

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 Wachsbleiche (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 politischer 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 (Idee) 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 Speculanten 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 goldenen Eier legen soll. —

Die große Aufgabe besteht vielmehr bekanntlich darin, die Ansedelung 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 Project 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. c. 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 (Noisdorf-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 präfair 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 unserer 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.