

projekt war die Rheinuferbahn Rastatt-Kehl, für uns Heutige vielleicht nur noch ein historischer Begriff ohne nähere Vorstellung, für die Generation der Jahrhundertwende jedoch eine Sehnsucht und ein Wunschtraum, heute fast vergessen, damals im Mittelpunkt der verkehrs- und wirtschaftspolitischen Debatten in der badischen Öffentlichkeit stehend.

Nachdem seither mehr als ein Menschenalter verstrichen ist und andere, größere Probleme unser Volk bewegt haben, dürfte es an der Zeit sein, die „Rheinuferbahn Rastatt-Kehl“ aus alten Akten und Verhandlungen ans Tageslicht hervorzuholen, dies ebenso vielverlästerte wie vielgepriesene Problem einmal gründlich darzustellen und damit der Vergessenheit zu entreißen.

*

Will man die Bemühungen des Hanauerlandes um die Rheinuferbahn verstehen und die fast traditionell gewordene, weil beinahe ununterbrochene Propaganda dafür psychologisch begreifen, so wird man auf die Anfänge der badischen Staatsbahn überhaupt zurückgehen müssen. Damals, in den Jahren 1838 bis 1840, stand sie zum ersten Male zur Debatte. Später wiederholte sich das Spiel zu öfteren Malen, und man kann die Jahre 1870, 1886, 1894, 1902 und 1904 als die Höhepunkte im Kampfe um die Rheinuferbahn bezeichnen. Die jeweilige Veranlassung mochte verschieden sein und war es tatsächlich auch, das Motiv blieb stets das gleiche: die Sehnsucht des Hanauerlandes, das wieder zu erhalten, was ihm in früherer Zeit gehört hatte, aber durch den Bau der badischen Hauptbahn 1838/45 genommen worden war — den großen Nordsüdtransitverkehr der rechtsufrigen (badischen) Oberrheinebene. Als es sich Ende der dreißiger Jahre des vorigen Jahrhunderts darum handelte, den „Zug“, d. h. die Richtung der projektierten Hauptbahn Mannheim-Basel näher zu bestimmen, standen sich zwei Anschauungen gegenüber. Die eine wollte die neue „Eisenstraße“ unmittelbar dem Gebirge entlang bauen, die andere quer durch die Rheinebene, etwa im Zuge der alten Rheinstraße. In letzterem Falle wäre die Rheinuferbahn Rastatt-Kehl als ihr Mittelstück ausgeführt worden. Nach längeren Erörterungen siegte die erstgenannte Ansicht. Aus mehreren Gründen, wie wir gleich sehen werden.¹⁾

¹⁾ Der Verfasser hat bereits in der „Ortenau“ 1926 und 1928 in seinem Aufsatz „Achtzig Jahre Eisenbahnen in der Ortenau“, wo der Eisenbahnbau, Betrieb und Verkehr der Ortenau von 1843 bis 1926 eingehend geschildert wurde, auch das Projekt der Rheinuferbahn kurz gestreift (1928. S. 106). Er darf hierauf verweisen.