LANGER ABSCHIED AN DER WESER

VLOTHOS WESERFÄHRE UND DER BRÜCKENBAU VON 1928

BEITRÄGE ZUR ORTSGESCHICHTE - P06 - APRIL 2004

Grundsätzliches zur Situation

Vlotho erlebte 1928 mit dem Brückenschlag über die Weser ein Jahrhundertereignis. Endlich gab es eine direkte Straßen-Verbindung zur Gemeinde Uffeln auf der anderen Stromseite, zum Kreis Minden.
Die Betreiber der vorhandenen Fähre waren weniger begeistert als ihre Mitbürger. Nicht gewillt, den Brückenbau widerspruchslos hinzunehmen, beriefen sie sich auf die Zusicherung im §§ 6 im Erbpachtvertrag von 1784, „*den Erbpächter und dessen Nachkommen bei dem Besitze dieser Fähre ... gegen alle Beeinträchtigungen jederzeit kräftigst zu unterstützen.*“ War es zu einer Beeinträchtigung gekommen, vor der kräftigst geschützt werden musste?

Die aktiven Erben

Hier wird das Geschehen aus der Sicht der damaligen Inhaber der Fährgerechtigkeit geschildert, der Kinder des Vlothoer Brauereibesitzers Robert Volbracht.[1] Aufgeführt sind sie mit Familienstandsangaben zum Prozess-Zeitpunkt im Anschluss an diese Ausführungen. Eine besondere Rolle im Geschehen spielen die drei Geschwister Charlotte (verh. Neuhauss, mit Sohn Hanns) sowie Robert und Gustav.

Etwas Vorgeschichte

Heinrich Harland merkt in seiner 1888 erschienenen "Geschichte der Herrschaft und Stadt Vlotho" an, dass schon im Jahr 1336 Fährbetrieb urkundlich erwähnt wird, auch in den Akten der Ravensberger Landesverwaltung sind viele Flurnamen zu finden, die auf die Existenz einer Fähre hinweisen.
1784 wird der Zeit-Pachtvertrag des Schiffers Jobst Henrich Bellmann über die Fährgerechtigkeit in einen Erbpachtvertrag mit jährlichem Zins von 26 Talern umgewandelt. Er und seine Nachkommen setzen Menschen, Tiere und Handelsgut noch 144 Jahre über. Seit 1875 liegt die Fährgerechtigkeit dann auf dem Namen Volbracht. Inhaber ist der soeben in Vlotho sesshaft gewordene Kaufmann Robert Volbracht durch Heirat mit Friederike Bellmann.
Am Betrieb der Vlothoer Fähre ändert sich nichts wesentliches. Allerdings ist schon vor dem 1. Weltkrieg abzusehen, dass sie dem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen sein wird.

---

[1] Quelle sind die seinerzeit von Robert Volbrachts Sohn Gustav gesammelten Dokumente aus dem Besitz von Elfie Volbracht (†), der Frau seines Neffen Hans. Bevor diese Unterlagen in das Stadt-Archiv Vlotho eingebracht wurden, hatte die Geschichtswerkstatt Exter Gelegenheit zur gründlichen Auswertung auch was die Brauerei Volbracht angeht. Auf diesem Wege möchte der Verfasser Frau Volbracht für ihr Entgegenkommen noch einmal herzlich danken. Am Projekt Brückenbau und der weitergehenden Geschichte der Fähre wird an anderer Stelle gearbeitet, zur Abrundung des Bildes „Brückenprozess“ sind einige Details aufgenommen. Wird im folgenden das Landgericht Bielefeld genannt, ist dessen II. Zivilkammer gemeint. Den Verhandlungen sitzt meist Gerichtsassessor Wibbe vor, auf weitere Namensnennungen wird hier verzichtet.

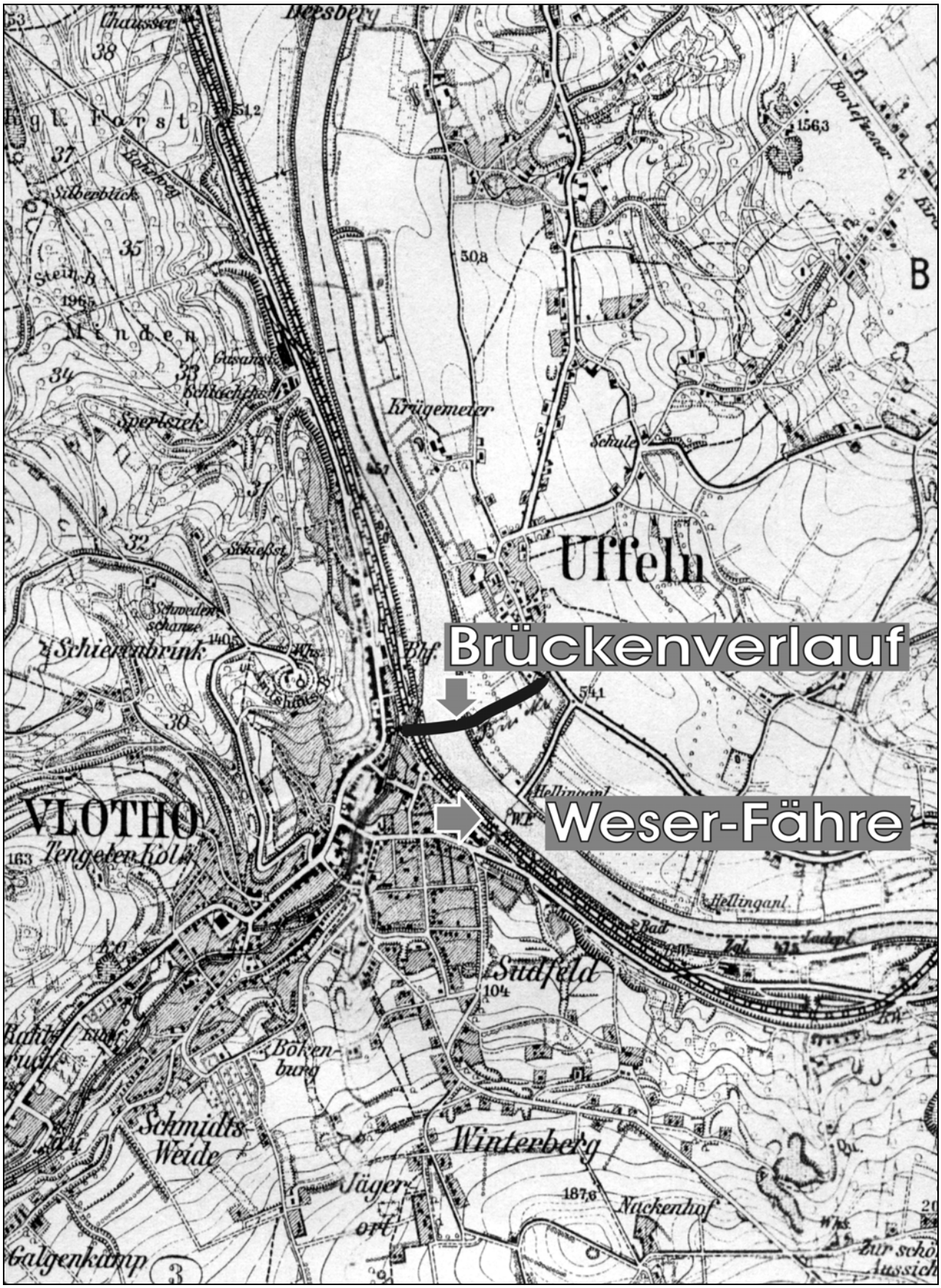

Abb. 1: Ausschnitt aus der topographischen Karte von Vlotho nach der „Original Preußischen Landschaftsaufnahme von 1896“

Das werden die Betreiber gewusst und die Problematik für ihre Belange im Auge behalten haben. Schriftliche Zeugnisse dazu sind derzeit erst ab Oktober 1919 bekannt: Der Bielefelder RA Dr. Wilhelm Meyer bejaht wohl auf Anfrage einen grundsätzlichen Entschädigungs-Anspruch, der auf dem hier schon genannten §§ 6 des Erbpachtvertrages beruhe. Dem „Allgemeinen Landrecht für die preußischen Staaten von 1794“ (A.L.R.) zufolge hat der Staat dann zu entschädigen, wenn der Verkehr durch Verlegung der Fährstraße abgelenkt wird. Es besteht allem Anschein nach Unklarheit über bisher erfolgte Pacht-Zahlungen, denn RA Meyer bezeichnet eine Ansicht der Wasserbau-Inspektion von 1903 als irrig, nach der der Kanon abgelöst [2] sei, und betont, der Vertrag von 1784 sei durch pünktliche und vollständige Zahlungen immer noch gültig.

Erste Überlegungen nach einem positiven Gutachten

Im April 1924 bittet Dr. Meyer in Bielefeld den Testamentsvollstrecker Sanitätsrat Dr. Müller [3] um Einsicht in sein früheres Gutachten zum Brückenbau, er will seine aktuelle Stellungnahme abstimmen.
Der Vlothoer Anzeiger berichtet im Juli 1924 über eine Stadtverordnetenversammlung mit dem Brückenbauprojekt als erstem und wichtigsten Punkt. Amtmann und Bürgermeister Dr. Schildwächter bedauert, dass sich Vlotho durch seine Tal-Lage industriell nicht ausweiten kann. Uffeln am gegenüberliegenden Ufer bietet Platz und Bauland. Siedeln sich auf Sicht gesehen Menschen und Industrie in der Nachbargemeinde an, nimmt das Verkehrsaufkommen über die Weser weiter zu. Die Fähre wird besonders bei Eisgang, strengem Frost oder Hochwasser noch mehr überfordert sein.
Die Bahn wollte den älteren Teils der Eisenbahnbrücke verkaufen, weil er für den Betrieb mit schweren Loks nicht mehr voll nutzbar sei, kann einen Neubau aber nicht bezahlen. Also muss eine Straßenbrücke neu

[2] Was bedeuten könne, dass der Erbpachtvertrag aufgelöst oder erloschen sei.
[3] Schon zu Lebzeiten hatte Robert Volbracht sr. verfügt, dass sein Schwiegersohn diese Aufgabe übernehmen sollte.

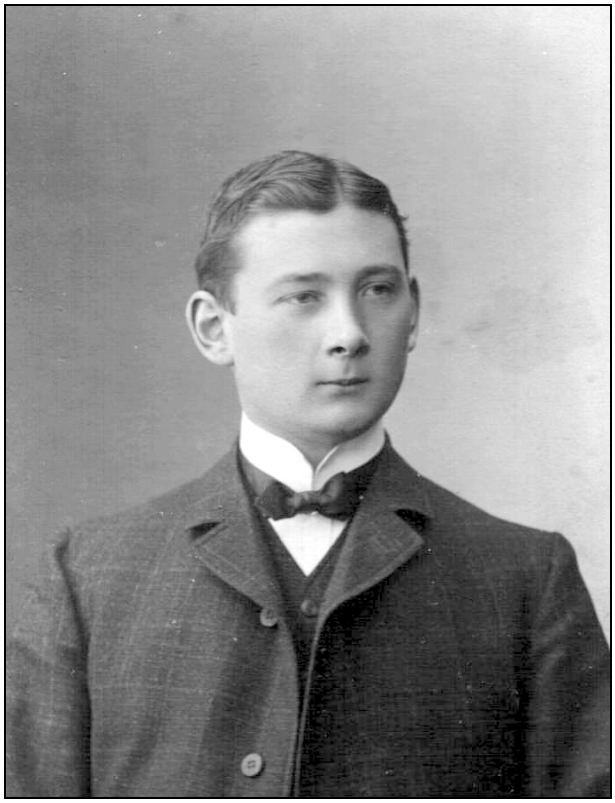

Abb. 2 (links): Dr. Wilhelm Müller, durch Heirat mit Gretchen Volbracht Schwiegersohn Robert Volbrachts sr. und dessen Testamentsvollstrecker

Abb. 3 (rechts): Gustav Volbracht, Mitinhaber der Vlothoer Brauerei Volbracht

Abb. 4 (links): Charlotte Volbracht, verwitwete Neuhauss

Abb. 5 (rechts): Robert Volbracht jr., Mitinhaber der Vlothoer Brauerei Volbracht

gebaut werden. [4] In der mit drei Jahren veranschlagten Bauzeit gibt es dann etwa hundert zusätzliche Arbeitsplätze in Vlotho. [5]
Im September erhält Dr. Müller das von Dr. Meyer überarbeitete Gutachten: Der Brückenschlag in Vlotho fällt unter die Schutzzusicherung von 1784 und ist anfechtbar. Schadensersatzpflichtig sind als Bauherren die Stadt Vlotho und der Kreis Minden.
Es ist immer noch September 1924: Dr. Müller erfährt im Urlaub aus dem Hannoverschen Kurier von der erneut in Vlotho aufflammenden Brückenbau-Diskussion und fragt Dr. Meyer schriftlich nach unternommenen Schritten unter anderem gegenüber der Stadtvertretung.
Dr. Meyer wendet sich als Bevollmächtigter der Vlothoer Fähren-Betreiber an Dr. Schildwächter. Er kündigt an, gegen die Stadt Vlotho und den Kreis Herford als künftige Erbauer einer Brücke Schadensersatzansprüche geltend machen zu wollen und empfiehlt Dr. Müller erneut den Klageweg.

Die Offiziellen sehen keinen Handlungsbedarf

Dr. Schildwächter bestätigt dem Bielefelder Rechtsanwalt, dass tatsächlich geplant sei, in absehbarerer Zeit eine Brücke zu bauen, aber *„da durch diesen Brückenbau die Fährgerechtigkeit in keiner Weise beeinträchtigt wird, werden seitens der Stadt jegliche Schadensersatzansprüche abgelehnt.“*
Rechtsnachfolger der früher für Fährangelegenheiten zuständigen Preußischen Kriegs- und Domänenkammer in Minden ist nach dem I. Weltkrieg das Ministerium für Handel und Gewerbe in Berlin, an das sich Dr. Müller zwei Monate später wendet. Die Stadt Vlotho sei anzuhalten, die Betreiber der Fähre zu entschädigen, wenn eine Brücke gebaut wird. Er bezieht sich auf den Schutzzuspruch von 1784.

---

[4] Man kann aus dieser Bemerkung schließen, dass die Umwidmung der bisherigen Eisenbahnbrücke in eine Straßenbrücke einer der Denkansätze war.

[5] Der Brückenbau war überdies zum Politikum geworden und von Vlothoer Seite wurde einmal mehr gefordert, Uffeln endlich einzugemeinden. Das war übrigens auch im Sinne Uffelns, das sich vom Kreis Minden vernachlässigt fühlte. Vlotho wollte einen Brückenbau nur unter der Bedingung der Eingemeindung unterstützen.

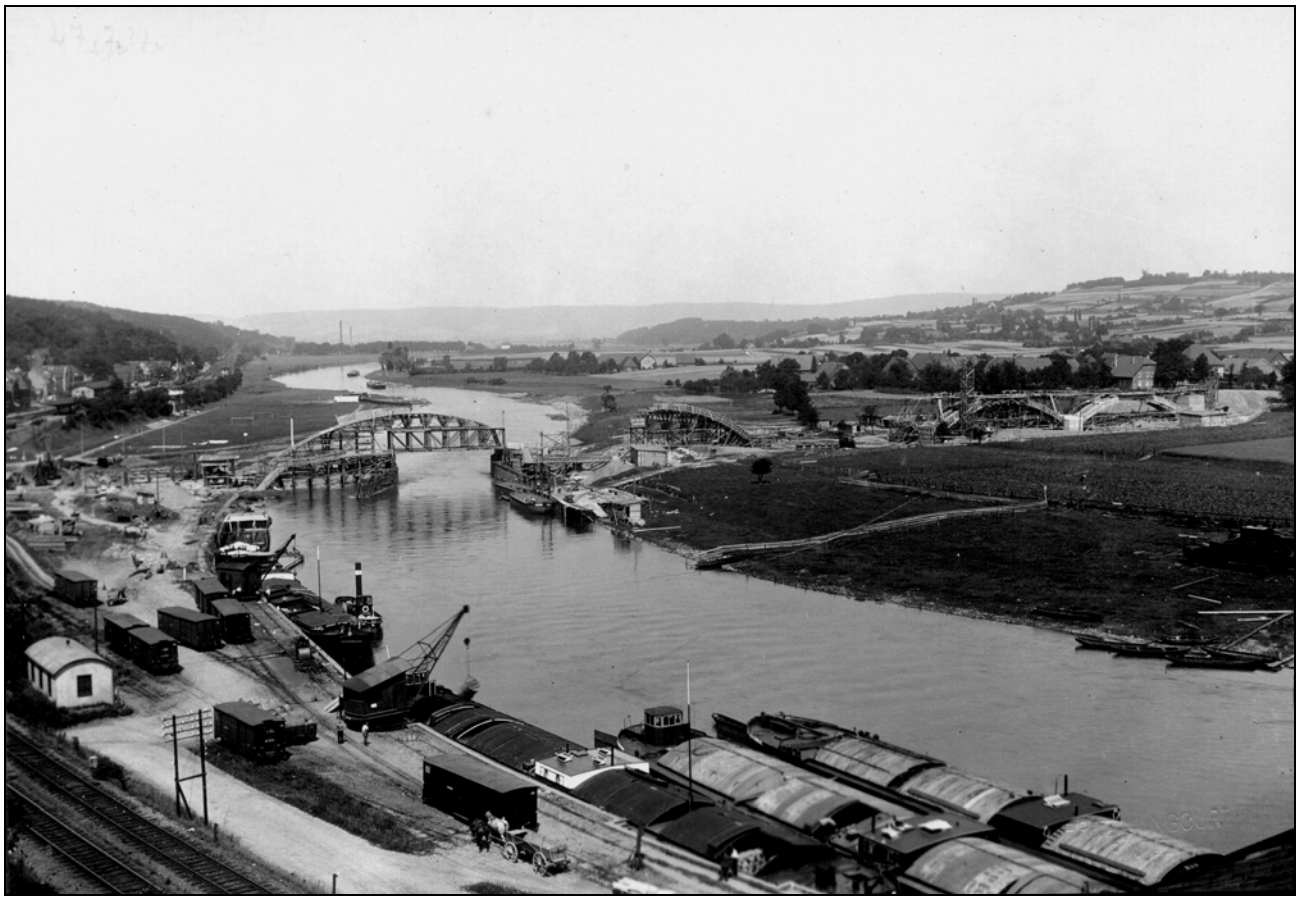

Abb 6: Momentaufnahme vom 27. Juli 1927. Der erste Brückenbogen ist über die Weser geschlagen. Rechts im Hintergrund das noch dünn besiedelte Uffeln im Kreis Minden.

Abb 7: Harte Arbeit; die Fähre setzt bei Weserhochwasser über ...

Im Februar 1925 trifft Antwort aus Berlin ein, man sieht keinen Anlass zum Eingreifen. Nach dem Erbpachtvertrag darf eine Fähre jederzeit betrieben werden. Daran ändert der Brückenbau nichts. Kommt es dazu, müsse der Betreiber selbst entscheiden, ob er weitermachen will. Diese Auskunft kostet RM 5,--.

Eine gegenteilige Meinung

Nach dem Tod Dr. Müllers kümmert sich Gustav Volbracht um die Fähr-Angelegenheiten.[6] Diesem schreibt Dr. Meyer im April 1925: Die Brücke ist im Interesse des gemeinschaftlichen Wohls nicht abzuwehren, aber der Fiskus [7] ist zur Entschädigung verpflichtet und er verweist erneut auf A.L.R. und Erbpachtvertrag.
Zur Zeit von April 1925 bis März 1928 liegt in den bekannten Unterlagen nichts vor. Der Brückenbau beginnt mit dem ersten Spatenstich Ende März 1927.
Robert Volbracht jr., hatte die Sachlage zusätzlich vom Bielefelder Justizrat Fasbender prüfen lassen. Kurzgefasst ist dessen Ansicht im März 1928, dass aus dem Erbpachtvertrag ein Anspruch auf Entschädigung nicht abgeleitet werden könne, *„[denn es kann] Verletzung [von]Rechte[n] nur dann angenommen [werden], wenn sich der Eingriff unmittelbar gegen den Bestand des Gewerbebetriebes richtet. Eine Minderung des Ertrages gibt ... keinen Anspruch auf Schadensersatz, da die Aussicht auf Erwerb nicht geschützt ist.“*
Fasbender bekräftigt, dass er die Ansicht seines Kollegen RA Meyer I nicht teilt und gerne bereit ist, den Sachverhalt gerichtlich prüfen zu lassen. Er ergänzt: *„Ich kann aber auch diese Bestimmung [im Erbpachtvertrag] nicht dahin auslegen, dass der Staat Sie auch gegen die Ausübung seines Hoheitsrechtes der Überbrückung damit hat schützen wollen. Es handelt sich um den Schutz gegen die Eingriffe Dritter.“*

---

[6] Als neuer Testamentsvollstrecker tritt nun der Vlothoer Kohlenhändler Wiemann auf, den man aber zur Vermeidung von weiteren Kosten nicht mit Fährangelegenheiten betraut, wie der vorliegenden späteren Korrespondenz zu entnehmen ist.
[7] wie im allgemeinen der Staat als Träger von Vermögensrechten genannt wird.

Die Strategie der Erben

Die Erben beschließen, einer von ihnen solle als Vorreiter unter Inanspruchnahme des Armenrechtes sein Neuntel einer Entschädigung einklagen.[8] Charlotte Neuhauss erklärt sich dazu bereit. Vom Ausgang dieses ersten Prozesses wird das weitere Vorgehen abhängen.
So geschieht es und die verwitwete Charlotte bevollmächtigt ihren Sohn Hanns. Im Oktober 1928 beauftragt dieser die Rechtsanwaltskanzlei Flaminius und Roth in Neubrandenburg (Havel) mit der Wahrnehmung der Interessen seiner verwitweten Mutter. Für den Antrag auf Armenrecht ist das Gericht in Bielefeld zuständig, vor dem auch das Verfahren eröffnet wird.
Beim Zusammentragen der Unterlagen ergibt sich, dass Robert Volbracht sr.'s Erben noch nicht als Inhaber der Fährgerechtigkeit eingetragen sind, nach der Aktualisierung des Grundbuchs ist Charlotte Neuhauss endgültig als Klägerin legitimiert. Zur Höhe der Schadensersatz-Summe informiert Gustav RA Roth über die Einnahmen von 1925 bis Oktober 1928. Dazu schreibt er: *„Es dürfte sich nicht empfehlen, die Jahre 1926/1927 zu Grunde zu legen. Seit Eröffnung der Brücke* [9] *decken die Einnahmen nicht mehr die Unkosten, namentlich nicht in den Monaten, wo die Gewerbesteuer gezahlt werden muss".* [10]
Gustav Volbracht betont, dass der Fährbetrieb derzeit mit 125 Mark monatlich bezuschusst wird, auf Anfrage teilt er mit, dass die Fährstraße nicht eingezogen wurde, es gibt eine eigene Baustellenstraße.
Die Neubrandenburger Anwälte beantragen im Februar 1929 beim Landgericht Bielefeld Armenrecht und Beistand eines zugelassenen Rechtsanwaltes. Verklagt werden sollen neben dem Freistaat Preußen als Bauherren die Kreise Minden und Herford.

---

[8] Die ursprünglich ansehnlich Erbmasse war der Inflation zum Opfer gefallen; Armenrecht konnten mehrere der Erben beanspruchen. So konnte und wollte man zumindest Gerichtskosten vermeiden, wenn der Prozess nicht gewonnen werden sollte.

[9] Er bemerkt, dass die Brücke am 28.03.1928 für den kompletten Verkehr freigegeben wurde, für den Personenverkehr sogar schon am 10. 03.1928

[10] Die in 1926/27 erheblichen Einnahmensteigerungen sind untypisch und zumindest für 1927 mit Sicherheit auf erhöhte Frequentierung durch Baustellenverkehr zurückzuführen. Es war taktisch sicher unklug, sie deshalb als Maßstab anzusetzen.

Streit um Zuständigkeiten

Innerhalb der Familie scheinen zu diesem Zeitpunkt die Lager geteilt zu sein. Schwager Martin Geyer fragt an, warum der Fähr-Betrieb nicht eingestellt wird; der Prozess dauere mit Sicherheit Jahre. Doch überwiegend herrscht die Meinung, dass das Verzicht auf Entschädigung bedeute.
Im März 1929 tritt der Regierungspräsident in Minden auf den Plan, der als zu Beklagender über den Antrag auf Armenrecht informiert worden war.
Er teilt dem Gericht mit, dass als formell zuständiger Vertreter des Fiskus die Wasserstrombauverwaltung mit dem Oberpräsidenten der Wasserstraßendirektion in Hannover zuständig sei. Gegen diesen sei Klage zu erheben und gegen die Kreise Herford und Minden als Bauherren.
Die Klage sei aber aussichtslos, weil man gegen einen öffentlichen Brückenbau nicht angehen könne. Der Erbpachtvertrag bietet keine Grundlage, wie der Kreisausschuss [11] in seiner letzten Sitzung feststellte. Auch habe der Preußische Fiskus zu Entschädigungszahlungen dieser Art den oder die Bauherren als zuständig bestimmt.

Das Armenrecht wird teilweise bewilligt

Am 20. April 1929 bewilligt das Landgericht Bielefeld das Armenrecht für die Klage gegen den Preußischen Staat, vertreten durch den Oberpräsidenten der Wasserstraßendirektion Hannover.
Der Antrag auf Ausweitung auf die Kreise Herford und Minden wird dagegen *„wegen Aussichtslosigkeit der beabsichtigten Rechtsverfolgung abgelehnt“.* Charlotte Neuhauss wird der Bielefelder Rechtsanwalt Dr. David beigeordnet.
Nun will Tilla (womit Ottilie gemeint ist) als nächste Klage anstrengen und schon einmal Armenrecht beantragen. Ihr wird angeraten, den Prozess-Ausgang abzuwarten.

---

[11] wohl der Mindener.

Anfang Mai 1929 benennt das Landgericht RA und Notar Breuer aus Bielefeld als Vertreterin der Klägerin. Der zuvor benannte RA Dr. David wird die Gegenseite vertreten. [12]
Die Fährunterlagen wechseln von Neubrandenburg nach Bielefeld. RA Breuer erkundigt sich, ob der Fährbetrieb inzwischen eingestellt sei und wenn ja, ob wegen Unrentabilität oder auf behördliche Anordnung. [13] Am 1. Juni 1929 reicht er beim Landgericht Bielefeld Klage ein gegen den Preußischen Staat, vertreten durch den Oberpräsidenten der Wasserstraßendirektion Hannover. Streitwert sind 33656,-- RM anteiliger Schadensersatz für Einnahmen-Ausfall durch den Brückenbau.

Beschwerde gegen den Gerichtsbescheid

Seiner Mandantin rät er, zur Vermeidung von Kosten, die er berechnen müsse, selbst gegen die Armenrecht-Abweisung auf Klageerweiterung auf die Kreise Herford und Minden Einspruch zu erheben. Er verweist auf einige sachbezogene Gerichtsentscheidungen. Den Einspruch schickt Charlotte am 6. Juni 1929 ab. Genau an diesem Tag findet der erste Verhandlungstermin statt, was ihr RA Breuer unter Datum vom Vortag kurzfristig mitgeteilt hatte.
Seine Ansicht zur erweiterten Anwendung des Armenrechtes will das Landgericht Bielefeld auch nach Einspruch nicht ändern. Breuer empfiehlt Charlotte Mitte Juni, Beschwerde einzulegen. Zuständig ist das allerdings kostenpflichtige Oberlandesgericht. Breuer verweist darauf, dass der Prozessverlauf trotz Armenrecht ein Risiko birgt; verliert sie, muss sie die Kosten der Gegenseite tragen. Vielleicht lässt sich der Entscheidung des OLG entnehmen, wie die Sache insgesamt eingeschätzt wird.
Charlotte Neuhauss will im Interesse der Miterben ihre Ansprüche weiter verfolgen, auch ohne Entscheidung des OLG. Im Familienkreis gibt es für Juni 1929 erfreuliche Ereignisse zu vermelden: In Ilmenau feiert Sohn Willy am 12. Taufe und am 15. heiratet Sohn Herbert.

---

[12] Eine Entscheidung, deren nicht bekannter Hintergrund sicher interessant ist.
[13] Das ist natürlich nicht der Fall, der Fährbetrieb läuft weiter.

Die Klage soll abgewiesen werden

Mitte Juni 1929 beantragen die Bielefelder Rechtsanwälte Dr. jur. Otto Cramer und Dr. jur. Hans David als Beklagten-Vertreter, die Klage zurückzuweisen: Fährgerechtigkeit bedeutet, dass Fahrzeuge zur Übersetzung gehalten werden dürfen. Eine Brücke zu eröffnen und gegen Entgelt benutzen zu lassen, ist Recht für sich. - In die Fährgerechtigkeit wurde nicht eingegriffen, ein bestimmter Ertrag wurde nicht gewährleistet. - Die Kreise Herford und Minden sind Erbauer der Brücke, gegenüber dem Staat besteht kein Entschädigungsanspruch. - Die zur Fähre führende Straße wurde nicht verlegt, zur Brücke führt eine neu angelegte. - Dass der Beklagte seinem in § 6 gegebenen Schutz-Versprechen nicht nachgekommen sei, ist nicht im einzelnen begründet. - Als Gelegenheit war, wurde kein Einspruch gegen den Brückenbau eingelegt. - Für alle Fälle bestreitet man ausdrücklich den eingeklagten Anspruch, auch der Höhe nach.

Robert Volbrachts persönliche Meinung

Am 5. August 1929 schreibt Robert Volbracht jr. an Schwester Charlotte, dass er wie Justizrat Fasbender den Prozess für sinnlos hält. Er versteht nicht, dass die Kreise Herford und Minden nicht auch beklagt werden. Seiner Meinung nach kann aber nur gegen den Staat vorgegangen werden. Dieser habe der Fähre etwas versprochen, aber auch den Brückenbau genehmigt. Nicht versprochen sind bestimmte Einnahmen, der Fährbetrieb wird weder behindert noch verboten. Den Bau von Brücken oder ähnlichen Anlagen schließt der Vertrag nicht aus, das wäre sicher auch nicht zugestanden worden.
Die Angelegenheit habe die Familie bisher viel Geld gekostet. Robert Volbracht bemerkt, dass bis zur III. Instanz Kosten von etwa 7.000 Reichsmark entstehen können. Finanzielle Unterstützung im Rahmen des möglichen sichert er der Schwester zu, aber nur für deren eigene Anwaltskosten. Grundsätzlich plädiert er für den Verkauf der Fähre, Charlotte möge ihm ihre Ansichten mitteilen.

Wie soll es weitergehen?

Dies Schwester hofft, mit Armenrecht Schadensersatz bis zur höchsten Instanz einklagen zu können. Der unrentable Fährbetrieb sollte eingestellt und alles Bewegliche verkauft werden. Ihre weitere Entscheidung hängt aber davon ab, was Rechtsanwalt Breuer von einem Prozess-Fortgang hält und was sie zu erwarten hat.
Dessen Stellungnahme erfolgt ausdrücklich „*ohne Berechnung*“: Bei verlorenem Prozess sind die gegnerischen Gerichts- und Anwaltskosten zu bezahlen und pfändbar, der Offenbarungseid ist möglich. [14] Verliert sie eine weitere Klage, sind weitere Kosten der Gegenseite zu erstatten mit gleichen Konsequenzen. Gewinnt sie in einer Instanz, muss Armenrecht für die folgende bewilligt werden, wenn der Gegner Berufung einlegt. - Ist bei ihr nichts zu holen, kann sich der Staat nicht an ihre Kinder halten, so lange sie lebt. Schulden können als Erbe abgelehnt werden.
Anfang September 1929 entschließt sich Charlotte Neuhauss, es für ihr Teil bei der Entscheidung der ersten Instanz zu belassen. Sie befürchtet einen negativen Ausgang, will sich nicht unnötig verschulden und schlägt vor, bei Klageabweisung weitere Kosten aus dem Fährfond einschließlich der Verkaufs-Erlöse zu begleichen.

Ein versäumter Einspruchstermin?

Rechtsanwalt Breuer hat erfahren, dass Herforder Kreisblatt und Vlothoer Anzeiger Mitte 1927 auf die Offenlegung der Brückenbau-Pläne im Amt Hausberge hingewiesen hatten.
Bis zum 09. Juli 1927 als letztem Termin habe keiner der an der Fährgerechtigkeit Beteiligten eine Erklärung abgegeben. Zitat der Gegenseite: „*Wenn die Klägerin dies unterlassen hat, kann sie auch jetzt nach Fertigstellung der Brücke keine Entschädigungsansprüche stellen.*“ Charlotte befürchtet, dass ihre Klage durch ein solches Versäumnis gegenstandslos

[14] Wohl mehr zum Trost schreibt er „Ob er dabei einen Erfolg hätte, ist eine andere Frage“.

Abb 8: Unterhalb der fertiggestellten Weserbrücke ist das Fährhaus auf Vlothoer Seite zu erkennen. Sichtbar auch der Fähranleger sowie die Fährstraße auf Uffelner Seite (nach 1928).

Vlothoer Anzeiger

Vlothoer Zeitung • Vlothoer Tageblatt • Lokal-Anzeiger für das Amt Vlotho • Täglicher Anzeiger für das mittlere Wesergebiet

Der „Vlothoer Anzeiger" erscheint werktäglich nachmittags. Bezugspreis monatlich durch unsere Zeitungsboten ins Haus gebracht 1,80 ℳ, durch die Post 2,16 ℳ einschl. Bestellgeld. Einzelnummer 10 Pfg. Bestellungen werden jederzeit in der Geschäftsstelle, von unseren Zeitungsboten und allen Postanstalten entgegengenommen

Geschäftsstelle Langestr. 94 — Fernruf Vlotho Nr. 127.

Unparteiische Tageszeitung

Postschließfach Vlotho 45. — Telegrammadr.: Anzeiger.

Der Anzeigenpreis beträgt für die 7gespaltene Millimeterzeile oder deren Raum 7 Pfg., für die 4gespaltene Reklamemillimeterzeile oder deren Raum 25 Pfg. Beilagegebühren und Anzeigenrabatt nach besonderem Tarif. / Probenummern kostenlos vom Verlag. / Berliner Redaktionsvertretung: S. O. 36, Mariannenstraße 31

Amtliches Organ für die Stadt und das Amt Vlotho, für die Gemeinden Valdorf und Exter, sowie für das Amtsgericht Vlotho

Nr. 76. — Vlotho a. d. Weser, Donnerstag, den 29. März 1928. — 38. Jahrgang

Vlotho — Uffeln . . .

Die Einweihung unserer Weserbrücke.

Das Band zerfiel — die Trennung ist vorbei! . . .

„Weitblick, Tatkraft und Opfersinn haben mit der Ueberbrückung des deutschen Weserstromes bei Vlotho in schwerer Zeit ein großes Werk geschaffen . . ." So lauten die Worte, die der Herr Regierungspräsident in Minden seinem Glückwunsch zur Einweihung unserer Weserbrücke voransetzte. „Weitblick, Tatkraft und Opfersinn!" Treffender hätten die Worte nicht gewählt werden können. Durch Vereinigung dieser drei Dinge gelang es vereinten Kräften, das große Werk, das uns am deutschesten aller Ströme begrüßt, das unsere beiden Gemeinden Vlotho und Uffeln verbindet und die Eingangspforte zum Minden-Ravensberger Lande darstellt, zu

Stelle errichtet. Nun steht man hier und wartet der Dinge, die da kommen sollen! Photographen laufen hin und her und suchen einen geeigneten Platz, von dem aus sie die Feier auf die lichtempfindliche Bromsilberplatte bannen können.

Einige Minuten nach ½4 Uhr entsteht eine Bewegung in der Menge: von der Vlothoer Seite nahen die Vertretungen des Kreises Herford und der Stadt Vlotho, voran Landrat von Borries und Bürgermeister Dr. Schildwächter, hinter ihnen die Mitglieder des Kreisausschusses und der Vlothoer Stadtvertretung. Kurz vor der Guirlande bleiben sie stehen und schon naht von der anderen, der Uffelner Seite, die Vertretung des Kreises Minden mit Landrat Petersen und Bürgermeister Günther-Hausberge an der Spitze, ihnen folgend die Mitglieder des Kreisaus-

bener, klarer Stimme führt er aus: „Lobe den Herrn, den mächtigen König der Ehren! Das ist die Stimmung, mit der wir an dieser Stelle stehen zu danken dafür, daß unter seinem gnädigen Schutz das Werk vollendet werden durfte. Die Sehnsucht von Jahrzehnte heißen Ringens der letzten Jahre ist erfüllt.

Die daran geschaffen haben und danach gestrebt haben, konnten sich vor der Vollendung des Werkes keine Vorstellung machen von seiner gewaltigen Größe, von seiner Länge und Höhe, von den Schwierigkeiten und der gewaltigen Höhe der Mittel, die erforderlich waren. Man kann es begreiflich finden, daß es ohne manches harte Wort nicht abging — aber es ist harte, saure Arbeit notwendig gewesen, die noch saurer wurde durch das Säuersehen derer, die abseits der Arbeit standen. In saurer Arbeit von Kopf u. Händen ist das

wird von ihnen hinweggetragen gen Norden. Der Weg ist frei!

Jetzt besteigt Bürgermeister Günther-Hausberge als Vertreter der Gemeinde Uffeln die Kanzel und ergreift das Wort zu folgenden Ausführungen:

„Gelöst ist das Band, das uns bisher noch trennte, geöffnet der Weg zwischen Uffeln und Vlotho und Vlotho und Uffeln! Endlich ist der Tag gekommen, den zu erleben ein jahrzehntelanger Wunsch beider Gemeinden war. Die Schwierigkeiten, die sich uns entgegenstellten, schienen unüberwindlich, aber sie sind ja dazu da, um überwunden zu werden, wenn auch zuerst, um eine Lösung zu finden, ein Irrweg beschritten wurde. Minden und

Abb. 9: Dem Vlothoer Anzeiger war die Brückeneinweihung am 28. März 1928 die ganze Titelseite (hier im Ausschnitt) wert ...

wird. Sollte es dazu kommen, will sie jegliche Kosten-Belastung ablehnen, dann muss der Fährfond herhalten.
Nach den RA Breuer vorliegenden Unterlagen, dem Schriftwechsel von 1924 zwischen seinem Amtskollegen Dr. Meyer und Dr. Schildwächter, ist eine Erklärung schon früher erfolgt. Im weiteren Prozessverlauf ist hierzu nichts vermeldet, es dürfte der Form Genüge getan worden sein.

Streiterklärung gegen die Bauherren

Über die sicher lebhafte Diskussion in der Familie gibt es nur wenige schriftliche Belege. Gustav besteht darauf, Fähre und Fährgerechtigkeit erst nach dem Prozess stillzulegen bzw. zu löschen, wenn überhaupt. Martin Geyer plädiert für sofortige Stillegung, aber auch dafür, den laufenden Prozess durchzustehen.
Anfang Oktober 1929 verlangt das Landgericht Einsichtnahme in den (allerdings dort schon vorliegenden) Erbpachtvertrag. Ein neuer Verhandlungstermin wird für den 7. November anberaumt.
Zur gleichen Zeit etwa ordnet der Preußische Minister für Handel und Gewerbe an, dass der Regierungspräsident in Minden zuständiger Vertreter des beklagten Fiskus sei. Ende Oktober erklären die gegnerischen Rechtsanwälte den Landkreisen Herford und Minden den Streit, denn sie sind die Bauherren und im Mai 1928 habe der Minister ausdrücklich verfügt, dass sie mit der Auftragsannahme bei Streitigkeiten daraus den Fiskus vertreten. [15]

Neue Argumente für eine Zurückweisung ...

Dr. Cramer und Dr. David begründen erneut ihren Antrag auf Abweisung der Klage. Neu ist, dass sie die Passivlegitimation bestreiten.[16]

---

[15] Damit sind die beteiligten Landkreise nun doch in den Prozess einbezogen. Ob das Armenrecht auf diese Erweiterung angewendet werden kann, bezweifelt RA Breuer allerdings.

[16] Damit argumentieren sie, dass ihr Mandant mangels Zuständigkeit nicht verklagt werden kann.

Büsching & Rosemeyer

SCHIFFSWERFT MIT ELEKTRISCHEM MASCHINENBETRIEB

BANKKONTEN: STADTSPARKASSE VLOTHO, GEWERBEBANK VLOTHO / FERNSPRECHER NR. 194 AMT VLOTHO
NEUBAU / UMBAU UND REPARATUREN IN HOLZ UND EISEN / KIESTRANSPORTKÄHNE
FLUSSFÄHRANLAGEN FÜR PERSONEN- UND WAGENVERKEHR

UFFELN b. VLOTHO, DEN 21. Juli 1930

An die

Erben V o l b r a c h t
z.Hd.des Erblassers August Wiemann,

V l o t h o .

Bezugnehmend auf Ihren Anruf vom 21.ds.Mts.
geben wir Ihnen nachstehend die heutigen Werte der Vlothoer Fähre
bekannt:

Personenfährschiff	RM 5oo,--
Wagenfähre	" 15oo,--
Blöcke,Ketten,Seile und Winden	" 15o,--
zusammen	RM 215o,--

Hochachtungsvoll
Büsching & Rosemeyer
Rosemeyer

FRITZ KLINKSIEK, VLOTHO

HOCH- U. TIEFBAU, BETON U. EISENBETON BAUGESCHÄFT

Bankkonten: Gewerbebank Vlotho, Stadtsparkasse Vlotho :-: Fernruf 233

VLOTHO a. d. Weser, den 31. Juli 1930

Taxe für das in Vloto an der Weser gelegene Fährhaus.

Das Fährhaus hat eine Länge von 4,60 m.und eine Breite von 4,40 m. die Höhe beträgt vom Fussboden bis zum Dach 5,15m. = Io4,00cbm. umbauter Raum. Der cbm ist mit 5,50 ℳ zu bewerten .

Es wäre somit ein Wert von 104,00 . 5,50 = 572, 00 ℳ

Dieser Betrag kann aber nur,solange die Fähre im Betrieb ist, als massgebent gelten. Den nur in Gemeinschaft mit der Fähre ist eine Bewertung möglich.

Fr. Klinksiek

Abb. 10 und 11: Fähre und Fährhaus werden taxiert.

Auch Justizrat Ohly aus Bielefeld hat als Vertreter des in den Prozess einbezogenen Landkreises Herford Anfang November einiges auszusetzen: Der Klägerin fehle die Aktivlegitimation. [17] Generell bezweifelt er die Gültigkeit des Erbpachtvertrages, weil der ursprüngliche Pächter und seine legitimierten Rechtsnachfolger Bestimmungen nicht erfüllt hätten. RA Breuer kann nicht nachvollziehen, worauf JR Ohly sich stützt, denn nach den Grundbuchakten ist die Klägerin aktiv legitimiert und der Erbpachtvertrag durch Königliche Kabinettsordner gültig.
Zur weiteren Verhandlung am 9. Dezember sind RA Breuer, RA Dr. David sowie RA Ohly erschienen. Letzterer weist auf einen Kaufvertrag zur Fährgerechtigkeit unter dem Datum 19. Februar 1875 hin, der nicht von der Königlichen Kammer genehmigt wurde, wie es der Erbpachtvertrag vorschreibt. Dazu möchte das Gericht näheres wissen, für den 3. Januar 1930 wird ein weiterer Termin anberaumt.
Breuer sieht in der als Kaufvertrag bezeichneten Vereinbarung einen *„typischen Übertragungsvertrag zur Regelung der Erbfolge“*.[18] Die Eintragungen im Grundbuch sind ohne behördliche Genehmigung rechtens. Auch ist die Klägerin gesetzliche Erbin und damit Rechtsnachfolgerin.

Die Fähre soll erst einmal weiterfahren

Die Brüder Robert jr. und Gustav Volbracht geben Mitte Dezember 1929 bekannt, die Fähre bis zum Jahresende erst einmal auf eigene Kosten betreiben zu wollen. Gustav hatte auf den Rat eines Juristen am Vlothoer Amtsgericht auf Beibehaltung des Fährbetriebes während des Prozesses bestanden, der seine Meinung allerdings zwischenzeitlich änderte. Auf dieser Grundlage hatte Schwager Martin nach einem Gespräch mit Gustav letztlich zugestimmt. Die Fähre wird künftig mit etwa 1200 Mark jährlich bezuschusst werden müssen. Sobald der lau-

---

[17] ... dass sie also klagen dürfe.

[18] Robert Volbracht erwarb die Fährgerechtigkeit nicht im Sinne eines Verkaufes. Teilerbin war seine Frau, nach dem geltenden Eherecht wurde er Mit-Inhaber. Der Vertrag regelte die Auszahlung der damaligen Miterben Anna und Gustav Bellmann, die Geschwister Friederike Volbrachts geb. Bellmann noch vor dem Ableben der Schwiegermutter Volbrachts, auf die nach dem Tod ihres Mannes die Fährgerechtigkeit übergegangen war.

fende Prozess beendet ist, sollen die Fähr-Utensilien verkauft und die Fährgerechtigkeit im Grundbuch gelöscht werden.

Die Endrunde und das Ergebnis

Am 3. Januar 1930 wird auf den 14. Februar 1930 vormittags 10.00 Uhr die nächste und letzte Verhandlung vor Urteilsverkündigung anberaumt. JR Ohly hatte behauptet, dass der Erbpachtvertrag durch Nichtzahlung des Zinses ungültig sei und bezweifelte damit den Bestand des Erpachtvertrages sowie die Aktivlegitimation der Klägerin. RA Breuer kann dem Gericht allerdings lückenlose Zahlungen bis in die Neuzeit nachweisen. [19]
In der öffentlichen Sitzung am 14. Februar 1930 wird beschlossen, das Urteil am 21. des Monats zu verkünden. RA Breuer meint, dass Charlotte Neuhauss nicht unbedingt erscheinen muss.
Bei dieser Verhandlung wird die Klage Neuhauss gegen den Preußischen Staat kostenpflichtig abgewiesen. Anfang März will Charlotte Berufung einlegen, macht das aber von einer weiteren Bewilligung des Armenrechts abhängig. Ende März dann verzichtet sie auf die weitere Verfolgung. Sie bedauert den Ausgang und meint: *„...ich habe versucht, was ich nur konnte und habe meine Pflicht [im Interesse der anderen Erben] getan.“* Nun ist sie neugierig, wie der Staat bei ihr Kosten eintreiben will und ob mit einem Offenbarungseid zu rechnen sei.

Das gültige Urteil und seine Begründung

Am 29. März 1930 erklärt das Landgericht Bielefeld das vorliegende Urteil für gültig. Die Fährgerechtigkeit ging legal im Rahmen der Erbfolge auf die Klägerin über, damit ist sie aktiv legitimiert. Ohnehin hat sie die Gerechtigkeit ersessen, weil seit dem Abschluss des „Kaufvertrages“ von 1875 mehr als 30 Jahre vergangen sind. Auch die Passivlegi-

[19] Evtl. bezieht sich Ohly auf die Ansicht der Wasserstraßen-Direktion von 1903 mit gleicher irriger Ansicht. Hierzu waren bisher noch keine Details zu ermitteln.

timation des Beklagten ist eindeutig; sie ergibt aus der Stellung des Beklagten *"als Vertragspartei und im übrigen, dass er auch aus dem Bau der Brücke unmittelbar und mittelbar Vorteile für sich gezogen hat."*
Die Abweisung wird im wesentlichen wie folgt begründet: Die Fährgerechtigkeit als subjektives Recht der Klägerin wird durch den Brückenbau nicht verletzt. Es liegt kein sog. Staatsakt vor, weil die *„Kreise Herford und Minden auf Grund ihres privaten Rechts als Grundeigentümer die Brücke gebaut haben"*. Auch wurde die Klägerin nicht von Staats wegen zur Schließung des Gewerbebetriebes gezwungen.
Zum Schutzversprechen im Erbpachtvertrag nimmt das Gericht ebenso eindeutig Stellung: *„Aus dem Wortlaut jenes § 6 des Erbpachtvertrages lässt sich auch nicht etwa entnehmen, dass der Beklagte der Klägerin die ökonomischen Vorteile der Gerechtigkeit in einem bestimmten Umfange hat zusichern wollen, es wird vielmehr lediglich von dem Beklagten die Verpflichtung übernommen, die Klägerin in der Ausübung der verliehenen Gerechtigkeit vor allen unbotmäßigen und rechtswidrigen Angriffen und Eingriffen Dritter zu schützen. Nur insofern besteht eine über das gewöhnliche Maß hinausgehende privatrechtliche Bindung des Beklagten an seinen Antragsgegner, die Klägerin."*
Eventuell wäre die Verlegung des Fähr-Zugangs eine schadensersatzpflichtige Beeinträchtigung: *„Darauf mag es aber nicht ankommen; ... es handelte sich, auch wenn die Straße verlegt worden wäre, immer um eine unvermeidliche Notwendigkeit. - Wie die Klägerin selbst ... angibt, vermittelte die Fähre bisher allein den Verkehr zwischen ... Vlotho und Uffeln. Eine andere Übergangsmöglichkeit gab es auf viele Kilometer nicht. Bei dieser Lage muss der Bau einer Brücke mit Rücksicht auf den heutigen großen Verkehr als ‚unvermeidliche Notwendigkeit' angesehen werden."*

Was anschließend geschah

Im Juli 1930 wird die Fähre mit allem, was dazu gehört, taxiert. Das Ergebnis mit etwa 2700 Reichsmark ist sicher unzureichend. Vielleicht hoffen die Erben auf künftige, wenn auch geringe, Erlöse durch die Weiterführung. Zahlende Fahrgäste sind auch nach Einweihung der

nachweisbar, denn auch die Benutzung der Brücke war zu bezahlen. Im Februar 1937 wird der Fährverkehr eingestellt. Brückenzoll ist noch bis in den II. Weltkrieg hinein zu zahlen.
Zuvor, im August 1930, lässt der Kreis Herford Charlotte Neuhauss pfänden. Die Zwangsvollstreckung kann abgewendet werden; ausreichend lange vor Prozessbeginn hatte sie ihren Besitz ihrem Sohn Hanns überschrieben.
Abschließend schreibt dieser an Onkel und Tanten, dass der Prozess für neun Erben geführt wurde und ebenso viele Möbelstück gepfändet waren. Auf jeden seiner Briefe klebt er eine der Pfandmarken und unterstreicht so die Ironie eines Zahlenspieles.

Die Erbengemeinschaft

1. Witwe Kaufmann Heinrich Plumpe, Ottilie geb. Volbracht in Berlin-Grunewald, Douglasstraße 22
2. Witwe Hermann Neuhaus, Charlotte geb. Volbracht in Brandenburg a/d. Havel Bauhofstraße 12 II - tatkräftig unterstützt durch ihren Sohn Hanns
3. Ehefrau Rentner Fred Jörgensen, Auguste geb. Volbracht in Svendbord (Dänemark) Juelsweg 19
4. Brauereibesitzer Robert Volbracht in Vlotho, Weserstraße
5. Brauereibesitzer Gustav Volbracht in Vlotho, Weserstraße
6. Ehefrau Dr. Richard Hübner, Mimi geb. Volbracht in Peine
7. Ingenieur Adolf Volbracht in Halle a/d. Saale Lindenstraße 13
8. Witwe Sanitätsrat Wilhelm Müller, Grete geb. Volbracht in Vlotho
9. Ehefrau Kaufmann Martin Geyer, Frieda geb. Volbracht in Greiz i. Vogtland Elstraße 30

Text:: Wilfried Sieber - Titel: Christoph Mörstedt (KHV Herford)
Abb.: 1, 9, 10, 11 Stadtarchiv Vlotho, Bestand Volbracht
2, 3, 4, 5 Sammlung Geyer, Mainleus
6, 7 Sammlung Stocksmeier, Vlotho
Titel, 8 Sammlung Niemann, Vlotho
Quellen: s. Fußnote Seite 2