

von der „Wahrscheinlichkeit einer vielleicht ganz besonders starken Frequenz, wie dies bei der Bahn von Kehl etwa der Fall sein dürfte“ (Verhandlungen etc., Erste Kammer, Protokollheft S. 53), womit er aber die geplante Seitenbahn meinte und nicht etwa der Führung der Hauptbahn über Kehl das Wort reden wollte. Über letztere Möglichkeit findet man in den ganzen Verhandlungen kein einziges Wort. Immer wieder nur stand die Frage des Staats- oder Privatbahnbaues im Vordergrund der Debatte.

Schließlich nahmen beide Kammern das ganze Gesetz fast einstimmig an, die Zweite am 10. und die Erste am 22. März 1838. Damit war der Bau der Hauptbahn als erster badischer Bahn über Kehl erledigt und ihre Führung dem Gebirge entlang gesetzlich festgelegt.

Überblickt man die Verhandlungen des Eisenbahnlandtages von 1838 im Ganzen, so kann man den Volksvertretern von damals die Achtung nicht versagen. Gewissenhaft und gründlich, wie es gut altbadische Art war, haben sie das Problem nach allen Seiten hin geprüft und sich bemüht, eine dem Lande ersprießliche Lösung zu finden. Daß ihnen dies in vollem Maße gelungen ist, wird niemand abstreiten können. Ist doch die badische Staatsbahnpolitik von 1838 weit über die Grenzen des „Musterländles“, hinaus richtunggebend gewesen und hat für die späteren deutschen Staatsbahnen und die deutsche Reichsbahn von heute wertvolle Pionierarbeit geleistet. „Ohne Staatsbahn von einst keine Reichsbahn heute“, hat man mit Recht gesagt. Gegenüber diesem mehrerwähnten Hauptproblem der Verhandlungen von 1838 hat die Frage einer Führung der Hauptbahn im Zuge der Rheinuferbahn über Kehl naturgemäß nur eine sekundäre Rolle gespielt. Ernstlich debattiert worden ist sie überhaupt nicht. Ohne Kehl und seinen Verkehrsinteressen zu nahe zu treten, kann man heute wohl sagen, daß eine Führung der Hauptbahn über Kehl damals ein Fehler gewesen wäre. Die Gründe, die dagegen sprachen, liegen nach allem Obigen klar zutage. Ob neben den volkswirtschaftlichen und finanziellen Gründen auch strategische Erwägungen eine Rolle gespielt haben, wie Friedrich Metz in einem Aufsatz über „Kehl und das Hanauerland“ im Jahresheft 1931 der „Badischen Heimat“ (S. 11) meint, bleibe dahingestellt. Ihm „drängt sich unmittelbar der Gedanke auf, daß wohl auch strategische Gründe der Landesverteidigung für die Linienführung in größtmöglichem Abstand von der französischen Rheingrenze mitbestimmend gewesen sein mögen“, und diese Motivierung hat in der Tat manches