

wie dort zu überwinden. Sie waren am Hochgestade des Rheines anders geartet als in der Landschaft am Gebirgsrande, in beiden Fällen aber nach dem damaligen Stande der Technik nur mit Mühe zu meistern.

„Nach meiner Kenntnis des Terrains“, so führte Staatsrat Karl Friedrich N e b e n i u s (1784 bis 1857), der eigentliche Schöpfer der badischen Staatsbahn, in der Sitzung der Zweiten Kammer vom 9. März 1838 aus, „werden die Schwierigkeiten in der Nähe des Rheines viel größer sein als am Gebirg, weil hier viel mehr Aufschüttungen gemacht werden müssen, welche große Kosten verursachen. Ein anderer Umstand ist, daß es in der Nähe des Rheines an Steinen fehlt, so daß sie vier bis fünf Stunden weit und noch auf größere Entfernungen herbeigeführt werden müssen. Auch dieser Umstand wird den Bau ungleich kostbarer machen, wenn man das Gebirge verläßt“ (Verhandlungen a. a. O. Seite 266).

Im übrigen wurde von der Führung über Kehl in der Debatte nur wenig gesprochen. Lediglich der Abg. Adolf S a n d e r (1801 bis 1845), Hofgerichtsadvokat in Rastatt, kritisierte die Beiseitlassung Kehls. „Der Grund, der die Kommission bestimmt hat, Offenburg in die Bahnlinie aufzunehmen, und über die Frage, ob es nicht rücksichtlich des Erträgnisses der Bahn zweckdienlicher sein werde, die Bahn über Kehl zu führen, scheint mir darin zu liegen, daß man befürchtet, es möchten alsdann viele Reisende von Kehl aus von der badischen Bahn abspringen, nach Straßburg gehen und auf der dortseitigen Bahn ihre Reise in die oberen Gegenden weiter fortsetzen“ (Verhandlungen a. a. O. Seite 297). Ihm erwiderte der Berichterstatter Abg. Hoffmann u. a.: „Der Hauptgrund gegen die Führung der Hauptbahn über Kehl liegt darin, daß der Verkehr des Unterlandes mit der Schweiz einen großen Umweg machen müßte von wenigstens zwei Stunden, was wohl in Anschlag zu bringen ist“ (Verhandlungen a. a. O. Seite 306). Der für Kehl entscheidende Absatz 2 des ersten Artikels des Eisenbahngesetzes lautete in seiner endgültigen Fassung vom 10. März 1838 alsdann wie folgt:

*„Kehl wird durch eine Seitenbahn mit der Hauptbahn verbunden.“*

In ihrer Sitzung vom 22. März 1838 behandelte auch die Erste Kammer diesen ersten Artikel. Über Kehl wurde hier noch weniger gesprochen als in der Zweiten Kammer. Nur der Großhofmeister Freiherr von Berckheim erwähnte Kehl als einziger und sprach