ auf multiplen

73 Fritz Dominick, Rund um den Ziehhund, in: *Die Hundewelt* 10, 1940, S. 109–110.

74 Der Autor Herbert Schmidt verwies auf ein europäisches Verbot der Zughundenutzung. Auf Basis der eingesehenen Quellen ist anzunehmen, dass sich Schmidt auf den Internationalen Tierschutzkongress in Brüssel bezog. Für Berlin wurde zu keiner Zeit ein Gesetz erlassen, dass die Zughundenutzung gänzlich verbot. Vgl. Herbert Schmidt, Kamerad Hund – unentbehrlich!, in: *Die Hundewelt* 9, 1951, S. 10.

75 Meyer (wie Anm. 48), S. 445.

Ebenen fassen lässt, Denkvorstellungen einer umfassenden Verkehrs-, wende‘ um 1900 aber unmittelbar widerspricht. Hundeführwerke wurden nun sogar stärker als zuvor eingesetzt, und sie erfüllten Bedarfe in multiplen, ubiquitär gegebenen ‚Nischen‘: Ziehhunde bzw. Hundegespanne waren als alternative Mobilitätstechnik in Berlin bis Mitte des 20. Jahrhunderts für Arbeiter, Bauern, Kleinhandel- und Gewerbebetreibende sowie für Deklassierte wie Lumpensammler und Vagabunden wichtig, um Güter, Waren und auch Gerümpel innerstädtisch zu transportieren. Oftmals waren vor allem praktische Gründe ausschlaggebend dafür, dass Kleinhändler und Deklassierte bis Mitte des 20. Jahrhunderts Hunde vor ihre Wagen spannten. Er war schlichtweg günstiger, pflegeleichter und unkomplizierter sowie weniger anfällig für Erkrankungen als beispielsweise Huftiere.

Das Fallbeispiel zeigt die Vorteile wie auch die Unzulänglichkeiten von MLP auf. MLP hat bisher subalterne Techniken außen vor gelassen; die Existenz von vielfältigen alten wie neuen Techniken wird kaum thematisiert und der Begriff der ‚Nische‘ wäre zu problematisieren. So löste das Hundeführwerk weder eine bestehende Technik ab, noch wurde dieses Technikensemble unmittelbar durch eine neue Mobilitätsform ersetzt. Vielmehr zeichnet sich das Verkehrswesen um 1900 durch einen multimodalen Transportmix aus, sodass u.a. Fußgänger, Fahrräder, Tiertransporte, Schienenverkehr und motorisierte Fahrzeuge wie Motorroller und Autos koexistierten. Quantitativ wiederum war das Hundeführwerk damals in Berlin keine Nische im eigentlichen Wortsinn. Der Übergang vom Hund zum Motor war schlechend: Es handelte sich um einen langfristigen und vielschichtigen Prozess, der mit den Ebenen des MLP-Ansatzes beschreibbar wird. Motorisierte Fahrzeuge gewannen sukzessive an Relevanz und entwickelten sich schrittweise zur alltagstauglichen Alternative, was nach Geels ebenfalls als ‚Nische‘ bzw. *Nischen*-Ebene gefasst wird. Es zeigen sich komplexe Aushandlungsprozesse zwischen Akteuren aus Gesellschaft, Tierschutz, Wissenschaft und Staat (*Regime*-Ebene). Es wurde angepasst, ausgetauscht, reguliert, verbessert und immer wieder das Für und Wider der Ziehhunde hinterfragt. Besonders im Sinne des Tierwohls war der Berliner Tierschutz darum bemüht, den Hund aus dem Transportwesen mittels Alternativen wie dem Esel abzulösen und zielte auf Verbote und Beschränkungen ab (*Regime*-Ebene). Trotz Veränderungen auf der *Nischen*- und *Regime*-Ebene prägten Hundeführwerke de facto noch Jahrzehnte die Berliner Mobilität mit. Der Blick auf die subalterne, verschwindende Technik des Hundeführwerks zeigt dabei auf, wie das Zusammenspiel von alten und neuen Techniken eine Transition im Verkehr ermöglichten.

Das Verschwinden der Hundeführwerke aus dem Berliner Stadtverkehr ab 1950 erscheint – bedingt durch den Zweiten Weltkrieg und die Folgen des ‚Wirtschaftswunders‘ – rückblickend als radikaler soziotechnischer Umbruch. Bei genauer Betrachtung zeigt sich jedoch eine Vielzahl aufeinander bezogener, technischer wie sozioökonomischer Veränderungen, die über

Jahrzehnte hin den Niedergang dieser alternativen Mobilität bedingten. So zeigt die Debatte um die ‚Ziehhundfrage‘ ab den späten 1860er Jahren einen längeren Transformationsprozess an, der bis in die 1950er Jahre hineinreichte. Die Langwierigkeit der ‚Ziehhundfrage‘ in Deutschland belegt, dass sich Hundeführwerke nicht ohne Weiteres ersetzen ließen. Der langzeitige Wandlungsprozess war durch diverse Umschlagepunkte und Kumulationen von Veränderungen gekennzeichnet, die auch in neuen Gesetzen und Erlassen resultierten. Jedoch konnte ein gänzliches Verbot des Ziehhundwesens in Berlin aus wirtschaftlichen Gründen nie erwirkt werden.⁷⁶ Zu viele vor allem ärmere Nutzer waren noch auf dieses flexible und integrative Transportmittel bis Mitte des 20. Jahrhunderts angewiesen. Und solange Nutzer eine Technik einsetzen, sichern sie auch den zeitlichen Fortbestand eben dieser und verhindern damit eine radikale historische Zäsur, die das Narrativ der ‚Technikwende‘ beschreibt. Erst als sich auf *Landscape*-Ebene das Konglomerat von Technik, Wirtschaft, Kultur und Werten änderte, verschwanden Ziehhunde endgültig aus dem Berliner Stadtverkehr. Die Suche nach dem Zeitpunkt der ‚Wende‘ im Berliner Ziehhundwesen ergab jedenfalls, dass nur die mikrohistorische Betrachtung einer längeren Zeitspanne den langwierigen und vielschichtigen Wandel erfassen kann, der letztlich zu einem ‚plötzlichen‘ Verschwinden der Hundeführwerke in Berlin geführt hat.

76 Erst weitere historische Untersuchungen können klären, inwieweit die deutsche und insbesondere die Berliner Entwicklung des Ziehhundwesens sich von der anderer Städte und Länder unterscheidet. So verboten andere Städte und auch Länder – wie Großbritannien – den Hund als Zugtier bereits 1845; ob dies den Einsatz des Hundeführwerks dort dämmte oder gänzlich zum Stillstand brachte, ist bisher nicht historisch untersucht.

Die prognostizierte Wende:

Digitalisierung und Kreislauf-Ökonomie als *usable pasts*

