

sei, für welche die Eisenbahn nachgesucht werde. Die Strecke von Kehl nach Oos werde  $8\frac{1}{2}$  Stunden lang und 1 700 000 fl. kosten, was zu  $4\frac{1}{2}\%$  einen jährlichen Zinsaufwand von 70 000 fl. erfordere. Schon der Lokalverkehr liefere nahezu diese Summe. Dazu komme der große Fremdenverkehr, der Besuch von Baden, der durch den Wegfall des Aufenthaltes in Appenweier von Straßburg her ganz dieser Bahn zufalle. „Den Einwand, daß damit der bestehenden Linie Kehl-Appenweier-Oos eine Konkurrenzbahn geschaffen werde, welche ihre Existenz nur auf Kosten jener Bahnstrecke fristen könne, glauben wir nicht befürchten zu müssen“, heißt es am Schlusse.

Darauf erwiderte der bereits erwähnte Bericht der Eisenbahnkommission vom 5. März 1870, dessen Verfasser niemand anders als Abg. Robert G e r w i g , der Erbauer der Schwarzwaldbahn und zeitweise Oberingenieur der Gotthardbahn (1820 bis 1885), war, u. a. folgendes: „Diese Einwendung müssen wir aber gerade erheben. Die Bahn von Oos nach Kehl hat nur eine lokale Berechtigung, sie hat keine für den größeren Verkehr. Die direkte Bahn von Oos nach Kehl wird als Lokalbahn ohne Zweifel erstehen, wir gönnen sie der fleißigen Bevölkerung des Riedes und Hanauerlandes, aber ihre Zeit ist noch nicht gekommen, sofern der Staat sie bauen oder dafür Opfer bringen soll. Und daß der Staat Opfer bringen müßte, wenn er für das Baukapital  $4\frac{1}{2}\%$  garantieren und den Betrieb übernehmen müßte, ist außer Frage, denn nur der Lokalverkehr wäre ihre eigene Kraft, alles andere wäre der Hauptbahn entzogen, zur Abkürzung des Weges von Kehl nach Oos liegt kein Bedürfnis vor. Wir machen uns damit nur selbst Konkurrenz“ (a. a. O. Seite 562).

So war das Schicksal der Eingabe besiegelt. Die Landstände gingen — dem Kommissionsantrag entsprechend — zur Tagesordnung über. Daß im Norden Oos statt Rastatt als Ausgangspunkt gewählt worden war, will nichts besagen; wahrscheinlich geschah es mit Rücksicht auf den Verkehr von Baden-Baden. Das Prinzip, dem Hanauerlande Ersatz für die 1838 entgangene Hauptbahn zu verschaffen, bleibt bestehen, und es mochte mit Oos vorlieb genommen werden, weil damit gleichzeitig eine Verbilligung des Bahnprojektes erreicht wurde. Daß dieses trotz alledem keine Gnade vor den Landboten und der Regierung fand, ist aus den damaligen Zeitverhältnissen durchaus erklärlich. Ein Bedürfnis lag tatsächlich nicht vor.

Als 1871 dann Bismarck das Elsaß annektiert hatte und Straßburg mit einem immer dichteren Netz von Voll- und Schmalspurbah-