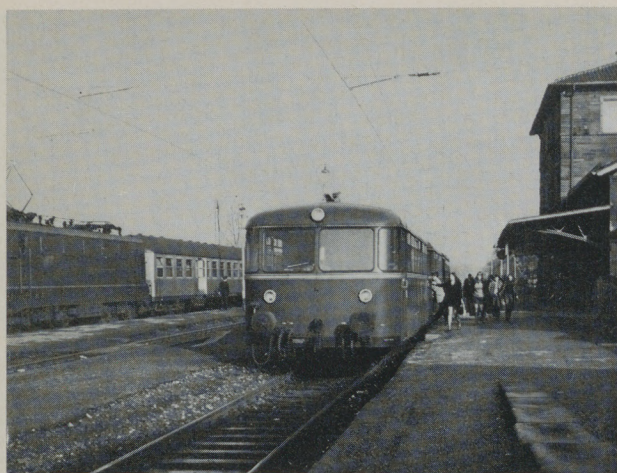
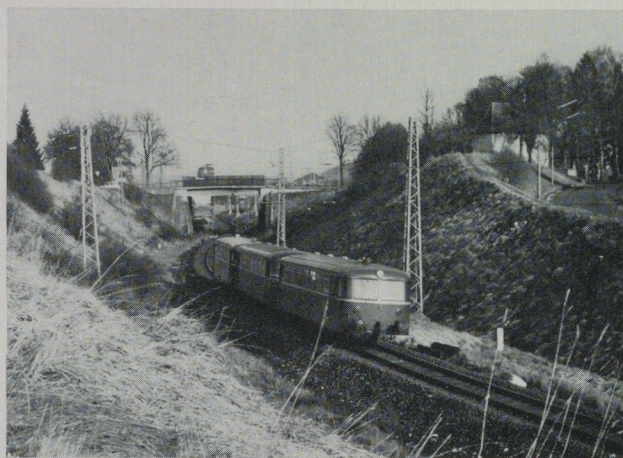




Weil der Stadt ist heute der wichtige Umschlagplatz von elektrifizierter zu verdieselter Schwarzwaldbahn: Wendezug und Triebwagen treffen sich hier. Vor dem Bahnhofsgelände wartet der Bahnbus nach Calw. Gerade in diesem Teil der Schwarzwaldbahn wird man sich bei Neuerungen schwertun, denn immer noch ist der Streckenabschnitt Renningen–Weil der Stadt eingleisig, und vor noch nicht langer Zeit dachte man daran, die Strecke Calw–Weil der Stadt, übrigens eine der schönsten Aussichtsstrecken unserer Heimat, stillzulegen. Glücklicherweise hat hier die Vernunft gesiegt. Besorgnis herrscht jedoch bei allen, Bundesbahn wie Fahrgästen, über die weitere Entwicklung dieses Streckenabschnitts, denn einem aus allen Nähten platzenden Stuttgarter Einzugsgebiet steht ein gleichbleibendes, ja teilweise in Spitzenzeiten sogar reduziertes Zug-Angebot gegenüber. Wie kann eine S-Bahn hier Abhilfe schaffen, wenn bis zum Zeitpunkt von deren Fertigstellung schon wieder tausend und aber tausend Fahrgäste in die Züge drängen? Von einem lockenden Angebot für den Autofahrer, der vor den Bahnhöfen parken soll, um mit dem Zug weiter zur



«City» zu streben, kann doch nur gesprochen werden, wenn man viel, viel zügiger nicht nur planen, sondern auch verwirklichen würde. Von der Wohltat einer Eisenbahn wird man heute auf dieser Strecke nur bedingt mehr sprechen können!

100 Jahre Schwarzwaldbahn

Siegfried Greiner

Stuttgart–Leonberger Bahn mit 44 gegen 42 Stimmen genehmigt. Gott Lob und Dank. Schuldt. So lautete das Telegramm, das der Landtagsabgeordnete und Stadtschultheiß SCHULDt nach Schluß der Sitzung der württembergischen Abgeordnetenversammlung am 23. Juni 1865 nachts um 11 Uhr nach Calw aufgab. Wie groß die Anteilnahme vieler Calwer Bürger an dem Abstimmungsergebnis über den Bau einer Schwarzwaldbahn von Stuttgart nach Calw war, ersieht man aus einem Zeitungsbericht des «Calwer Wochenblatts», in dem es heißt: Der größte Teil unserer Stadt befand sich am Freitag (23. Juni) in der größten Spannung auf das Resultat der Kammerabstimmung in unserer Eisenbahnangelegenheit... Von erwartungsvoller Aufregung getrieben,

fand sich abends im Waldhorn eine größere Anzahl hiesiger Einwohner ein, um durch den Telegraphen, der durch das allzeit freundliche Entgegenkommen des Herrn Postamtsvorstands ausnahmsweise auch in der Nacht tätig war, das Schicksal unserer Hoffnungen zu erfahren. In der elften Stunde brachte der Draht die bekannte Entscheidung. Von großer Freudigkeit über diese Botschaft wurde jedermann ergriffen, aber nur wer mit auf der Tortur der den Tag und die Nacht über einlaufenden Telegramme stand, kann den ungeheuren Jubel begreifen, in welchen unsere Waldhorngesellschaft ausbrach und den nur das Bedürfnis der Ruhe beenden konnte. Den Böllerschüssen, durch welche die Freudenbotschaft andern Morgens den übrigen Einwohnern

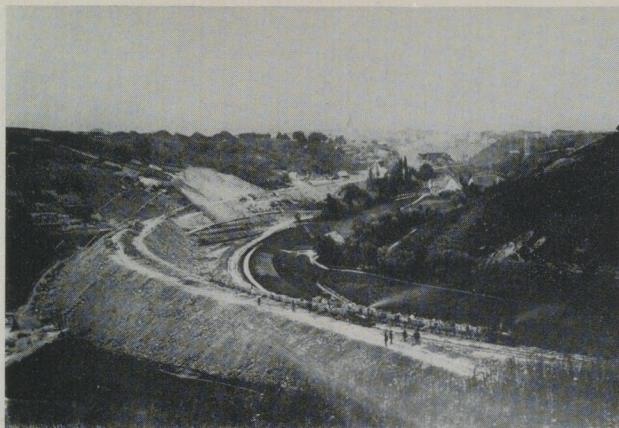


Abb. 1: Eisenbahndammbau zwischen Höfingen (im Hintergrund) und Leonberg; Glemstal mit Scheffelmühle. Foto 1867 (Sammlung Schmidbauer Nr. 1).

verkündigt wurde, folgte sofort die Beflaggung der Häuser, und dieser Flaggenschmuck bekundete am besten die freudige Bewegung der Gemüter¹.

Mit Neid und Verärgerung hatten Calwer Fabrikanten, Handel- und Gewerbetreibende zwei Jahrzehnte lang auf die Erschließung des württembergischen Gebiets mit großen und kleinen Eisenbahnstrecken geblickt, und sie konnten nicht begreifen, daß Calw, das nur 40 Kilometer von Stuttgart entfernt liegt, keine Schienenverbindung mit der Hauptstadt bekommen sollte. Dazu kam, was ebenfalls verwundern mußte, daß gerade der langjährige (1830–1855) Calwer Landtagsabgeordnete JOHANN GEORG DOERTENBACH einer der führenden Fachleute für Fragen des Eisenbahnbaus war, und schon 1839 hatte er als Referent über diese Materie in der Kammer zu berichten². Der in Calw angestaute Unmut wurde schließlich in einem geharnischten Briefe deutlich, den der Vorstand des Calwer Gewerbevereins, JULIUS STÄLIN, 1863 nach Stuttgart

Abb. 2: Im Hintergrund Leonberg mit Kirche und Schloß; rechts neben dem Schloß Bau am 23 m tiefen Einschnitt, im Vordergrund Dammaufschüttungen mit mehreren Rollbahnen. Foto 1867 (Sammlung Schmidbauer Nr. 4).



Abb. 3: Im Vordergrund Sohle des Einschnitts bei Leonberg; im Mittel- und Hintergrund Ausschachtungsarbeiten; über 260 Menschen befinden sich auf diesem Bild. Foto 1867 oder 1868 (Sammlung Schmidbauer Nr. 3).

schickte, und in welchem er die Regierung fragte, ob sie es vorzieht, uns noch länger die Wohltat einer Eisenbahn vorzuenthalten, um dadurch den Handel Calws und sein zahlreiches Gewerbe dem Verfall preiszugeben³.

Der Streit in der Öffentlichkeit und in den beiden Ständekammern ging dann schließlich darum, wie denn der westlich von Stuttgart gelegene Landesteil am besten durch Eisenbahnlinien erschlossen werden könnte, und zwei Meinungen standen einander schroff gegenüber: Die eine, vor allem vertreten durch den Chefredakteur des «Schwäbischen Merkurs», OTTO ELBEN, und den Stuttgarter Oberbürgermeister SICK, trat für einen Eisenbahnknotenpunkt in Böblingen ein, von dem aus die Verbindungen nach Stuttgart, nach Calw, nach Freudenstadt

Abb. 4: Glemstal mit Clausenmühle im Vordergrund, links im Hintergrund Schweizermühle; Bau der Überführung für die Rutesheimer Straße und Bau einer Brücke über die Glems. Vor der Schweizermühle das Gelände, auf dem später der Leonberger Bahnhof gebaut werden sollte. Foto 1867 oder 1868 (Fotosammlung Schüz Nr. 4 / Sammlung Schmidbauer Nr. 7).



und nach Tübingen abzweigen sollten; Wortführer für die andere Meinung war der Minister des Auswärtigen, von VARNBÜLER, der eine Linienführung durch das Strohgau über Leonberg wünschte⁴.

Was diese Schwarzwaldbahn, die in Zuffenhausen beginnt und in Nagold ursprünglich endigte⁵, von anderen württembergischen Schienenstrecken unterscheidet, ist das gehäufte Auftreten von hohen Dämmen und Einschnitten, von Tunnels und Brücken, wodurch das ursprüngliche Landschaftsbild z. T. stark verändert wurde. Als weitere Besonderheiten dieser Bahn sind hervorzuheben: ein Reiseführer, der zur Eröffnung der letzten Teilstrecke Weil der Stadt–Nagold (20. Juni 1872)⁶ erschienen ist, und vor allem die Fotografien, die wichtige Bauarbeiten eindrucksvoll dokumentieren.

Die württembergische Schwarzwaldbahn von Stuttgart bis Nagold. Mit besonderer Rücksicht auf Calw unter Mitwirkung von Dr. E. SCHÜZ in Calw, bearbeitet von ED. FR. HOCHSTETTER, Pfarrer in Althengstett, heißt der bei W. Kohlhammer, Stuttgart, 52 Seiten umfassende Reiseführer⁷. Nach dem bewährten Muster der württembergischen Oberamtsbeschreibungen, in denen Geschichte und Gegenwart eines Ortes dargestellt werden, bringen HOCHSTETTER und SCHÜZ Wichtiges über die einzelnen Bahnstationen sowie über nahe der Eisenbahnstrecke gelegene Orte. Dabei wird auch der Verlauf der Bahn beschrieben, und vor allem auf die neuen technischen Bauten hingewiesen. Als Ergänzung zu dieser Darstellung besitzt das ehemalige SCHÜZsche Handexemplar zehn eingeklebte Fotografien vom Bahnbau auf der Strecke zwischen Höfingen und Wildberg. Daß ein fertiggestellter Bahnhof, eine vollendete Brücke, die Einfahrt eines Tunnels auch schon in der Frühzeit der Fotografie aufgenommen wurden, liegt nahe, aber daß hin und wieder ein Heer von Eisenbahnbauarbeitern, eine Rollwagenbahn, eine werdende Brücke u. a. m. auf der fotografischen Platte festgehalten worden sind, dürfte nicht häufig vorgekommen sein und verdient deshalb besondere Beachtung⁸.

Zwischen Höfingen und Leonberg waren die größten Hindernisse zu überwinden, heißt es bei OSCAR FRAAS in seinem Buch «Württembergs Eisenbahnen»⁹, und er fährt fort: *Die südlich abbiegende Bahn hat durch einen über 570 m langen und bis zu 23 m tiefen Einschnitt und einen 860 m langen und 11 m hohen Damm die ganze Physiognomie des Tales verwandelt*. Wir sehen bei Abb. 1 dieses Tal mit dem großen Bogen des schon ziemlich hoch aufgeschütteten Dammes. Zwei Kleinlokomotiven ziehen Rollwagen, die das Aufschüttungsmaterial aus dem großen Einschnitt westlich von Leonberg (s.

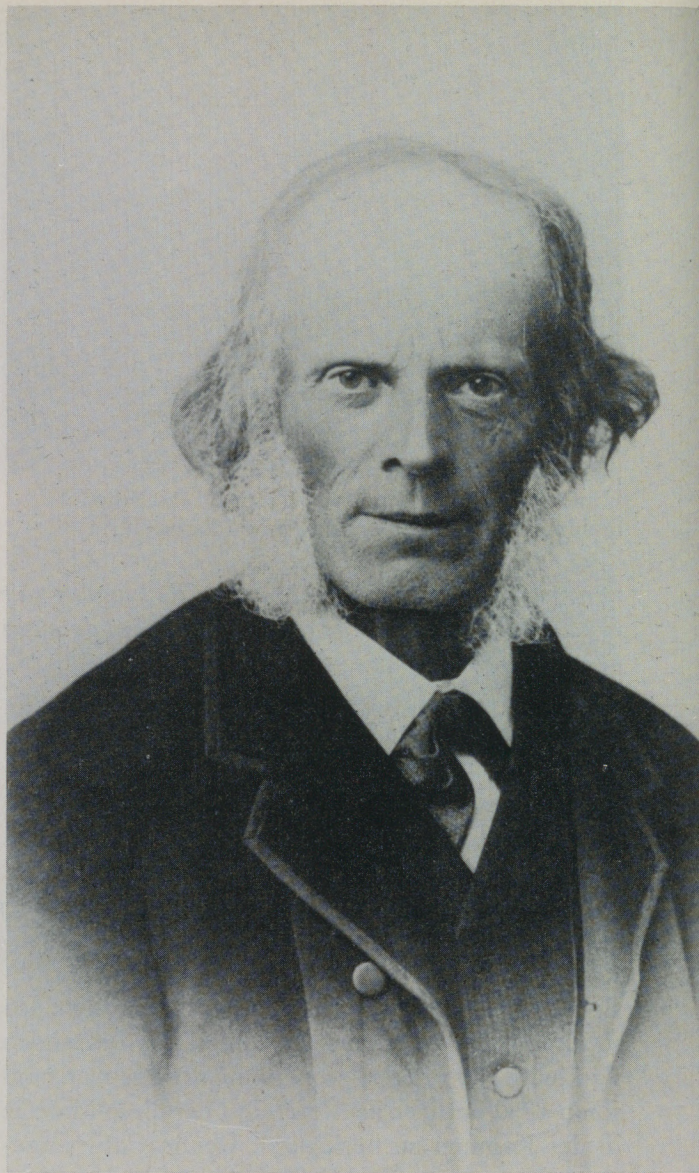


Abb. 5: CHRISTIAN WAGNER (1835–1918), der «Bauern-dichter von Warmbronn», und Eisenbahnbauarbeiter der Jahre 1868/69. Foto um 1890 (Schiller-Nationalmuseum Marbach).

Abb. 2 und 3) heranbringen. Im Hintergrund erscheint Höfingen, im Tal sieht man die Scheffelmühle. HOCHSTETTER schreibt dazu: *Besonders schön ist die Fahrt bei Höfingen, links unten das stille Glemstal, in welchem einige Mühlen liegen, rechts oben auf dem Berge, welchem die Bahnlinie abgerungen ist, der Ort Höfingen mit dem alten Schloß, eine Schleglerburg*. . .¹⁰

Abb. 2 führt den Blick in die Gegenrichtung: Im Hintergrund zeigt sich von Nordwesten her die Stadt Leonberg, deutlich erkennbar sind die Kirche und das Schloß. Wir sehen auf eine riesige Baustelle, auf der einige hundert Arbeiter beschäftigt sind; dicht gedrängt stehen Männer, die sich in dem Einschnitt unterhalb des Schlosses aufgestellt haben.

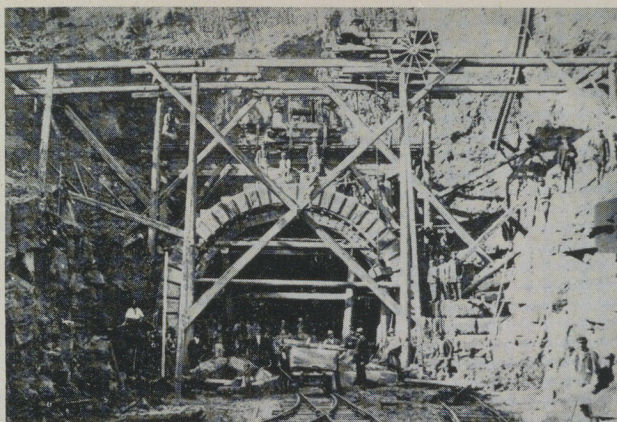


Abb. 6: Bau des Eingangs zum Forsttunnel bei Althengstett; Gerüst mit 2 fahrbaren Winden zum Hochziehen der Quadersteine. Foto Ende 1869 oder Anfang 1870 (Fotosammlung Schüz Nr. 22).

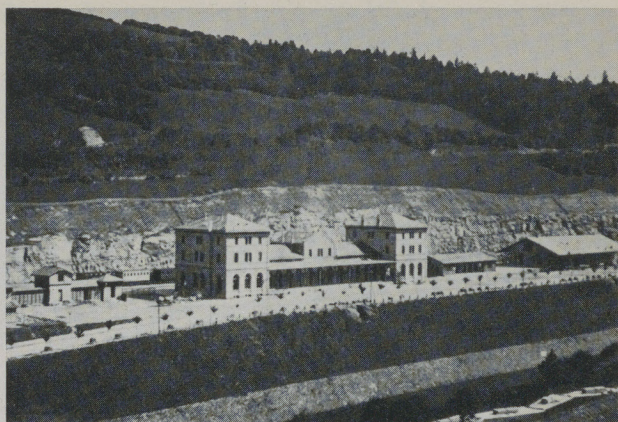


Abb. 8: Bahnhof in Calw mit drei Verkehrswegen: rechts die Nagold mit Floß; in der Mitte die Straße mit Fuhrwerk; links die Eisenbahn mit drei Personenwagen. Foto 1872 (Fotosammlung Schüz Nr. 6).

Neben den Rollwagen, die eine Lokomotive auf die Höhe führt, sind auf der äußeren Bahn auch Pferde den Wagen vorgespannt. Unmittelbar in den großen Einschnitt versetzt uns Abb. 3. Die Schienen der Kleinbahn dürften schon das Niveau der späteren Eisenbahn erreicht haben, während im Mittel- und Hintergrund von oben und von vorne her die Ausschachtungsarbeiten weitergeführt werden. Die Techniker und Bauführer sind an ihren dunklen Überziehern von den meist nur mit Hose und Hemd bekleideten Arbeitern deutlich zu unterscheiden. Über 260 Menschen lassen sich auf dieser Fotografie zählen, auch einige Frauen sind darunter, die in irgendeiner Weise am Bahnbau mitbeschäftigt waren.

Auch bei Abb. 4 ist die Verwandlung des Glemstales durch den Bahnbau sehr deutlich zu erkennen. Im Vordergrund sieht man die Clausenmühle, an der das weiße Band der Rutesheimer Straße vorbei-

führt, um dann mit einer scharfen Biegung auf die Höhe zu gelangen. Ein Damm ist aufgeschüttet, die Mauern für die Straßenüberführung und für die Glemsbrücke sind fertiggestellt, und das Holzgerüst zum Verlegen der Eisenbrücke ist aufgerichtet. Die Erdaufschüttung, die sich von hier aus rechts der Glems in Richtung Schweizermühle hinzieht, führt auf das Gelände, auf dem später der Leonberger Bahnhof entstehen sollte.

Auf der Strecke zwischen Leonberg und Renningen arbeitete 1868/69 als Hilfsarbeiter CHRISTIAN WAGNER, der Jahrzehnte später als der «Bauerndichter von Warmbronn» eine württembergische Berühmtheit werden sollte. In seinen handschriftlichen Lebenserinnerungen schreibt er: *Damals [1868] wurde die Eisenbahnstrecke Renningen–Leonberg gebaut, und eine große Anzahl Männer und junge Burschen gingen frühmorgens von hier fort in den Wasserbach, den für die Warmbronner nächstgelegenen Abschnitt, um Geld zu verdienen, und von Ende August bis in den Dezember war ich auch dabei, zu-*

Abb. 7: Mit 64 m damals der «höchste Bahndamm der Welt» bei Hirsau, kurz vor der Vollendung; in der Mitte Ausgang des Tunnels und künstliches Bett des Tälesbaches, dessen Tal durch den Damm zugeschüttet wurde. Foto 1870 oder 1871 (Fotosammlung Schüz Nr. 5).

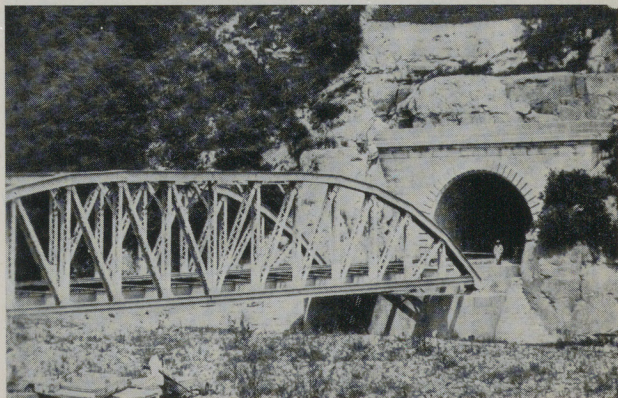
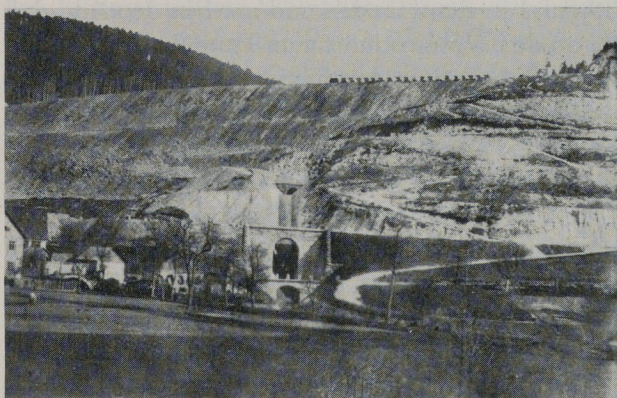


Abb. 9: Der fertiggestellte Schloßbergtunnel bei Station Teinach und eiserne Blechbalkenbrücke über die Nagold. Foto 1871 od. 1872 (Fotosammlung Schüz Nr. 25).



Die einzige noch bestehende Nebenlinie der Schwarzwaldbahn befährt der «Strohgäu-Expres» von Korntal an Münchingen, Schwieberdingen, Hemmingen und Heimerdingen vorbei ins idyllische Strudelbachtal nach Weissach. Moderne Triebwagen der Württ. Nebenbahnen GmbH haben längst den Dampfbetrieb ersetzt (wenngleich das Tempo nicht viel schneller geworden ist: zu der 22 km langen Strecke benötigt auch der Triebwagen eine Dreiviertelstunde!). Einem Volksfest ähnlich war die Wiedererweckung der alten Dampfzugarnitur an einem August-Sonntag des letzten Jahres: Alt und neu begegnen sich hier am Bahnhof Heimerdingen. (Foto Lückgens.)

erst an einem Schlagwerk und dann am Schnappkarren. – Dann machte ich das Holzaufmachen im Warmbronner Wald auch mit, und Mitte Januar 1869 ging ich wieder an das Eisenbahngeschäft. Ich war in einer Sandgrube beschäftigt, und meine Mitarbeiter hatten mein Dichtertalent an mir entdeckt und plagten mich, ihnen Verse über den oder jenen Gegenstand zu machen, die ich auch alsobald aus dem Stegreif rezitierte. – Einige davon sind heutigen Tages noch im Gedächtnis der noch Lebenden und werden mir bei unvermutetem Zusammentreffen mit denselben als Gruß aus der Vergangenheit und als Erinnerung an einstiges frohes Beisammensein entgegengebracht. Der Anfang des Aprils brachte die Bestellung meines Feldes und an Eisenbahngeschäft war nicht mehr zu denken¹¹.

Waren die Geländeschwierigkeiten für den Bau der Eisenbahn im Glemstal schon groß gewesen, so sollten für die weitere Linienführung noch viel umfangreichere Erdarbeiten notwendig sein, so daß sechs Jahre lang durchschnittlich 2–3000 Arbeiter beschäftigt waren, um die Strecke Weil der Stadt–Nagold fertigzustellen. Gleich am ersten der sieben

Tunnel, dem 696 m langen Forsttunnel bei Althengstett mit seinen tiefen Einschnitten auf beiden Seiten, mußte vier Jahre lang gearbeitet werden. Als endlich der Berg, der eine Wasserscheide zwischen Würm und Nagold darstellt, mit drei Hilfschächten durchbrochen war, wurde am 9. Oktober 1869 ein feierlicher Durchzug veranstaltet. Abb. 6 stammt aus den Monaten danach und zeigt die Mauerarbeiten zum Bau des Westeingangs (Richtung Althengstett). Links und rechts vor dem Eingang stehen Arbeiter mit Brechstangen, Pickel und Schaufel in den Händen und machen deutlich, daß sie an dem Voreinschnitt zum Tunnel mit Erd- und Steinbrucharbeiten beschäftigt sind. Der leitende Bauingenieur steht rechts neben dem Rollwagen. Etwas ganz Außergewöhnliches zeigt Abb. 7: Mit 64 m Höhe ist dieser Eisenbahndamm damals der größte gewesen, der auf der Welt existierte¹²; er ist hier kurz vor seiner Vollendung aufgenommen. Zuerst war geplant, eine Brücke über den Tälesbach, der bei Hirsau in die Nagold mündet, zu bauen, aber dann erwies sich der Untergrund als sehr schlecht, und man verwendete allen Abraum,

der bei Einschnitten am Hirsauer Welzberg und beim Calwer Bahnhofplatz anfiel (s. Abb. 8), um diesen hohen Damm etagemäßig aufzuführen. Das Tal des Baches wurde damit kurz vor seiner Mündung zugeschüttet, und man verschaffte dem Wasser einen künstlichen Weg mit Hilfe eines 200 m langen Tunnels, der durch den Damm führt. Das Ende dieses Tunnels ist in der Mitte der Fotografie als oberer Teil einer rundbogig gemauerten Öffnung zu erkennen. Das mit Steinplatten belegte Bett stürzt dann steil nach unten und durch einen gemauerten Durchlaß, über den ab 1874 die Eisenbahn Pforzheim–Calw führt, schließlich ist ein weiterer Durchlaß für die Straße von Calw nach Hirsau zu sehen.

Bewußt oder unbewußt hat uns der Fotograf mit der Aufnahme des Calwer Bahnhofes (Abb. 8) ein ganz besonders schönes historisches Dokument hinterlassen. Das Bild zeigt nämlich unmittelbar nebeneinander drei Verkehrswege, die durch das Nagoldtal führen: Rechts sieht man die Nagold als Wasserstraße mit vier Gestören eines Floßes, als Oberlast sind Bretter festgebunden – vom Spätmittelalter bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts wurde dieser Verkehrsweg benutzt; in der Mitte sieht man die Landstraße und links vor dem Bahnhof steht ein mit zwei Weinfässern beladener Wagen – seit rund einem Jahrtausend dürfte diese Straße dem Verkehr dienen; mit drei Personenwagen auf dem Gleis zeigt sich ganz links die Eisenbahn – im Jahre 1972 ist dieser jüngste Verkehrsweg ein Jahrhundert alt geworden. Deutlich ist hinter dem Bahnhof die durchschnittlich 20 m hohe nackte Felswand zu sehen, und man kann sich gut vorstellen, welch große Erd- und Gesteinsmassen abgetragen werden mußten, um Platz für den Bahnhof und die Schienenanlagen zu schaffen.

Mit fünf Tunnels wurden zwischen Calw und Nagold die Bergnasen, die weit ins Tal vorspringen, durchstoßen, und sechs Brücken waren außerdem notwendig, um einen möglichst geraden Schienenweg zu erhalten. Abb. 9 zeigt uns den Südeingang des fertiggestellten Schloßbergtunnels (der Berg trägt auf der Höhe die Ruine Waldeck), auch die eiserne Blechbalkenbrücke ist schon vollendet, nur die Eisenbahnschienen sind noch nicht angebracht. Die Frage drängt sich auf: Wer waren denn die Auftraggeber, die diese Aufnahmen herstellen ließen, und wer vor allem waren die Fotografen, die uns in der Zeit um 1870 diese schönen Bilddokumente geschaffen haben? Die Aufnahmen in Großformat (16×24 cm) von Leonberg übertreffen die übrigen (9×14 cm) durch ihre Prägnanz um einige Grade. Einer der frühen Meister des «fotografischen

Zauberkastens» dürfte hier am Werke gewesen sein, und es läge nahe, an einen Stuttgarter Fotografen zu denken. Vielleicht war es eine offizielle Stelle, die diese Aufnahmen bestellt hat.

Der Calwer Arzt EMIL SCHÜZ (1828–1877) hat seit den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts Fotografien herstellen lassen, die als historische Dokumente in seine Bildersammlung kamen¹³. Es ist sehr wahrscheinlich, daß SCHÜZ einen Fotografen beauftragt hat, bestimmte Bilder vom Bahnbau zwischen Althengstett und Wildberg aufzunehmen, die er dann mit vier anderen von Leonberg in sein Handexemplar «Die württembergische Schwarzwaldbahn» einklebte. Der Calwer Kaufmann eines Lebensmittelgeschäfts, SCHLATTERER, richtete vor 1870 ein fotografisches Atelier ein. Nach dem Siebziger Krieg stellte er einen ausgebildeten Fotografen, CARL FUCHS, in seinem Geschäft an, der dann jahrzehntelang als tüchtiger Calwer Fotograf wirken sollte. Vermutlich stammen die oben genannten Aufnahmen von SCHLATTERER und FUCHS¹⁴.

Anmerkungen:

¹ Die Zitate dieses Abschnitts aus dem «Calwer Wochenblatt» vom 27. 6. 1865.

² MÜHL-SEIDEL, «Die württembergischen Staatseisenbahnen», 1970, S. 25, 26, 30.

³ Zitiert nach der «Festschrift zum 80jährigen Jubiläum des Bezirks-, Handels- und Gewerbevereins Calw», 1928, S. 13.

⁴ Außenminister von VARNBÜLER, der Rittergutsbesitzer von Hemmingen, in dessen Ressort auch der Bahnbau gehörte, ist vermutlich auch sehr dafür eingetreten, daß die Schwarz-



waldbahn an Ditzingen vorbeiführen müsse – ursprünglich war eine südlichere Trassierung: Feuerbach–Weilimdorf–Leonberg vorgesehen. Die «Oberamtsbeschreibung von Leonberg», 1930, berichtet nämlich S. 572: *Der 1. Teil der so genehmigten Schwarzwaldbahn wurde im Volksmund «die Milchbahn» getauft, weil von der Station Ditzingen aus die täglich angelieferte Milch des nahe gelegenen Rittergutes Hemmingen mit der Eisenbahn nach Stuttgart geführt wurde.*

⁵ Nach Eröffnung der Bahn Pforzheim–Calw und Nagold–Horb am 1. Juni 1874 wurde die Gesamtstrecke Pforzheim–Horb als Nagoldbahn bezeichnet, und die Schwarzwaldbahn endigte nunmehr in Calw.

⁶ Eröffnung der Strecke Zuffenhausen–Ditzingen am 23. September 1868, Eröffnung der Strecke Ditzingen–Weil der Stadt am 1. Dezember 1869.

⁷ Über den Bau der Schwarzwaldbahn berichten außerdem: O. FRAAS: «Württembergs Eisenbahnen mit Land und Leuten an der Bahn», 1880; G. MORLOK: «Die königlich württembergischen Staatseisenbahnen», 1890; O. SUPPER: «Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg», 1895.

⁸ Neben den vier bei SCHÜZ eingeklebten Fotografien vom Bahnbau zwischen Ditzingen und Leonberg besitzt dieselben vier Aufnahmen und vier weitere dazu, alle auf Karton aufgezogen, Herr B. A. SCHMIDBAUER, Leonberg. Er erhielt

diese Sammlung von seinem älteren Freund, HERMANN SCHNAIT. Herr SCHMIDBAUER hat mir diese Aufnahmen zur Reproduktion und zur Auswertung für meinen Aufsatz zur Verfügung gestellt, wofür ich ihm herzlich danke. Ebenso danke ich Herrn Dr. KURT SEIDEL, Schwäbisch Gmünd, für den Hinweis in dieser Sache. Das SCHÜZsche Exemplar der Schwarzwaldbahn mit den erwähnten und weiteren Fotografien ist aus dem Besitz der Enkelin, Frau MARGARETE WEINHOLD, geb. SCHÜZ, Calw, an mich übergegangen.

⁹ S. 41.

¹⁰ Schwarzwaldbahn S. 5.

¹¹ CHR. WAGNER: «Aus meinem Leben», 1. Teil 1835–1871; Handschrift im Schiller-Nationalmuseum. Das Manuskript wurde im Januar 1888 abgeschlossen, eine zweite Fassung der Autobiographie mit leicht verändertem Text, abgeschlossen im November 1892, befindet sich ebenfalls im Schiller-Nationalmuseum.

¹² FRAAS, Eisenbahnen S. 46.

¹³ Über «EMIL SCHÜZ (1828–1877), Arzt, Naturwissenschaftler und Historiker» berichte ich in den «Lebensbildern aus Schwaben und Franken», Bd. XII.

¹⁴ Freundliche Mitteilung des Fotografen HEINRICH FUCHS, Calw, eines Sohnes von CARL FUCHS.

Reproduktion der Fotografie CHR. WAGNERS: Schiller-Nationalmuseum, Marbach; alle übrigen Reproduktionen vom Verfasser.

Der Waldenserschulmeister Jean Henry Perrot

Ernst Hirsch

Dem Urenkel des letzten Waldenserschulmeisters
Herrn Dr. HEINRICH PERROT
in freundschaftlicher Verbundenheit

Etwa 4 Kilometer nordöstlich von Calw liegt, auf der Hochfläche zwischen Würm und Nagold, das Dorf Neuhengstett, von dichten Nadelwäldern umsäumt. Rein äußerlich unterscheidet sich der Ort nur noch geringfügig von den Dörfern der Nachbarschaft. Lediglich die schnurgerade Dorfstraße mit ihren im rechten Winkel einfallenden Seitenstraßen und die Lage des Kirchleins, das sich, beinahe etwas verschämt, am Rande der Siedlung erhebt und vor einigen Jahren, d. h. vor seiner Renovierung, noch bescheidener wirkte, fallen ins Auge. Die geometrische Anlage Neuhengstetts läßt darauf schließen, daß wir es hier nicht mit einer alten schwäbischen Dorfsiedlung zu tun haben, sondern mit einer planmäßig angelegten Siedlung, einer Kolonie.

Als sich im Jahre 1700 die Vorfahren der Neuhengstetter hier niederließen, nannten sie ihr Dorf Boursset, nach dem Kirchspiel Bourcet im mittleren Chisone-tal (Prov. Turin), aus dem die meisten Familien stammten. Damals unterstand dieser Teil der Tal-schaft noch der Krone Frankreichs, während das untere Tal dem Herrschaftsbereich des Herzogs von Savoyen angehörte. Nach der Widerrufung des Ediktes von Nantes (1685) wurde der Savoyerher-

zog vom Sonnenkönig gezwungen, die ins Chisone-tal geflüchteten französischen Protestanten auszuweisen. Zahlreiche waldensische Familien des Tales schlossen sich ihren verbannten Glaubensbrüdern an und verließen im Herbst des Jahres 1698 ihre Heimat, um, hauptsächlich in Württemberg, Baden und Hessen, eigene Niederlassungen zu gründen, die im Volksmunde «Welsche Dörfer», in der Amtssprache «Waldenserkolonien» hießen, obwohl der Anteil der französischen Religionsflüchtlinge mitunter nicht unbeträchtlich war.

Unter den württembergischen Waldenserkolonien zeichnet sich Neuhengstett durch seine Randlage und seine schlechten Böden, d. h. durch Isolation und Armut, aus. Trotz dieser ausgesprochen negativen Faktoren spielt dieses welsche Dorf in der Geschichte des württembergischen Waldensertums eine in so mancher Hinsicht bedeutsame Rolle. Zwei Namen sind mit dem Namen Neuhengstett aufs engste verknüpft: ANDREAS KELLER und JEAN HENRY PERROT.

Pfarrer KELLER, einem geborenen Schweizer, verdanken wir die erste Darstellung der Geschichte des württembergischen Waldensertums. Im Jahre 1796 veröffentlichte er in der Schweiz sein Buch «Kurzer Abriß der Geschichte der Wirt. Waldenser, ANDREAS KELLER, Pfarrer von Illmenau im Kanton Zürich, vorher Pfarrer in der Waldenser-Colonie