



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

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

**Tümpel, Hermann**

**Bielefeld, 1909**

Andere Verkehrsgewerbe.

---

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

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.

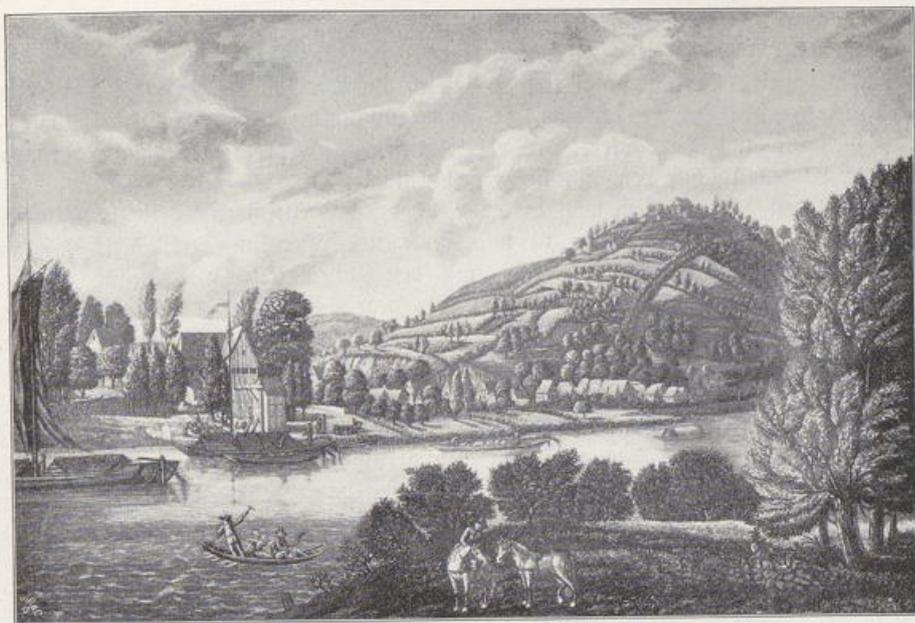
Das Stapelrecht Mindens und seine wenig erfreuliche Geschichte ist von Dr. Noack ausführlich dargestellt worden. Danach stammte das Recht schon aus den Zeiten der Zugehörigkeit zur Hanse, es umfaßte Getreide, Bau- und Flößholz und wurde 1627 dahin präzisirt, daß diese Waren drei Tage lang in Minden zum 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 Schiffern 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



Wotjo mit dem Amtshansberg, Anfang des 19. Jahrhunderts. Nach einem Schabkunstblatt von W. Strad.

Regierung vom Januar 1796, daß der Handel, namentlich der Garnhandel, infolge feuchter Witterung durch schlechte Wege sehr gehindert würde. In demselben Jahre kam Freiherr von Stein als Oberpräsident Westfalens nach Minden; ihm wird eine besondere Fürsorge für die Verbesserung der Land- und Wasserstraßen nachgerühmt.<sup>135)</sup>

#### Gast- und Schankwirtschaft.

Über das Gastwirtsgewerbe haben wir nur wenige, unvollständige Angaben. Eine Generaltabelle von dem Zustande aller Städte weist für 1763 in der ganzen Grafschaft 1 (?), im Fürstentume 44 Schenkfrüge nach. 1783 gab es in der Stadt Minden 32, in Lübbecke 1 Schenkfrug. Die Kruggelder auf dem platten Lande brachten im Durchschnitte der 12 Jahre 1775—87 im Amte Hausberge rund 25, Brackwede 37, Heepen 21, Schildesche 30, Werther 27, Enger 23, Ravensberg 7, in den übrigen Ämtern nichts, zusammen also in Minden 25, in Ravensberg 144 Taler.

#### Marktweesen.

Jede Stadt hatte ihren Wochenmarkt zum Verkehr mit der benachbarten Landbevölkerung. In Bielefeld waren seit 1688 zwei Markttag, später je ein Markttag auf der Altstadt und auf der Neustadt. In Minden wurden 1684 die früheren Wochenmärkte am Mittwoch und Sonnabend wieder eingeführt. Herford hatte 1717 auch zwei Markttag. Die Regierung zeigte von Anfang an ein großes Interesse für diese Märkte. Schon 1634 wird in einem Verzeichnis derjenigen Mittel, wodurch die kurfürstlichen Intraden zuverlässig erhöht werden könnten, die Einrichtung von Wochenmärkten in Halle und Borgholzhausen vorgeschlagen, um den Garn- und Leinenabsatz der Landleute dorthin zu ziehen und ihn zu besteuern.<sup>136)</sup> 1688 und 1717 wurden für Ravensberg, 1700 für Minden, 1749 für beide Länder Wochenmarktordnungen erlassen. Ihr Hauptinhalt war: