

teres Eisenbahnnetz im ganzen badischen Lande, im Odenwald und Schwarzwald, im Kraichgau und am Bodensee, und die Lücken auf der badischen Eisenbahnkarte schlossen sich mehr und mehr. Bald war keine Gegend mit Ausnahme des hohen Schwarzwaldes mehr ohne Eisenbahn.

Und doch war auch hier nicht alles Gold, was glänzte. Wohl vermochte die Eisenbahn allenthalben links und rechts ihrer Gleise einen starken Einfluß auf Wirtschaft und Verkehr der durchzogenen Gegend auszuüben, aber von einer bestimmten Entfernung an nahm dieser Einfluß ab, um schließlich völlig zu verschwinden. So auch in der gesegneten Ortenau. Da die Hauptbahn mit ihrem intensiven Nordsüdverkehr und die Kehler Seitenbahn mit ihrem gleichfalls ansteigenden Ostwestverkehr eine besonders starke Wirkung ausstrahlten, so bekam der breite Landstreifen der Oberrheinebene zwischen Rheinstrom und Bahnlinie auch sein Teil an dem gesamten wirtschaftlichen Aufschwung ab. Daß diese Linie teilweise ziemlich weit entfernt dem Gebirge entlang zog, berührte ihn zunächst nicht; nur ganz allmählich begann er den Mangel einer unmittelbar ihn durchquerenden Eisenbahn zu verspüren, so daß die maßgebenden Kreise in Stadt und Land nach einer Abhilfe sich umsahen.

Dabei ist es für die Intensität der Befruchtung, die von der Hauptbahn auf die ganze Rheinebene ausging, bezeichnend, daß es fast drei Jahrzehnte brauchte, bis man sich des Mangels einer „Rheinuferbahn“ richtig bewußt wurde. Die ältesten Bestrebungen um eine solche Eisenbahn datieren vom Ende der sechziger Jahre. Es war die Zeit, als sozusagen Hochkonjunktur in Eisenbahnpetitionen herrschte und die schlechtest begründeten Bittschriften an die Landstände gelangten.

Nicht zufällig begann deshalb der Bericht der Eisenbahnkommission „über die aus verschiedenen Landesteilen eingekommenen Petitionen wegen Herstellung weiterer Eisenbahnen“ in der Sitzung der Zweiten Kammer vom 5. März 1870 mit folgendem Stoßseufzer: „Noch zu keiner Zeit ist das Drängen der Bevölkerung des Landes nach dem Besitze von Eisenbahnen stärker gewesen als in der gegenwärtigen. Nicht allein solche Landesteile, welche am entferntesten von den bestehenden Eisenbahnen liegen, erstreben auch für sich das neue Verkehrsmittel, nein selbst dort, wo man nur wenige Stunden von einer Eisenbahn entfernt wohnt, will man den unmittelbaren Genuß, oder wo man schon eine Eisenbahn hat, will man weitere, gewissen Verkehrsrichtungen besser als die vorhandenen