

## Die Sigmaringer Eisenbahnfrage(n)

*mittelst eines Tunnels den fürstlichen Mühlberg, welcher, von vier Dezennien noch ein kahler Fels, einer dieser Zeit mit großen Kosten und unsäglicher Mühe bewaldet und zu Anlagen umgestaltet worden ist. Es ist kaum eine Eisenbahn=Anlage denkbar, welche einem Eigenthümer so empfindliche Opfer auferlegt, wie das in Rede stehende Projekt<sup>54</sup>.*

Die Hofkammer wisse zwar, daß sie im allgemeinen öffentlichen Interesse Opfer zu bringen verpflichtet sei; doch dürfe die unfreiwillige Aufgabe von Privateigentum durch das staatliche bzw. allgemeine Interesse nur unter äußerster Schonung des Eigentümers geschehen. Und Stropffel führt weiter aus: *Einer solchen Schonung wird aber nicht Rechnung getragen, wenn das aufgestellte Projekt die Bahnlinie und den Bahnhof in den langen Garten legt, dem Prinzenbau seine Umgebung wegnimmt, und die Rasur der Allee verlangt. Die letztere ist eine landschaftliche Zierde der ganzen Umgebung und eine wahre Wohltat für die Einwohnerschaft, da sie in der ganzen Umgebung der Stadt Sigmaringen den einzigen Ort bildet, wo zu heißer Jahres=Zeit zu jeder Stunde des Tages der Kranke wie der Gesunde, der Alte wie der Junge im Freyen sich ergehen und frische Luft genießen kann.* Zugleich verwies die Hofkammer die Planer auf die Westseite der Stadt, wobei sie auch ein Projekt auf den Burgwiesen ins Spiel brachte. Der Platz zwischen dem Fürst-Carl-Landesspital und dem Zollerhofe sei für die Situierung des Bahnhofs ebenso vollständig geeignet, wie es die Areale zwischen dem letzteren und der Gorheimer Straße und diejenige in unmittelbarer Nähe der Laizer Brücke seien. Es könne auch nicht im Interesse Hohenzollerns liegen, den Bau der Linie Meßkirch – Sigmaringen über Krauchenwies zu erleichtern, indem der Großherzoglich Badischen Eisenbahnverwaltung, insbesondere wenn die Bahn, wie zunächst projektiert, in der Richtung von Sigmaringendorf (ausschließlich) auf dem rechten Donauufer geführt würde, eine bequeme Einmündung in den Bahnhof zu ermöglichen. In Sigmaringen hatte man es nicht verwunden, daß die Großherzoglich Badische wie auch die eigene Regierung die direkte Linienführung der Meßkirch – Sigmaringer Eisenbahn verworfen hatten, und befürchtete man, von den großen Verkehrsströmen abgeschnitten und auf einen unbedeutenden Personenverkehr reduziert zu werden. Würde dagegen der Bahnhof auf die von den Gemeindegewählten gewünschte Stelle plaziert, so könnte die badische Ablachallinie nur mit großen Mehrkosten in denselben einmünden, was die badische Regierung bewegen wolle, doch noch auf den Bau der direkten Bahn von Meßkirch nach Sigmaringen durch das Paulter Tal einzugehen.

Die Hofkammer gelangte gar zu der Auffassung, daß trotz der erfolgten Festlegungen und namentlich der Erwähnung des Ortes Krauchenwies die Bahn vertraglich nur durch das Paulter Tal herzustellen sei. Sie meinte, sich dabei auf die entsprechende Passage des Schlußprotokolls zu dem Staatsvertrag vom 3. März 1865 berufen zu können. Indem vereinbart wurde, daß die Bahn *womöglich über Krauchenwies in direkter Richtung nach Sigmaringen* zu führen sei, so folge hieraus, daß die Linie Meßkirch – Sigmaringen eben nicht unbedingt über Krauchenwies geführt werden solle. In erster Linie sei die Bahn direkt nach Sigmaringen, also in gerader Linie, zu

54 Ebd., Schreiben vom 21. Dezember 1867