

Die Sigmaringer Eisenbahnfrage(n)

bestand zwischen Baden und Preußen wenigstens im Grundsatz eine Identität der Interessen, wie auch im Gespräch zwischen dem preußischen Regierungspräsidenten Seydel, welcher sich am 22. 11. 1861 zum Informationsaustausch nach Karlsruhe begeben hatte, und dem badischen Handelsminister Weizel deutlich wurde¹⁵. In einer Note an den Kgl. Preußischen außerordentlichen Gesandten Graf von Flemming vom 22. 5. 1862 erklärte sich die badische Regierung zum sofortigen Eintritt in Verhandlungen über die Verbindung der „Hohenzollerischen“ mit der Badischen Bahn bei Meßkirch bereit. Die sofortige Inangriffnahme der Linie Stockach – Meßkirch zum Anschluß an die für das preußische Gebiet beabsichtigten Schienenwege, die einen weiteren Anschluß an die Württembergische Staatsbahn zwischen Hechingen und Tübingen anstrebten, war nach Einschätzung der Kgl. Preußischen Regierung das wirksamste Mittel, die fernere Ausbildung des oberschwäbischen Eisenbahnnetzes in einer den Interessen des allgemeinen Verkehrs und der beiden Staaten entsprechenden Weise zu regeln¹⁶. Derweil wurde die badische Regierung zur Verwirklichung gewissermaßen des ersten Bauabschnitts, nämlich zum Bau einer Eisenbahn zunächst in der Richtung über Stockach nach Meßkirch mit einer auf die obere Rheintalbahn einmündenden Abzweigung per Gesetz vom 24. 7. 1862 (dort Art. 3) ermächtigt¹⁷.

Noch vor Abschluß des Gesetzgebungsverfahrens hatte der preußische Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten Vorerhebungen zur Untersuchung des Terrains und wegen Auswahl der Baulinie für die mit der Großherzoglich Badischen Regierung zu vereinbarende Fortsetzung dieser Eisenbahn angeordnet¹⁸. Nach dem Bericht des Baurats Keller vom 19. 8. 1862 war die Richtung einer zwischen Sigmaringen und Meßkirch anzulegenden Eisenbahn auf dem preußischen Streckenteil durch die Terrainbildung wie folgt vorgezeichnet: *Von dem Bahnhof bei der Stadt Sigmaringen geht die Bahnlinie längs dem flachen Gehänge am rechten Donauufer fort und wendet sich dem Dorfe Laiz gegenüber vom Flusse ab, südlich nach dem Paulter Hof, und zwar am östlichen Rande des bis hieher sich hinaufziehenden Taleinschnitts. Beim Paulter Hof tritt die Bahn in die Waldungen, welche auf preußischem und badischem Landesgebiet zwischen Vilsingen und Ablach und bis an den Höhenrand bei Menningen sich ausbreiten*¹⁹. Über die Weiterführung dieser Bahn wurde in Verhandlungen zwischen dem Ministerialrat Heinrich Muth als Vertreter des Großherzoglich Badischen Handels-Ministeriums und dem Kgl. Preußischen Regierungspräsidenten Seidel aus Sigmaringen bereits unter dem 7. 11. 1862 in Karlsruhe eine vorläufige Einigung erzielt²⁰. In Art. 1 des Vertrages wurde die Zugrichtung im Allgemeinen dahin angegeben, daß die Bahn von Meßkirch aus in das Ablachtal

15 GStA PK III. HA MdA II 7603. Bericht des Regierungs-Präsidenten Seydel an den Staatsminister und Minister d. ausw. Angelegenheiten Graf von Bernstorff vom 1. 12. 1861.

16 Wie Anm. 12, fol. 603.

17 Beilage zum Protokoll der 42. öffentlichen Sitzung der II. Kammer.

18 Wie Anm. 12 f. 759.

19 Ebd. f. 763–775.

20 Ebd. f. 755–811.