



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

# **Minden-Ravensberg unter der Herrschaft der Hohenzollern**

**Tümpel, Hermann**

**Bielefeld, 1909**

Weserschiffahrt.

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-82523](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-82523)

Beschaffenheit der Pfänder:	Wert der Pfänder:	Betrag der Vorschüsse
Graue und weiße Leinwand . . . . .	1799 20084	16244 Taler
	1800 47913	38302 "
Gold-, Silberwaren und sonstige Effekten .	1799 15071	8109 "
	1800 18131	9799 "
Diskontierte Dokumente . . . . .	1799 2760	1800 "
	1800 5000	3750 "
	1799 37915	26153 Taler
	1800 71044	51851 "

### Weserschifffahrt.

Die Lage an der Weser mußte Minden und Blotho einen erheblichen Vorsprung vor den übrigen Städten geben. Die auffallende Tatsache, daß trotzdem beide Plätze nur eine bescheidene Entwicklung hatten und von Bielefeld weit überflügelt wurden, findet nur darin ihre Erklärung, daß die territoriale Zersplitterung unseres Vaterlandes und die Verkehrsfeindlichkeit jener Zeit nirgends so hemmend, so ruinös für wirtschaftliches Leben gewirkt hat wie in der Schifffahrt. Man braucht nur daran zu erinnern, daß es im Anfange des 18. Jahrhunderts auf der schiffbaren Strecke der Weser 23 Zollstellen gab, und daß auch das ganze Jahrhundert keine Änderung darin brachte, denn 1790 zählte man von Bremen bis Minden 10 hannoversche, 3 hessische, 1 braunschweigische, 1 lippische, 1 paderbornische und 4 preussische Zölle (Blotho, Hausberge, Petershagen, Schlüsselburg.<sup>133</sup>) Dazu kamen noch das Stapelrecht Mindens, die weitgehenden Besteuerungs-, Stapel- und Sperrrechte von Bremen und Hameln, so daß man sich die Entwicklung eines lebhaften Verkehrs nicht gut vorstellen kann. Da es nicht möglich war, eine Einigung der vielen Uferstaaten über eine vernünftige Regelung der Schifffahrt zu erzielen, so scheiterten auch alle Bemühungen der preussischen Krone für Hebung des Mindener Handels. Immerhin hatte der Fluß als Verkehrsader eine erhebliche Bedeutung. Für den Anfang des 18. Jahrhunderts werden uns als wichtigste Handelsgegenstände genannt: stromab Leinen, Garn, Pottasche, Steine, aufwärts Butter, Felle, Heringe. Ende des Jahrhunderts heißt es, daß „die wichtigsten Artikel des Aufwandes und der Lebensnotwendigkeiten für die meisten Provinzen Westfalens über Bremen auf der Weser gebracht werden, z. B. Wein, Öl, Tran, Lichter, Kaffee, Tee, Leinsaat, Materialwaren“; daß dem Holzmangel einzelner Teile abgeholfen wird und daß „alle Fabrikwaren der benachbarten Provinzen, z. B. eiserne Öfen, Töpfe und Glasgut, hölzerne Gerätschaften und Salz“ dadurch ausgetauscht werden. Zahlen über diesen Handel besitzen wir leider nicht, nur die Mitteilung, daß jede der Mindenschen Zollstellen im 17. Jahrhundert jährlich 800—1000 Tlr. und Ende des 18. Jahrhunderts alle 4 zusammen 6—6500 Tlr. einbrachten, obgleich die Waren der Stadt Minden bei 3 Zöllen frei waren.

Ein Weserschiffszug, eine komplette Mast, bestand aus drei Fahrzeugen, dem Schiffsbock von 120 Fuß Länge und 9½ Fuß Breite, dem Hinterhang von 117 und 7 Fuß, und dem Bullen von 70 und 3½ Fuß Länge und Breite. Als Boote, auch zum Einladen, dienten die wesentlich kleineren Dieleenschiffe. Der Bestand der preussischen Weserflotte, ihr Personal und ihre Hauptbeschäftigung geht aus folgender Übersicht hervor:

Stadt	Zahl der Schiffer	Schiffsböcke	Hinterhänge	Schiffsbullen	Haupttransportgut
Blotho	15	13	13	17	
Minden	4	5	3	10	Salz von Rehme
Petershagen	2	2	2	2	Steinkohlen n. Bremen



Alle gehörten einer Gilde zu Blotho an, die schon während des Dreißigjährigen Krieges bestand und Ende des 18. Jahrhunderts alle Schiffer von Blotho bis Bremen umfaßte, während die oberhalb Blotho Wohnenden alle in einer Gilde zu Münden vereinigt waren. Zwischen beiden Innungen bestanden Abmachungen über die Unterhaltung des Fahrwassers. Früher muß auch eine besondere Gilde zu Minden bestanden haben, denn wir hören von einem Reihenfahrtrechte, das sie zugleich mit dem Stapelrecht beansprucht habe. In Münden durften die zur Blothoer Gilde gehörigen Schiffer erst dann Ladung nehmen, wenn die Einheimischen mit Fracht versehen waren. Die vollständige Mast brauchte bei der Talfahrt durchschnittlich 8 Mann Besatzung. Stromauf wurde sie von 35—40 Linienziehern oder von 8—12 Pferden gezogen. Mit diesem Schiffsziehen verdienten manche Landleute in den Ämtern Hausberge und Petershagen einen Teil ihres Brotes.

Das Stapelrecht Mindens und seine wenig erfreuliche Geschichte ist von Dr. Noack ausführlich dargestellt worden. Danach stammte das Recht schon aus den Zeiten der Zugehörigkeit zur Hanse, es umfaßte Getreide, Bau- und Flößholz und wurde 1627 dahin präzisiert, daß diese Waren drei Tage lang in Minden zum Verkaufe stehen mußten, ehe sie weitergeführt werden durften. Um dieses Recht hat zunächst die Stadt, dann aber auch die Regierung mit den Interessenten der oberen Weser, namentlich aber mit Bremen, ununterbrochene Kämpfe geführt, mit der Seestadt außerdem noch wegen des Rechtes freier Durchfahrt zur See. 1749 erstritt Minden ein Reichsgerichtsurteil, das sein Stapelrecht bestätigte und ihm Schifffahrtsfreiheit, aber nicht Steuerfreiheit bei Bremen gewährte. Der Streit hörte trotzdem nicht auf, bis 1769 ein Vergleich zwischen Preußen und Bremen zustande kam mit folgendem Inhalt: Das Mindensche Stapelrecht und das Recht der freien Vorbeifahrt an Bremen mit stapelfreien Gütern wird anerkannt. Das Stapelrecht Bremens wird für Getreide, Mehl, Wein, Bier und Steinkohle anerkannt, die Liegepflicht auf 3 Tage beschränkt. Die von Mindenschen Schiffen in Bremen zu erlegenden Abgaben werden festgesetzt. In dieser Form hat das Mindener Recht fortbestanden, bis 1823 durch die Weserschifffahrtsakte sämtliche Stapel- und Umladerechte, Privilegien und Gilden aufgehoben wurden.

Wie sehr im Anfange des 18. Jahrhunderts Schifffahrt und Handel Mindens darniederlagen, geht aus der Tatsache hervor, daß 1720 der König die regelmäßige Fahrt eines Bordschiffes in jeder zweiten Woche anordnete, weil die meisten Waren nach Bremen auf Wagen geführt wurden. 1770 wurde die Verordnung erneuert, unter Festsetzung eines Tarifs; man muß daraus wohl schließen, daß während des Siebenjährigen Krieges das Schiff seine Fahrten eingestellt hatte.

#### Andere Verkehrsgewerbe.

Davon ist nichts zu berichten, denn die Entwicklung des Postwesens erfährt eine besondere Darstellung aus berufener Feder, und von sonstiger gewerblicher Gütervermittlung ist weder in den Akten noch in der Literatur etwas zu finden. In Ravensberg und Minden gab es ein selbständiges Speditionsgewerbe damals noch nicht, sondern die Beförderung der Güter erfolgte entweder durch Bremer Kaufleute selbst oder durch Bauern gegen Lohn, oder auch durch auswärtige Fuhrleute.<sup>134)</sup>

Für die Verkehrswege haben bekanntlich die Hohenzollern viel tun lassen. Daß trotzdem nicht alles zum besten war, zeigt die Klage im Zeitungsberichte der