

1. Geschäftsbericht

des

Verbandes

Westfälischer Verkehrsvereine,

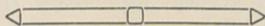
Vorort Dortmund,

über das

erste Geschäftsjahr

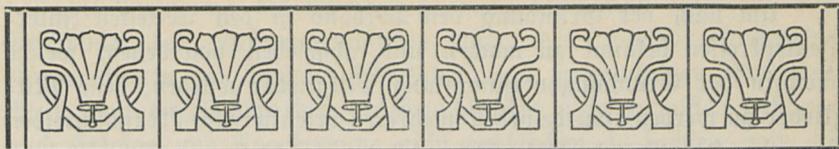
von der Gründung des Verbandes am 16. November 1907
bis zum 1. ordentlichen Verbandstage am 22. Mai 1909.

Erstattet vom Schriftführer des Verbandes
— Dr. jur. Kuckuck-Dortmund. —



Dortmund 1909.

Druck von Boden & Firchow



Dortmund, im Mai 1909.

Der Vorstand des Verbandes Westfälischer Verkehrsvereine, welcher in der Gründungsversammlung gewählt und satzungsgemäß durch den Verkehrsverein Dortmund vervollständigt wurde, hielt zum Zweck der Erledigung der ihm nach den Satzungen obliegenden Geschäfte 6 Vorstandssitzungen in Dortmund und 1 Mitgliederversammlung, welche an Stelle des im 1. Geschäftsjahre fortfallenden Verbandstages zu dem Zweck zusammen trat, um die Mitglieder zusammenzuführen und eine gegenseitige Aussprache zu ermöglichen, im Gasthause Wehberg in Volmarstein ab. Genannte Sitzungen fanden im Jahre 1908 am 15. Februar, 9. Mai, 27. Juni und 17. Oktober und im Jahre 1909 am 9. Januar, 13. März und 3. April statt; sie wurden von 65 Vorstandsmitgliedern besucht, sodaß durchschnittlich jede Sitzung von 9 Mitgliedern, einschließlich des ständigen Stellvertreters der 3 geschäftsführenden Vorstandsmitglieder, welcher an allen Sitzungen mit beratender, beziehungsweise beschließender Stimme gemäß der Regelung seitens des Verkehrsvereins Dortmund teilzunehmen berechtigt ist, besucht war; außerdem nahmen an der Mitgliederversammlung in Volmarstein (am 27. Juni 1908) 16 Herren und 3 Damen und an einer Vorstandssitzung 2 Interessenten, welche auf ihren Wunsch zugelassen worden waren, teil.

Leider verlor der Verband innerhalb des Geschäftsjahres seinen Vorsitzenden, Herrn Stadtrat Rath, welcher durch seine Wahl zum Beigeordneten der Stadt Essen nach dieser Stadt verzog und daher sein Amt zum 1. September 1908 niederlegte. Herr Stadtrat Rath hat von der Gründungsversammlung an das Amt des Vorsitzenden mit großem Eifer und Geschick verwaltet, sodaß ihm auch an dieser Stelle für seine bereitwillige und uneigennützige Tätigkeit der herzlichste Dank ausgesprochen werden muß. An seine Stelle wählte satzungsgemäß der Verkehrsverein Dortmund den 2. Bürgermeister der Stadt Dortmund, Herrn Dr. Eichhoff, der das ihm angetragene Amt annahm.

Um nach der Gründung den Verband in den weitesten Interessentenzirkeln bekannt zu machen und, abgesehen von denen, welche schon in der Gründungsversammlung Mitglieder wurden, neue Mitglieder zu werben, wurde neben mehreren orientierenden Rundschreiben ein gedruckter Gründungsbericht nebst den beschlossenen Satzungen an alle Stadtverwaltungen, Kreise, interessierte Korporationen und Einzelpersonen und bekannte Verkehrsvereine oder Vereine mit ähnlichen Bestrebungen in der Provinz Westfalen versandt und Sr. Excellenz dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, dem Herrn Oberpräsidenten, dem Herrn Landeshauptmann, den Herren Regierungspräsidenten in Arnberg, Minden und Münster und den 6 Eisenbahndirektionen in Essen, Elberfeld, Münster, Cassel, Hannover und Köln Anzeige von Gründung unter Klarlegung des Zweckes und Zieles des Verbandes erstattet. Von den zuletzt genannten Behörden gab besonders der Herr Regierungspräsident in Arnberg seine Sympathie mit der Gründung des Verbandes zu erkennen und erlaubte dem Vorstand, von seiner Empfehlung den ihm unterstellten Verwaltungsbehörden gegenüber Gebrauch zu machen.

Zwecks Herausgabe eines Führers durch Westfalen wurde, nachdem die Verhandlungen über Beteiligung an einem schon vorhandenen sich zerfallen hatten, der Reiseführer-Verlag von Rudolf Stolle in Bad Harzburg gewonnen, der unter Mitarbeit des Verbandes und gegen Garantiezeichnung betr. Abnahme von Führern seitens der Interessenten das schwierige Werk der Herausgabe auf seine Kosten übernahm. Das am Schluß des Geschäftsjahrs fertig vorliegende Werk: „Der rote Führer durch Westfalen und Nachbargebiete“ wird allen Ansprüchen, welche an eine 1. Auflage gestellt werden können, vollauf genügen und sei allen Interessenten zur Anschaffung empfohlen, damit die vom Verleger reichlich aufgewendete Arbeit und das von ihm übernommene Risiko gebührende Belohnung finden.

Der Verband gehört vom 1. April 1908 ab dem Bund deutscher Verkehrsvereine, Borort Leipzig, als Mitglied an und beteiligte sich, wie die späteren Ausführungen zeigen werden, in ausgiebiger Weise an dessen Ausgestaltung.

Am Schluß des Geschäftsjahrs zählte der Verband 31 Gemeinde- und Kreisbehörden, 21 Vereine und sonstige Körperschaften und 4 Einzelpersonen zu seinen Mitgliedern.

Gleich von Anfang an, als der Vorstand zur gemeinschaftlichen Arbeit zusammengetreten war, konnte man an der Fülle und Reichhaltigkeit des eingehenden Arbeitsmaterials die Wahrnehmung machen,

daß die Gründung des Verbandes einem Bedürfnis entsprach, dem Bedürfnis des Zusammenchlusses aller den Verkehr fördernden Korporationen der Provinz Westfalen zum gemeinsamen Vorgehen. Weil dann die Weiterarbeit die Gründlichkeit nicht vermissen ließ und auch Erfolge und Anerkennung nicht ausblieben, so suchten bald die Korporationen der angrenzenden Gebiete, welche mit Westfalen durch viele gleiche Interessen wirtschaftlich verbunden sind, Anschluß an den Verband, der ihnen, zumal er in den Satzungen vorgesehen war, gern gewährt wurde.

Aus dem reichlichen Arbeitsmaterial, das dem Vorstande zufließt, mußte er bald eine Richtschnur für seine weitere Tätigkeit entnehmen, nämlich die, daß er rein örtliche Angelegenheiten ausschied und nur Arbeiten übernahm, die einen größeren Personenkreis interessierten. Auch suchte er, bei der Kollision von Interessen von Mitgliedern sich möglichste Zurückhaltung aufzuerlegen.

Die Haupttätigkeit des Vorstandes nahmen von vornherein die Eisenbahnangelegenheiten in Anspruch. (Verbesserung bestehender Anschlüsse und Verbindungen, Schaffung neuer Verkehrsmöglichkeiten, Ausgabe neuer und zweckmäßigerer Fahrkarten, Verbesserung der Sonntagsfahrkarten usw.)

Diese Erscheinung ist um so selbstverständlicher, als die Provinz Westfalen gerade in Bezug auf Verteilung der Eisenbahndirektionen von allen preussischen Provinzen am stiefmütterlichsten behandelt wurde, indem nur im äußersten Nordwesten Münster Sitz einer Direktion geworden ist, während im übrigen die Eisenbahnverhältnisse von Rheinland (Essen und Elberfeld), Hannover und Cassel aus regiert werden, ein Umstand, der auch für den Verkehrsverein Dortmund ein Hauptbeweggrund war, die Gründung eines Verbandes den Interessenten vorzuschlagen. Daß der Verkehrsverein Dortmund mit diesem Vorschlage und der Ausführung der Gründung wirklich einem Bedürfnis abgeholfen hat, ersah man deutlich schon daraus, daß mehrere Interessenten, unter ihnen die größten Städte Westfalens, schon auf die erste Einladung hin ihren Beitritt zum Verbands erklärten, und daß von den verschiedensten Seiten die Hilfe des Verbandes in Anspruch genommen wurde. So traten die Verkehrsvereine in Altena, Herlohn, Witten, Wetter, Essen und Dortmund, die Gemeindeverwaltungen in Hagen, Gelsenkirchen, Oberhausen, Ahlen, Deynhausen, Lübbecke, Bünde im Laufe der Berichtszeit mit Anträgen an den Verband heran; teilweise wurde die Anregung zu den Arbeiten aus dem Vorstande selbst heraus gegeben.

Von den Haupt- und Nebenbahnen welche das Tätigkeitsgebiet des Verbandes berühren, beanspruchte als Hauptlinie die die Provinz Westfalen von Westen nach Nordosten durchschneidende frühere Cöln-Mindener Bahn von Cöln über Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen, Essen, Gelsenkirchen, Bochum, Dortmund, Hamm, Minden, Hannover mit ihren Nebenstrecken hinsichtlich der Stellung von Verbesserungs-vorschlägen die größte Aufmerksamkeit. Betrachtet man die Zugfolge auf dieser Strecke, so fällt sofort auf, daß Schnell- und Eilzüge zu Zeiten schnell aufeinander folgen, daß dann aber auf dieser verkehrsreichsten Strecke lange Zwischenräume eintreten, in denen eine Schnellverbindung fehlt. Zur Beseitigung dieses Mangels beantragte der Vorstand, abends zwischen 9 und 10 Uhr einen Eilzug von Hannover in der Richtung Cöln und nachmittags als Gegenzug entweder die Fortführung des Eifelschnellzuges, der bisher 5⁵⁷ in Düsseldorf endigte, weiter bis Hannover oder die Annahme des Vorschlags der Handelskammern, einen Eilzug ab Aachen 3⁰⁵ über M.-Glabbach, Duisburg, Dortmund, welcher in Berlin F. ungefähr 12^{1/2} Uhr einträte, neu einzulegen. Die Eisenbahnverwaltung führte den genannten Eifelschnellzug nur von Düsseldorf bis Dortmund weiter, verhielt sich aber gegen die anderen Vorschläge bisher ablehnend.

Auch wurde beantragt, verschiedenen D-Zügen die 3. Wagenklasse beizugeben. Bei anderen Anträgen auf Fortführung von Zügen und Einführung von neuen Haltepunkten konnte der Vorstand ein Bedürfnis nicht anerkennen.

Ferner veranlaßten die Anschlußmöglichkeiten der Personenzüge in der Richtung von und nach Hannover an die auf dem großen Eisenbahnknotenpunkte Hamm einlaufenden Schnellzüge eine eingehende Eingabe mit bestimmten Vorschlägen auf Verbesserungen an die zuständige Eisenbahnbehörde. Auch wurden die anfänglich beabsichtigte Ablenkung der Blißinger D-Züge von der bisherigen Strecke über Dortmund, Essen, Oberhausen auf die Strecke Osnabrück, Münster, Wesel und die von den beteiligten Verkehrsvereinen getroffenen Abwehrmaßregeln zur Sprache gebracht, von weiterer Verfolgung der Angelegenheit aber wegen Interessenkollision der Mitglieder Abstand genommen. Die Ablenkung des Verkehrs fand nicht statt, sondern eine Teilung des Verkehrs in Löhne.

Der Sonntags-Sonderzug 328/343 benutzt von Dortmund (7¹⁴) zum Siebengebirge auf der Hin- und Rückfahrt bei Mülheim-Ruhr und Duisburg nicht dieselbe Strecke, woraus für die Reisenden aus genannter Gegend große Nachteile und Unbequemlichkeiten entstehen.

Auf diesbezügliche Vorstellung hin konnte die Eisenbahndirektion aus technischen Gründen an dem Lauf des Zuges nichts ändern, bewilligte aber, daß die Fahrkarten auf der Rückfahrt über Duisburg, Lintorf, Mülheim-Ruhr Gültigkeit haben.

Auch die Strecken Hagen-Witten-Dortmund und Hagen-Witten-Gelsenkirchen bezw. Recklinghausen waren fortgesetzt Gegenstand eingehender Beratungen. Vor allen Dingen der Fahrplan der letzteren Strecke bedarf nach der Vollendung des Bahnhofsbauens in Langendreer der weitgehendsten Revision, da bisher die Anschlußmöglichkeiten aus dem Industriegebiet in der Richtung von Gelsenkirchen in das mittlere Ruhrthal, speziell nach Hagen und umgekehrt, sehr im Argen liegen; dabei wurde auch der Ausbau der Bahn von Wanne nach Bochum R. empfohlen. Auch die Späterlegung des Eilzuges 7²⁷ ab Dortmund, welcher zur Zeit dem D-Zuge ab Dortmund 6⁴⁵ in zu kurzem Zwischenraum folgt, wird angestrebt, damit dieser in Langendreer den Anschluß von Witten-West aufnimmt. Von einem Projekt Witten über Bommern, Wengern und Haßlinghausen mit Barmen zu verbinden, welches der Verkehrsverein Witten anstrebt, wurde Kenntnis genommen.

Auf der Strecke Letmathe-Unna erreichte der Vorstand, daß der Zug 1317 (1⁵² ab Letmathe) derartig beschleunigt wurde, daß er den Anschluß an den Nachmittags-Schnellzug 3⁵⁴ in Unna nach Soest-Altenbeken erreichte, dagegen konnte die auf dieser Strecke angestrebte Weiterführung des Zuges 11⁰⁰ von Unna nach Menden bis Hemer zur Herstellung einer Abendverbindung nach Iserlohn-Altena trotz Vorstellung beim Ministerium für öffentliche Arbeiten nicht durchgeführt werden. Genehmigt wurde weiterhin, aber auch erst auf Veranlassung des Ministeriums, daß die bestehende Sonntagskarte von den verschiedensten Punkten zur Dechenhöhle bis nach Iserlohn mit wahlfreier Rückfahrt von Altena und umgekehrt erweitert wurde, wodurch für die Interessenten eine neue genutzreiche und billige Tages-tour erschlossen ist.

Schließlich wollte der Vorstand auf Veranlassung des Magistrats in Lübbecke darauf dringen, daß auf der Strecke Bünde, Bassum, Bremen beschleunigte Züge wegen der Kürze der Strecke eingelegt wurden, mußte aber, durch das Ergebnis einer Rundfrage bei den Interessenten belehrt, wegen der Unmöglichkeit der Ausführung davon Abstand nehmen und konnte Lübbecke nur raten, auf den beiden anderen Linien über Osnabrück und Bünstorf Verbesserungen zu erstreben.

Mit diesen Verbesserungen der Eisenbahnverhältnisse in Westfalen steht im Zusammenhang das Bestreben des Vorstandes, eine frühere Bestellung der süddeutschen Post über Frankfurt a. M. im westfälischen Industriebezirk zu erreichen. Nachdem durch Rundfrage festgestellt war, daß durch genannte Verspätung eine große Schädigung vieler Interessen hervorgerufen wird, wurden bei allen zuständigen Instanzen der Eisenbahn- und Postverwaltung eingehend begründete, energische Vorstellungen erhoben, der Erfolg wurde aber dadurch erschwert, daß eine Verwaltung die Möglichkeit der Verbesserung der anderen zuschob; augenblicklich ist der Verband durch eine neue Eingabe beim Ministerium für öffentliche Arbeiten vorstellig geworden.

Neuerdings fiel auf, daß die Eisenbahndirektionen als Grund für die Ablehnung der Einrichtung neuer Verbindungen lediglich den zur Zeit herrschenden wirtschaftlichen Rückgang angaben. Nachdem auch hierin die Hilfe des Ministeriums mit dem Hinweise darauf, daß die Eisenbahnverwaltung zu ihrem Teile gerade durch die Einrichtung neuer guter Verbindungen den Rückgang aufhalten und die wirtschaftliche Lage bessern könne, angerufen war, haben die Eisenbahnverwaltungen von dieser Begründung Abstand genommen — und führen andere Gründe an.

Auch allgemeine Verbesserungen der Eisenbahnangelegenheiten suchte der Vorstand durchzusetzen und sicherte sich hierbei in wiederholten Fällen der Zustimmung und auch der Mitarbeit des benachbarten rheinischen Verkehrsvereins, mit dem auch sonst der Verband in engster Fühlung stand. Ein gleiches Verhältnis wird er auch mit den neu ins Leben gerufenen niederländischen (Hannover) und mitteldeutschen (Magdeburg) Verbänden anknüpfen. So machte der Vorstand auf Grund einer ihm zur Verfügung gestellten, eingehend ausgearbeiteten Klarstellung des Verhältnisses der auf den verschiedenen, Westfalen berührenden Strecken verkehrenden Schnellzüge zu den Eilzügen, welche eine überraschende Bevorzugung der ersteren vor den letzteren zum Schaden der Reisenden ergab, Vorschläge betreffend Umwandlung von Schnellzügen in Eilzüge beim Ministerium; wenn auch auf diese bisher eine Antwort nicht einging, so werden sie doch nicht verfehlen, zu einer Aenderung beizutragen.

Ein großes Arbeitsgebiet boten auch die Sonntagskarten, sowohl hinsichtlich der Aenderung des der Ausgabe eisenbahnseitig zu Grunde liegenden Prinzips (indem solche nicht nur „von reizlosen in anmutige Gegenden“, sondern auch von den letzteren in erstere und von

den kleinen Orten in die Großstädte zur Hebung der allgemeinen Bildung und Ermöglichung der Teilnahme an den Wohltätigkeitsveranstaltungen jeder Art verausgabt werden sollen) der Vermehrung ihrer Zahl, der Verlängerung ihrer Gültigkeitsdauer und der Einführung der billigen Fahrkarten auch an bestimmten Wochentagen, als auch hinsichtlich der besseren, leichter auffindbaren und umfangreicheren Bekanntgabe seitens der Eisenbahndirektionen; die hierin bestehenden Mängel werden vom Verbands als ein Hauptgrund dafür angesehen, daß einzelne Karten wenig angefordert werden. Da einzelne Direktionen diese Mängel nicht zugaben, wandte sich der Vorstand, um der Gefahr der Aufhebung vorzubeugen, in einem Rundschreiben an alle Mitglieder des Verbandes und des Bundes deutscher Verkehrs-Vereine und an alle sonstigen bekannten Verkehrsvereine mit der Bitte, selbst auf die Bekanntmachung die größte Sorgfalt zu verwenden.

Neuerdings wurden auch gegen die Aufhebung des Ankunftsstempels der Briefe und des Abrufens der die Station verlassenden Züge in den Wartefälen die geeigneten Schritte in Gemeinschaft mit den genannten Verbänden unternommen.

Nach außen hin beteiligte sich der Verband durch Bevollmächtigte und Vertreter an verschiedenen Sitzungen, z. B. am 20. März 1908 an einer vom Verkehrsverein Essen nach Essen berufenen Sitzung zur Beratung von Schritten zwecks Abwendung der früher erwähnten Umlegung der Blüssinger D-Züge und am 14. Mai 1908 an einer durch den Verband angeregten Zusammenkunft mit Vertretern des rheinischen Verkehrs-Vereins in Düsseldorf, in welcher neben der Besprechung einzelner Anträge eine Aussprache über die zukünftige Zusammenarbeit der beiden Verbände stattfand.

An der zweckmäßigen Ausgestaltung des Bundes deutscher Verkehrs-Vereine nahm der Verband regen Anteil, stellte durch seinen Vertreter in der Hauptversammlung des Bundes am 9. bis 14. Juni in Landshut die 3 Anträge:

1. Nichterneuerung des Vertrages bezüglich der Bundeszeitschrift „Verkehr“ mit dem augenblicklichen Verlage,
2. Verlegung des Vorortes von Leipzig nach Berlin,
3. Beseitigung des Zuschlages auf den Fahrpreis bei Schnellzügen, welche nicht in Form von D-Zügen gefahren werden, und arbeitete mit an der Gründung eines Verkehrsbeirates und später, auf Aufforderung von verschiedenen Seiten, durch seinen Schriftführer an der Aenderung der Bundesfahrgänge. Auch an der Ver-

Lehrsbeirat-Sitzung am 20. November 1908 in Berlin nahm der Schriftführer als Vertreter teil und stellte hier die Anträge:

1. Aenderung der Sonntagskarten hinsichtlich des Prinzips und der Gültigkeitsdauer,
2. Fortfall der Schreibgebühr beim Umtausch von Rückfahrkarten,
3. Zurücknahme der Rückfahrkarten und Anrechnung auf den Preis bei Wahl einer anderen Strecke und
4. Wiederholung des Antrages auf Fortfall des Zuschlages bei Schnellzügen, welche nicht in Form von D-Zügen gefahren werden, weil die Vertröstung auf Abänderung in der Zukunft nicht nützen konnte.

Im Laufe des Geschäftsjahres hat sich herausgestellt, daß die Satzungen unvollständig und bezüglich der Form verbesserungsbedürftig sind. Der Vorstand hat daher einen neuen Entwurf ausgearbeitet; inhaltlich sind nur geringfügige Aenderungen vorgenommen; die Abänderungsvorschläge liegen dem Verbandstage zur Genehmigung vor.

Am Schluß haben wir zu danken den 5 Eisenbahndirektionen bezw. den Verlagsanstalten, welche bereitwilligst die neuen amtlichen Fahrpläne sofort nach dem Erscheinen dem Vorstande unentgeltlich zur Verfügung stellten und ihm dadurch die Arbeit sehr erleichterten, und der Presse, welche die Berichte des Verbandes schnell und unentgeltlich im lokalen Teil ihrer Zeitungen brachte.

