General-Anzeiger für Bonn und Umgegend, 29. November 1890

Zur Brückenfrage.

Ueber die Hemmnisse,

welche dem auswärtigen Verkehr mit Bonn seit langer Zeit bereitet worden, und was Bonn zur Hebung des Verkehrs vor Allem Noth thut,

hielt Herr Dr. Arens in der am Mittwoch Abend abgehaltenen Versammlung betreffs der Anlage einer festen Brücke zwischen Bonn-Beuel folgenden interessanten Vortrag:

Jahrzehnte lang hat Bonn es sich gefallen lassen, daß ihm, Dank der Eifersucht der einflußreichen Kölner Nachbarschaft, die auswärtigen Hülfsquellen immer mehr abgeschnitten wurden, und gerade in den letzten 30 Jahren mußten wir sehen, daß die neuen Verkehrsmittel sowohl diesseits als auch jenseits des Rheines, für Bonn so unglücklich eingerichtet wurden, daß der Hauptverkehr, der zwischen hier und der dort ansässigen Bevölkerung Jahrhunderte lang bestanden hatte, statt gefördert zu werden, systematisch von Bonn abgelenkt wurde. Um zunächst von den in dieser Hinsicht angelegten Verbindungen mit unserer Nachbarschaft **diesseits** des Rheines zu sprechen, erinnere ich an die Eifelbahn. Seit undenklichen Zeiten hatte ein lebhafter und ergiebiger Verkehr zwischen hier und den Kreisen Rheinbach, Euskirchen und der tieferen Eifel bestanden. Nun mußte bei der Anlage der Eifelbahn hier Jedermann erwarten, daß diese Bahn **in** oder dicht **bei** Bonn in die rheinische Bahnlinie einmünden und uns so den Verkehr mit den dortigen Völkerschaften nicht nur erhalten, sondern bedeutend erleichtern und vermehren würde; so verlangten es die geographischen und territorialen Verhältnisse, so verlangten es nicht minder die geschäftlichen und auch die gerichtlichen Beziehungen dieser Gegenden zu Bonn. Statt dessen aber wurde die Einmündungsstelle der Eifelbahn auf sehr umständlichem und kostspieligem Wege bis dicht vor Köln verlegt, und wer aus den ebengenannten Gegenden in Bonn etwas zu suchen hatte, mußte von seiner Heimath erst hinter Brühl her bis dicht vor Köln, nämlich nach Kalkscheuren fahren, um dann, oft nach stundenlangem Warten am Kalkscheurer Bahnhof, wieder diesseits Brühl vorbei nach Bonn zu kommen. Wie vieler Mühen und Anstrengungen hat es aber später wieder bedurft, um endlich die rheinische Bahn zu zwingen, von Euskirchen aus doch wenigstens eine Sekundärbahn nach Bonn

zu kommen. Wie vieler Mühen und Anstrengungen hat es aber später wieder bedurft, um endlich die rheinische Bahn zu zwingen, von Euskirchen aus doch wenigstens eine Sekundärbahn nach Bonn zu erlangen, und wie viele Umstände hat es darauf wieder gekostet, diese Sekundärbahn, deren Rentabilität längst nachgewiesen war, in eine reguläre oder Vollbahn umzuwandeln! Durch die angeführten Umständlichkeiten und Unzuträglichkeiten hat sich aber mittlerweile der größte Theil des Verkehrs von diesen Gegenden nach Köln verzogen; ob wir denselben aber jetzt selbst bei den verbesserten Verkehrsmitteln wieder hierhin ziehen werden, das ist eine andere Frage. —

Genau so wie mit dem Verkehr und den Verkehrsmitteln auf dieser Seite ist es auch auf der anderen Rheinseite gegangen. Anstatt die rechtsrheinische Bahn direkt von Siegburg nach Beuel zu führen, mußten wir sehen, wie dieselbe auf dem möglichst langwierigen und umständlichen Wege über Troisdorf und Friedrich-Wilhelmshütte nach Beuel gebaut wurde, um den Bewohnern des Oberbergischen, namentlich denen des Sieg-, Agger-, Wahn- und Broelthales, den Weg nach Bonn gründlich zu verlegen und sie desto sicherer über Siegburg nach Köln zu führen. Um nun aber dieses für Bonn recht schlechte Verkehrsmittel noch schlechter und unbrauchbarer zu machen, hat man auch noch den Beueler Bahnhof eine Viertelstunde vom Rhein entfernt gebaut, sodaß man nun für den Weg vom Beueler Rheinufer bis zum Beueler Bahnhof soviel Zeit gebraucht, wie man bei einer direkten Bahnverbindung für eine Fahrt von Beuel bis Siegburg gebrauchen würde.

Aehnlich steht es mit unserer Verbindung mit der rechtsrheinischen, oberhalb Beuel wohnenden Bevölkerung und mit den Anwohnern des Westerwaldes. Die Bewohner der ganzen rechten Rheinseite bis nach Linz, ebenso die Bewohner des untern Westerwaldes und der angrenzenden Gegend, namentlich die Gemeinden von Asbach, Neustadt, Buchholz, Uckerath u. A. m., standen von jeher in engster Verbindung mit Bonn. Aber einestheils durch die für Bonn so unglücklich angelegte rechtsrheinische Bahn, anderntheils durch die, trotz ihrer Kostspieligkeit noch viel unglücklicher errichtete, im Winter und bei Hochwasser oft Monate lang unbrauchbare Trajektanstalt, sind diese Leute meist gezwungen, uns Bonnern an der Nase vorbeizufahren, um ihre Geschäfte mit Köln zu machen.

Man muß ſich nun wirklich wundern, daß trotz dieſer Schwierigkeiten und Umſtändlichkeit ein kleiner Theil dieſer angeführten Bevölkerung diesſeits und jenſeits des Rheines mit einer gewiſſen Zähigkeit an Bonn feſtzuhalten ſucht, es hat ſich eben durch die Jahrhunderte lange Beziehungen ein gewiſſes patriarchaliſches Verhältniß zwiſchen dieſen Leuten und den Bonnern ausgebildet, aber die Möglichkeit, dieſes Verhältniß unter den obwalteuden Umſtänden auch fernerhin zu unterhalten, muß doch ſehr in Frage geſtellt werden, denn auch beim Landmann bürgert ſich immer mehr das geflügelte Wort ein: „Zeit iſt Geld“.

Es muß alſo durchaus nach Mitteln geſucht werden, den Auswärtigen den Weg nach Bonn möglich kurz, ſicher und bequem zu machen, wenn wir nicht riskiren wollen, daß Bonn bezüglich ſeiner geſchäftlichen Stellung auf den Ausſterbe-Etat geſetzt oder wenigſtens auf das Niveau eines Marktfleckens herabgedrückt werde. Wir müſſen deshalb mit dem alten Schlendrian brechen und uns mit aller Energie gegen die ſtiefmütterliche Behandlung zur Wehr ſetzen, die Bonn in den letzten 30 Jahren in dieſer Beziehung erfahren hat. Wir wollen nicht, daß Bonn eine Induſtrieſtadt werde, daß unſere ſchöne, geſunde Gegend durch qualmende Schornſteine verunziert und verpeſtet werde, aber wir wollen auch nicht, daß aller Handel und Wandel von Bonn abgelenkt und ihm ſeine Verkehrs-Adern abgebunden werden.

Im Gegentheil, wir wollen, daß ein möglichſt reger Verkehr mit den Gegenden, die durch ihre uralte Beziehungen und ihre natürliche Lage nach Bonn hingewieſen ſind, unterhalten und gefördert werde, damit das Verdienſt, der Wohlſtand und die Blüthe unſerer Stadt auf eine ganz andere Höhe gebracht werden. Auf die Frage, wie iſt dies zu erreichen, gibt es aber blos eine Antwort: „Hebt die Verkehrsmittel, ſo hebt ſich der Verkehr von ſelbſt.“ Auf dieſer Rheinſeite iſt ja, wie ich ſchon vorhin erwähnt habe, durch den Bau und die Erweiterung der Bonn-Euskirchener Bahn ein weſentlicher Schritt zur Beſſerung geſchehen, aber bezüglich des Verkehrs mit dem jenſeitigen Ufer ſieht es doch für uns noch recht traurig aus. Wir werden wohl ſobald nicht erreichen, daß der Beueler Bahnhof näher an den Rhein gerückt, und daß ſtatt der troſtloſen Verbindung über Troisdorf eine directe Verbindung mit Siegburg hergeſtellt werde. Aber was kann es uns auch nützen, wenn die

bergiſchen Bewohner auf 10 Bahnen und in noch ſo leichter und bequemer Weiſe bis an den Rhein gefahren werden, und ſie können dann nicht, oder nur mit den größten Hinderniſſen über den Rhein kommen? Wir wollen es ja dankbar anerkennen, daß die Bonn-Beueler Fährgeſellſchaft in den letzten Jahren Manches gethan hat, um in etwa den Verkehr zwiſchen den beiden Ufern zu erleichtern und die alten Härten zu mildern, aber mit den Verkehrsmitteln, die ſie uns bietet, iſt ſie doch nicht im Stande, unſeren jetzigen berechtigten Wünſchen in dieſer Hinſicht auch nur annähernd gerecht zu werden. Bonn iſt jetzt eine Stadt von 42,000 Einwohnern, und da können wir uns weder für unſern jetzigen Verkehr und noch viel weniger für den von uns anzuſtrebenden Verkehr mit ſolchen kindlichen Verkehrsmitteln begnügen, wie die heutige Verbindung zwiſchen Bonn und Beuel iſt. Wir wollen doch nicht fernerhin mit halben Stunden auf dem Rheine auf der Ponte ſitzen, weil ſie wegen 2, 3 und mehr Schleppſchiffen, oder weil am Mühlenſtumpf ein Segler in Sicht iſt, nicht anlanden kann; wir wollen doch nicht, daß manchmal 5, 6 Fuhrwerke ſtundenlang am diesſeitigen Ufer liegen, ehe Gelegenheit iſt zum Ueberfahren, wir wollen auch nicht, daß man von Bonn über Köln und Troisdorf nach Siegburg oder gar nach Beuel fahren muß, wie es Manchem ſchon bei Hochwaſſer, Eisgang und dichter Nebelluft paſſirt iſt, und wie es gerade augenblicklich manch' einem paſſiren mag, ſondern wir wollen, wie es andere Rheinſtädte unſeres Gleichen ebenfalls haben, daß hier eine feſte, ſtehende Brücke errichtet werde, auf welcher wir zu jeder Zeit und bei jeder Witterung fortkommen, und durch welche es auch Auswärtigen möglich iſt, in bequemer, ſchneller und ſicherer Weiſe mit uns zu verkehren. Auch die Regierung ſcheint doch allmählig einzuſehen, daß es bei der ſtetigen Entwicklung Bonns fernerhin mit dieſem Krähwinkler-Inſtitut nicht mehr geht, und man darf wohl hoffen, daß auch die läſtigen Verhältniſſe, in der ſich unſere Garniſon bezüglich ihrer rechtsrheiniſchen Uebungen durch die „kriechende" Brücke befindet, zu Gunſten einer ſtehenden Brücke einen kräftigen Drücker nach Oben hin ausüben wird. Allerdings wird es ja, ehe wir dieſes Ziel erreichen, noch vieler Mühen und auch noch vieler perſönlichen Opfer ſeitens der Bürgerſchaft bedürfen. Aber nur ſo allein ſind wir im Stande, Bonn zu einer gedeihlichen Entwickelung zu führen. Es iſt deshalb nicht hoch genug anzuſchlagen, daß ſich ſeit einiger Zeit ein Comité von thatkräftigen Männern gebildet hat, welches ſich die Verwirklichung dieſes von der geſammten Bürgerſchaft längſt gehegten Wunſches als feſtes Ziel vorgeſteckt hat. Schließen wir uns in feſter Einmüthigkeit dieſem Comité an, ſo muß der Werk gelingen!

Dieser Artikel stammt aus dem
General-Anzeiger für Bonn und Umgegend
vom 29. November 1890
digitalisiert auf zeitpunkt.nrw

Zur Verfügung gestellt für unser
Virtuelles Brückenhofmuseum
Königswinter
http://www.virtuellesbrueckenhofmuseum.de

Integriert in den Raum
Siebengebirge und der Rhein, Bonn