

### 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 Terraintrecken 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 Personalfrequenz 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 Cöln ein nicht größer war, als Bonn jetzt ist, wird Niemande 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, Cöln, Düsseldorf de, der mit dem Dampf- te, bei uns einsprechen.

Buchdruckerei von Fr. W.

