

Die Sigmaringer Eisenbahnfrage(n)

Laufe des Gesprächs zugegeben wurde, daß man auf gütlichem Wege von der badischen Regierung noch einige Zugeständnisse erwarten könne, so wurde doch ein Anspruch hierauf entschieden in Abrede gestellt. Der Geheime Ober-Baurat Weißhaupt ließ die Deputation im Grunde genommen gar nicht zu Wort kommen, und bezeichnete die Intervention vielmehr rundweg als unzulässig. Nachdem die Deputation unter solchen Umständen ihren Auftrag nicht als (befriedigend) erledigt ansehen konnte, entschloß sie sich, die am folgenden Dienstag, dem 7.4.1868 stattfindende Sitzung im Handelsministerium abzuwarten und am darauffolgenden Tage zu versuchen bestimmtere Auskunft über das Schicksal ihrer Anträge zu erlangen. Demgemäß begab sich die Deputation am Mittwoch, den 8.4.1868 wieder zu dem Herrn Ministerialdirektor von der Reck und erhielt nunmehr die scheinbar günstige Eröffnung, daß die Anträge der Deputation für berechtigt erachtet und die nachgewiesenen Interessen der Stadt Sigmaringen in erneuten Verhandlungen mit Baden warm vertreten werden würden. Die Deputation, sich am Ziel ihrer Sendung glaubend, beschloß die Abreise für den folgenden Tag. Offenbar hatten die Vertreter aus Sigmaringen, wie eine Zwischennachricht des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten an die Königliche Regierung in Sigmaringen vom 13.4.1868 deutlich machte, den Eindruck erweckt – jedenfalls aber war dieser Eindruck bei ihren Gesprächspartnern entstanden – daß die Großherzoglich Badische Regierung zum Einlenken durchaus geneigt sei, wenn die Forderung nach der direkten Linienführung nur mit gehöriger Energie aufrechterhalten würde⁵⁸. Jedenfalls wurden Schritte unternommen hierüber nähere Information zu erlangen, womit sich der Minister im Ergebnis allerdings fehlgeleitet sah. Mit dem Unterton der Verstimmung

58 So bereits Schreiben des Oberamtmanns von Manstein an den Königlichen Regierungspräsidenten von Blumenthal vom 8.1.1868 (Anm. 55); die Ausführungen des Ministerialrats Muth vor der 2. badischen Kammer vom 17. Oktober 1866, welche diese Annahme rechtfertigen sollten, gaben dafür bei genauerer Betrachtung allerdings nichts her: Soweit darin bemerkt ist, daß die Linie Meßkirch – Krauchenwies – Sigmaringen einen Umweg darstelle und man noch einmal untersuchen werde, eine direkte Verbindung herzustellen, bezog sich dieses, wie der Gesamtzusammenhang deutlich macht, auf die Städte Meßkirch und Mengen, da zunächst allein die Ausführung der Strecke Meßkirch (- Krauchenwies !) – Sigmaringen vertraglich feststand und der badischen Regierung lediglich fakultativ das Recht eingeräumt war, auch den Lückenschluß zwischen Krauchenwies und Mengen herzustellen. Auf der anderen Seite ergibt sich aus einem im Laufe des Jahres 1869 mitgeteilten Promemoria der Großherzoglich Badischen Regierung an die Preußische Staatsregierung (Anm. 34) daß für die Richtung der Bahn von Meßkirch nach Sigmaringen neben der im Staatsvertrag vorgesehen Linie durch das Ablachtal weiterhin auch diejenige von Meßkirch über Pault nach Sigmaringen einer näheren Untersuchung unterzogen worden sei. Ob sich Baden demnach noch in einem Überlegungsprozeß befand oder die Untersuchungen, deren Vornahme und Zuverlässigkeit in Sigmaringen – vgl. hierzu Schreiben des Gemeinderats und Bürgerausschusses an den Königlichen Regierungspräsidenten vom 30.6.1869 (Ebd.) bezweifelt wurde, im Hinblick auf getroffene politische Entscheidungen nicht mehr ergebnisoffen waren, mag freilich immerhin bezweifelt werden, zumal die Strecke Krauchenwies – Sigmaringen mit einer Maximalsteigung von 1 : 84 – nicht 1 %, wie in dem Promemoria berechnet – und damit näherungsweise der auch für die Strecke Meßkirch – Pault – Sigmaringen ermittelten Neigung von 1,3 % ausgeführt wurde.