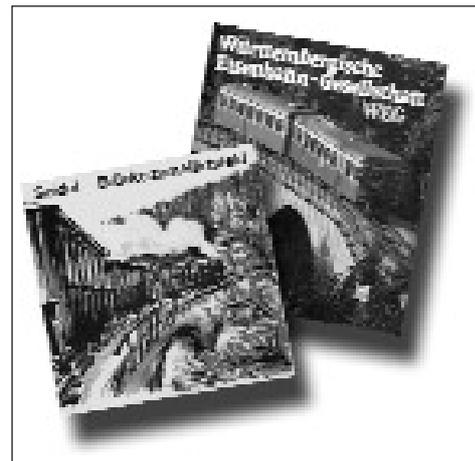
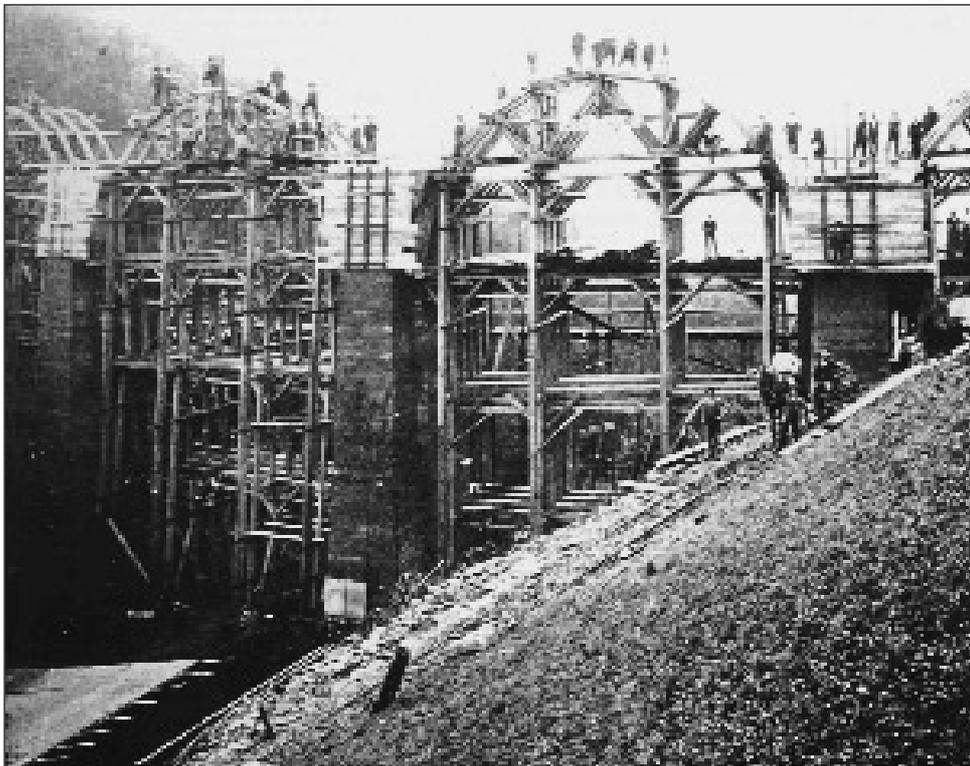


Jürgen Ranger

## Brücke zum Härtsfeld in neuem Glanz

„Brücke zum Härtsfeld“, so nannte Dr. Kurt Seidel sein Buch über die Härtsfeldbahn Aalen – Neresheim – Dillingen. Mit dem Ende 1962 im Eigenverlag erschienenen Buch begründete Dr. Seidel ein neues Buchgenre: die ganzheitliche Beschreibung einer Bahnlinie und ihrer Bedeutung für die durch sie erschlossene Landschaft. 1964 mit dem Schubart-Literaturpreis der Stadt Aalen ausgezeichnet, wird dieses Buch heute noch eng mit dem Mythos Eisenbahn verbunden. So mancher Eisenbahnfreund fand dadurch zu seiner Liebhaberei. Die Brücke zum Härtsfeld im engeren Sinne ist das gemeinhin „das Viadukt“ genannte steinerne Brückenbauwerk bei Unterkochen, etwa in der Mitte des kurvenreichen Aufstiegs der Härtsfeldbahn auf die Schwäbische Alb gelegen. Dieses kühne Bauwerk gilt gemeinhin als Sinnbild der „Schattäre“ genannten Härtsfeldbahn, ja der schwäbischen Eisenbahn schlechthin. Und eben dieses Bauwerk wurde nun umfangreich und denkmalgerecht saniert.



Das Schattäre-Zügle auf dem Viadukt: solche Abbildungen finden sich in vielen Veröffentlichungen. So zielt das Viadukt nicht nur die Titel zweier einschlägiger Bücher, sondern findet sich auch in einem mit Bildern kaum gesegneten Buch über den seinerzeit größten privaten deutschen Eisenbahnkonzern, die Aktiengesellschaft für Verkehrswesen und Industrie. Neben Bildern der Lüderitzbuchtbahn in Deutsch-Südwestafrika (heute Namibia) und des Königsberger Nordbahnhofes steht stellvertretend für etwa hundert deutsche Kleinbahnen nur ein Bild: ein Zug der Härtsfeldbahn auf dem Viadukt bei Unterkochen. Auch heute noch zielt ein großes Viadukt-Bild das Büro des Geschäftsführers der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft. Und schließlich ist es für die Unterkochener nach der Marien-Wallfahrtskirche das zweite Wahrzeichen ihres Ortes. Es handelt sich bei dem Viadukt also nicht um irgendeine Brücke, sondern um ein ganz besonderes Bauwerk.

Die Entstehungsgeschichte des Viadukts kann anhand der in diversen Archiven vorhandenen Unterlagen gut nachvollzogen werden: Am 7. 7. 1900 erteilte Seine Königliche Majestät, der König von Württembergisch, der Badischen Lokaleisenbahnen AG (B.L.E.A.G.) die Konzession zum Bau- und Betrieb der Nebeneisenbahn von Aalen über Neresheim nach Ballmertshofen auf die Dauer von neunzig Jahren. Bereits wenige Tage später, am 18. 7. 1900 wurde mit den Aushebungen für die Fundamente des Viadukts begonnen.

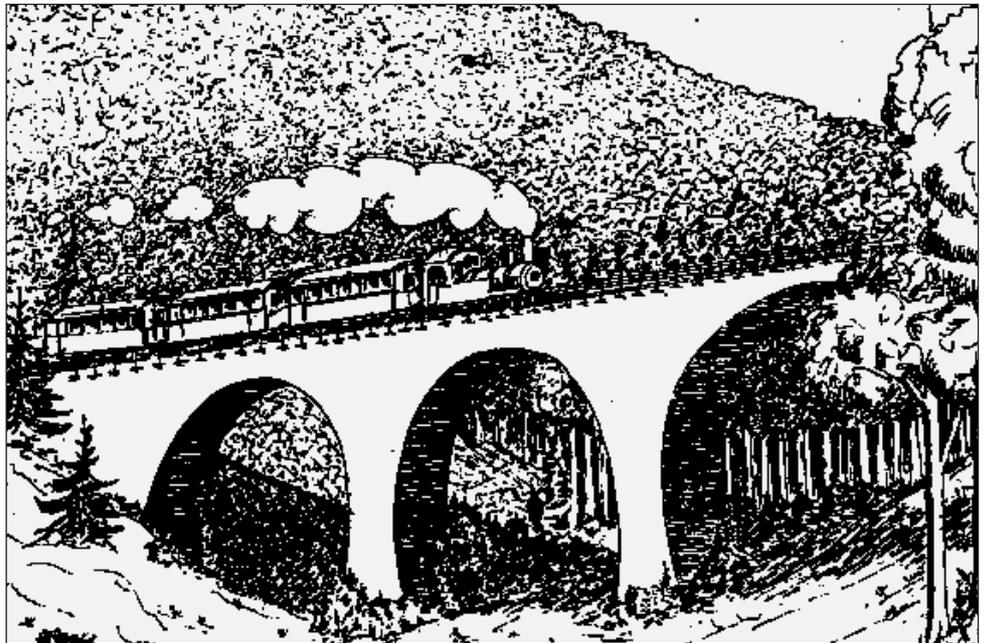
*Oben: Für den Bau des Viadukts wurde eine beachtenswerte Holzfachträgerkonstruktion errichtet. Das Original dieses Bildes kann man im Härtsfeldbahn-Museum in Neresheim bewundern. Foto: Sammlung Härtsfeld-Museumsbahn e. V.*

*Links: Das wohl bekannteste Bild der Härtsfeldbahn wurde in den 1930er Jahren aufgenommen. Es hängt heute noch im Büro des Geschäftsführers der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft und zeigt einen typischen Dampfzug der Härtsfeldbahn mit einer der heute noch im Neresheimer Härtsfeldbahn-Museum vorhandenen Dampflok 11 oder 12. Foto: Foto Baur, Aalen*

Erbaut wurde das Viadukt vom Bauunternehmer B. Liebold & Co. aus Holzminden/Weser nach Plänen von Dipl.-Ing. Bach. Das Bauwerk ist 25 m hoch und 70 m lang. Es hat vier Öffnungen mit je 15 m lichter Weite. Etwa 700 Arbeiter aus Nah und Fern waren an den Bauarbeiten am Alaufstieg damals beschäftigt. Wie viele davon am Viadukt selbst gearbeitet haben, wurde leider nicht festgehalten. Im Januar und Februar 1901 kamen die Bauarbeiten weitgehend zum Erliegen. Angeblich sollen Gerüchte über eine nun doch normalspurige Ausführung der Bahn zum Stillstand der Arbeiten geführt haben. Wahrscheinlicher ist jedoch, daß die winterliche Witterung eine Fortführung der Arbeiten verhinderte. Jedenfalls soll in dieser Zeit in den Unterkochener Wirtschaften das Bier zur Neige gegangen sein. Schließlich konnten die unterbrochenen Arbeiten am 7. 3. 1901 fortgeführt werden.

Im Juli 1901 fuhr der erste Bauzug mit Oberbaumaterialien über das Viadukt. Am 19. 9. 1901 fuhr erstmals eine Mallet-Lokomotive auf das Härtsfeld. Diese kurvengängigen vierachsigen Maschinen sollten später die regulären Personen- und Güterzüge befördern. Am 26. 10. bereiste die staatliche Abnahmekommission die Härtsfeldbahn. Dabei wurde auch das Viadukt für den öffentlichen Schienenverkehr freigegeben. Jetzt konnte die Härtsfeldbahn am 30. 10. 1901 feierlich eröffnet werden. Von nun an sollten 71 Jahre lang Züge über das Viadukt hinauf auf das Härtsfeld bzw. hinunter nach Aalen fahren.

Das Bauwerk scheint stabil und ordentlich gebaut worden zu sein. Sicher wurde es von Zeit zu Zeit instand gesetzt. Mit Ankunft des ersten neuen Triebwagens T 31 mußte am 29. 3. 1956 das innere Geländer an einigen Stellen wenige Zentimeter versetzt werden, damit der lange und breite Wagen ohne zu streifen durchfahren konnte. Die letzte Dampflok überquerte am 26. 6. 1965 den Viadukt. Auf ihrer Abschiedsfahrt fuhr die damals eigentlich schon abgestellte Lok 12 mit zwei Personenwagen, geschoben von Triebwagen T 37 von Aalen nach Neresheim. Die Fahrt mit vielen sorgfältig inszenierten Szenen wurde vom Heidenheimer Filmclub 08/16 gefilmt. Rund um das Viadukt waren sage und schreibe 10 Kameramänner postiert.



*Oben: „Liebeleie mit der Kleinbahn“, so heißt ein 1938 erschienenes Buch von Marga Garnich. Dort schildert sie einige Kleinbahnen in Deutschland, darunter auch die Härtsfeldbahn. Das Viadukt ist mit dieser Zeichnung verewigt.*

*Mitte: Auch in manche Wohnstube fanden Bilder des Viadukts Einzug. Dieses Bild hat ein unbekannter Künstler mit dem Kürzel MG geschaffen.*

*Rechts: Auch von oben ließ sich das Viadukt mit einem Triebwagenzug Anfangs der 1960er Jahre gut ablichten. Foto: Helmut Ledl, Neresheim*

Die letzte Untersuchung des Brückenbauwerks fand am 3. 6. 1970 statt. Dabei wurden keine Mängel festgestellt. Bis zur Einstellung der Härtsfeldbahn am 30. 9. (Personenverkehr) bzw. 30. 11. 1972 (Güterverkehr) wurde das Viadukt genutzt. Unmittelbar danach wurde mit dem Streckenabbau begonnen. Am 14. 5. 1973 brachte ein letzter Zug einige alte Güterwagen nach Aalen zum Verschrotten. Der leer zurückfahrende Triebwagen war der letzte Zug, der über das Viadukt fuhr. Seit 11. 12. 1973 befindet sich das Viadukt im Eigentum der Stadtgemeinde Aalen. Es ist abgesehen von einer Teerschicht und am Geländer angebrachtem Maschendraht noch im Ursprungszustand vorhanden.

Seit 1974 kann man auf der ehemaligen Härtsfeldbahn-Trasse bequem von Aalen über das Viadukt bis zum zugemauerten Wallenhau-Tunnel wandern. Der weitere Weg der Trasse kann auf unbefestigtem Trampelpfad bis kurz vor Ebnat erkundet werden.

Nach vielen Jahren war es nun an der Zeit, das Viadukt gründlich zu renovieren. Herunterfallende Putzteile hatten dazu geführt, daß der unter dem Viadukt hindurchführende Weg gesperrt werden

mußte, und es gab schon erste Überlegungen auch den Weg über das Viadukt zu sperren. Sogar über einen Abriß wurde schon gemutmaßt. Erste Anregung zu einer Renovierung gab der Autor beim Festvortrag anlässlich des 100jährigen Jubiläums der Eröffnung der Härtsfeldbahn im September 2001. Dabei stieß er auf offene Ohren, denn bei der Stadt Aalen war man sich der Bedeutung des Bauwerks durchaus bewußt. Eine vom Härtsfeld-Museumsbahn e.V. initiierte Unterschriftenaktion sollte zeigen, daß das Viadukt vor allem in Unterkochen viele Liebhaber hatte. Hunderte von Unterschriften kamen binnen kürzester Zeit zusammen. Dies führte zur Unterschutzstellung des Denkmals.

Im August 2003 konnte mit der Sanierung begonnen werden. Zuerst wurde die in den 1970er Jahren aufgebrachte Teerdecke erneuert. Dann wurde das Viadukt aufwändig eingerüstet. Mit dem Fortschritt der Bauarbeiten mußten zunehmend mehr Schäden festgestellt werden. Eingedrungene Feuchtigkeit hatte das Putz- und Mauerwerk in einem nicht erwarteten Umfang beeinträchtigt. Dies wurde auch durch die Teerdecke begünstigt, weil Regenwasser nicht mehr durch das Schotterbett gezielt abfloß,

sondern von den Rändern abtropfte. Besonders an den Geländerstützen war Feuchtigkeit tief eingedrungen. Zudem hatte der seinerzeit aufgebrachte Zementputz die Feuchtigkeit im Bauwerk zurückgehalten, was zu weiteren Feuchtigkeits- und Frostschäden geführt hatte. Auf der Südseite hatten sich durch Sonneneinstrahlung und Wärmedehnung zwischen den mit Beton sanierten Kanten des Gewölbes und dem dahinter liegenden Ziegelmauerwerk Ablösungserscheinungen bemerkbar gemacht. Mit einem komplett erneuerten wasserdampfdurchlässigen Verputz und einem Spezialanstrich der Stellen, an denen das Metall des Geländers in den Putz dringt, soll jetzt das Problem gemildert werden.

Der ursprünglich veranschlagte Fertigstellungstermin Ende 2003 verzögerte sich mehrfach deutlich. Nach geschätzten Terminen im März bzw. Juli 2004 konnte das Viadukt schließlich bis zu den Aalener Reichsstädter Tagen Anfang September 2004 fertig gestellt werden.

Am 10. 9. 2004 wurde es bei strahlendem Spätsommerwetter feierlich und von Böllerschüssen und Musik der Blaskapelle Klopfer umrahmt, eröffnet. Aalens Oberbürgermeister Ulrich Pfeifle nannte das Viadukt ein „identitätsstiftendes Bauwerk“ und ein „Kulturdenkmal der Region“ und bedauerte scherzhaft, daß das Viadukt ohne Eisenbahn eingeweiht werden müße. Trotz der Verzögerung konnte der veranschlagte Kostenrahmen von 250.000 € eingehalten werden. Rund 96.000 € zahlte das Landesdenkmalamt. Die Sanierung nannte Pfeifle eine richtige Entscheidung und noble Verpflichtung der Stadt.

Pfeifle, Unterkochens Ortsvorsteher Karl Maier, der stellvertretende Ortsvorsteher und Aufseher der Renovierungsarbeiten Albert Grimm, der Bauleiter Dipl. Ing. Walter Brenner und zwei Gäste der türkischen Partnerstadt Antakya zerschnitten nach weiteren Reden das Band und gaben damit den Wanderweg über das Viadukt wieder zur Benutzung frei.

„Grüß-Gott-Wegle“, so wird der reizvolle Härtsfeldbahn-Abschnitt zwischen dem Bahnhofsgelände Unterkochen und dem ehemaligen Tunnel ob seiner Beliebtheit genannt. An schönen Sonntagen zieht es hier viele Spaziergänger hin. Und da man sich oft kennt, geht es in einem Fort: „Grüß Gott, Herr ...“, „Grüß Gott, die Dame“, „Grüß Gott ...“.

Wer nun neugierig auf das Viadukt geworden ist, dem sei folgende etwa 5 km lange Wegvariante empfohlen: Wem es zuviel ist, den Weg hin und zurück zu marschieren, der fährt mit dem leider viel zu selten verkehrenden Bus von Aalen ZOB



Oben: Langer Zug der Härtsfeldbahn mit einem der beiden Fuchs-Triebwagen T 30 oder T 31, den beiden Triebwagen-Anhängern TA 1 und 3, zwei Brünigbahn-Wagen und mindestens einem weiteren Wagen, Foto: Helmut Ledl

Links: Bis zu 20 cm tief waren die Schäden, die bei den Putzarbeiten festgestellt werden mußten. Foto: Walter Brenner

(Steig 7) die Alb hoch zur Haltestelle Vierwegzeiger (Wanderparkplatz). Von dort geht es nun zuerst etwa 1,3 km auf einem Waldweg (Albvereinsweg rotes Dreieck) und dann auf der Straße K 3291 in Richtung Unterkochen bergab. Bei einer Tafel, die über die geologischen Besonderheiten und die interessante Geschichte der Kocherburg informiert, quert der schon vorhin beschränkte Albvereinsweg die Straße zum Kocherursprung. Autofahrer können sich auch hier absetzen lassen. Dem Albvereinsweg folgt man nun rechts hinab in Richtung Unterkochen. Nach wenigen Metern lädt eine Ruhebänk zu einer kleinen Pause mit herrlichem Blick hinüber zur Unterkochener Wallfahrtskirche St. Maria. Nach etwa 100 m quert der Albvereinsweg die Härtsfeldbahn-Trasse.

In unmittelbarer Nähe befindet sich das zugemauerte Portal des ehemaligen Wallenhau-Tunnels. Heute ist dieser als Naturdenkmal ausgewiesen, denn hier konnten stattliche fünf Fledermausarten nachgewiesen werden. Diese gab es zwar auch schon zu Bahnzeiten. Doch da man befürchtete, daß die Fledermäuse durch rücksichtslose Zeitgenossen vertrieben werden, hat man ihn kurzerhand bis auf eine kleine Lücke für die Fledermäuse zugemauert. Der Tunnel ist übrigens etwa 100 m lang und leicht gekrümmt ausgeführt. Beim Bau des Tunnels wurde eine stattliche Höhle angeschnitten. Man mußte die Höhle teilweise verfüllen, damit keine Gefahr eines Zugabsturzes bestand. Dazu wurde die Höhle als eine der ersten Höhlen der Schwäbischen Alb überhaupt genau vermessen.

Der Bahn-Trasse folgend gelangt man nach einer Viertel Stunde zum frisch renovierten Viadukt. Schwindelfreie wagen den Blick über das Geländer in den Abgrund. Lausbuben sollen früher vom Viadukt gegen „ein Fuffzgerle“ einen Sprung zu dem nahebei stehenden markanten Nadelbaum gewagt haben. Weiter geht es am Heulenberg entlang durch Wald und schließlich durch schöne Wacholderheide mit Ausblick über Unterkochen zum Wanderparkplatz auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände, den man nach weiteren 15 Minuten erreicht.

Der Blick von hier über Aalen hinweg ins Welland ist wunderschön. Kein Wunder, daß es nach der Einstellung der Bahn viele Interessenten für das hiesige Bahnhofsgebäude gab. Doch da es außerhalb des Ortes stand und seine Daseinsberechtigung verloren hatte, wurde es im Rahmen einer Feuerwehrrübung warm abgebrochen. Vom Wanderparkplatz ist es nicht mehr weit zum Naturfreundehaus am Brand, das zu einer Rast mit Blick über das Albvorland einlädt. Wer mit dem ÖPNV angereist ist, muss nun noch knapp 1 km die Kellersteige hinab ins Tal, von wo es mit Bus oder Bahn zurück nach Aalen geht.

Infos im Härtsfeldbahn-Museum Neresheim, [www.hmb-ev.de](http://www.hmb-ev.de), an allen Betriebstagen der Härtsfeld-Museumsbahn geöffnet (1. Sonntag in den Monaten Mai bis Oktober sowie an einigen weiteren Tagen).

*Das Band ist durchschnitten und das „Grüß-Gott-Wegle“ über das Viadukt kann wieder benutzt werden. V. l. n. r.: Albert Grimm, Hatay Abdulkadir Sari, Karl Maier, Ulrich Pfeifle, Walter Brenner, Mehmet Yeloglu. Gut besucht war die feierliche Wieder-Einweihung des renovierten Viadukts, 10. 9. 2004, 2Fotos: Jürgen Ranger*

