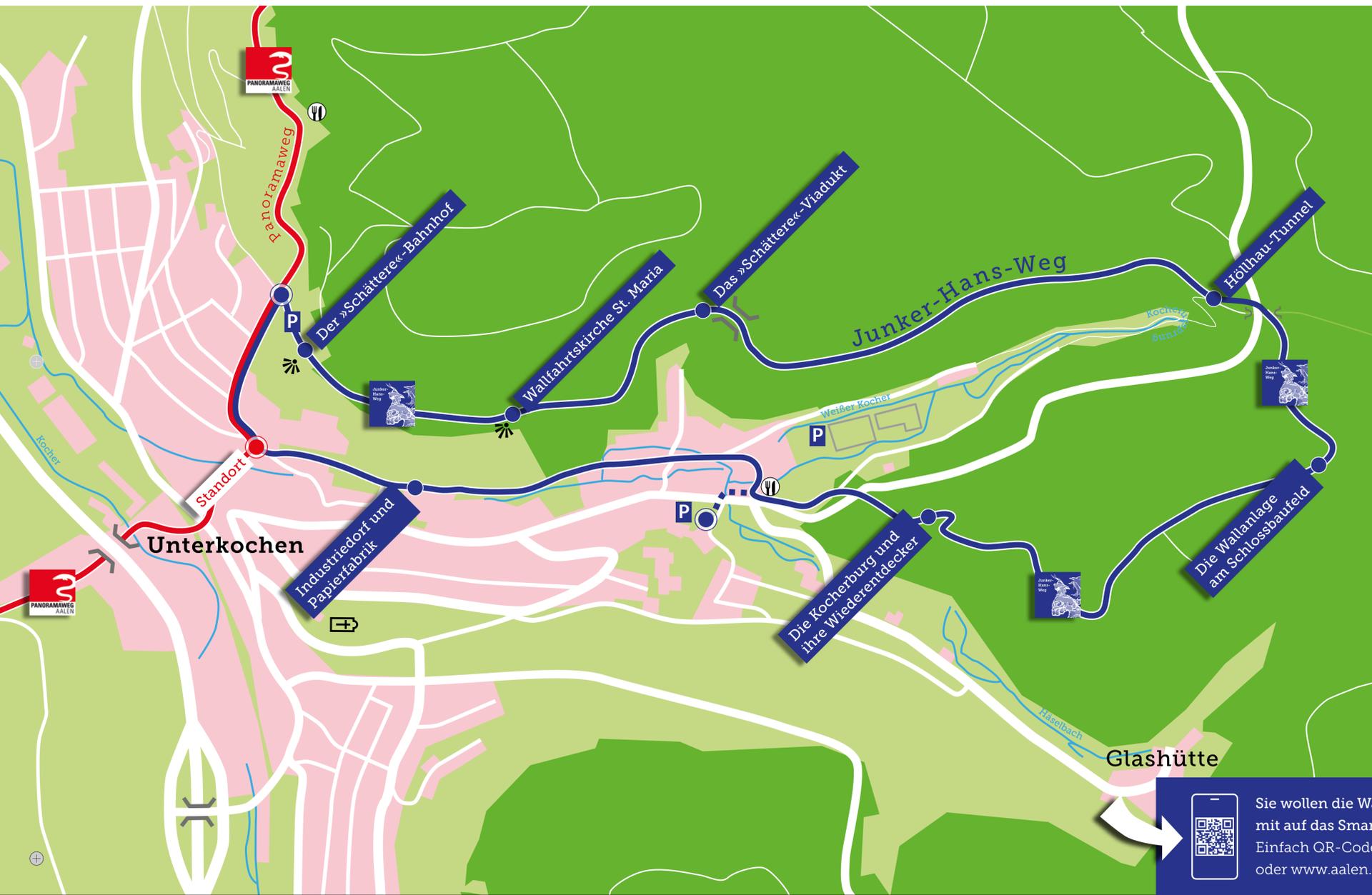




Der Unterkochener Junker-Hans-Weg

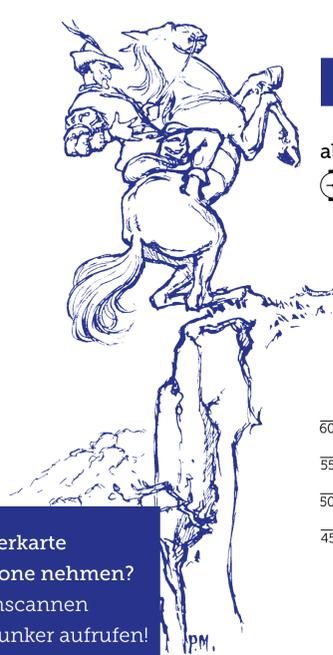
Ein historischer Entdeckerpfad am Aalener Panoramaweg



Geschichten von Eisenbahnen, Burggeistern, Heiligen und Papiermachern

Vor vielen Jahrhunderten, so sagt man, peinigte ein Junker namens Hans die unbescholtenen Bürger Unterkochens. Zu jeder Tages- und Nachtzeit zwang er die Untertanen, ihm bei seiner großen Leidenschaft zur Hand zu gehen: der Jagd. Sogar am heiligen Sonntag ritt er von der Kocherburg ins Dorf und schnappte sich seine Helfer aus dem Gottesdienst, damit sie ihm das Wild zutreiben konnten. Sie ahnen schon: Es nahm kein gutes Ende ...

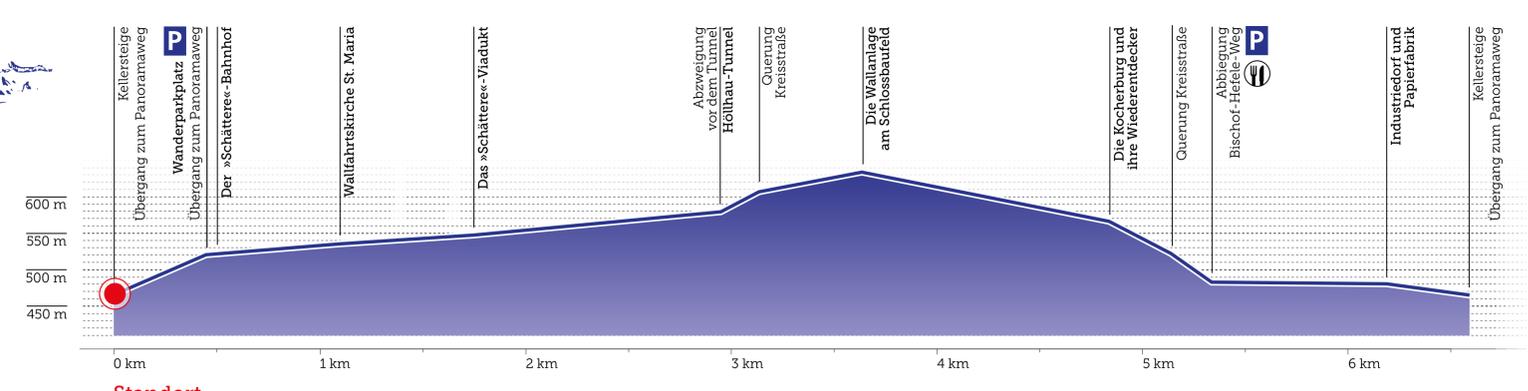
Vermutlich hat es diesen einen Junker nie gegeben, doch erzählt die Sage viel über die Geschichte Unterkochens und der namensgebenden Kocherburg. Insofern ist Junker Hans ein durchaus würdiger Namensgeber für den ersten historischen Entdeckerpfad Unterkochens. Auf gut sechs Kilometern lernen Sie (fast) alles über die Kirchen-, Eisenbahn- oder Industriegeschichte des Aalener Stadtbezirks, besuchen die Ruine Kocherburg und erfahren, wie es mit Junker Hans weiterging. Viel Vergnügen beim Lesen und Wandern!



Höhenprofil Junker-Hans-Weg

als Rundweg
 ⌚ 120 min 🚶 6,5 km ⬆️ 168 m

als Erweiterung des Panoramawegs
 ⌚ 110 min 🚶 6,1 km ⬆️ 113 m



Sie wollen die Wanderkarte mit auf das Smartphone nehmen? Einfach QR-Code einscannen oder www.aalen.de/junker aufrufen!



Der »Schättere-Bahnhof«



Vom Fortschritt abgeschnitten

Um 1900 galt: Eisenbahn bedeutet Fortschritt. Nach der feierlichen Einweihung der Strecke Stuttgart-Wasseralfingen 1861 wuchsen in Aalen und Unterkochen die Fabriken wie Pilze aus dem Boden. Abgeschnitten von Eisenbahn und Fortschritt aber blieben zunächst die Höhen der Schwäbischen Alb – zum Beispiel das Härtsfeld östlich von Aalen.

Öffentlich-private Partnerschaft

1890 gründeten die Härtsfeldgemeinden ein Komitee, das für den Anschluss der Region an die Eisenbahn trommelte. Doch Geld war knapp, der Staat sträubte sich. Erst 1898 erklärte sich die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (Köln) bereit, eine Schmalspurbahn von Aalen nach Dillingen bauen und bewirtschaften zu lassen. Die Streckenplanung übernahm der Stuttgarter Verkehrsplaner Professor Moritz Sapper.

SCHÄTZFRAGE



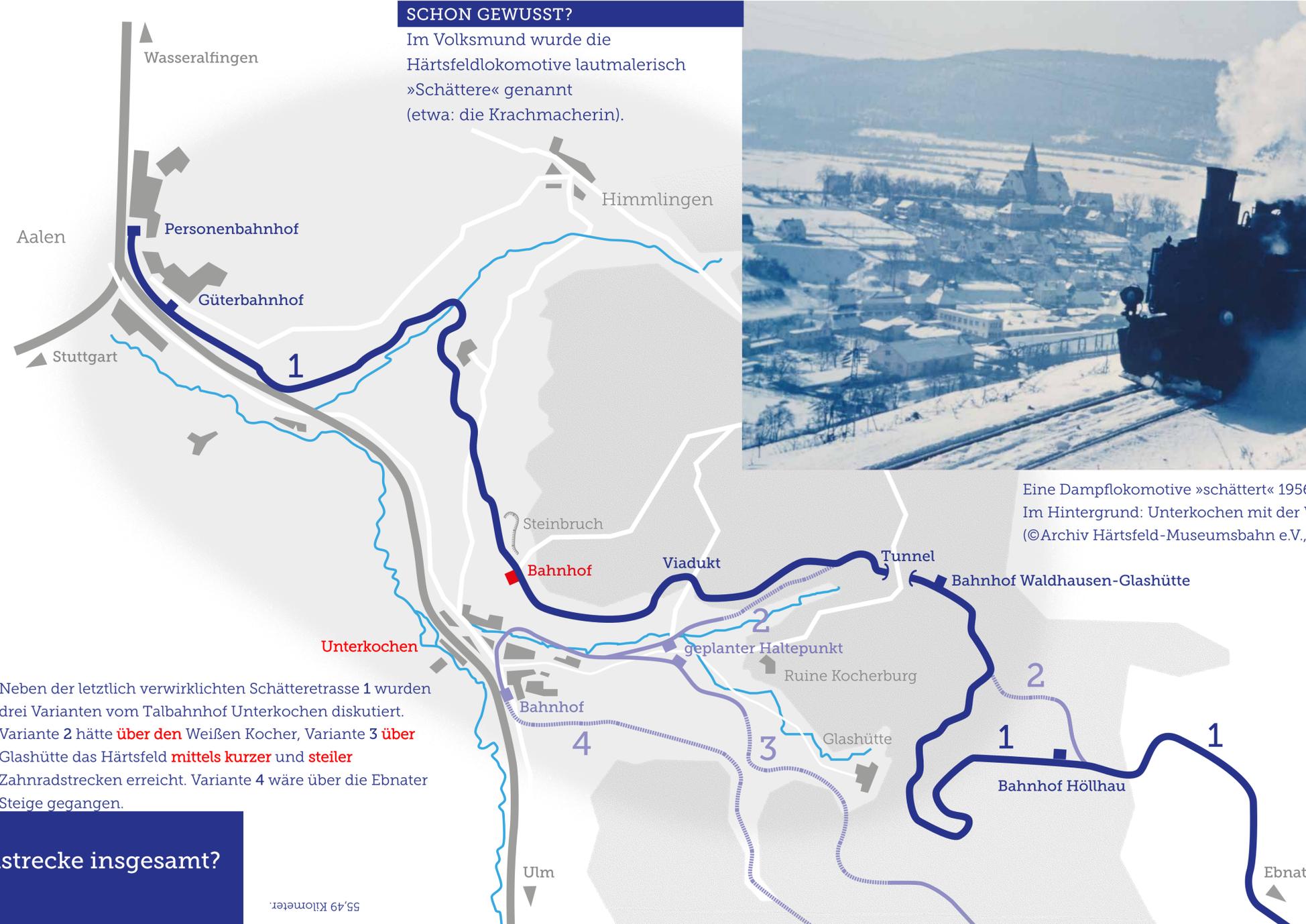
Wie lang war die Härtsfeldbahnstrecke insgesamt?

SCHON GEWUSST?

Im Volksmund wurde die Härtsfeldlokomotive lautmalerisch »Schättere« genannt (etwa: die Krachmacherin).



Eine Dampflokomotive »schättert« 1956 auf das Härtsfeld. Im Hintergrund: Unterkochen mit der Wallfahrtskirche St. Maria. (©Archiv Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Karlheinz Esswein).



Neben der letztlich verwirklichten Schättere-trasse 1 wurden drei Varianten vom Talbahnhof Unterkochen diskutiert. Variante 2 hätte **über den** Weißen Kocher, Variante 3 **über** Glashütte das Härtsfeld **mittels kurzer** und **steiler** Zahnradstrecken erreicht. Variante 4 wäre über die Ebnater Steige gegangen.

55,49 Kilometer



Der »Schättere-Bahnhof«



Ohne Zahnrad, aber »schätternd«

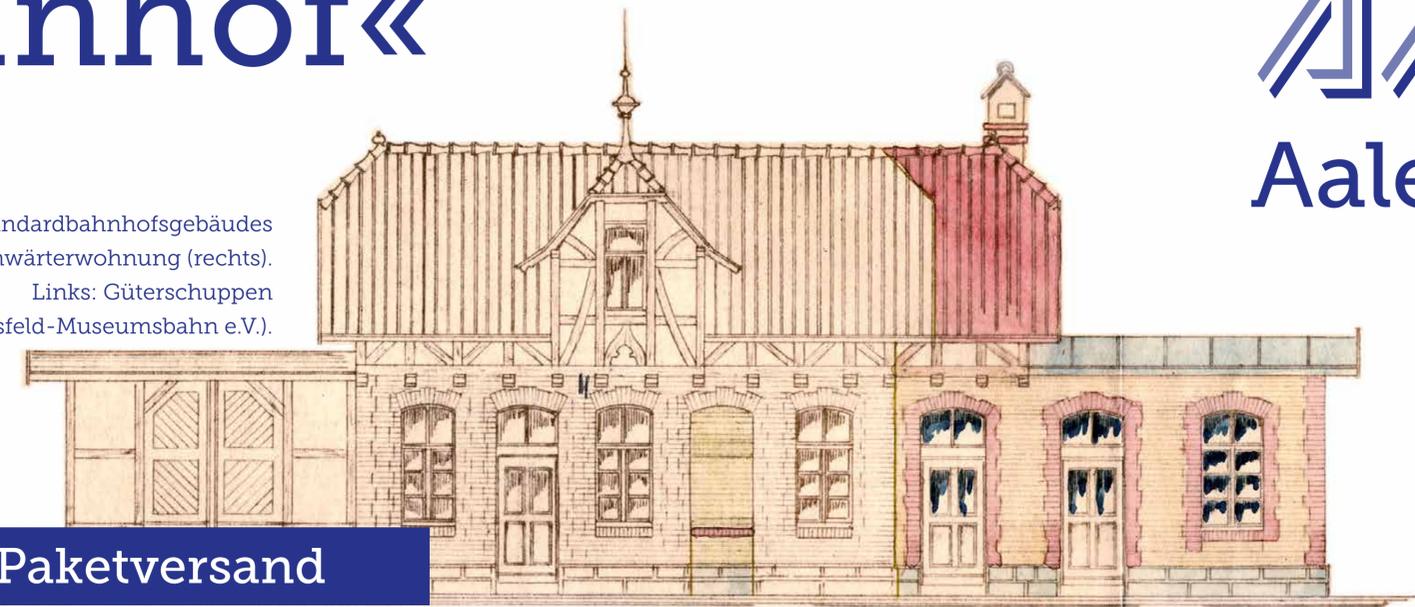
Knifflig gestaltete sich *dabei* der Alaufstieg bei Unterkochen: Zwischen Aalen und dem Härtsfeld mussten auf acht Kilometern 219 Höhenmeter überwunden werden. Nach längerem Abwägen entschied sich die Eisenbahngesellschaft im Mai 1900 für die heutige Trasse mit langem, aber sanftem Anstieg und gegen die kürzeren, aber teureren Varianten mit steilen Zahnradabschnitten durch Unterkochen.

Im Sommer 1900 begann der Bau und konnte in rekordverdächtigen 15 Monaten **für gut 2,7 Millionen Mark** abgeschlossen werden. Am 31. Oktober 1901 **weihten Honoratioren die Strecke bis Ballmertshofen ein**. Die Strecke auf bayerischer Seite bis Dillingen folgte im März 1906.



Am »Schättere«-Personenbahnhof in Aalen steht ein T33-Dieseltriebwagen zur Abfahrt auf das Härtsfeld bereit (um 1960) (©Stadtarchiv Aalen).

Bauplan zur Erweiterung eines Standardbahnhofsgebäudes mit einer Bahnwärterwohnung (rechts).
Links: Güterschuppen
(©Archiv Härtsfeld-Museumsbahn e.V.).



Bahnhof, Wirtschaft und Paketversand

Der Streckenverlauf: Vom Aalener Härtsfeldpersonenbahnhof (heute: Höhe Finanzamt) folgte die Strecke parallel der Eisenbahnlinie nach Ulm, bis sie entlang des Pflaumbachs in den Hang östlich einbog. Nach 4,5 Kilometern erreichte die Bahn den »Schättere«-Bahnhof Unterkochen, an dessen Standort Sie sich heute befinden.

»Schättere«-Bahnhof Unterkochen in den 1960er Jahren von Südosten (©Archiv Härtsfeld-Museumsbahn e.V., R. Schmid).



Der standardisierte Bahnhofsbau wurde 1907 um eine Wohnung für den Bahnwärter erweitert. 1951 richtete das Ehepaar Maria und Richard Ostertag im Bahnhofsgebäude eine Wirtschaft ein, die unter wechselnder Pächterschaft bis 1967 betrieben wurde. Nach Einstellung des Härtsfeldbahnbetriebs wurde das Gebäude 1974 im Rahmen einer Feuerwehrrübung abgerissen. Die »Schättere-Trasse« hingegen verwandelte sich in das beliebteste »Grüß-Gott-Wegle« der Unterkochener – bis heute.



Abriss des Bahnhofs im Rahmen einer Feuerwehrrübung 1974 (©Archiv Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Anton Rettenmaier).



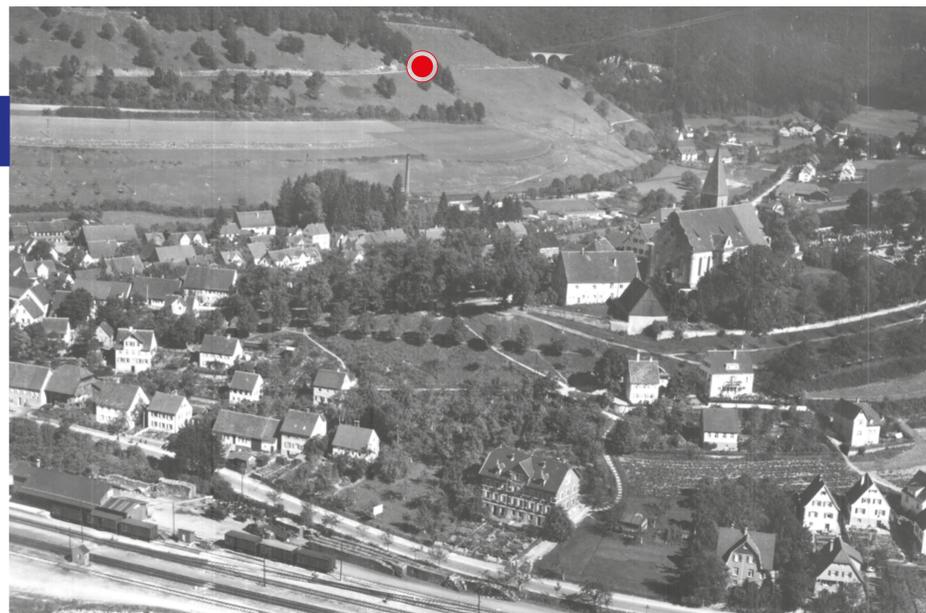
Wallfahrtskirche St. Maria



Siegeszug des Christentums

Hoch oberhalb des Kochers auf dem Unterkochener Kirchberg thront **das** bedeutendste **Gotteshaus** Aalens: die Wallfahrtskirche St. Maria. Wohl schon im Zuge der Christianisierung der Region im Frühmittelalter bauten die Unterkochener an selber Stelle **die erste Kirche**.

Im 13. Jahrhundert folgte ein romanischer Nachfolgebau, von dem noch heute die vier untersten Etagen des Kirchturms stammen. Die fünfte Etage samt Turmabschluss folgte bis 1526. Der Kirchturm beherbergt heute sechs Glocken. Die älteste von 1307 trägt den Namen der Gottesmutter, die schon damals **in der Kirche besonders** verehrt wurde.



Das historische Dorf Unterkochen schmiegt sich um den Kirchberg mit der Wallfahrtskirche. Im Vordergrund der Bahnhof im Tal auf der Strecke Aalen-Ulm. An ihrem Standort ist der Verlauf der Schättere mit Viadukt gut zu erkennen (Luftbildaufnahme von Südwesten, 1935).

Standort



Das Deckengemälde im Chorraum zeigt einen Hymnus auf Maria. Die unbefleckte Mutter Gottes schwebt auf der Mondsichel über der Weltkugel. Unter ihr übergibt der Papst eine Schriftrolle an eine Frau, die die Kirche symbolisiert. Die Schriftrolle enthält die Lehre der unbefleckten Empfängnis, die der Franziskanermönch Johannes Duns Scotus (links am Pult) verfasst hatte. Ganz unten links ist der Fürstpropst Graf von Fugger-Weißenhorn als Auftragsgeber des Kirchenbaus zu sehen.

Unterkochener Gnadenmutter

Das Zentrum der Marienverehrung aber ist der Chor aus dem 14. Jahrhundert. Dieser beherbergt eine lebensgroße Marienstatue, die den Besuchern ihr göttliches Kind entgegenstreckt. Seit 1496 lockt dieses Meisterwerk der Ulmer Schule Pilger von Nah und Fern an.

Spätestens im 18. Jahrhundert überforderte dieser Pilgeransturm den Kirchenbau. Der Fürstpropst von Ellwangen beauftragte deswegen im Mai 1764 den Gmünder Baumeister Johann Michael **Keller** zum Ausbau des Kirchenschiffs. Bis Oktober 1768 erstrahlte nicht nur das Kirchenschiff im Rokoko-Stil, auch der romanische Turm und der gotische Chor wurden optisch angeglichen.



Der Rokoko-Hochaltar von 1786/88 präsentiert mittig die Unterkochener Gnadenmutter von 1496 aus der Ulmer Schule – ein Meisterwerk des Spätmittelalters.

Erdrückende Schönheit

Deutlich wird dies besonders im Innenraum der Kirche. Hier sorgte Stuckateurmeister Johann Michael Hoiß für die Deckenstruktur, die Johann Anwander aus Lauingen **meisterhaft** ausmalte. Bereits dreißig Jahre später **aber** zeigten sich erste architektonische Probleme: Die Seitenwände des Kirchenschiffs waren nicht stark genug, um das prunkvolle Dach zu tragen. 1782/83 entstanden deswegen an den Längsseiten Anbauten, um das Gewicht **seitlich** abzustützen.

1802 sackte das Gewölbe dennoch ab, 1889 schlug ein Blitz am Westgiebel ein. **Reparaturen waren nötig**. Dank der Pflege der Unterkochener lädt St. Maria aber bis heute auch Wanderer des Junker-Hans-Wegs auf einen kleinen Abstecher in die bedeutendste Kirche Aalens ein.

SCHÄTZERAGEN



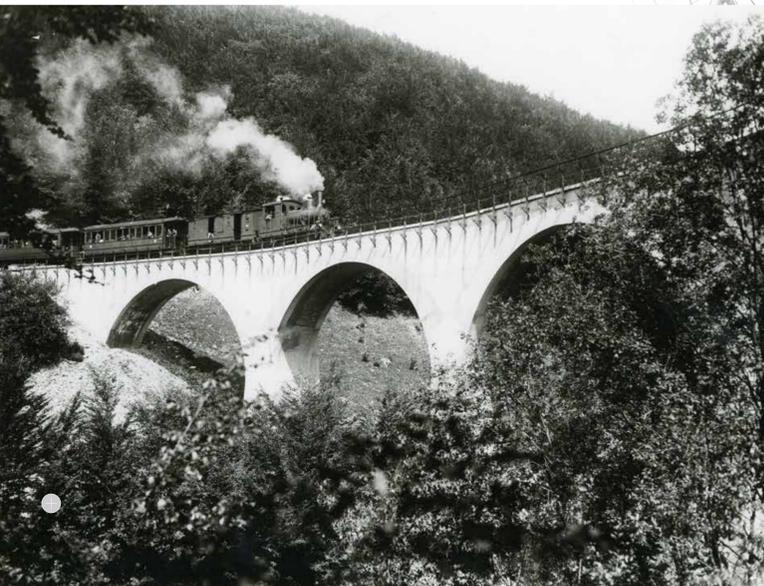
- 1: Wie hoch ist der Kirchturm?
- 2: Wie schwer sind alle sechs Glocken gemeinsam?



Das »Schättere-Viadukt«



Das Viadukt im Bau mit Lehrgerüst, 1900
(©Archiv Härtsfeld-Museumsbahn e.V.)



In den 1930er Jahren fährt die damals noch dampfbetriebene »Schättere« über das Viadukt auf das Härtsfeld (©Stadtarchiv Aalen).

Steil und spitz!

Von 1901 bis 1972 kletterten Schmalspurzüge über dieses Viadukt auf das Härtsfeld: Die Härtsfeldbahn, genannt »Schättere«. Auf kaum acht Kilometern mussten dabei nämlich nicht nur 219 Höhenmeter bezwungen, sondern auch so manches Hindernis überwunden werden. Dazu gehörte auch die Überquerung dieser 25 Meter tiefen Mulde oberhalb von Unterkothen. Ursprünglich hatte der Streckenplaner Prof. Moritz Sapper beabsichtigt, ohne Brücke und direkt am Hang entlang die Bahn fahren zu lassen, doch wäre dann die Spitzkehre zu eng gewesen.

Kurvige Brücke

Stattdessen begann im Spätsommer 1900 der Bau dieses 80 Meter langen Viadukts, dessen Kurve die Schmalspurbahnen gerade noch durchfahren konnten. Aus Kosten- und Stabilitätsgründen fertigten die Konstrukteure das Viadukt nicht aus Naturstein, sondern größtenteils aus Stampfbeton. Lediglich das Gewölbe wurde mit Ziegelsteinen ausgeführt. Ein stattliches Lehrgerüst diente dazu, den Baufortschritt abzusichern.

SCHÄTZFRAGEN



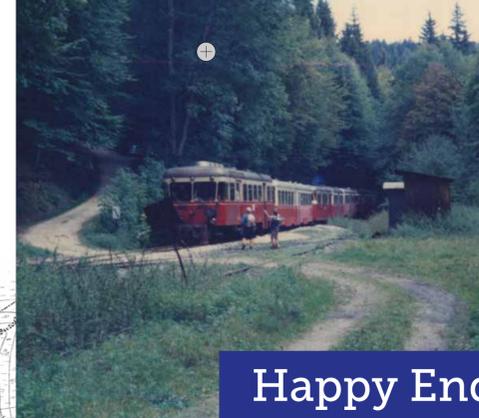
- 1: Wie »schmal« war die Schmalspurstrecke?
- 2: Wie viele Personenzüge fuhren 1944 von Aalen nach Neresheim?

Der Streckenplan von 1900 zeigt den Verlauf zwischen dem »Schättere«-Bahnhof Unterkothen und dem Bahnhof Waldhausen-Glashütte. Rot eingezeichnet ist die Variante von Prof. Sapper ohne Viadukt, die letztlich nicht ausgeführt wurde (©Stadtarchiv Aalen).

Defizit und Diesel

Am 31. Oktober 1901 wurde die Härtsfeldbahn in Betrieb genommen. In den Anfangsjahren entwickelte sich das Geschäft für die Betreiber recht vielversprechend. Fahrgastrekorde erzielte die »Schättere« jeweils zum Ende des Ersten und Zweiten Weltkriegs, als viele Aalener Zuflucht oder Lebensmittel auf dem Härtsfeld suchten. In der Zwischen- und Nachkriegszeit allerdings kriselte der Betrieb: 1932 und 1953 beantragte die Betreibergesellschaft die Einstellung der defizitären Strecke.

Anfang der 1950er Jahre aber galt der Ausbau des Straßennetzes für Autos noch immer als teurer als der Weiterbetrieb der Schmalspurbahn. Entsprechend investierte das Land 1956 fast eine Millionen DM in die Schättere – auch für den Ankauf von leistungsstärkeren T33-Dieseltriebwagen.



Der T33-Dieseltriebwagen steht abfahrtsbereit am Bahnhof Waldhausen-Glashütte direkt hinter der Ostseite des Tunnels (©Archiv Härtsfeld-Museumsbahn e.V., K. Hofmann).



Happy End für die Härtsfeldbahn

Anfang der 1970er Jahre aber waren nur noch 114.172 Reisende auf der Strecke unterwegs (1944: 587.000). Das Defizit mussten die anliegenden Gemeinden und Landkreise ausgleichen. Als der Kreis Heidenheim nicht mehr zahlen wollte, beantragten die Betreiber im April 1972 ein drittes Mal die Stilllegung – dieses Mal mit Erfolg. Am 30. September 1972 fuhr der letzte reguläre Personenzug, am 30. November endete auch der Güterverkehr. Bis 1976 verwandelte sich die »Schättere«-Trasse schrittweise in einen Wanderweg.

Die Geschichte der Härtsfeldbahn endete aber damit keineswegs. 1985 gründeten Eisenbahn-Fans den Härtsfeld-Museumsbahnverein. Ab 2001 reaktivierte dieser einen Teil der Härtsfeldbahn, sodass Ausflugszüge in den Sommermonaten wieder zwischen Neresheim und Katzenstein rattern können, auf schwäbisch: »schättern«



Die Härtsfeldmuseumsbahn steht am Bahnsteig des Bahnhofs Neresheim, 2012 (©wikimedia commons, Hannes Ortlieb).



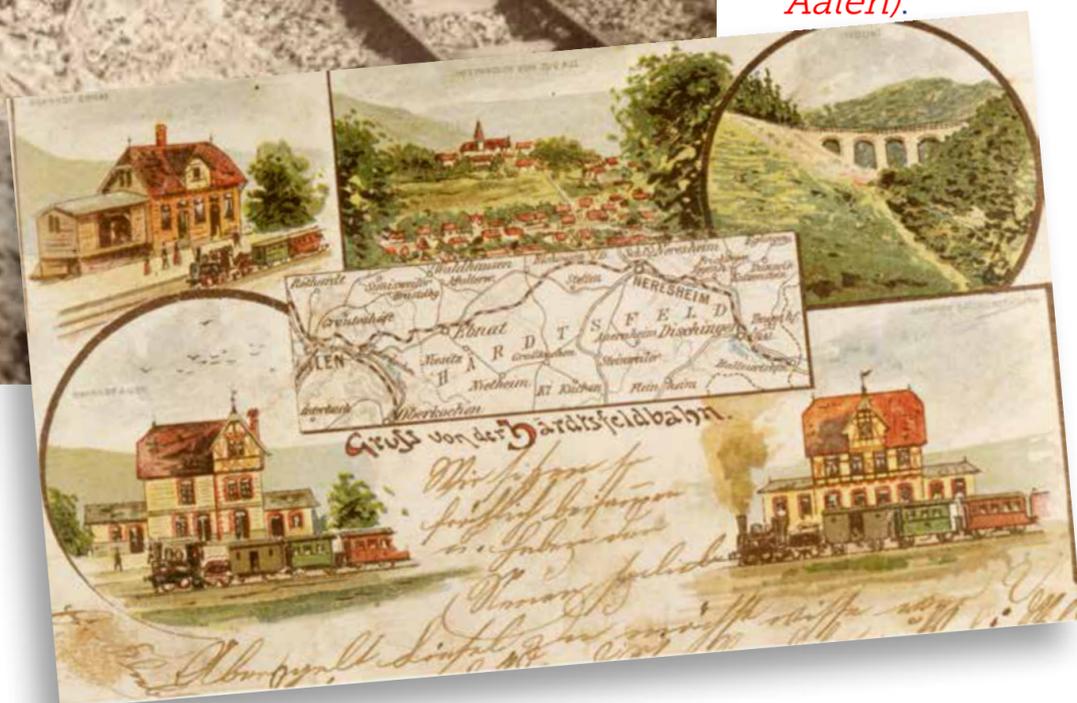
Höllhau-Tunnel



Zirka 130 Meter weiter östlich von Ihnen befindet sich der Höllhau-Tunnel, mit dessen Hilfe die »Schättere«-Schmalspurbahn von 1901 bis 1972 einen schmalen Bergkamm durchquerte. Bei der Grabung des 96 Meter langen Tunnels stießen die Bauarbeiter einst auf eine Naturhöhle, die aufwändig zugemauert worden ist. Nach Einstellung des Eisenbahnbetriebs siedelten sich zahlreiche Fledermäuse in Tunnel und Höhle an. Zu deren Schutz ist die Durchquerung des Tunnels heute verboten (©Stadtarchiv Aalen).

Der Junker-Hans-Weg folgt nun dem schmalen Pfad links bergauf!

*Postkarte um 1910
(©Stadtarchiv
Aalen).*





Die Wallanlage am Schlossbaufeld



Diese 424 Meter lange Wallanlage beweist: Bereits vor 4000 Jahren, war das Schlossbaufeld zwischen Kocherburg und Ihrem Standort ein Siedlungsraum. Hier – oberhalb des Weißen Kochers – suchten die Menschen nicht nur Schutz vor Feinden. Spätestens in der Eisenzeit – vor zirka 2500 Jahren – nutzten keltische Stämme auch die hiesigen oberirdischen Eisenerzvorkommen für die Metallproduktion.

Die Wallanlage samt vorgelagertem Graben folgte ungefähr der 630 Meter-Höhenlinie und sicherte damit das menschengemachte Plateau nach Osten ab. Funde deuten auf eine Holzbefestigung auf der aufgeschütteten Wallanlage hin. Als Zugang diente eine Toranlage, zirka 200 Meter nordwestlich von hier. Der spitz zulaufende Zugang ließ sich leicht von den vorgelagerten Wallanlagen verteidigen.

 Standort



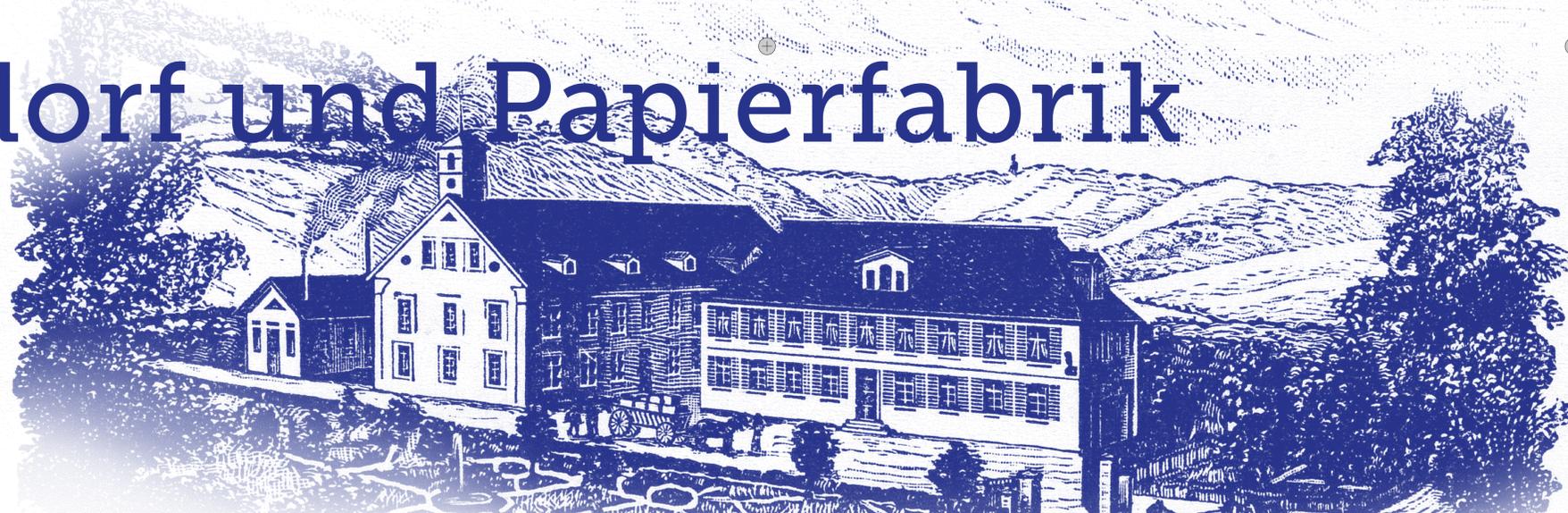
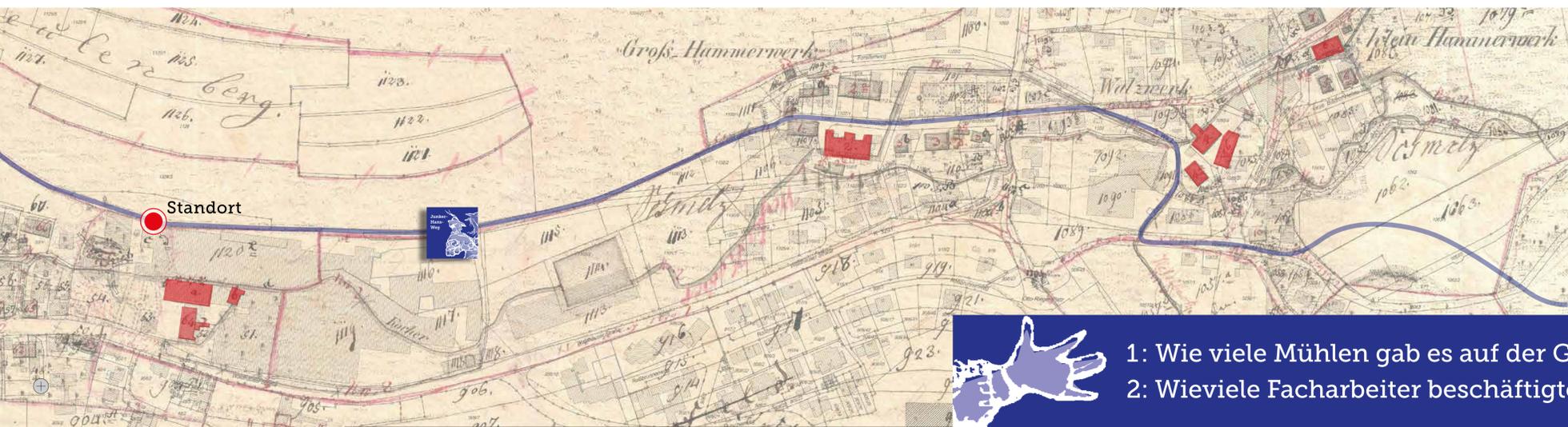
Industriedorf und Papierfabrik



Erz, Wasser, Papier

Reichlich Eisenerz und gewaltige Buchenwälder auf dem Berg, rauschender Kocher und findige Ingenieure im Tal: Das ist das Erfolgsrezept für Unterkochens Entwicklung zum wohlhabenden Industriedorf. Ab 1551 entstanden wenige hundert Meter kocheraufwärts die ersten größeren Schmelzhütten, die mit der Hitze der Buchenholzkohle Beimischungen aus dem Eisenerz »läuterten«, also herausschmolzen. Mächtige Blasebälge, angetrieben durch Wasserräder im Kocher, versorgten das Läuterfeuer mit dem nötigen Sauerstoff.

Die Urkarte von 1830 zeigt das große (heute Standort: Eisenschmiede 4) und kleine Hammerwerk (heute Standort: ROWA) mit dem Walzwerk am Zusammenfluss von Weißem Kocher und Häselbach. Ganz links ist die Papiermühle zu erkennen (©Stadtarchiv Aalen).



Die idealisierte Darstellung zeigt die Papiermühle um 1840 (©Firmenarchiv Munksjö Paper GmbH).

Fürstpropstliche Papiermühle

Die Hüttenwerke verschwanden 1671 nach Wasseralfingen, da der Brautenberg mehr und besseres Erz barg. In Unterkochen blieben aber zwei Hammerwerke am Weißen Kocher bestehen, die zu Beginn des 19. Jahrhunderts durch Walz- und Schneidewerke ergänzt wurden. In diesen Werken lernten Facharbeiter ihr Handwerk, die später das Drahtwerk Erlau (1828) und die RUD-Kettenfabrik (1875) mitbegründen sollten.

In Unterkochen entwickelte sich aber nicht nur eine eisenverarbeitende Industrie. 1612/13 gründete der Ellwanger Fürstpropst Johann Christoph I. von Westerstetten an diesem Standort auch eine Mühle, die seine Kanzlei mit Papier versorgen sollte. Die Papiermühle entwickelte sich aber unter Leitung der Familie Bullinger so gut, dass sie sich 1741 vom Fürstpropst freikaufen konnte.

Ihren Nachfolgern, der westfälischen Familie Ebbinghaus, gelang in den 1850er Jahren der Übergang des Unternehmens ins industrielle Zeitalter, auch trotz der wachsenden Konkurrenz durch die neue Papierfabrik Palm 1872.

Der nationalsozialistische Gemeinderat entzog dem Unternehmer Bruno Tugendhat 1933 seine Ehrenbürgerwürde. Nur mit viel Glück überlebte er die Verfolgung durch die Nazis. (©Familie Gollan).

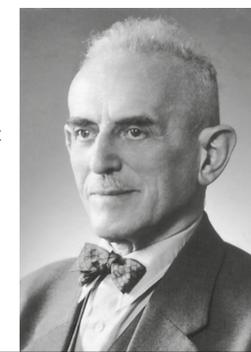


Der Großbrand von 1909 richtete am Fabrikgebäude Sachschäden in Höhe von 100.000 Mark an. Zeitgenossen berichten vom »schauerlich-schönen Anblick« der brennenden Fabrik (©Firmenarchiv Munksjö Paper GmbH).

Die Papierfabrik und Bruno Tugendhat

1899 verkaufte Ebbinghaus das Unternehmen an mehrere Geldgeber, die die Papierfabrik Unterkochen GmbH begründeten. Deren Direktor Bruno Tugendhat baute nach einem Großbrand bis 1913 eine neue Fabrik. Den Firmengewinn nutzte Tugendhat in den 1920er Jahren auch dafür, den Arbeitern am Unterkochener Siedlungsweg bezahlbare Wohnhäuser zu bauen.

Nach schwierigen Kriegsjahren fand das Unternehmen mit der Produktion von Dekorpapier wieder in die Erfolgsspur zurück. Im Jahr 2023 gehört die Papierfabrik nach zahlreichen Besitzerwechseln zur finnischen Firmengruppe Ahlstrom-Munksjö und beschäftigt etwa 400 Mitarbeiter.



SCHÄTZFRAGEN

- 1: Wie viele Mühlen gab es auf der Gemarkung Unterkochen?
- 2: Wieviele Facharbeiter beschäftigte die Papiermühle 1822?

1: Mindestens 8f 2: 16, 1612 waren es noch 8.