

projektes der Hanauer Bevölkerung gezogen wurden. Nach dem Bericht des Abg. Ernst Kist (1850 bis ?), der den Antrag auf Überweisung „zur Kenntnisnahme“ begründete, und mehreren befürwortenden Reden stellten Abg. Fr ü h a u f und Genossen den Abänderungsantrag, „Hohe Kammer wolle die vorliegende Petition der großherzoglichen Regierung e m p f e h l e n d überweisen“. Zur Begründung führte Abg. Frühauf u. a. aus: „Wir sehen, daß zwischen Frankfurt und Basel durchgängig vier Gleise sein müssen. Vom Standpunkte der Betriebssicherheit ist es längst nicht mehr zu verantworten, daß der Verkehr zwischen Rastatt und Offenburg auf zwei Gleisen bewältigt wird. Wenn da ein Unglück passierte, so wäre vielleicht tagelang der ganze Verkehr gehemmt. Das ist ein unhaltbarer Zustand“ (a. a. O. Seite 763). Im Folgenden legte dann aber Abg. Richard H e r g t (1846 bis 1913) als Fachmann den Finger auf die Wunde, indem er erklärte, er sei zwar „aus allgemeinen verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen Gründen für jede Verbesserung und Erweiterung des Verkehrsnetzes; der Erfüllung dieser Wünsche haben aber die Gemeinden selbst ein Hindernis in den Weg gelegt, indem sie durch einen Privatunternehmer eine Nebenbahn herstellen ließen“ (a. a. O. Seite 764). Von Regierungsseite wurden deren ablehnende Haltung nochmals dargelegt. „Wir hätten zwei Linien von Rastatt nach Kehl, die eine über Appenweier, auf der die Leute fahren, und die andere über Stollhofen, auf der die Leute nicht fahren“, was vielleicht etwas grob und übertrieben, aber cum grano salis eben doch richtig war. Dabei bestritt der Regierungsvertreter nicht, „daß wir seinerzeit dazu kommen können, eine Entlastung der Hauptbahn vorzunehmen, allein eine Linienführung über Kehl oder Kork wäre keine Entlastung. Die Entlastungslinie darf nicht länger sein, als die jetzige Linie, die Linie über Kehl wäre aber etwa 12 km, die Linie über Kork 10 km länger als die Hauptbahn, sie wäre also bei der scharfen Konkurrenz mit der elsässischen Reichseisenbahn nach Basel unbrauchbar.“

Nach weiteren Ausführungen mehrerer Redner, die sich von der Regierungserklärung nicht überzeugt glaubten, nahm die Kammer den Antrag auf empfehlende Überweisung fast einstimmig an. Die Rheinuferbahn hatte einen letzten Achtungserfolg errungen, aber mehr nicht.

Und immer noch nicht gaben sich ihre Freunde geschlagen. Ein letztesmal hatten sich die Landstände in der Session 1903/1904 mit ihr zu befassen, als die Eisenbahnkommission Rastatt eine neue