

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 Benutzung 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 Schafheerde 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-Controle, 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,