

1055. (32)

Bonn-Cölnener Eisenbahn.

(Als Manuscript gedruckt).



Der

Bahnhof zu Bonn,

ob im Norden oder Süden der Stadt?

Zur unparteiischen Würdigung dieser Angelegenheit, so wie dem Publikum zur Kenntnissnahme, welches diese Frage größtentheils wohl nur von einer Seite zu beurtheilen Gelegenheit hatte, und auf den ausdrücklichen Wunsch vieler Unterzeichner selbst, folgen hier vereint in wörtlichem Abdruck die verschiedenen Bittschriften der Bewohner Bonns an die höheren Behörden, um eine Entscheidung über den hiesigen Stationsplatz zu erwirken; nemlich

ob dieser **A** an die Nordseite, zwischen dem Rhein und dem Sternenthor,

oder **B** an die Südseite, zwischen dem Sternenthor und der Poppelsdorfer Allee

zu legen sei.

Prüfet Alles und behaltet das Beste.

A

Euer Hochwohlgeboren

beehren sich die ergebenst unterzeichneten Bürger und Einwohner Bonns folgende Vorstellung und Bitte vorzulegen.

In den Statuten der Bonn-Cölnener-Eisenbahn-Gesellschaft, welche von der General-Versammlung der ersten Actienzeichner zu Bonn am 4. April 1837 beschlossen, und dem zugleich vollzogenen notariellen Vertrage zum Grunde gelegt worden sind, heißt es im §. 1. „Unter dem Namen „Bonn-Cölnener-Eisenbahn-Gesellschaft“ „bildet sich eine anonyme Gesellschaft, ... welche die Erbauung und Benutzung „einer Eisenbahn von Bonn nach Cöln mit Anschluß an „die von dort nach der Belgischen Gränze führende Bahn „zum Zweck hat,“ und §. 3. ibid. „die Gesellschaft schlägt der „Königlichen Regierung folgende Richtungslinie der Bahn vor: „die Bahn beginnt zu Bonn zwischen dem Rheine und dem „Sternthor, ... und mündet zu Cöln an demjenigen Punkte, „... welcher ... als der geeignetste wird ermittelt werden; sie „wird sich zu Bonn an den Rhein, und bei Cöln an die nach „der Belgischen Gränze führende Bahn anschließen.“

Welche großen Vortheile eine solche Bahn für die merkantilsichen und überhaupt die commerziellen Verhältnisse unserer Stadt herbeiführen würde, leuchtet zu sehr ein, als daß wir jene hier auseinander zu setzen nöthig erachteten. Wie ganz anders dagegen und wie verderblich für unsere Stadt müßte die Bahn ausfallen, die nach dem Statuten-Entwurfe für die General-Versammlung vom 21. Septbr. dieses Jahrs und noch zerstören-

B

Gehorsamste Bitte um Berücksichtigung der südlichen Seite von Bonn bei Bestimmung des Stationsplatzes der Bonn-Cölnener Eisenbahn.

Da die Entscheidung über die Ausmündung der Bonn-Cölnener Eisenbahn den hohen Behörden noch vorbehalten ist, und von der Nordseite unserer Stadt mehrere Schritte zur Erlangung des Stationsplatzes geschehen sind, so glauben die gehorsamst Unterzeichneten ebenfalls bei Eurer Hochlöblichen Königlichen Regierung für die Süd-Seite einkommen zu dürfen, ja sie halten es für ihre Pflicht, die Nachtheile zu schildern, welche der ganzen Stadt aus der Annäherung des Bahnhofes an den Rhein bevorstehen würden.

Im Allgemeinen wird Eine Königliche Hochlöbliche Regierung in dieser Angelegenheit, wenn auch ohne officielle Kenntnissnahme, doch nicht ohne Befremden und Mißbilligung aus mehreren im hiesigen Wochenblatt erschienenen Aufsätzen ersehen haben, wie man bemüht war, die Volksleidenschaften aufzuregen und eine Gehässigkeit gegen das neue südliche Stadt-Viertel im Gegensatz zur Altstadt zu verbreiten.

Daß solche Schritte, wenn auch geeignet eine Masse von Unterschriften zu erlangen, eben nicht sehr löblich zu nennen, und eben so wenig Vertrauen in die Zulänglichkeit der eigenen Gründe, als in die Einsicht der Behörden verrathen, bedarf keiner weiteren Ausführung.

Wir sind weit entfernt dem gegebenen Beispiele, so leicht es wäre, zu folgen und hegen die Ueberzeugung, daß

A

der für Bonn die nach den in der genannten Versammlung, gegen den Protest eines Actionairs genehmigten Statuten, ausgeführt würde! Diese Statuten nemlich besagen S. 1. „Unter dem Namen ic. tritt ein Actien-Verein zusammen, welcher die Erbauung und Benützung einer Eisenbahn von Bonn nach Cöln mit eventuellem Anschlusse an die Rheinische Eisenbahn (Cöln-Machener) zum Zweck hat...“ und S. 3 „die Bahn beginnt zu Bonn zwischen dem Rheine und der Poppelsdorfer Allee... die Bahn kann sich in der Nähe von Cöln an die Rheinische Bahn und zu Bonn an den Rhein mittelst Zweigbahnen anschließen.“

Zugleich soll nach diesen Statuten die Actien-Gesellschaft das Recht einer Prolongation der Bahn bis Mehlem oder bis an den Rhein, dem Fuße des Siebengebirges gegenüber haben.

Eine hiernach ausgeführte Eisenbahn würde nach der Ueberzeugung der Unterzeichneten den Ruin unserer Stadt zur Folge haben, in demselben Maasse, wie die Bahn nach den Statuten von 1837 ausgeführt, den Flor Bonns begünstigen würde. Eine über Bonn hinausführende Eisenbahn, welche doch niemals über Rolandseck nach Coblenz zu fortgesetzt werden könnte, würde gewiß eben so sehr ohne Interesse für den Staat sein, als sicher den bei Weitem größten Theil der Reisenden an Bonn vorbei nach dem Endpunkte der Bahn, wo die Dampfschiffe bestiegen würden, führen: auf Kosten unserer Stadt würde an dem Endpunkte der Bahn eine neue entstehen, deren Existenz die precäre, von der Eisenbahn gänzlich abhängig, sein würde. Diese Gefahr wird noch dadurch ungemein vergrößert, daß die Zweigbahn nach dem Rheine bei Bonn nicht allein, wie die Statuten besagen, in eine ganz ferne Aussicht gestellt ist, sondern in der That in der General-Versammlung schon aufgegeben, — und durch die Bestimmung, daß „zwischen Poppelsdorf und dem Rheine,“ die Bahn vorläufig (bis zur Ausführung der besagten Prolongation) münden solle, auch schon durch den Buchstaben der Statute, als etwas ganz Unwahrscheinliches hingestellt ist. Wie wünschenswerth es aber, nicht allein zur Erschwerung jener für unsere Stadt Verderben drohenden Prolongation, sondern auch für die Belebung und Verwerthung des ganzen nördlichen und östlichen Theils Bonn's, welcher durch die bisherige Ungunst der Verhältnisse vielfältig sehr im Argen liegt, während die übrigen Stadttheile sich sehr gehoben haben, sein müsse, daß die Mündung der Eisenbahn in Bonn möglichst nahe dem Rheine gebracht werde, liegt am Tage. Daß die Ausmündung der Bahn, an der nun auch wieder durch den Bau der Sternwarte begünstigten Poppelsdorfer Allee, durch eben diese Sternwarte werde unstatthaft erscheinen müssen, wollen wir nicht in Betrachtung ziehen, da dieses Interesse nicht durch uns, sondern durch die Behörden, welche für die Sternwarte zu sorgen haben, zu vertreten ist. Dagegen dürfen wir wohl darauf hindeuten, daß das, dem Buchstaben der Statuten

B

die Menge der Unterschriften ihren relativen Werth nicht vermehren, noch das an sich Wahre verstärken kann.

Unbegreiflich aber und höchst zweckwidrig scheint es uns, dies bergen wir nicht, auf der einen Seite fremde Hülfe gegen einen sinkenden Werth des Grundeigenthums anzurufen und zu gleicher Zeit feindlich gegen Diejenigen aufzutreten, von denen man diese Hülfe erwartet; gegen eine Gesellschaft nemlich, die sich nur mit Widerstreben einem, ihrem Interesse nicht zusagenden Zwang fügen würde, und gegen eine überwiegende Majorität von Cölner Betheiligten, die mit ihren Capitalien eine Eisenbahn gründen halfen, wozu von hieraus allein die Mittel fehlten.

Die Nordseite hofft nun zunächst, daß die dort beantragte Ausmündung der Bahn den Werth ihrer Häuser und den Gewinn der Gewerbe in der ganzen Stadt steigern werde. —

Beleuchten wir diese Wünsche etwas näher mit der Faßel der Erfahrung!

Notorisch findet man aller Orten, wo Eisenbahnen bestehen, daß die Bahnhöfe sehr große Räume einnehmen, und daß in ihrer unmittelbaren Nähe keine ansehnlichen Häuser und Gasthöfe entstanden sind, wie man es bei oberflächlicher Ansicht doch vermuthen sollte! Forscht man näher nach dem Grunde dieser Erscheinung, so findet man ihn leicht darin, daß der stete Lärm und das Getöse, der Rauch der Dampfmaschinen und Werkstätten, das unaufhörliche Gerassel der Wagen u. s. w. dem Wohlhabenden diese Nachbarschaft unerträglich macht; daß aber die bereits im Innern der Städte bestehenden Gasthöfe von Ruf die Fremden durch Omnibus abholen lassen, Alles thun um ihre früheren Kunden zu behalten und daher das Aufkommen neuer Gasthöfe erschweren oder unmöglich machen.

Selbst hier in Bonn bietet schon die Erfahrung, wenn man ihr Gehör geben wollte, ähnliche Resultate dar.

Seit Jahren führt nemlich der tägliche nicht unbedeutende Postverkehr durch die Wilhelmstraße, und dennoch hört sie nicht auf einsam zu sein!

Ebenso passiren Tausende von Reisenden seit vielen Jahren die Josephstraße, um von oder zu den Dampfschiffen zu gelangen, und dennoch hat dadurch weder der Werth der Häuser noch der Gewerbe auf der Josephstraße im geringsten gewonnen.

Die dortigen Bewohner werden es bestätigen, daß die fliegende Brücke, welche Menschen in die Stadt bringt, die ihre Erzeugnisse gegen ihre Bedürfnisse u. s. w. austauschen, unendlich viel wichtiger für sie ist, als der ganze Dampfschiffahrts-Verkehr.

Die Reisenden, welche durch letztere sowohl als durch die Eisenbahnen gefördert werden, eilen mit geflügelten Schritten nach ihren Bestimmungsorten, sei es des Geschäftes oder des Vergnügens, und lassen keine Spur in den Straßen, welche sie passiren, zurück. Man irrt sich sehr, wenn man glaubt, wie es öfters geschieht, einen Menschen-

A

nach, zwar nur vorläufige, in der Wirklichkeit aber, wie aus zahlreichen Aeußerungen Cölnner Actionaire bekannt ist, definitive Aufgeben einer Verbindung der Bonn-Cölnner mit der Belgischen Bahn, den Interessen unserer Stadt höchst nachtheilig erscheine. Nach den zuletzt zu Stande gekommenen Statuten würde in der That, um es in der Kürze zusammen zu fassen, die beabsichtigte Eisenbahn nur eine Annehmlichkeits-Einrichtung für die Cölnner, welche am Rheine oberhalb Bonn und etwa auch am Vorgebirge zwischen Bonn und Cöln Landgüter oder Grundbesitz haben; und eine Zerstörungs-Einrichtung für die merkantilschen und commercziellen Interessen Bonns, werden müssen. Da nun aber die Cölnner Actionaire nicht allein jetzt die bei Weitem größere Mehrheit der Stimmen haben, sondern auch stets haben werden, so liegt die Gefährdung unserer städtischen Interessen am Tage, wenn, wie sonst bei Actien-Gesellschaften, die Stimmenmehrheit einzig entscheidet. — Unmaßgeblich halten aber die Unterzeichneten dafür, daß, wenn die Königliche Concession den Statuten nur unter dem Vorbehalte erteilt würde, daß, wo die Lokal-Interessen der beiden Städte miteinander in Conflict gerathen, zwei Stimmabtheilungen, innerhalb jeder welcher beiden dann die Stimmenmehrheit entscheide, gebildet würden, und daß wenn diese Stimmabtheilungen nicht übereinstimmen sollten, höheres Orts die Entscheidung ergehen solle, — jeden gerechten Anforderungen auf Berücksichtigung der widerstreitenden städtischen Interessen Genüge geleistet werden würde. Die Unterschriebenen bitten daher Sw. Hochwohlgeboren geziemendst, die geeigneten Schritte zur Verhinderung der Ertheilung der Königl. Concession für die Statute der fraglichen Eisenbahn, so wie jene zuletzt beschloffen worden sind, möglichst bald thun zu wollen, da wohl Gefahr auf dem Verzuge haften dürfte; und zugleich unsern Antrag in Betreff des jus eundi in partos, sofern sich derselbe, wie wir verhoffen, der Zustimmung Euer Hochwohlgeboren erfreuen sollte, höhern Orts vorlegen zu wollen. Ein näheres Eingehen auf die hier angedeuteten Punkte versagen wir uns, in dem Zutrauen auf Sw. Hochwohlgeboren bessere Einsicht in die Interessen unserer Stadt und Dero Eifer, diese nach besten Kräften zu vertreten und zu fördern, und in diesem Vertrauen wiederholen wir die Bitte: um schleunige Maßregeln gegen die allerhöchste Sanktion der, uns so sehr gefährdenden Bestimmungen der angezogenen neuesten Statute.

Bonn, den 14. November 1840.

(Folgen die Unterschriften.)

Er. Hochwohlgeboren
dem Herrn Oberbürgermeister Dypenhoff, Königlichen
Preussischen Regierungs-Rathe in Bonn.

B

strom mit einer Schafsheerde vergleichen zu dürfen, die im Vorbeigehen an jedem Dornenstrauche Wolle hängen lassen!

Nicht ein durchziehender, sondern ein verweilender, ein bleibender Menschenstrom ist fruchtbar für einen Ort.

Die consequente Folge besteht also in der Aufgabe: nicht nur einen Menschenstrom hierhin zu leiten, sondern ihn hier festzuhalten oder zur baldigen Wiederkehr zu vermögen.

Wenn wir aber aus den angeführten Beispielen, denen sich noch sehr viele hinzufügen ließen, ersehen, daß die Haltplätze der Dampfschiffe und Eisenbahnen die erwartete Folge nicht nothwendig haben, die benachbarten Straßen zu bereichern, so können wir nach aller Analogie nicht anders schließen, als daß auch auf der Nordseite der Stadt keine Ausnahme von dieser Regel eintreten werde.

Wir können dann eben so wenig in der beantragten Mündung an jener Seite einen Vortheil für die gewerbreiche Sternenstraße, den Viehmarkt u. s. w. erkennen; das Gedränge durchziehender Menschen und Wagen würde diesen Straßen eher lästig als nützlich werden, und namentlich im engen Sternenthor (das frequenteste der ganzen Stadt) täglich Stopfungen entstehen.

Der Unmöglichkeit an Markttagen durchzukommen, ebenso wie der erschwerten Thor-Controlle, wollen nur beiläufig erwähnen.

Wenn es sich demnach von der Frage handelt, wo die Eisenbahn-Reisenden lieber verweilen werden, ob in engen Straßen, denen zu entgehen häufig der Zweck ihrer Reise ist, oder in einer herrlichen schönen Landschaft, die ihres Gleichen in ganz Deutschland sucht, dann wird es wohl keinem Bedenken unterliegen, der Südseite den Vorzug der der Nordseite zu geben.

Dies räumt die Letztere auch ein, führt dagegen neidische Klage über die Zunahme des dortigen Wohlstandes, der wir die Schaalen einer Waage auf gleicher Abnahme der andern Seite beruhe!

Diese Behauptung ist ebenso ungerecht, als ungegründet. Daß der früher hochgesteigerte Werth der Häuser auf der nördlichen und westlichen Stadtseite später wieder gesunken, ist eine sehr natürliche Folge der Lage und gerade ein Beweis, daß der allgemeinere Wohlstand gestiegen ist.

In unserm Klima geht alles Streben nach Süden und nicht nach Norden, und jeder Mensch, der die Mittel dazu besitzt, wohnt lieber in einem freundlichen Garten, als in einer engen Straße. Die klimatischen Verhältnisse lassen sich durch keine Eisenbahn verändern, und es dürfte deren eine an jedem Straßen-Ende der Nordseite münden, so würde ihr doch nicht geholfen sein. — Der dortige Häuserwerth ist nicht durch die Eisenbahn gesunken, und kann auch nicht durch sie gehoben werden.

Dazu giebt es andere und bessere Mittel, wovon weiter unten die Rede sein wird. Das neue Stadtviertel,

A
Bonn-Cöln- Eisenbahn.

Beiträge

zur Führung des Beweises, daß die Ausmündung der Bahn an der Nordseite Bonns die vortheilhaftere sein würde.

Unter den verschiedenen in Wahl gestellten Bahn-Richtungen muß die nördliche, auf die Kuppel der Stiftskirche hinweisende, — mit Ausmündung zwischen dem Sternthor und der sogenannten Wachsbleihe (am Rheine unterhalb der Stadt) — als die vortheilhaftere gelten: sie verdient in vierfacher Hinsicht den Vorzug vor den mehr südlich auslaufenden Bahn-Richtungen — mit Ausmündungen auf dem Butterweck, oder in der Sürst, oder am Martins-Platz, oder an der Poppelsdorfer Allee; — namentlich ist sie vorzuziehen: **I.** im Interesse der Stadt Bonn, **II.** im Interesse der Actionaire, **III.** im Interesse des reisenden Publikums, und **IV.** in politzweilicher und finanzieller Hinsicht (Staats-Interesse).

I. Vorzüge im Interesse der Stadt Bonn.

A. Die natürliche Verbindung zwischen Cöln und Bonn ist jene, wodurch der nördliche Theil Bonns von dem südlichen Cölns her auf dem kürzesten Wege erreicht wird. (Es ist unnatürlich, daß die Bonner aus dem Cöplener Thore, fast um ganz Bonn herum wandern sollen, um nach Cöln zu kommen).

B. Die Ausmündung der Bahn an der Nordseite Bonns würde die jetzt bestehende Stadt, wie sie seit Jahrhunderten ist, emporbringen; die südliche Ausmündung würde einer Vergrößerung der Stadt zu Gute kommen, die erst im Werden ist. Nun ist es aber Pflicht der Regierung, das Bestehende zu schützen und zu fördern; — nicht aber dasjenige, was nur erst in der Hoffnung (Sdee) existirt auf Kosten des wirklich Vorhandenen zu begünstigen. — (Letzteres würde durch eine solche Begünstigung zu Grunde gerichtet.)

C. Das rechte Rheinufer ist bei der Anlage des Bahnhofes an der Nordseite sehr interessirt — Personen und Güter erreichen denselben viel leichter. Es ist nicht nöthig, daß sie erst rhein aufwärts geschafft werden. —

Deshalb wächst der Stadt der Verkehr der Ueberrheinischen zu, falls der Bahnhof an der Nordseite angelegt wird.

D. Durch Anlage des Bahnhofes an der Südseite Bonns würden nur Spekulant und Solche, welche sich Wohnsitze zu ihrer bloßen Annehmlichkeit erbaut haben, begünstigt, während die Vortheile der Anlage des Bahnhofes an der Nordseite größtentheils nur Unbemittelten zu Gute kommt, welche durch die Beschränktheit ihrer Lage niemals eine Wahl hatten, ihren Grundbesitz gegen besser gelegenen zu vertauschen. — (Diejenigen welche südwärts sich angebaut haben, wollen jetzt wie es scheint den Auf-

B

welches sich im Süden gebildet, und theilweise noch im Entstehen begriffen ist, daher schon deswegen die größte Beachtung der städtischen Behörden verdient, ist wahrlich nicht aus dem Nord- oder West-Ende hervorgegangen, noch demselben entzogen worden.

Ohne die günstige Lage, ohne den Reiz der herrlichen Landschaft wäre der Wohlstand, der sich hier niedergelassen, wahrscheinlich der Umgegend, sicher aber nicht der Nordseite der Stadt zugewandert.

Die Mißgunst, welche sich hier, wie so oft an der Erscheinung, statt an der Ursache hält, verfällt in den gemeinen Irrthum, die Neuserungen des Reichthums möglichst beschränken und besteuern zu wollen: dies ist natürlich das leichteste, nach allen besser unterrichteten Staatswirthschaftslehren aber das verkehrteste Mittel, indem es gleichsam das Huhn schlachtet, das die goldnen Eier legen soll. —

Die große Aufgabe besteht vielmehr bekanntlich darin, die Anstiedelung der Wohlhabenden zu befördern, ihnen die Wege und Communications-Mittel zu verbessern, sie zur Errichtung nützlicher Industrie-Anstalten oder schöner Anlagen, Gebäude und dergl. zu veranlassen, um dadurch die Circulation des Geldes zu befördern und solches allen Klassen der Gesellschaft zufließen zu machen.

In diesem beschleunigten Kreislauf des Geldes besteht der große Hebel und das wahre Mittel, den Wohlstand der ganzen Stadt, mithin auch ihrer nördlichen Viertel, zu beleben und zu vermehren. —

Betrachtet man nun die Frage der Ausmündung der Bahn von einer andern Seite, von jener des Rechts, so hat offenbar kein Stadtheil ein erworbenes Recht darauf geltend zu machen.

Daß das frühere Projekt der Statuten, welches die Bestätigung von Sr. Majestät dem Könige nicht erhalten hat, die Mündungen zwischen Rhein und Sternenthor dahier, und an's Hahnenhor zu Cöln verlangte, kann letzterem eben so wenig, als ersterem, ein erworbenes Recht verleihen.

Sehr häufig haben projectirte Eisenbahnlinien besseren Studien weichen müssen, und selbst die im Gesetze den hohen Ministerien vorbehaltene Durchführung der Linie durch alle Punkte würde unausführbar sein, wenn an einem Projekte nichts mehr geändert werden dürfte.

Betrachtet man die Sache von Seiten der Billigkeit, so darf man wohl fragen: was hat die Stadt für ihre Nordseite, was für ihre Südseite gethan?

Dort sind bekanntlich die Wälle auf städtische Kosten geschleift, und die Bauplätze unentgeltlich, ja mit zehnjähriger Steuerfreiheit hergegeben worden, auch waren es keine armen Leute, die dort neue Häuser erbauten.

Damals dachte man noch an keine Eisenbahn, und die Aussicht darauf hat Niemand verleitet, seine Capitalien dort anzulegen, es wird also Niemanden zu nahe getreten, wenn die Bahn dort nicht mündet.

A

wand, welchen sie der schönen Lage wegen gemacht haben, auf Kosten der andern Stadttheile, in eine lukrative Spekulation verwandelt wissen.)

E. Im nördlichen Stadttheile sind fast die meisten Häuser u. z. mit Hypotheken überlastet; der Werth der Immobilien sinkt dort täglich, er wird noch unabsehbar sinken, falls er nicht durch die Annäherung des Bahnhofes gehoben wird. — Die Darleiher, meist öffentliche Anstalten, namentlich aber die Armenverwaltung, laufen daher dringende Gefahr, ihre Kapitalien einzubüßen, falls die Pfänder entwerthet werden.

F. Verarmt der nördliche und nordöstliche Stadttheil noch mehr: so wird die Sittenpolizei in manchen Bezirken, z. B. der Kaule, schwer zu handhaben sein. — Die Sittenlosigkeit wird grausend steigen, und ein Einschreiten für die Agenten fast gefährlich sein; wenn so viel Bösel zusammengedrängt ist.

G. Gleiches läßt sich in sanitätspolizeilicher Rücksicht behaupten.

H. Ebenso wird in gleichem Falle die Armentare einer bedeutenden Erhöhung bedürfen.

I. Begräumung der jetzt vorhandenen fatalen Zustände. — Entfernung der entstellenden alten Mauern, Thürme, Häuser, Ruinen. — Ersetzung durch verschönernde Anlagen und Bauten.

(Bei dieser Gelegenheit oder nimmer!)

K. Das Verhältniß, in welchem bei nördlicher Anlage des Bahnhofes der Verkehr zunehmen würde, wird bei Weitem nicht aufgewogen durch die geringe Zunahme welche von der Anlage südwärts zu hoffen ist. — (Also ungeheures Mißverhältniß, — indem im letztern Falle nordwärts völliger Ruin eintreten würde. — Im ersten Falle wird dagegen der Südtheil gar keinen Verlust empfinden.)

ad. K.) Würde die Ausmündung an der Südseite angebracht: so wäre die Verlegung der Landungs-Plätze an die Herren-Mauer, den Kopf oder die *Vinea Domini* ganz gewiß zu erwarten. — Die Stadt würde also gar nicht von den Reisenden belebt; welches doch bei nördlicher Anlage des Bahnhofes ganz zuverlässig der Fall sein würde.

II. Vorzüge im Interesse der Actionaire.

A. Geringere Länge der (nördlichen) Bahnlinie. Dieselbe fällt nach Versicherung von Technikern 90 resp. 130 Ruthen kürzer aus, als die vorerwähnten südlicher gerichteten Linien.

Durch diesen Vorzug (s. A.) werden bedingt:

1. Ersparniß an Fahrzeit und
2. " an Kosten (vergl. B.).

B. Größere Wohlfeilheit der (nördlichen) Bahnlinie. sammt Ausmündung, bedingt durch:

1. Abkürzung der erstern (d. Bahnlinie) (s. A.)
2. Vermeidung oder Verminderung von Terrain-

Schwierigkeiten, welche bei den übrigen Bahnrichtungen sich darbieten. — Diese Terrain-Schwierigkeiten sind:

B

Was ist aber für die südlichen Stadtviertel, was für die öffentlichen Anlagen und Promenaden, unser herrlichstes Kleinod, geschehen?

Man braucht nur einen Gang durch „die Sürst und den Butterweck“ zu wagen, um sich zu überzeugen, daß sie das traurigste Bild gänzlicher Verwahrlosung und Schlupfwinkel darbieten, die in der sogenannten Kaule nicht ihres Gleichen haben.

Hier ist der Sammelplatz eines Cloaks, der die ganze Nachbarschaft verpestet, der in Mitte unserer Promenaden verdunsten muß, und die Gesundheit der Bewohner gefährdet. Zur Zeit der Cholera hatte die Noth gezwungen, etwas dafür zu thun; es war aber nur eine Palliativ-Kur, und aller Beschwerden ungeachtet ist bisheran noch keine radikale Hilfe erfolgt.

Vielleicht dürfen wir von der Eisenbahn eine Abänderung dieses Zustandes erwarten, welche die städtischen Mittel versagen! Vielleicht wird dann ein Viertel der Stadt, welches von Natur bestimmt ist ihr schönstes zu sein, aufhören stiefmütterlich behandelt zu werden. —

Betrachten wir nun das Haupt-Motiv der Gegenseite, die Gefahr der Fortsetzung der Bahn bis an den Fuß des Siebengebirges, welche als das größte Unglück der Stadt geschildert wird, und durch den Stations-Platz an der Nordseite der Stadt für immer beseitigt sein soll!

Ohne gerade diese Besorgnisse in ihrer geschilderten Uebertreibung zu theilen, gestehen wir doch aufrichtig, daß auch wir, als Bürger von Bonn, dieser Fortsetzung der Bahn, wenn sie nicht weiter als bis nach Mehlem führen sollte, nicht gewogen sein können.

Zugleich aber erklären wir, daß wir sie nach dem Statute der Eisenbahn-Gesellschaft sowohl, als nach der Allerhöchsten Bestätigungs-Urkunde so weit hinausgeschoben erblicken, daß für die nächste Zukunft gar nicht die Rede davon sein kann. Um sich davon zu überzeugen, braucht man nur zu berücksichtigen, daß zu dieser Fortsetzung folgende drei Bedingungen zusammentreffen müssen:

- 1) die landesherrliche Genehmigung: die nicht anders als auf vorgängigen Nachweis des allgemeinen Nutzens einer solchen Anlage ertheilt werden kann.
- 2) Ein mit absoluter Majorität der Eisenbahn-Actionaire zu fassender Beschluß.
- 3) Die vorgängige Beschaffung der Geldmittel.

Welche Umwandlung der jetzt bestehenden Verhältnisse würde aber dazu gehören, um diese drei Bedingungen in Erfüllung zu bringen?

Welcher Actionair möchte wohl seine Capitalien auf einer Strecke, die wenigstens 200,000 Thaler kosten würde, riskiren, während er sowohl durch mangelnde Frequenz, als durch die Concurrenz der Dampfschiffe keine Zinsen von seinem Gelde erwarten dürfte!

Die Concurrenz der Dampfschiffe zwischen hier und Königswinter ist aber um so bedenklicher, als der Rhein

A

a. Die Ueberschreitung einer bedeutend breitem Niederung zu beiden Seiten des Dransdorfer Baches. Es würde dazu ein viel längerer Damm erforderlich sein, als jener an der entsprechenden Stelle der nördlichen Linie, da diese eine viel schmälere Niederung zu passiren hat. —

b. Ausgleichung der Vertiefungen in der Nähe der Poppelsdorfer Allee, des Martinsplatzes u. s. w. (Dagegen würde die nördliche Bahn-Richtung einer solchen zweiten Ausdämmung (vergl. I. B. 2. a.) in der Nähe der Ausmündung nicht bedürfen. Derselben stellt sich nur eine schmale Niederung vor ihrem Eintritte in's sogenannte Krausfeld entgegen: von dort an würde sie nur fast ganz im Niveau der Bahn liegendes Terrain berühren.)

c. Auffüllung des Bahnhofsgrundstücks in seiner ganzen (auf etwa 4 Morgen geschätzten) Ausdehnung; sofern man an der Poppelsdorfer Allee einen Platz dazu auswählt.

d. Legung sehr kostspieliger, tiefer Fundamente zu den Bahnhof-Gebäuden, falls man solche an der Poppelsdorfer Allee oder dem Martinsplatz auführen würde. — An der P. Allee ist nemlich der Boden in früheren Zeiten zum Zwecke des Schloßbaues ausgeziegelt und dann wieder mit Schutt aufgefüllt worden; ohnehin aber besteht die Unterlage aus losem Sandboden. — (An der Nordseite findet sich dagegen zweckmäßiger, fester Baugrund genug.)

e. Ueberschreitung zweier Bäche, (Endenicher und Dransdorfer B.) zweier Chaussees (Guskirchener oder Luxemburger, Meckenheimer oder Trierer Straße und zweier sehr frequenten Vicinal-Bege (Koisdorf-Brähler W. und Dransdorf-Vorgebirger W.). Die nördliche Bahnrichtung durchschneidet dagegen nur einen einzigen Bach (Dransdorfer B.) und einige unbedeutende Feldwege (die an Zahl kaum gleich sein mögen den von den südlichen Linien berührten W.). — An den Uebergangspunkten liegt die Luxemburger Chaussee höher, und die Trierer Ch. niedriger als die Bahnlinie; der Einschnitt bei jener und die Höherlegung bei dieser machen daher einentheilweisen Umbau beider in einer ziemlich beträchtlichen Strecke vor und hinter den Durchschnittspunkten nöthig. — Bei diesen sind beide Chaussees vorläufig 90—95 Ruthen von einander entfernt. —

3. Vermeidung einer Vergütung an die Verwaltung der indirekten Steuern für nöthig werdende Vermehrung der aufsehenden Beamten, falls die Ausmündung d. B. auf dem Butterweck, in der Sürst oder am Martins-Platz stattfindet. Es finden sich nemlich nur in beträchtlicher Entfernung Abfertigungsstellen für Mahl- und Schlachtsteuerpflichtige Gegenstände; was bei der Ausmündung in der Nähe des Stern- oder des Cöln-Thors gerade umgekehrt sich verhält.

4. Der billigere Preis der für die nördliche Bahn-

B

hier seine malerischen Reize zu entfalten anfängt, das tödtende Einerlei flacher Ufer wie zwischen hier und Cöln aufhört, und die Strecke zu Wasser beinahe eben so kurz als jene zu Lande ist. Mit einem Worte: hier fehlen der Eisenbahn alle die günstigen Momente, welche sie in ihrem Zuge nach Cöln am Vorgebirge vorbei die Rivalität der Dampfschiffe siegreich bestehen lassen. Die Gefahr der Fortsetzung zu Lande ist daher ein leeres Phantom; mit demselben fällt also auch nach dem eigenen Zugeständniß der Gegenseite der Hauptgrund ihrer Opposition und Beschwerde hinweg.

An deren Stelle erblicken wir aber eine mehr begründete und näher bevorstehende Gefahr in der Fortsetzung zu Wasser, wenn der Bahnhof sich dem Rheine nähern sollte.

Eine der drei jetzt den Rhein befahrenden Dampfschiffahrts-Gesellschaften wird gewiß nicht ermangeln, einige Schiffe in Bonn stationiren und mit den Eisenbahn-Convois correspondiren zu lassen. Vom Cölnthor an führt ein directer Weg außerhalb der Stadt nach dem Rheine, und es unterliegt keinem Zweifel, daß dieser Weg von Vielen, die mit der Eisenbahn ankämen, benutzt werden würde, um auf die Dampfschiffe nach Königswinter zu eilen, ohne auch nur einen Fuß in die Stadt zu setzen.

Diese Besorgniß erscheint um so dringender, als man nicht vergessen darf, daß unsere Bahn unter andern die Aehnlichkeit mit der Berlin-Potsdamer hat, daß sie mehr zu Vergnügungs- als zu Geschäftsreisen, am allermeisten aber an Sonn- und Feiertagen benutzt werden wird.

An solchen Tagen wird die Masse der ankommenden lebenslustigen Cölner, die froh sind ihren engen Straßen zu entinnen, nicht nach Hunderten, sondern nach Tausenden zu zählen sein. Würden sie sämmtlich an der Nordseite ausgepostet, was vermögte sie wohl hier zu fesseln, was sie abzuhalten, nach dem reizenden Siebengebirge zu eilen, und das Vergnügen einer Wasserfahrt mit jenem einer Eisenbahnfahrt zu verbinden?

Sie werden vielleicht den Vorsatz fassen, am Abende in Bonn anzurufen, aber einmal auf den Dampfschiffen in munterer Gesellschaft vereinigt, werden sie vorziehen direct nach Cöln durchzufahren, und nicht nur unsere Stadt sondern auch die Eisenbahn-Gesellschaft sehr bald die verkehrte Anlage ihres Bahnhofes bereuen machen!

Wenden wir dagegen den Blick nach Süden! Mündet hier die Bahn in der reichen poetischen Fülle einer schönen Natur, an einem Punkte, der den Bahnhof zum schönsten von ganz Deutschland erheben würde, dann darf man dreist erwarten, daß Jeder, der nur irgend Gefühl für Naturschönheiten hat, nicht sofort dazu übergehen werde, die hiesigen gegen jene des Siebengebirges zu vertauschen.

A

Richtung und den angeschlossenen Bahnhof zu erwerben- den Grundstücke. — Diese größere Billigkeit geht hervor:

a, aus den bei jüngern Eigenthums-Ueberträgen stipulirten Kaufpreisen;

b, aus der Vorliebe die Grundstücke an der Süd- und Südwestseite als Baupläze zu verwenden. Die Steigerung dieser Vorliebe durch Annäherung des Eisenbahn- Etablissements muß also nothwendig schon im Voraus auf die Preise wirken; — an der Nordseite baut dagegen Niemand. —

c, aus dem Laufe der südlichen Bahnlinie in paralleler Richtung mit der Stadtmauer. Die Bahn zieht sich also in einer bedeutenden Strecke neben der Stadt her, und durchschneidet eine Menge Grundstücke, welche von der Stadt her auf sehr kurzen Wegen erreicht werden können; sie haben folglich auch einen um so größern Werth, und

d, Manche Grundeigenthümer an der Südseite werden sich mit Recht darauf beziehen, daß das Expropriations- Gesetz gegen sie nicht zur Anwendung kommen dürfte, weil die Verlegung des Bahnhofs an die Südseite bloße Willkühr des Actien-Vereins, nicht Nothwendigkeit sei.

C. Wohlfeilerer Betrieb der Bahn.

1. Indem dieselbe kürzer sein und daher an Brennmaterial und andern Betriebskosten erspart werden würde. —

2. Indem mindestens zwei Bahnwärter für die beiden (sub I. 2. e.) Chaussee-Ueberschreitungen entbehrlich sein würden. —

D. Größere Einträglichkeit der Bahn bei nördlicherer Richtung, bedingt durch folgende Umstände:

1. Die nördlichere Bahn-Richtung schließt sich näher an den Rhein an, als die südlichere. Daher würde die Ausmündung jener sich mit dem Strom-Ufer viel leichter verbinden lassen, und daher auch den Wechselverkehr zwischen der Bahn und den Dampfbooten ein lebhafterer sein. — (Weniger lästiger Transport der Passagier-Effekten und Kaufmanns-Güter von der Bahn auf die Schiffe und umgekehrt.)

2. Durch diese zweckmäßigere Verbindung würde unzweifelhaft die Bahn den Charakter einer bloßen Lokal-Bahn den man ihr so gerne für alle Zukunft aufprägen möchte, mit jenem einer allgemeinen Verkehrs- (oder Continental-)Bahn, um so leichter vertauschen; und es würde

3. dann ein unmittelbarer Anschluß an die Rheinisch-Belgische Bahn (welchen man ebenfalls zu verhindern sucht) nicht lange mehr präferir bleiben können.

4. Daß aber durch einen solchen Anschluß der Verkehr auf der Bonn-Cölner Bahn zunehmen würde, dürfte wohl nicht zu bezweifeln sein; — die Einnahme würde also außerordentlich steigen. —

Anmerkungen.

ad. 1. Die Cölner haben daher auch im wohlverstandenen Interesse ihrer Stadt den Bahnhof der Rheinischen Bahn, an demjenigen Punkte ihres Stromufers angelegt, welcher von Nachen

B

Von hier aus müßte er entweder die ganze Stadt oder den Hofgarten passiren, um zum Rheine zu gelangen. Im ersten Falle ist ja der Wunsch der Gegenseite mit erreicht; im zweiten wird kein Ankömmling von dannen ziehen, ohne einen Scheideblick von unserm Hochufer herab auf das himmlische Panorama geworfen zu haben, welches sich hier entfaltet und nach dem Zugeständnisse aller Reisenden mit den schönsten Gegenden Italiens wetteifern darf. Fürsten und Könige haben hier gestanden und, von dem Zauber des Anblicks bewältigt, ausgerufen: „Bonn liegt in einem großen englischen Garten!“ Dieser Eindruck wirkt zu mächtig auf Jeden, um sich ihm sofort entziehen zu können: wenigstens eine Zeitlang wird Jeder hier gern verweilen, und so werden wir alle Schaaren der Ankommenden, diesem Impulse folgend, nach den Gärten strömen sehen, welche hier dem Publikum gewidmet sind. Die bereits bestehenden gastlichen Anstalten werden sich auf das großartigste und würdigste zur Aufnahme von Tausenden erweitern, wir werden die Aussicht haben Säale entstehen zu sehen, worin ein Pfingstfest gefeiert werden kann, und Bonn wird zu derselben Höhe gelangen, wozu es die Natur bestimmt hat.

Diese unvergleichliche Lage unserer Stadt ist das Kleinod, welches ihr die Vorsehung verliehen hat; sie ist das Pfund, mit dem wir wuchern sollen, sie ist die ewig unverstegbare Quelle, die, weise benutzt, die Stadt, welche an einer Völkerstraße liegt, zu einer hohen Stufe des Wohlstandes erheben muß.

Dahin müssen also auch alle Bestrebungen gerichtet sein, dahin müssen alle Kräfte zusammenwirken, und die wohlthätigen Folgen werden keinem Theile der Stadt entgehen.

Bonn kann nimmermehr ein gleiches Resultat von einer Zunahme seines Handels erwarten. Das Beispiel aller Orten und Länder lehrt zur Genüge, daß neben einer großen Handelsstadt kein anderer Handel als jener der eigenen Consumption aufkommen kann. Zu jeder größern Ausdehnung fehlt es geradezu an allen den tausend Bedingungen, welche den Handel in Cöln erhalten und vermehren. Wir dürfen uns in dieser Hinsicht getrost auf den Ausspruch aller unparteiischen, nicht schwindelnden Sachkenner berufen.

Thöricht wäre es daher, an eine eifersüchtige Rivalität mit unsrer großen Nachbarstadt zu denken, und eben so thöricht, für ein nie zu erreichendes Ziel einen wirklich bestehenden Vortheil zu opfern.

Die Beziehung von Bonn zu Cöln gleicht in vieler Hinsicht jener von Altona zu Hamburg: die wohlhabenden Familien dieser Stadt wohnen in der schönen Gegend der erßtern, und die Geschäftsleute fahren alle Morgen aus Meilen weiter Entfernung nach Hamburg, um am Abende in den Kreis ihrer Familien bei Altona zurückzukehren.

So, wollen wir hoffen, werden sich durch die Eisenbahn die Verhältnisse zwischen Bonn und Cöln gestalten

A

und Düren her zwar auf dem näheren Wege zu erreichen ist, dabei aber zugleich für den oberrheinischen Verkehr (der bedeutendern) Waaren und Personen nöthigt die Stadt zu passiren. — Warum legten sie sonst den Bahnhof nicht an den Bagenthurm, dessen Entfernung von Düren auch nur unbedeutend größer ist?)

ad. 2. Ein unmittelbarer Anschluß an die Rheinisch-Belgische Bahn war hier auch die Idee von welcher man ursprünglich ausging. Ohne diese Voraussetzung würde das Bahnproject schwerlich hier in Bonn hinlänglichen Anklang gefunden haben.

III. Vorzüge im Interesse des reisenden Publikums.

A. Die Kürze und Wohlfeilheit der Bahn.

B. Annehmlichkeit des Verkehrs für die Reisenden. — Besuchte Gasthöfe in der Nähe des Nordtheiles der Stadt. — Geringere Beschwerlichkeit des Transports der Effekten auf die Dampfschiffe. — Vermeidung der Zusammenrottungen von Studirenden in der Nähe des Bahnhofes, da des Universitäts-Gebäudes allzugroße Nähe bei der südlichen Ausmündung dergleichen Ausläufe von Studirenden bei Ankunft jedes neuen Trains sehr befördern, wodurch also die Reisenden oft sehr belästigt werden dürften. — Auch würden die Reisenden, um nach der Stadt zu kommen, gerade die Plätze und Straßen, wo die Studirenden in Häufen sich aufzuhalten und umherzuziehen pflegen, passiren müssen, was besonders lästig für die weiblichen Reisenden sein würde. —

C. Die Ausmündung der Bahn an der Nordseite findet hinlängliches Terrain zur Auswahl vor (welches sich an breite Straßen (Wilhelmstraße) — freie Plätze (Wilhelmsplatz) anlehnt; es würden sich also allenthalben Fiaker und Omnibus in hinreichender Anzahl aufstellen können, um die Reisenden auf Verlangen gleich fortzuschaffen zu können. — Bei der projektierten südlichen Ausmündung würden diesem Bedürfnisse überall (Butterweck, Sürst, Allee) Hindernisse entgegenstehen.

D. Vermeidung der Nähe von Kirchen. — Dagegen liegt jeder der tauglichen Plätze zur Anlage des Bahnhofes an der Südseite in der Nähe der Münsterkirche; der Strom der Reisenden würde den Cultus stören; derselbe würde mit den Kirchgängern zur Münsterkirche, der Minoritenkirche, der evangelischen Kirche und der Jesuitenkirche, häufig in Collision kommen; kirchliche Züge und Eisenbahnzüge würden einander gegenseitig behelligen. (Das Rasseln und Pfeiffen der Locomotiven würde die Andächtigen in der Münsterkirche jedenfalls häufig belästigen. Schlimmer als das Getümmel des Militair-Exercitiiums.)

E. Der Abgang der Reisenden vom Bahnhof an der Nordseite findet breite und gangbare Straßen (Kölnstraße, Wilhelmstraße, Sternenstraße, — Wenzelthor, Welschnonnenstraße). — Dagegen geht der Abzug der Reisenden von den projektierten Bahnhofen an der Sürst, dem Butterweck u. häufig durch enge Straßen. — (St. Remigiusstraße, Brückenstraße, Bischofsgäßchen, Neugasse, Rheingasse, Brüdergasse u.) wodurch die Passage gehemmt werden könnte. —

B

Cöln wird der große Markt, der Platz bleiben, wo der Handel sein Füllhorn ausgießt. Bonn wird derjenige bleiben, wo viele Familien gern wohnen und die erworbenen Früchte ihres Fleisches genießen. — Bonn ist der Sitz der Museen, Cöln jener der Justiz- und Regierungs-Behörden. Jede der beiden Städte hat gleichsam Alles, was der andern fehlt, und beide zusammen bilden daher ein schönes Ganze: sie stehen zu einander nicht wie sonstige Städte, sondern werden gleichsam durch eine ergänzende, compensative Nothwendigkeit auf das innigste verbunden. Das Mittel zu dieser Verbindung, die Eisenbahn, darf daher nicht an einem entlegenen Ende liegen, sondern muß dem einstigen Centrum des Ganzen, wo sie auch dem Landverkehr aller benachbarten Orte zugänglich bliebe, möglichst nahe gewählt werden.

Sollte sich endlich die, nicht vorherzusehende, Zukunft so gestalten, daß das Bedürfniß einer weitem Ausdehnung der Eisenbahn-Verbindung, z. B. bis Coblenz, zu den Anforderungen der Zeit gehörte, dann würde diese Fortsetzung einen ganz andern Charakter annehmen, als eine dormalige Zweigbahn nach Neheim, und weit entfernt unsrer Stadt nachtheilig zu seyn, ihr die größten Vortheile gewähren: dann würde ihr auch die königliche Bestätigung nicht entgehen.

Wer vermögte aber die Möglichkeit davon zu läugnen, daß Künste und Wissenschaften nach ihren bisherigen Riesenschritten nicht auch dahin gelangen dürften?

Es genügt zu bedenken, daß wir jetzt schon Werke ausführen sehen, die man vor zehn Jahren noch für eine Chimäre zu erklären nicht angestanden haben würde.

Mit weiser Vorsicht verordnen daher die Gesetze unseres Staates, daß bei jeder Anlage einer Eisenbahn auf deren einstige Fortsetzung Bedacht zu nehmen und dieselbe zu erleichtern sei.

Es müßte daher als eine vergebliche Zumuthung betrachtet werden, daß hier eine Ausnahme von den Gesetzen gemacht und die Bonn-Cölner Eisenbahn so angelegt werden sollte, daß sie, anstatt ein neues Glied in der großen Verbindungskette für alle Völker zu werden, immer nur zur isolirten Verbindung zweier Städte dienen könnte. Dies würde aber, nach den lokalen Verhältnissen, offenbar der Fall sein, wenn sie nicht im Süden von Bonn, dem einzigen Punkte, von wo eine Fortsetzung möglich ist, münden dürfte.

Wir glauben demnach unsern gehorsamsten Antrag auf Geneigte Verwendung beim Hohen Finanz-Ministerium für die Bestimmung des Stations-Plazes an der Südseite von Bonn, als der ganzen Stadt vortheilhaft,

gerechtfertigt zu haben, und sehen der Entscheidung der Hohen Behörden vertrauensvoll entgegen.

Bonn, den 20. April 1841.

(Folgen die Unterschriften.)

An Eine königliche Hochlöbliche Regierung zu Cöln.

Fortsetzung und Schluß von A

(II. Anzuschließen an Nro. I.) Vorzüge der nördlichen Bahn-Richtung im Interesse des Staates.

A. Vermeidung des Verarmens des Nordtheiles der Stadt. — Erfolgte die Anlage des Bahnhofes an der Südseite, so würde der Rein-Ertrag der Häuser ic. an dem nördlichen Theile der Stadt sich bedeutend vermindern, die Grundsteuer würde ermäßigt werden müssen, die Staats- und Communal-Kasse würden Ausfälle erleiden.

B. Vermeidung einer Erschwerung der Ueberwachung der Mahl- und Schlachtsteuer-Erhebung. (An der Sürst, dem Butterweck, dem Martinsplatz ist keine Erhebungsstelle in der Nähe. — An der Nordseite sind zwei Abfertigungsstellen, Kölnthor und Sternthor. (Schon ein Beweis, daß dort der Landverkehr bedeutender ist, also Empfehlung zur Bahnhof-Anlage.)

C. Entfernung jeder Beeinträchtigung der Universität. — Bei Anlage des Bahnhofes an der Südseite sind deren unzählige, Störung der Lehrvorträge, Belästigung der Kranken im Klinikum, fortwährende Anreizung der Studirenden zu Neugierde, Unfleiß, Reibungen mit den Reisenden, improvisirten Ausflügen nach Cöln ic. — ; — Bedrohung der Universitäts-Grundstücke mit Beschädigungen, — Umwandlungen der Spaziergänge in Communicationswege ic. —

D. Erleichterung einer Bahnverbindung mit Coblenz, wodurch also die Festungen Cöln und Coblenz mit einander verbunden würden. —

Es sind nemlich allzubedeutende Terrainschwierigkeiten vorhanden für die Fortführung dieser Bahn nach Coblenz auf der linken Rheinseite, — dagegen ist von Bonn aufwärts die Bahn auf dem rechten Rheinufer leicht fortzusetzen. Die Festungen Cöln und Coblenz wären dadurch in ihrer Stärke gegenseitig unterstützt, besonders, da einem Feinde, der sich auf dem linken Rheinufer festzusetzen im Begriff stände, der Besitz der schwierigen Terrainstrecken zwischen Mehlem und Andernach von keinem Nutzen sein könnte. Die Bahnführung von Bonn nach Coblenz auf dem rechten Rheinufer findet keine namhaften Schwierigkeiten.

Nachtrag.

Die Stadt Bonn kann nur in einer Verbindung des Bahnhofes mit dem Rheine oder in der Anlage des Bahnhofes am Rheine den größten Vortheil erblicken, was auch einseitige Geister dagegen einwenden mögen. Wenn man sich in dieser Beziehung auch allem Nachdenken entziehen wollte, so könnte die Stadt Cöln unserer Stadt den besten Beweis liefern, wie vortheilhaft die Verbindung der Eisenbahn mit dem Rheine ist. Cöln glaubt nicht genug gethan zu haben, den Bahnhof am Thürmägen schon zu besitzen, nein! es will die Bahn bis in die Mitte der Stadt, bis in den Freihafen fortführen, und hier den Bahn-

hof etabliren. Der Oberbürgermeister H. Steinberger trug in der am 4. May zu Cöln gehaltenen General-Versammlung der Rheinischen Eisenbahn auf diese Weiterführung bis in den Freihafen sowohl im Interesse der Stadt Cöln, als in dem der Actionaire der Bahn an, indem er bemerkte:

„Er wünsche in seiner Eigenschaft als Oberbürgermeister von Cöln auf das Lebhafteste, daß die Personenfrequenz bis an den Freihafen geführt werde, und die Städtische Verwaltung werde diesen auf das Interesse der Stadt gerichteten Plan zu verwirklichen eifrig bemüht sein. — Hier habe er sich jedoch nur als Actionair und als Mitglied des Verwaltungsraths der Gesellschaft zu äußern, und in dieser Beziehung sei seine lebendige und aufrichtige Ueberzeugung, daß das Interesse der Gesellschaft Hand in Hand mit demjenigen der Stadt Cöln gehe; ein so großartiger Verkehr wie der auf dem Rheine, in directer Verbindung mit der auf der Eisenbahn werde schwerlich irgendwo anders vorkommen; man denke sich nur, daß über 100 Dampfschiffe wöchentlich diese Verbindung benutzen würden, wie vortheilhaft es also für die Gesellschaft sein müsse, wenn der Uebergang der Personen von der Bahn zu den Dampfschiffen und umgekehrt unmittelbar erfolgen könne u. s. w.“

Wenn Cöln also erklärt, daß es sich von dem unmittelbaren Uebergang der Personen auf die Dampfschiffe und umgekehrt keinen Schaden, sondern nur Nutzen verspreche, um wie viel mehr muß aus einer gleichen Einrichtung für Bonn hieraus Vortheil entstehen; denn von 100 Fremden, die zum Vergnügen reisen, bleiben gewiß 90 lieber in Bonn, als in Cöln, denn wer einmal in Cöln gewesen, reist gewiß nicht Vergnügens halber wieder dahin, welches mit unserer Stadt jedoch nicht der Fall ist; hier veranlassen verschiedene Gegenstände den Reisenden sich aufzuhalten. —

Außerdem wird die Anlage des Bahnhofes am Rheine oder eine Zweigbahn dahin, auch die erste und nächste Veranlassung sein, daß der Anschluß an die Rheinische Eisenbahn zu Stande kommt; denn jeder Actionair wird sich sagen: „Wie viel mehr würde unsere Bahn abwerfen, wenn die Reisenden von Bonn gleich ohne Unterbrechung nach Aachen und weiter fahren könnten.“

Ist diese Ansicht erst bei den Actionairen vorherrschend geworden, und sie muß es sicher werden, so kann Bonn triumphiren, denn dann hat es den Cölner, die uns so gerne treten möchten, den Rang abgelaufen; — Bonn steht dann in unmittelbarer Verbindung mit Antwerpen u. s. w., und daß hieraus für Bonn nur außerordentlicher Vortheil erwachsen kann, wird gewiß jeder Mensch einsehen.

Alles dieses wird erfolgen, wenn die Bahn an den Rhein kommt, und zwar unterhalb der Stadt, denn hierdurch genießt die ganze Stadt, und indirect jeder Einzelne, er wohne wo er wolle. —

Fortsetzung und Schluß von A

Der Einwurf: nach Bonn komme doch nie Handel, ist wohl nicht ernst gemeint! — Rom ist nicht in einem Tage gebaut, pflegt man zu sagen; daß Cöln einstens nicht größer war, als Bonn jetzt ist, wird Niemand in Abrede stellen wollen, warum kann sich daher nicht nach Bonn einstens derselbe Handel ziehen, der jetzt in Cöln ist? —

Die Communications-Mittel bedingen größtentheils den Handel, wie uns die Geschichte in unzähligen Beispielen lehrt; sind diese Wege für Bonn einmal vorhanden, so wird sich zeigen, wer die richtige Ansicht hatte. —

Mit Bestimmtheit zu sagen, daß hier bedeutender Handel entstehen oder nicht entstehen würde, ist allerdings gewagt, es ist aber nicht so gewagt zu behaupten, daß sich hier nach Bonn eher Handel, und namentlich Expeditions-

Verbindung mit Belgien hierzu anregen, als wenn dieses nicht der Fall ist. An der Wachsbleiche legen jetzt Kohlemachen an, die bedeutend tief gehn, mit wenigen Kosten kann die Stadt das dortige Rheinwerft weiter in den Strom legen, denn der Abbruch der Festungsthürme am Exercirplatz liefert hinreichendes Material zum Ausfüllen und zum Bauen, und der Verkauf des Grund und Bodens jener städtischen Festungsmauer zu Haus- und Lagerplätzen wird der Stadt noch einen namentlichen Nutzen abwerfen, den sie zur Verschönerung der Rhein-Seite verwenden kann. Ist diese bis jetzt vernachlässigte Stadtseite, die gerade den meisten Fremden zuerst von Bonn entgegentritt, verschönert, wie z. B. in Coblenz, Cöln, Düsseldorf u. s. w. so wird mancher Reisende, der mit dem Dampfschiff weiter zu fahren beabsichtigte, bei uns einsprechen.

Fortsetzung und Schluß von A

Der Einwurf: nach Bonn komme doch nie Handel, ist wohl nicht ernst gemeint! — Rom ist nicht in Lage gebaut, pflegt man zu sagen; daß Köln ein nicht größer war, als Bonn jetzt ist, wird Niemand Abrede stellen wollen, warum kann sich daher nicht Bonn einstens derselbe Handel ziehen, der jetzt in ist? —

Die Communications-Mittel bedingen größten den Handel, wie uns die Geschichte in unzähligen spielen lehrt; sind diese Wege für Bonn einmal vorhanden so wird sich zeigen, wer die richtige Ansicht hatte.

Mit Bestimmtheit zu sagen, daß hier bedeutend Handel entstehen oder nicht entstehen würde, ist allerdings gewagt, es ist aber nicht so gewagt zu behaupten, daß hier nach Bonn eher Handel, und namentlich Spedithandel herziehen wird, wenn die Dertlichkeit und

Verbindung mit Belgien hierzu anregen, als wenn die- Wachsbleiche legen jetzt ef gehn, mit wenigen Ko- Rheinwerft weiter in den der Festungsthürme am Material zum Ausfüllen auf des Grund und Bo- mer zu Haus- und Lager- namentlichen Nutzen ab- ag der Rhein-Seite ver- vernachlässigte Stadtseite, merft von Bonn entgegen- oblenz, Köln, Düsseldorf de, der mit dem Dampf- te, bei uns einsprechen.

Buchdruckerei von Fr. W.

