

Wolfgang Wenzel

gibt doch, versteht man unter Bahnhof das sog. Verwaltungs- oder Empfangsgebäude als für das Publikum wesentliche Kernstück einer Gesamtanlage, auch die abgerückte Lage gegenüber den Geleisen und das Fehlen eines unmittelbar daran anschließenden sog. Hausbahnsteigs, paradoxerweise gerade der Bildnachweis das Rätsel auf: Wo lag er sich eigentlich, der badische Bahnhof? Die Recherchen hinsichtlich der scheinbar verblüffenden, fast provokanten Fragestellung, führten, wie sich zeigen sollte, nicht nur zu einer noch überraschenderen Antwort, sondern legten zugleich einige in Vergessenheit geratene Aspekte zu Planung und Bau der badischen Bahn Meßkirch – Sigmaringen offen, die in der heimat- und eisenbahngeschichtlichen Literatur – soweit ersichtlich – bislang noch keine Berücksichtigung gefunden hatten und deshalb Anlaß geben sollten, den Bogen der Betrachtung etwas weiter zu spannen.

Die Geschichte der Eisenbahnstrecke Meßkirch – Sigmaringen ist nicht nur ein Teilaspekt der Geschichte der badischen Eisenbahnen, sondern vor allem auch Teil der Geschichte der Eisenbahnen in Hohenzollern, welche wiederum durch die Beziehungen zu den Nachbarstaaten bestimmt wurde. Denn noch ehe man auf der ersten württembergischen Eisenbahnstrecke zwischen Cannstatt und Untertürkheim am 22.10.1845 die regelmäßigen Fahrten aufgenommen hatte, war auch im Fürstentum der Wunsch nach einer Eisenbahnverbindung geweckt worden; doch war der Eisenbahnbau angesichts der engbegrenzten Ausdehnung der Hohenzollerischen Lande von vornherein von der Verbindung mit den Königlich Württembergischen bzw. Großherzoglich Badischen Eisenbahnen abhängig. Der Eisenbahnbau mußte sich deshalb danach orientieren, welche Bahnen von diesen ins Leben gerufen würden. In einer *Unterthänigsten Darlegung der Eisenbahnen der Nachbarstaaten, deren Vortheile und Nutzen für das Fürstenthum, sowie der etwa von hier aus zu ergreifenden Maßregeln* vom 16.9.1845<sup>6</sup> gibt der Verfasser seiner Regierung im Hinblick auf die badischen Bahnen und konkret an eine projektierte Bahn durch das Kinzigthal und den Schwarzwald an den Bodensee zur Erwägung: *Kommt diese Bahn in der Nähe von Stockach heraus, so wird sie für die Süd-, Nord- und Westverbindungen des Fürstenthums die wichtigste.* Die bedauerliche Seite des hiesigen Eisenbahnwesens wurde jedoch darin gesehen, daß eine Verbindung mit einer solchen und anderen Bahnen erst zustande kommen werde, wenn jeder einzelne Staat seine Sonderinteressen schon gewahrt habe. Man könne derweil nur *abwarten, ob und welche Eisenbahnen in die Nähe des Fürstenthums gelangen, und den Verkehr zwischen den Eisenbahnen und auf die Stationen derselben erleichtern, und zwar durch gute Straßen und durch gute Postverbindungen.* Vielleicht werde diese Art Zwischenverkehr, so schließt der Bericht tröstlich, *später vortheilhafter für das Fürstenthum wirken, als eine mitten durchziehende Eisenbahn, welche die Fremden und Güter ohne Aufenthalt nur schnell vorbeiführen würde, ohne daß dadurch dem Lande ein großer Nutzen erwüchse.*

So konnte man erst, nachdem die Badische Zweite Kammer sich im Frühjahr 1856 in geheimer Sitzung mit Vorschlägen zur Herstellung neuer Eisenbahnverbindungen beschäftigt und namentlich den Bau der Kinzigthal(Schwarzwald)bahn und einer Linie

6 StAS Ho 235 Bd. 11 Abt. I Sect. V Nr. 721.