

Georg Heinrich Feldweg (1812 - 1895)

Ein großer württembergischer Straßenbaumeister des 19. Jahrhunderts im württembergischen Nordschwarzwald und im Gäu

Fritz Kalmbach, Altensteig / Dettingen-Erms

Durch einen glücklichen Umstand erfuhr ich im Jahre 2004 von unveröffentlichten Lebenserinnerungen von Georg Heinrich Feldweg im Familienbesitz von Bekannten in Bad Urach. Das Uracher Exemplar ist eine Xerokopie einer Abschrift, die wohl von einer Familientante Julie (* Feldweg, ∞ Haas, † 1992) von einer früheren Abschrift gemacht wurde. Ihre Vorlage, also eine ältere Abschrift, ist ebenso wie das handschriftliche Original Feldwegs verschollen.

Stadtarchivar Paul Rathgeber, Calw, konnte später die Auskunft geben, dass es im Calwer Stadtarchiv eine weitere Abschrift gibt, die wohl auf den Rechtsanwalt Ernst Rheinwald zurückgeht.

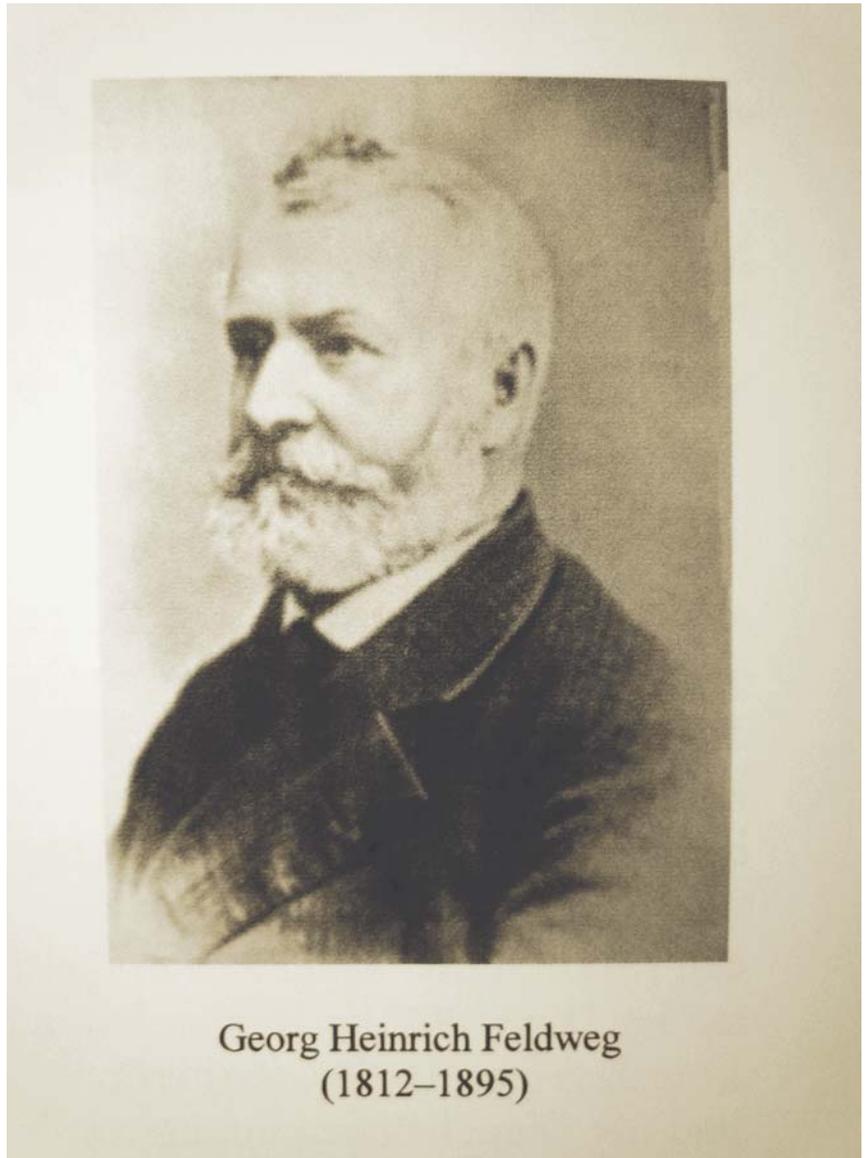
Die Uracher und die Calwer Abschriften stimmen weitgehend, aber nicht völlig überein und haben unterschiedliche Lücken, die sich aber z.T. ergänzen.

In seinen Lebenserinnerungen (das Typoskript "Urach" umfasst 146 Seiten DIN A4, 1½-zeilig) liefert Feldweg umfangreiche Mitteilungen über seinen Lebenslauf, über Zeitgenossen (z.B. den Maler Pilgram, den Architekten Leins und viele andere), über Reisen, Begegnungen, Tagungen, über private Arbeiten als Architekt und über seine künstlerischen Interessen. Und er nennt viele genealogisch interessante Details über seine Großfamilie und deren Verflechtungen. Darin eingestreut berichtet Feldweg, nach Jahren geordnet, vielfach und ausführlich über seine berufliche Tätigkeit als oberster Straßenbaumeister von sechs Oberämtern, einer Region, die nach heutiger Verwaltungsgliederung weit über den (1938 bzw. 1973 erneuerten) Landkreis Calw hinausreichte und etwa die Größe eines halben Regierungsbezirks umfasste.

Feldweg war Straßenbauinspektor (bei der Pensionierung Baurat), ab 4.6.1845 in Nagold, definitiv ab 6.8.1846 bis 1881 mit Amtssitz in Calw und ab 1861 mit Privatwohnsitz in Hirsau. Sein Haus in Hirsau war zuvor das Gasthaus "Hirsch und Lamm"; daraus wurde nach seinem Tod das Kurhotel, heute das Hotel Kloster Hirsau. Als Leiter der Straßenbauinspektion Calw war er zuständig für die Oberämter

Nagold, Calw, Herrenberg, Freudenstadt, Neuenbürg und Röttenburg.

Anders als über den gleichzeitigen Eisenbahnbau gibt es



*Georg Heinrich Feldweg. Repro von Fritz Kalmbach aus: Calw - Geschichte einer Stadt, Band Hirsau II (2006), Seite 95
Aufbewahrungsort des Originalphotos unbekannt.*

über Württembergs Straßenbau bis jetzt generell wenig historische Literatur und insbesondere über die Straßenverkehrserschließung des nordöstlichen, württembergischen Schwarzwalds in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts keine umfassende Darstellung. In seiner 36 Jahre langen Dienstzeit hat Feldweg wesentliche Teile des heu-

tigen Straßennetzes zwischen Pforzheim, Calw, Nagold, Altensteig, Herrenalb, Freudenstadt, Rottenburg und im Gäu geschaffen, darunter die großen Talstraßen längs der Nagold, Enz und Waldach.

Feldwegs Textstellen wurden von mir aus dem Gesamttext herausgelöst und zusammengefasst, um sie für die Verkehrsgeschichte zugänglich zu machen, eine komprimierte Quellenerschließung von 21 Seiten (im Originalwortlaut) aus 146 Seiten Gesamttext. Für die Veröffentlichung in diesem Heft "Einst & Heute" des KGV Calw habe ich daraus einen kleinen Auszug mit bemerkenswerten Angaben, z.B. zu den Talstraßen Nagold – Altensteig, Calw – Pforzheim, Calw – Nagold, Wildbad – Pforzheim, zur Straße nach Dobel – Herrenalb und zu einigen weiteren Fakten, hergestellt.

Georg Heinrich Feldweg: Was ich erlebt in 70 Jahren bis Anno 1882

[Die Seitenzahlen verweisen auf diejenigen des Uracher Typoskripts.]

[S. 1: 1882 ff.: Entstehung der Lebenserinnerungen]

Auf diesen Wunsch meiner Tochter Johanna, nunmehr verheiratete Gundert, welchen sie am 6. Mai 1882 ausgesprochen hat, an meinem Geburtstag, an welchem mich der gnädige Gott hat 70 Jahre alt werden lassen, will ich versuchen, in folgendem zu willfahren.

Ich wurde geboren in Calw den 6. Mai 1812 und erhielt mit der Taufe den Namen Georg Heinrich Feldweg. Mein Vater war Johann Georg Simon Feldweg, Flaschner in Calw. Meine Mutter war Catharina Rossdan aus Sengach, einer Waldensergemeinde, Dürrmenzer Kirchspiel, reformierter Religion.

[Ergänzungen von F.K.: Feldweg starb in Hirsau am 16. März 1895. Er war zweimal verheiratet:

∞ I in Böblingen 4.5.1841 mit Beate Jordan († 4.12.1849), 3 Kinder;

∞ II in Kirchheim-Teck 23.9.1851 mit Emma Stahl († 26.2.1873 an Brustkrebs), 6 oder mehr Kinder. Nachkommenlinien gibt es zu Gundert (aber nicht direkt zu Hermann Hesse) in Calw, zu Dr. Hauff in Kirchheim-Teck bzw. Holzmaden und zu Oskar Paret in Ludwigsburg.

Nach dem Calwer Historiker und Rechtsanwalt Ernst Rheinwald (Artikel von 1951) sei die Familie Feldweg ursprünglich aus Österreich nach Calw eingewandert und sei ausgesprochen künstlerisch begabt gewesen.]

[S. 32-33: 1845-46: Beruflicher Anfang in Calw]

Schon am darauf folgenden Donnerstag [22.5.-1845] traf mein Anstellungsdecret [zum Straßenbau-Inspektor in Nagold] vom Ministerium des Innern in Stuttgart beim OA. Böblingen ein. Nun war die Freude groß, das erstrebte Ziel, der Eintritt in den Staatsdienst, war erreicht. ... Meinem Austritt aus dem bisherigen Amt [ab 1.4.1837 Oberamts-Werkmeister in Böblingen] lag ein Hindernis

nicht im Wege, so dass ich schon in der letzten Woche des Mai mich nach Nagold begeben und mit meinem Amtsvorgänger über meinen Eintritt in mein neues Amt besprechen konnte.

Zunächst bereiste mit mir mein Amtsvorgänger Kaiser von Nagold die Freudenstädter Straße bis Freudenstadt [nicht die heutige B 28, sondern die Chausseestraße auf der Höhe], von da die Murg-Enztalstraße über Baiersbronn, Schönmünzach, Besenfeld, Wildbad, von da nach Calw und Althengstett über die neu projectierte Straßelinie nach Ostelsheim, Böblingen und von da über Herrenberg nach Nagold zurück.

Sogleich nach dieser Reise fand die Amtsübernahme und meine Beeidigung beim K. Oberamt Nagold statt, worauf Kaiser zum Eisenbahnbau nach Stuttgart abreiste, 4.6.1845. ...

Der Straßenbau-Inspectionsbezirk bestund damals aus sechs Oberamtsbezirken, nämlich OÄ Nagold, Calw, Herrenberg, Freudenstadt, Neuenbürg, Rottenburg. ...

Unser Aufenthalt [in Nagold, mit Familie] dauerte jedoch nur bis zum 6.8.1846, da ich durch Kgl. Entschließung vom 10.7.1846 definitiv zum Straßenbau-Inspector von Calw befördert wurde.

[zu S. 32-33: 1845-46: Bau Oberes Schloß Berneck]

Während meines Amtssitzes in Nagold hatte ich die Vorarbeiten ... zum Bau des Schloßchens vor dem Hohenmantel¹ [sic!] in Berneck (letzteres Privatsache) zu entwerfen.

[S. 33 - 35: 1847: Talstraße Nagold - Altensteig, Calmbach - Neuenbürg, Teinachbad, Calw - Pforzheim bei Dennjacht]

Nun nahte als Vorbote des Revolutionsjahres 1848 das Hungerjahr 1847 mit seinen vielen Nöten und Leiden, Mißwachs, Arbeitslosigkeit, Teuerung: ein vierpfündiger Laib Brot kostete 30 Kreuzer (90 Pfennig).

Vom Staat wie von einzelnen Gemeinden wurde zur Linderung der großen Not durch Beschaffung von Arbeitsverdienst allerwärts vorgegangen. Besonders im Schwarzwald und namentlich im Inspectionsgebiet Calw wurden Straßenbauten in Angriff genommen, wozu in den meisten Fällen erst die Baupläne und Überschlüsse zunächst zu fertigen waren und die Grundstückserwerbungen zu geschehen hatten. Der Zudrang der Arbeitssuchenden war so groß, dass nicht alle verwendet werden konnten und nur ein dem betreffenden Bauwesen entsprechender Prozentsatz beschäftigt werden konnte. Sogar ein Schultheiß bat einmal, ihn doch zur Nachtzeit als Bauwächter anzustellen, da er nicht weniger bedürftig sei als viele seiner Gemeindeangehörigen. Zur Verhütung wucherischer Ausbeutung der armen Arbeiter sind nahezu sämtliche Arbeiten nicht in Accord gegeben, sondern in Regie — im Taglohn — ausgeführt worden.

Hier galt es nun mit voller Kraft einzustehen und dem Herrn zu danken, wenn er sie zur Bewältigung des anstrengenden Dienstes gewährte.

Täglich wurde das Ministerium durch Abgesandte aus den bedrängten Gegenden des Landes um Hilfeleistung

angegangen, so auch aus dem oberen Nagoldtal, worauf ich ganz unerwartet am 8. März 1847 spät Abends ein Schreiben von Ministerialrat Böheim aus Stuttgart erhielt des Inhalts, dass er mit Oberregierungsrat von Autenrieth nach Nagold reise. Es handle sich um den Bau einer Straße von Nagold nach Altensteig und zunächst um eine Verhandlung mit den Vertretern der beteiligten Gemeinden, wozu auch ich mich morgen früh [also 9. März] um 8 Uhr einfinden und die etwa in der Inspections-Registrieratur einen solchen Bau betreffenden Acten mitbringen solle.

Ich suchte bis spät in die Nacht nach den verlangten Acten, fand aber nichts und machte mich früh vier Uhr auf den Weg mit meinem Einspanner nach Nagold, wo ich um ½8 Uhr eintraf und mit Staunen vor dem Postgebäude die Ortsvorsteher der betreffenden Gemeinden mit Planmappen und Plankapseln ausgerüstet gewahr wurde. Von diesen hörte ich, wie auch sie in Eile einberufen wurden, mit den Flurkarten von Nagold bis Altensteig hier zu erscheinen.

Ich hörte nun weiter von den beiden Herren von Autenrieth und Böheim, wie das Ministerium auf die Bitte der Gemeinden des oberen Nagoldtales wegen Teuerung und Verdienstlosigkeit geneigt sei, sich bei dem genannten Straßenbau zu beteiligen, behufs dessen mit den betreffenden Gemeinden sowie denen der Oberamtscorporation nun verhandelt, zunächst aber das ganze Terrain bis Altensteig begangen werden soll.

Nach kurzer Besprechung der Herren Ministerialbeamten mit dem Oberamtmann, den Vertretern der Oberamtscorporation und den Vertretern der beteiligten Gemeinden wurde nun bei Wind und Schneegestöber von der ganzen Versammlung zu Fuß von Nagold dem Tal nach das Terrain beaugenscheinigt und gelegentlich Notizen über den Wert der Grundstücke und Baumaterialien zur Schätzung des Aufwandes für den ganzen Straßenbau aufgenommen.

Um vier Uhr abends in Altensteig angekommen, wurde sofort unter Mitwirkung des Oberamtmannes von den Herren Ministerialbeamten mit den Vertretern der betreffenden Gemeinden und der Amtscorporation auf dem Rathaus dort über die Bauanlage der drei Stunden langen Straße und die Beschaffung der hierzu erforderlichen Geldmittel weiter verhandelt. Dabei wurde schätzungsweise angenommen, dass mit einem Aufwand von 60.000 Gulden die ganze Straßenanlage durchgeführt werden können, wozu die Ministerialbeamten die Übernahme des hälftigen Betrags auf die Staatskasse in Aussicht stellten, wogegen die andere Hälfte die Amtscorporationen mit den betreffenden Gemeinden zu tragen hätten, womit sich die letztgenannten einverstanden erklärten.

Gegen fünf Uhr abends war die Verhandlung zu Ende und besprach Ministerialrat Böheim nur noch kurz mit mir die Bearbeitung der Pläne und der Kostenvorschläge.

Worauf ich in Eile das rückständige Mittagmahl zu mir genommen und mich mit meinem Einspanner, an dem ich ein zweites Pferd vorspannen ließ, um sechs Uhr abends über Berneck nach Hause begeben wollte, um andern Tags über Calw nach Neuenbürg zu fahren und dort einer Gütererwerbsverhandlung anzuwohnen. Aber

schon in der Bernecker Steige war des Schnees wegen kaum fort zu kommen, so dass ich erst gegen neun Uhr Warth erreichte und dort in einem Bauernwirthshaus über Nacht bleiben musste.

Am andern Morgen [also 10. März] um sechs Uhr fuhr ich wieder mit einem Vorspannpferd unmittelbar hinter dem Bahnschlitten her, bis der Weg schneefrei wurde.

Ich traf nun zu Hause erschöpft und unwohl um neun Uhr ein, musste aber schon um elf Uhr trotz der Vorstellungen und Bitten meines lieben Weibes mich nach Neuenbürg auf den Weg machen, um bei einer Gütererwerbsverhandlung teil zu nehmen, zu welcher auch auswärtige Leute bestellt waren, wobei ich über technische Fragen Auskunft zu geben hatte.

Um 3 Uhr mittags traf ich fieberkrank auf dem Rathaus ein, musste zunächst den Arzt rufen lassen, der aber auswärts gewesen und erst andern Tags eingetroffen. Ich konnte vor Fieber und Husten kaum reden, blieb aber doch auf dem Rathaus bei den Versammlungen, die ihrer Dringlichkeit wegen nicht verschoben werden konnten und [Textlücke: am 11. März] von morgens acht Uhr bis abends 7 Uhr dauerten und erst am 12. März mit Einbruch der Nacht beendet wurden. Am 13. [März] kehrte ich bei zunehmendem Fieber nach Hause zurück, aber täglich mehrten sich die Arbeiten, die Vorbereitungen für Grundstückserwerb, Fertigen der Baupläne, Berechnen von Überschlügen und dgl.

Als Armenbauten wurden die Correction der Calmbach – Neuenbürger [Straße] und der Teinachbadstraße, die Calw – Pforzheim-Straße bei Dennjächt, der Neubau der Nagold – Altensteiger Straße in Angriff genommen. Neben diesen war noch der früher begonnene Ostelsheim – Althengstetter Straßenbau zu vollenden.

[S. 50-51: **1856: Talstraße Calw - Pforzheim und andere, Nachzeichnung Struwelpeter**]

Das Jahr 1856 war, wie sein Vorgänger 1855, ein sehr geschäftsvolles. In Ausführung waren der Straßenbau von der Landesgrenze gegen Pforzheim bis Unterreichenbach, vom Markgrafenbrunnen bis Liebenzell mit der Correction durch Liebenzell, von der oberen Badbrücke bei Liebenzell zum Kohlbach, von Calw gegen Wildberg bis zum Raben, die Nagoldbrücke in Altensteig [*gemeint ist wohl die Brücke am ehemaligen Gasthof Anker*], ferner der Straßenbau von Spielberg bis Pfalzgrafenweiler, von Herrenberg gegen Horb über die Markungen Nufringen und Öschelbronn.

Dazu kam noch der Anlaß der Anwesenheit der Kaiserin von Rußland in Wildbad [*und*] die gesteigerten Anforderungen der Straßenunterhaltung daselbst.

Trotz der großen Arbeitslast, die mich häufig von morgens 4 Uhr bis abends spät in Anspruch genommen, copierte ich unter Mithilfe meines lieben Weibes auf Weihnachten den im Buchhandel vergriffen gewesenen "Struwelpeter", an dem sich jetzt noch die Enkel erfreuen können. [*Beispiel für die zeichnerische Begabung und die Fähigkeit zu lithographieren, die Feldweg während seiner Lehrzeit in Stuttgart erworben und später auch ständig gepflegt hat.*]

[S. 52-55: **1857: erster Postwagenkurs Nagold – Altensteig der Linie Stuttgart – Freudenstadt, Eröffnung der Talstraße Calw – Pforzheim mit König Wilhelm I.**]

Am 1. Juni fand die erste Fahrt eines Postwagens auf der neuen Straße von Nagold nach Altensteig statt, die in Altensteig mit großer Freude begrüßt wurde, da schon lange die Leitung der Stuttgart – Freudenstädter Post über Altensteig sowie die Errichtung eines Postamts von den Altensteigern angestrebt wurde².

An diesem Tag wurde die nunmehrige Poststraße durch die Stadt festlich mit jungen Tannen, Flaggen und Fahnen geschmückt. Der nun eingefahrene Postwagen war bekränzt und von einem zahlreichen, mit Festgästen besetzten Chaisenzug begleitet.

Im Gasthaus zum Grünen Baum neben dem Postlocal [heute: Drogerie Hiller] war ein Festmahl bereitet, zu dem ich auch eingeladen wurde, bei dem es an Toasten nicht fehlte, nach welchen auch ich mir erlaubte, einen geschichtlichen [*leider verschollenen; F.K.*] Überblick auf den Verlauf des Nagold-Altensteiger Straßenbaus vorzutragen, indem ich darauf hinwies, wie er vor zehn Jahren als Armenbauwesen zur Linderung der großen Not unter vielen Mißhelligkeiten, von welchen besonders ich viele zu tragen hatte, ausgeführt wurde, worauf sich einige veranlaßt sahen, in der allgemein frohen Stimmung mir die Hand zur Versöhnung zu bieten, die ich gerne ergriff, da mir der liebe Gott in all den vielen Widerwärtigkeiten immer gnädig durchgeholfen, und ich mir bewusst war, während der ganzen Bauzeit die Erfüllung meiner Pflichten, so viel ich konnte, erstrebt zu haben.

Wenige Tage nach dem fröhlichen Postwageneinzug in Altensteig kam die Nachricht, daß der König [Wilhelm I.] über Pforzheim komme, um die eben vollendete Calw – Pforzheimer Straße am Freitag, den 12. Juni, zu sehen. Rasch wurde allem aufgeboten zu seinem Empfang, die Straße und die Häuser in derselben in Unterreichenbach, Liebenzell und Hirsau zu schmücken. Allerwärts wurden die Orts- und Markungsgrenzstöcke und Wegzeiger mit Kränzen behangen und Fahnen besteckt. An der Nagoldbrücke auf der Landesgrenze ließ ich, weit auf der badenschen Straßenstrecke sichtbar, 20 Fuß hohe württembergische Flaggen anbringen.

Mittags 12 Uhr traf nun der freudig erwartete König Wilhelm auf der Landesgrenze bei der Nagoldbrücke ein. Dort stieg er aus dem Wagen und beging die Brücke und stieg über die hohe, rechtsseitige, württembergische Böschung des Brückendamms hinunter und betrachtete die nach amerikanischem System erbaute hölzerne, freitragende Brücke von unten und stieg darauf wieder rüstig auf die Straße. Während der König unter der Brücke war, sagte mir sein ihn begleitender Cavalier, Graf von Taubenheim: "Reden Sie mit dem König laut, Se. Majestät hört nicht gut."

Der König redete mich nun an und sagte: "Diese Brücke ist von Holz, das ist nicht gut, die fault bald, auch werden diese hohen Böschungen sich noch setzen." Worauf ich erwiderte, daß die Brücke als auf der Landesgrenze befindlich auf gemeinschaftliche Kosten erbaut wurde, die Bauausführung aber von Baden allein durch seine Techniker geschehen sei, was ihn zu beruhigen schien.

Ich erlaubte mir, nun auszusprechen, wie sich die Bewohner der ganzen Gegend zu großem Dank verpflichtet fühlen, dass durch des Königs viele Bemühungen bei Baden es ihm gelungen sei, diese lang ersehnte Straßenverbindung ins Leben zu rufen und die armen Leute bei diesem Straßenbau auch Brot verdient haben.

Ferner fragte er noch, auf die umgebenden Waldungen weisend: "Wem gehören diese Waldungen?" Ich antwortete hierauf ziemlich laut, worauf er sagte: "Sie dürfen nicht so laut reden, ich höre gut." Ferner fragte der König mich: "Sind Sie mit dem ganzen Straßenbau fertig?" Worauf ich erwiderte: "Majestät, vollständig." Worauf er, gegen die badensche Straße zeigend, die er eben mit verschiedenen Hindernissen befahren, sagte: "Bei Pforzheim ist der Bau noch nicht ganz fertig. In allen Lebensverhältnissen ist es gut, wenn man Wort hält." Von Baden erhielt nämlich der König die Zusage, dass die Straße bis zu seinem Eintreffen fertig sei.

Der König bestieg den Wagen wieder, hinter dem ich mit meinem Schimmel hergeritten. In Unterreichenbach hatte sich der Oberamtmann mit den bürgerlichen Collegien aufgestellt, mit welchen der König aufs Leutseligste sich unterhielt, ebenso in Liebenzell. In Hirsau wurde der königliche Wagen umgespannt, wo sich der König nochmals sehr befriedigt aussprach und sich sofort zum Besuch der in Wildbad weilenden Kaiserin von Rußland begab, von wo er am andern Tags morgens 8½ Uhr zur Weiterreise nach Stuttgart in Calw wieder eintraf.

Die offizielle Eröffnung der neuen Calw – Pforzheimer Straße wurde nun drei Tage nach Anwesenheit des Königs auf den 15. Juni festgesetzt, zu der sich schon am 14. von Stuttgart der Herr Vorstand der Straßenbauabteilung, Oberregierungsrat von Cammerer, mit Oberbaurat von Böheim und Baurat Cloß in Calw einfanden. [*Es folgen noch ausführliche Beschreibungen.*]

[S. 64: **1861: Hauskauf und Umzug nach Hirsau**]
[*Nach Kündigung der Mietwohnung in Calw im Armbrusterschen Haus wegen Eigenbedarf war keine geeignete Mietwohnung zu finden, so dass sich Feldweg zum Hauskauf entschloss*]:

Gleichzeitig war in Hirsau das ehemalige Gasthaus zum Lamm zum Verkauf ausgesetzt, das infolge Gants von dem früheren Besitzer verlassen war und billig erworben werden konnte³.

[S. 67: **1863: Eröffnung Talstraße Wildberg – Nagold**]

Am 30. Mai 1863 fand die Eröffnungsfeier der neuen Wildberg – Nagolder Straße statt. Vormittags fuhr eine Reihe Chaisen und Omnibusse von Nagold nach Wildberg. Zu den Insassen derselben gesellten sich dort Männer von Calw, Wildberg und anderen Bezirksorten. Nach erfolgter, gegenseitiger Bewillkommnung und erfolgter Erfrischung im Schwanen daselbst wurde die neue Straße mit 38 Fahrzeugen, mit drei Vorreitern und einem Musikkorps an der Spitze bis zur Post nach Nagold befahren, wo ein Festmahl von 160 Couverten bereitet war, das durch Reden und Toaste gewürzt wurde. Auch wurde von mir derer gedacht, die nicht mit Feder und Tinte, nicht mit Streusand und Nivellierinstrument,

sondern mit Schwielen in der Hand, mit Pickel und Schaufel mitgeholfen, diesen Straßenbau zu Stand zu bringen, was allseitig Anklang gefunden.

[S. 82-85: 1867: Reise zur Weltausstellung in Paris, Treffen mit Königin Olga, Beginn des Baus von Macadam- und Asphaltstraßen in Württemberg]

Vom 21. August bis 6. September 1867 begab ich mich mit meinem Freund Färber Korndörfer auf die Weltausstellung nach Paris, wozu mir, wie andern meiner Collegen, ein Staatsbeitrag verwilligt wurde, für den ein Reisebericht zu erstatten war. Wir reisten am 22. August von Pforzheim mit Bahn ... und trafen am 23. mittags in Paris ein, wo wir uns bei einem deutschen Restaurant in der Nähe des Hotel de Ville einquartierten.

[Feldweg hat viele Objekte skizziert, doch dürften diese Unterlagen verschollen sein. Er gibt eine ausführliche Schilderung, dabei insbesondere auch über das Zusammentreffen der anwesenden Württemberger auf Einladung der im Rollstuhl sitzenden Königin von Württemberg⁴. Die Königin zog verschiedene der Württemberger ins Gespräch, darunter auch Feldweg]:

So wandte sie sich auch an mich mit der Frage, was ich schon Interessantes für meinen Beruf gesehen hätte, worauf ich erwiderte, daß ich mich nicht allein in der Ausstellung umsähe, sondern insbesondere das Pariser Straßenunterhaltungs- und -verwaltungswesen, namentlich auch den Bau der Asphalt-comprimé-Straßen, kennen lernen wolle.

Nachdem die Königin die Ausstellung verlassen, wurde ich von Graf von Taubenheim aufgefordert, auf Wunsch der Königin eine Beschreibung über die macadamisierten und die Asphalt-comprimé-Straßen zu entwerfen und mich unter Vergleichung ihrer Vorzüge im Einzelnen wie im Allgemeinen über dieselben zu äußern, da die Königin wünsche, dass in der Nähe des Schlossgartens in

Stuttgart auch eine Asphalt-comprimé-Straße angelegt werde, dass sie vorher aber über die etwaigen Vor- und Nachteile Näheres hören wolle.

Nachdem ich mich bei verschiedenen Ausführungen von Asphalt-comprimé-Straßenanlagen um-gesehen und eingehend unterrichtet hatte, fertigte ich ein umfassendes Gutachten aus, das ich am 31. August im Hotel Bristol, wo unsere Königin residierte, dem Grafen von Taubenheim vorlegte, das er in meiner Gegenwart durchgelesen und dankend entgegennahm.

[Es folgen weitere, sehr interessante Schilderungen.]

[S. 111: 1872 - 1873: Straße Nagold – Haiterbach]

Neben meinen ordentlichen Berufsarbeiten und Bauausführungen hatte ich im letzten Jahr [1872] ein größeres Privatgeschäft auszuführen, die Bearbeitung von Plan und Überschlag zu einer Straße von Nagold über Iselshausen – Unterschwandorf gegen Haiterbach, mit einer Länge von nahezu zwei Stunden. Hiermit wurde im November [1872] begonnen und sämtliche Pläne und Überschläge im Betrage von 100.490 Gulden im November [1872] vollendet, wofür ich ein Honorar von 1½ % berechnete, welches mir im Betrage von 1.507 Gulden im Auftrag der beteiligten Gemeinden von der Oberamtspflege Nagold ausbezahlt wurde, von welchem Betrag nach Abzug meiner Auslagen für Hilfsarbeiten noch nahezu 1000 Gulden für meine eigene Arbeit verblieben, die ich unter Lob und Dank an den Herrn zu mir genommen.

[S. 121: 1876: Hauserneuerung in Hirsau und Künstler Wilhelm Pilgram]

[Anfang April 1876 ließ Feldweg die westliche Giebelseite seines Hauses in Hirsau erneuern]: zugleich durch meinen alten Freund Pilgram aus Stuttgart die auf den alten Wirtschaftsschild Bezug habenden Hirsch und Lamm malen, welch sämtliche Arbeiten gegen Ende Juni beendet wurden.



Ausschnitt aus der „Heimatkarte Südwest-deutschland“, bearbeitet von Prof. Huttenlocher (Tübingen), RV-Verlag ca. 1960, ursprünglicher Maßstab 1 : 500.000.

Der Ausschnitt kennzeichnet in etwa Feldwegs Arbeitsgebiet.

- ¹ Im Typoskript Urach steht irrtümlich: "Hohen-**W**andel". Die übliche Bezeichnung für die Bernecker Schildmauer war "Mantel". Laut OAB Nagold (1862) S. 137: "Das den Freiherrn von Gültlingen gehörige Schloß, auch das Obere Schloß genannt, wurde im Jahre 1846/47 auf die Grundmauern des ursprünglichen Schlosses erbaut; es besteht aus zwei, durch einen Zwischenbau verbundenen Gebäude, die auf den Ecken mit Erkern versehen sind, wie überhaupt bei der ganzen Ausführung des Schlosses der mittelalterliche Spitzbogenstyl nachzuahmen gesucht wurde."
- Es ist 1862 offenbar nicht mehr bekannt gewesen, (aber auch nicht im neuen Heimatbuch von 2000), daß der Bauplan zum Oberen Schloß von Feldweg stammte. Es klingt etwas unwahrscheinlich, ist aber denkbar und wäre interessant, Berneck als eine bis jetzt nie gezogene Parallele zum Historismus-Neubau des Schlosses Lichtenstein über Honau 1840/41 nach Plänen von Victor Heideloff, einem Freund Feldwegs, zu sehen.
- Die in der OAB erwähnten „Grundmauern“ könnten Ruinenreste vom zweiten Schlossbrand von 1660 (erster Brand 1559) gewesen sein.
- ² Der Postkurs Stuttgart – Freudenstadt – Straßburg ging bis dahin auf der unter Herzog Karl Eugen erbauten, alten Fernstraße an Altensteig um ca. 10 km vorbei. Er führte von Nagold an der Remigiuskirche hinauf über die alte "Chausseestraße" an Walddorf und Egenhausen vorbei nach Pfalzgrafenweiler, wo heute noch die Chausseehäuser und alte Meilensteine mit Stundenentfernungen nach Stuttgart erhalten geblieben sind.
- Altensteig lag vor 1854 verkehrsmäßig vollständig im Abseits, da keine durchgehende, fahrbare Talstraße entlang der Nagold vorhanden war, bis zu deren Bau (Nagold-Altensteig) und Weiterbau (Altensteig-Spielberg-Pfalzgrafenweiler) durch Feldweg. Diese Trasse zog dann die alte Fernstraße Ulm/Stuttgart – Nagold – Freudenstadt – Kniebis – Straßburg als Reichsstraße 28, nach 1945 Bundesstraße 28, an sich.
- ³ Einzug am 30. Mai 1861. Auf S. 72 nennt Feldweg den Gasthofnamen "Hirsch und Lamm". Das Haus war zwar sehr reparaturbedürftig, doch bewältigte Feldweg sowohl diese Notwendigkeit, als auch eine ziemlich abenteuerliche Finanzierung, .
- Er war in der Folge, erstmals 1864, dann alle fünf Jahre, auch sehr darauf bedacht, die Schankgerechtigkeit des Hauses durch drei Bewirtungstage zu erhalten, die er reizend schildert (S. 72), erneut 1869 an drei Tagen (S.85).
- Das erinnert an den Stuttgarter Firmengründer Eduard Breuninger († 1932), Multimillionär, der in seinem großen Bekleidungshaus zur Erhaltung eines alten Schankrechts regelmäßig und eigenhändig einige Tage lang bewirtete, keine Legende, sondern Ausdruck altwürttembergischen Denkens. In Stuttgart muss dies jedesmal natürlich ein großes gesellschaftliches Ereignis gewesen sein.
- ⁴ Königin Olga, Tochter des Zaren Nikolaus I., * 1822, † 1892, ∞ 1846 den Thronfolger und — seit 1864 — König Karl. Wegen welcher Erkrankung 1867 Königin Olga in Paris einen Rollstuhl benutzen musste, offensichtlich nur vorübergehend, ist aus der Literatur nicht bekannt.
- Olga war sehr schön, galt als sehr klug und hat sich sozial stark engagiert.

