

Jürgen Ranger

# Über die Befriedigung gewisser menschlicher Grundbedürfnisse - Eine Abortologie der Härtsfeldbahn

Will man als Betreiber eines öffentlichen Verkehrsmittels eine hohe Akzeptanz bei den Kunden erlangen, so ist es unabdingbar, gewisse menschliche Grundbedürfnisse zu befriedigen. Neben dem Wunsch nach angenehmer, bequemer Beförderung unter möglichst geringen Anstrengungen gehören dazu vor allem die Befriedigung von Hunger und Durst samt den dadurch hervorgerufenen Folgen.

So ist es nicht verwunderlich, daß sich in unmittelbarer Nachbarschaft nahezu jeder Bahnstation Gaststätten ansiedelten, in denen der Bahnreisende vor Abfahrt noch etwas zu sich nehmen konnte. Auf dem Härtsfeld wurden diese Betriebe "Reste" genannt, was von Restauration abgeleitet ist. In Aalen gibt es noch heute eine Härtsfeld-Restauration direkt beim ehemaligen Härtsfeld-Güterbahnhof der Härtsfeldbahn. Die damit verbundenen Folgen hat bereits 1956 der Merian erkannt, als er im Heft "Schwäbische Alb" folgendes berichtete:

*"Die Geislinger sind stolz auf ihre ‚Steige‘, die früheste und steilste Überschienenung der Alb. Aber die vergnüglichere Tradition liegt bei den ‚Bähnle‘, unter denen die von Aalen nach Neresheim sich emporwindende Härtsfeldkleinbahn vielleicht am ehesten dem schwäbischen Wunsche von Professor Heuss willfährt, das ‚Lebensgefühl steigern‘ zu helfen. (...) Zur Zeit der aufrührerischen jungen Mose und der traditionell dazugehörigen Zwiebelkuchen ereignete es sich, daß besagtes Züggle auf offenem Feld anhielt und noch einmal anhielt. Und daß einer, für dessen Not die Wagengestaltung nicht genug differenziert war, hinter den Busch entlassen wurde. Womit bewiesen wäre, daß die Humanität an Chancen gewinnt, je geringer die Passagierfrequenz ist."*

Natürlich versuchte man auch bei der Härtsfeldbahn, den gewissen Drang der Fahrgäste zu befriedigen. So wurden auf den besetzten Stationen "Nebengebäude mit Aborten und Gerätheraum" errichtet. Im Kostenanschlag von 1901 war ein solches Gebäude mit 1.800,- Rmk. veranschlagt. Ende Sep-

tember 1901 meldete Bauingenieur Classen die Vollendung der Abortgebäude in Aalen Gbf., Unterkochen, Ebnat, Elchingen, Neresheim, Dischingen und Ballmertshofen. Alle diese Gebäude waren nach dem gleichen Bauplan errichtet worden. Die einfach gehaltenen Gebäude enthielten neben dem Pissoir für die Männer jeweils einen Abort für Männer bzw. Frauen. Handwaschbecken und Heizung waren nicht vorgesehen. Der Geräteraum wird im Bauplan zutreffender mit Raum für Brennmaterial bezeichnet. Fenster waren nicht vorgesehen. Stattdessen wurde das oberste Fach des Fachwerks nur mit einem Gitter verkleidet. Wer bei den strengen Wintern in Schwäbisch Sibirien hier seine Notdurft verrichtete, mußte es wirklich dringend nötig haben.

Durch den Umbau der Staatsbahngleise in Aalen konnte der Härtsfeld-Personenbahnhof gegenüber dem Aalener Staatsbahn-Bahnhof erst 1903 fertig gestellt werden. Das Stationsgebäude wich von den 1901 erbauten Gebäuden ab. Es wurde wesentlich kleiner ausgeführt. Die Aborte waren in einem Anbau untergebracht. Im Baugesuch vom 25. 4. 1903 wurden diese besonders bedacht:

*"Der Abtritt muß in seiner ganzen Höhe verschlossen, mit einer Abfallröhre oder einem gehörig verwahrten Schlauche, welcher bis zum Boden zu reichen hat und wo nicht eine andere Vorkehrung dies entbehrlich macht, mit wasserdichtem, gehörig bedecktem, leicht und vollständig zu reinigendem Behälter versehen sein, aus welchem die Auswurfstoffe nicht nach der Straße laufen, noch in Kellerräume oder Brunnengruben oder das Erdreich dringen*

*können.*

*Auf die Ventilation der Abortanlage ist, da sie unmittelbar an der Straße zu liegen kommt, bei der Ausführung ein besonderes Augenmerk zu richten und sind in dieser Beziehung die neuesten Erfahrungen auf diesem Gebiet zur Anwendung zu bringen.*

*Von der Grube aus ist ein besonderes Dunstrohr senkrecht bis 1,00 m über das Dach hinaus zu führen; an der Ausmündung dieses Rohres ist eine entsprechend konstruierte Ventilationsvorrichtung anzubringen.*

*Die Bedeckung der Abortgrube ist von Beton mit gußeiserner Ausschöpföffnung mit doppeltem Falz, deren Deckel auszubetonieren ist, zu bewerkstelligen.*

*Die Abfallröhren der Aborte sind senkrecht über der Grube und letztere gegen den Entleerungsschacht mit einem Gefäll anzubringen.*

*Die Fenster der Aborte und des Pissoirs sind, um den ungehinderten Einblick in dieselben von der Straße zu vermindern, mit Mattglas oder gemustertem Glase zu verglasen.*

*Der Zugang zum Pissoir und zum Frauenabort sind gegen die Straße durch Vorstellen von Schutzwänden, wie solche in den Plänen eingezeichnet sind, zu verdecken."*

Und tatsächlich wurde bei der Abnahme besonders hierauf geachtet:

*"Die vorgenommene Baukontrolle ergab, daß das Abtrittsventilationsrohr an seiner Ausmündung über Dach noch mit einem beweglichen Ventilator versehen werden sollte. Im Uebrigen ist das Bauwesen (...) vorschriftsmäßig hergestellt.*

*Aalen, den 31. März 1905*

*Oberamtsbaumeister Stein*

*Termin zur Erledigung 1. Juni 1905"*

Zu dieser Zeit war bereits der Bau des bayerischen Streckenteils von Ballmertshofen nach Dillingen im Gange. Auch hier wurden auf den besetzten Stationen zusammen mit den Agenturgebäuden Abortgebäude errichtet. Ende September 1905 legte man den Ortspolizeibehörden von Ziertheim, Wittislingen, Lauingen und Dillingen sowie dem Königlichen Bezirksamt in Dillingen die entsprechenden Baugesuche zur Genehmigung vor. Wiederum gab es einen einheitlichen Plan für die Abort-Gebäude. Gegenüber den württembergischen Gebäuden wurden sie stabiler ausgeführt. Die Wände errichtete man aus Herkules-Schwemmsteinen. Das Dach wurde mit Falzziegeln gedeckt. Bei den württembergischen Gebäuden hatte man Dachpappe verwendet. Neben dem Pissoir waren jeweils ein Abort für Männer und für Frauen vorhanden. Ein zusätzliches Abort war für

*Links: Postkarte vom Bahnhof Elchingen am 10. 5. 1952, die Gebäude v. l. n. r.: Lagerschuppen, Empfangsgebäude, Abort, Restauration, Slg. HMB-Archiv*

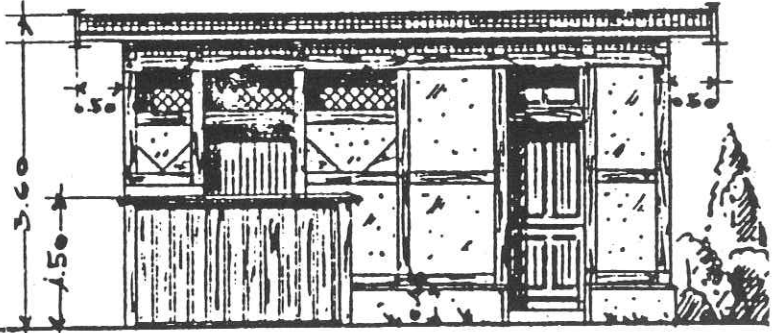
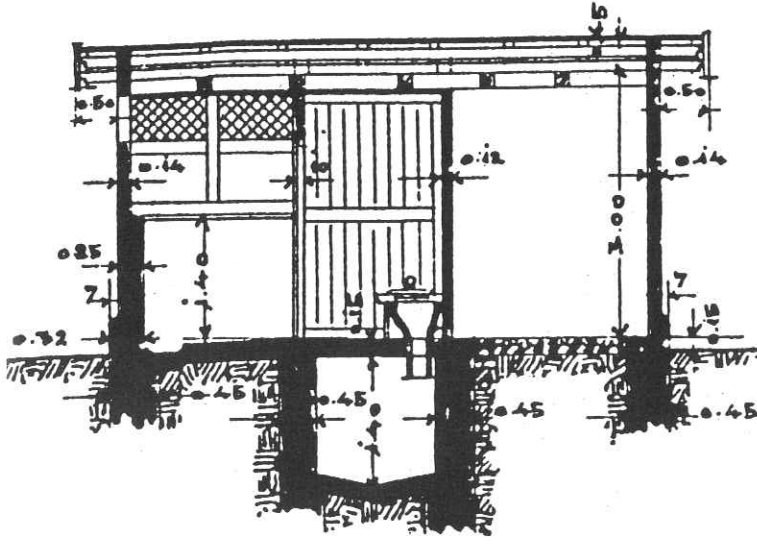
*S. 25: Plan der Abortgebäude auf den württembergischen Stationen der Härtsfeldbahn, M 1 : 87, Slg. HMB-Archiv, Quelle Hauptstaatsarchiv Stuttgart*



# Bahnhöfebauten der Abort - Gebäude

für fünf bis sechs Personen aus Holz I-III

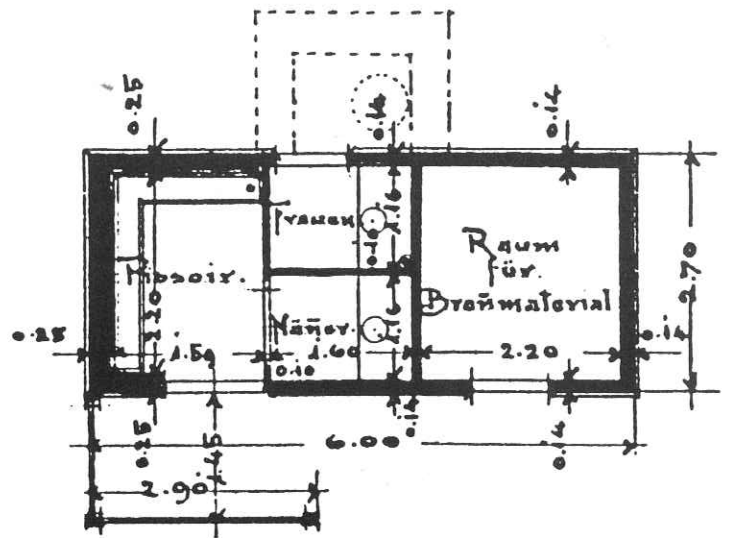
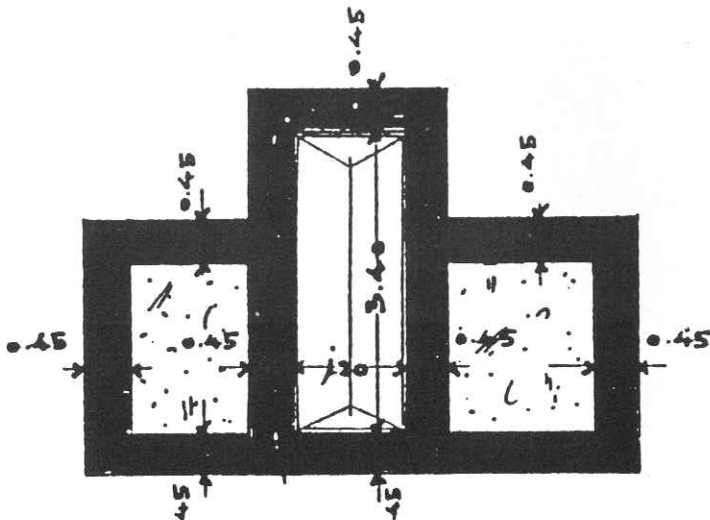
Dachdeckung: Dachpappe:  
Material der Umfassungswände:  
Riegelfachwerk.



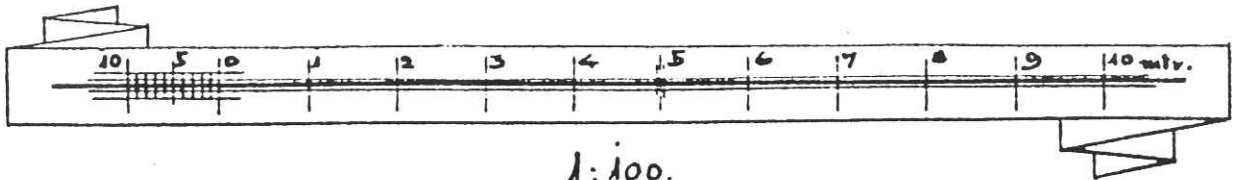
Vorder - Ansicht.

Längenschnitt.

Grundriss vom Abortgebäude.



Grundriss der Abortgrube.



1:100.

Die Baustelle: Stuttgart, Ober



„D.“ vorgesehen, was vermutlich Dienstpersonal, andererseits aber auch Damen heißen könnte.

Die stabilere Ausführung scheint sich bewährt zu haben. Bei den württembergischen Abortgebäuden mußte hingegen bereits 1924 das vielfach verfaulte Holzwerk (Schwellen, Pfosten und Riegel) ausgetauscht werden. Die schadhafte Pappbedachung wurde dabei durch Ruberoid ersetzt.

Mit den bayerischen Aborten war der Bau stationärer Abortgebäude abgeschlossen. Insgesamt 12 Gebäude verteilten sich auf die gut 55 km lange Strecke. Dies bedeutete, daß im Schnitt alle 5 km ein Abort zu finden war. Bei einer Fahrzeit von etwa 2 h 40 min hatte man damit alle 1/4 Stunde ein Abort zu erwarten.

In den Personenwagen der Härtsfeldbahn waren keine Aborte zu finden. Der Fahrgast hatte sich bis zur nächsten Station zu gedulden. Lediglich der 1907 von Herbrand gelieferte Packwagen 23 besaß eine solche Gelegenheit. Diese wurde vermutlich erst nachträglich eingebaut. Als Platz für den Einbau wählte man kurioserweise die linke Plattform-

hälfte.

Die hygienischen Verhältnisse des Packwagen-Aborts scheinen nicht besonders gut gewesen zu sein. Schon am 17. 12. 1926 stellte Herr Stark von der Betriebsinspektion Crailsheim anlässlich der Prüfung des Betriebsdienstes auf der Härtsfeldbahn fest:

*„Der Abort im Gepäckwagen für die Fahrgäste ist wenig gepflegt u. macht einen unordentlichen Eindruck.“*

Die Situation änderte sich erst 1956, als mit den Fuchs-Triebwagen T 30 und T 31 zwei moderne Fahrzeuge in Betrieb genommen wurden. Bei beiden Fahrzeugen war im mittleren Wagenteil ein Abort untergebracht. Auch die 1964 in Dienst gestellten Triebwagen T 33 und T 37 verfügten über ein Abort. Der Triebwagen T 32 und die auf alte Personenwagen-Fahrgestelle aufgebauten Beiwagen verfügten über keine solche Einrichtung.

Das Ende der Abortgebäude kam in kleinen Schritten. Ende der fünfziger Jahre waren bis auf Wittis-

lingen und Dillingen noch alle Gebäude vorhanden. Die meisten davon erlebten das Ende der Härtsfeldbahn 1972, wenn auch teilweise in sehr schlechtem Zustand.

Ein besonderes Ende hatte das Neresheimer Abortgebäude. Aufgrund des Umbaus einer Straßenkreuzung und der gleichzeitigen Einrichtung einer Wendeplatte für Omnibusse fiel es 1965 der Spitzhacke zum Opfer. Hierüber wurde ein reger Schriftwechsel geführt, anhand dessen die Schlitzohrigkeit der Härtsfelder sehr gut erkannt werden kann:

Am 10. Mai 1965 erstellte die Württembergische Nebenbahnen AG (Wüna) einen Pachtvertrag mit der Stadt Neresheim über 830 qm bahneigenes Gelände zum Ausbau der Straßenkreuzung „Klosterallee“ und einer Wendeplatte. Es ist schon erstaunlich, daß die Wüna diesen Vertrag aufsetzte. Denn das Interesse lag bei der Stadt Neresheim, und so wäre es naheliegender gewesen, wenn sie den Vertrag aufgesetzt hätte. Offensichtlich war das Interesse der Wüna aber so stark, daß sie den Vertrag selbst aufsetzte und sich damit in die schwächere Position begab. In dem Vertrag heißt es unter anderem:

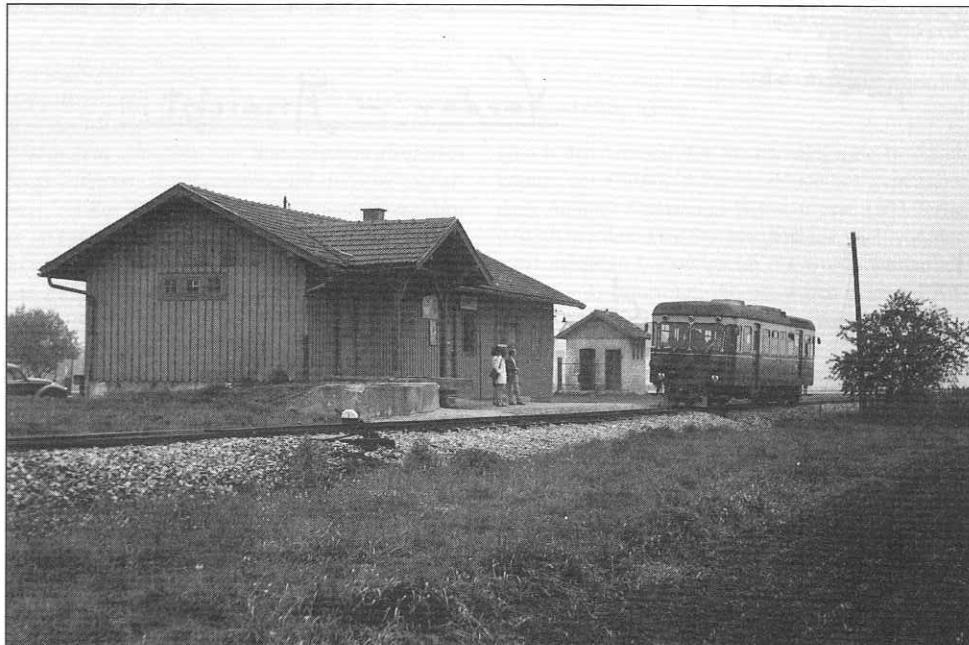
*„Der zur Anlage der Fahrspuren notwendige Abbruch des Abortgebäudes ist Sache der Stadtgemeinde Neresheim. Ihr obliegt auch der Wiederaufbau an der von der Wüna zu bezeichnenden Stelle. Das Eigentum an dem wiederhergestellten Gebäude geht unentgeltlich auf die Wüna über.“*

Schreiben von WN-Direktor Günther vom 10. 5. 1965 an Bürgermeister Hegele:

*„Sehr geehrter Herr Bürgermeister!  
Wir haben Ihnen zwei Vertragsausfertigungen wegen der Verkehrsplanung der Stadt Neresheim an der Einmündung der Klosterallee in die Dillinger Straße beigegeben, (...)  
Wir dürfen Sie höflichst um Unterzeichnung der beiden Vertragsausfertigungen bitten. Nach Gegenzeichnung werden wir Ihnen eine Ausfertigung zugehen lassen.  
Mit freundlichem Gruß  
Württembergische Nebenbahnen  
Aktiengesellschaft zu Stuttgart Günther“*

Schreiben von WN-Direktor Günther vom 13. 5. 1965 an Bürgermeister Hegele:

*„Sehr geehrter Herr Bürgermeister!  
Wir erlauben uns, das Ergebnis der Besprechung vom 12. 5. 1965 in unserem Hause kurz zusammenzufassen:  
Es besteht Einnehmen darüber, daß mit den Arbeiten an der Einmündung der Klosterallee in die Dillinger Straße begonnen werden kann, auch auf dem uns gehörenden Grundstück. Dem Abbruch des Abortgebäudes steht nichts im Wege, sobald das Provisorium fertiggestellt ist, das in Verlängerung des Güterschuppens mit einem Abstand von 15 bis 20 m zu diesem an der Böschung erstellt werden soll. Es war ferner vorgesehen, daß Sie sich in dieser Sache auch mit dem Verwalter des Lagerhauses ins Benehmen setzen. Schließlich war man*



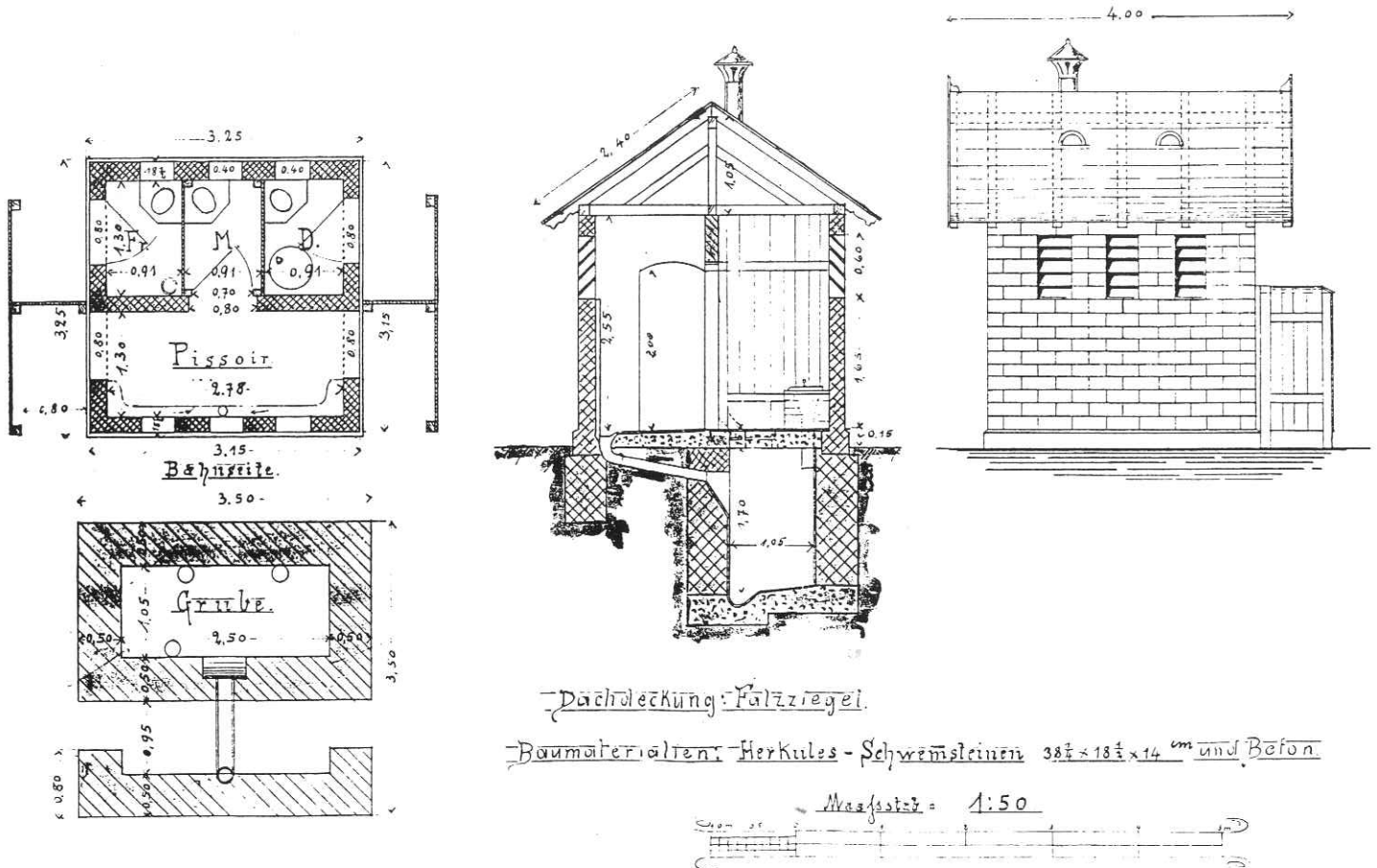
Oben: Bahnhof Lauingen mit Triebwagen T 30 und im Hintergrund dem Abortgebäude, 21. 5. 1972, Foto: Dieter Hölte

Links: PwPost 23 abgestellt in Aalen-Härtsfeld-Gbf. Ein Modell des Wagens im Maßstab 1 : 22,5 befindet sich im Härtsfeldbahnmuseum. Foto: Franz-Konrad von der Berswordt

Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft  
 Betriebsabteilung - Stuttgart.

Linie: Ballmertshofen-Pillingen.

## Abort-Gebäude auf Bahnhof Ziertheim.



Plan des Abortgebäudes auf Bahnhof Ziertheim. 1 : 87. Slg. HMB-Archiv, Quelle WEG

überein gekommen, daß Sie sich um ein Austauschgelände bemühen wollen, damit die in unserem Eigentum stehende Grundfläche, auf der die Wendepalte eingerichtet wird, doch noch an die Stadt Neresheim abgetreten werden kann. (. . .)

Mit freundlichem Gruß  
 Württembergische Nebenbahnen  
 Aktiengesellschaft zu Stuttgart Günther"

Die Wüna scheint es sehr eilig gehabt zu haben. Man sah wohl die Gelegenheit, ein schnelles Geschäft machen zu können. Doch es geschah: nichts!

Schreiben von WN-Direktor Günther vom 3. 3. 1966 an Bürgermeister Hegele:

"Sehr geehrter Herr Bürgermeister!  
 Wir bedauern, in der obenbezeichneten Angelegenheit erneut an die Ihnen mit Schreiben vom 10. 5. 1965 übersandten Vertragsausfertigungen erinnern zu müssen. Es liegt uns sehr daran, endlich zu einem Abschluß zu gelangen. Darüber hinaus bitten wir Sie energisch, dafür zu sorgen, daß das in der Besprechung vom 12. 5. 1965 zugesagte Abortgebäude nun endlich errichtet wird.  
 Wir würden es für sehr bedauerlich halten, wenn

wir in Zukunft das gegenseitige gute Einvernehmen damit belasten müßten, bei derartigen Absprachen grundsätzlich die Vorleistung der Gemeinde zu fordern.

Mit freundlichem Gruß  
 Württembergische Nebenbahnen  
 Aktiengesellschaft zu Stuttgart Günther"

Beinahe ein Jahr war also vergangen. Die Stadt Neresheim hatte vollendete Tatsachen geschaffen. Ein Vertrag war noch nicht zustande gekommen.

Schreiben von Bürgermeister Hegele vom 18. 3. 1966 an WN-Direktor Günther:

"Sehr geehrter Herr Direktor!  
 Für Ihr Schreiben vom 3. 3. 1966 danke ich bestens. Die Verzögerung an der Erstellung des Abortgebäudes ist dadurch entstanden, daß Herr Architekt Nossek immer noch nicht den entsprechenden Plan fertiggestellt hat. In letzter Zeit haben wir uns Gedanken gemacht, ob es nicht zweckmäßiger wäre, den Abort unter dem früheren Warterraum, also im Untergeschoß zu erbauen.  
 Ich wäre Ihnen sehr zum Dank verbunden, wenn diese Angelegenheit bei Ihrem nächsten Neresheim

Besuch noch einmal erörtert werden könnte. Dabei darf ich darauf hinweisen, daß ich in der Zeit vom 21. 3. bis 2. 4. 1966 im Urlaub bin.  
 Mit freundlichem Gruß Hegele"

Bürgermeister Hegele zieht hier eine ganze Palette seines Könnens in Sachen Verzögerungstaktik. Schuld ist natürlich ein Dritter, nämlich der Architekt, der für den Entwurf eines Abortgebäudes seine Zeit benötigt. Springt Direktor Günther auf die Idee mit dem unterirdischen Abort an, so braucht das Ganze natürlich wieder seine Zeit. Außerdem muß man darüber natürlich vor Ort sprechen und schließlich wird der Brief so beantwortet, daß er Günther dann erreicht, wenn Hegele gerade im Urlaub ist. Günther legt sich den Brief zum 4. 4. 1966 auf Wiedervorlage. Es passiert aber vorerst nichts, sondern es zieht ein weiteres Jahr ins Land.

Mitteilung von Bahnverwalter Volz an die Direktion Stuttgart vom 25. 1. 1967: (Diese Mitteilung liegt nicht vor. Er scheint sich jetzt aber vermittelnd einzuschalten.)

Schreiben von Bürgermeister Hegele vom 7. 8. 1967 an Bahnverwalter Volz:

*„Sehr geehrter Herr Verwalter!  
Herr Architekt Nossek hat entsprechend der Beratung vom 10. 7. 1967 mit dem Bauausschuß eine Grundrißskizze über den Anbau der Abortanlage an den Bahnhof ausgearbeitet. Diese übersende ich anliegend mit der Bitte, bei Ihrer Direktion die Zustimmung hierzu einzuholen. Sobald diese vorliegen wird, werden wir dann den endgültigen Bau- und Lageplan ausarbeiten lassen. Mit freundlichem Gruß Hegele“*

Mitteilung von Bahnverwalter Volz an die Direktion Stuttgart vom 8. 8. 1967:

*„Beiliegendes Schreiben des Bürgermeisters Neresheim mit der Bitte um gefl. Kenntnisnahme vorgelegt.“*

*„Mit dem vorgesehenen Anbau sind wir einverstanden. Der Anbau erfolgt unmittelbar an das bestehende Bahnhofsgebäude und zwar im Anschluss an den früheren Warteraum in Richtung Stadtmitte. Damit der Anbau in diesem Jahr noch durchgeführt werden kann, bitten wir um baldige Zustimmung.“*  
Bahnverwaltung Volz“

Donnerwetter! Man hat nun, gut zwei Jahre nach den ersten Gesprächen, eine neue Lösung gefunden. Anscheinend hat sich Bahnverwalter Volz beim Bürgermeister eingesetzt. Es kann aber auch sein, daß Bürgermeister Hegele nur das Porto sparen und wieder etwas Zeit gewinnen wollte. Jetzt muß man also nur noch . . . , aber sehen wir selbst – zuerst notiert sich Direktor Günther:

*„Sollen das nun die Dienstaborte sein oder der öffentliche?  
Wie denkt sich der Architekt bzw. die BV die Beheizung der vorgesehenen Waschbecken bzw. Aborte?“*  
Günther“

Notiz von Bahnverwalter Volz:

*„Nur die Dienstaborte Volz.“*

Bahnverwalter Volz scheint sich eher aus persönlichen Gründen eingeschaltet zu haben. Vielleicht haben sein Mitarbeiter sich über die fehlenden Örtlichkeiten beklagt. Mitteilung von Direktor Günther an die Bv Neresheim vom 30. 8. 1967:

*„Wir haben einen neuen Entwurf gefertigt und bitten diesen dem Bürgermeistersamt Neresheim vorzulegen.“*

*„Da es nur Dienstaborte sind, halten wir es für zweckmäßig, daß der Zugang vom Dienstraum aus und nicht von aussen her vorgesehen wird. Die Beheizung im Winter ist wesentlich besser, da wir keine Aussentüren haben. Ferner haben wir die gesamte Abortanlage vereinfacht. Zwei Aborte mit je einem Waschbecken für Damen und Herren halten wir für ausreichend.“*

*„Somit kann das Bürgermeistersamt den endgültigen Bau- und Lageplan anfertigen lassen und uns zur Genehmigung vorlegen.“*

Über was man sich als Eisenbahndirektor so alles den Kopf zerbrechen muß. Jetzt hätte die Wüna Aborte mit Handwaschbecken gratis bekommen, und Günther denkt nur an seine Mitarbeiter. Das muß ja zu einer Verzögerung führen.

Schreiben von Bürgermeister Hegele vom 10. 11. 1967 an Kreisbaumeister Kummer:

*„Sehr geehrter Herr Kreisbaumeister!  
Im Zuge des Ausbaus der Ortsdurchfahrt Neresheim vor zwei Jahren wurde beim Bahnhof eine*

*Wendeplatte angelegt, welche den Abbruch des dortigen Abortgebäudes notwendig machte. Die Stadt Neresheim hat sich damals verpflichtet, ein neues Abortgebäude zu bauen. Aus organisatorischen Gründen läßt sich jedoch dieser Abortneubau nur als Anbau an den bestehenden Wartesaal ermöglichen. Nachdem ein Entwurf des Herrn Architekt Nossek der Bahnverwaltung nicht zugesagt hatte, hat diese selbst einen Vorschlag unterbreitet, von dem Ihnen anliegend eine Fotokopie zugeht.“*

*„Der Gemeinderat hat sich in seiner Sitzung am 6. 11. 1967 mit diesem Vorschlag befaßt. Es wurde jedoch die Fensterfront nicht als schön bezeichnet. Ich bitte Sie höflichst, entsprechend dem Wunsche des Gemeinderats, bei Ihrem nächsten Neresheimer Besuch die Stadt Neresheim in dieser Angelegenheit zu beraten.“*

*„Mit freundlichem Gruß Hegele“*

Es hat also schon wieder zwei Monate gedauert, bis der Gemeinderat die Fensterfront als nicht schön beurteilte. Schreiben von Bahnverwalter Volz vom 9. 1. 1968 an Bürgermeister Hegele:

*„Sehr geehrter Herr Bürgermeister!  
Zu unserem Bedauern müssen wir Ihnen mitteilen, dass unser Büropersonal, darunter zwei weibliche Personen, keine Möglichkeit mehr haben, während der Arbeitszeit eine Abortanlage aufzusuchen, da die der BAG nicht mehr benutzt werden können. Die BAG hat die Abortanlagen im alten Gebäude geschlossen, und die Anlagen im neuen Gebäude können von unseren Bediensteten nicht benutzt werden.“*

*„In Anbetracht dieses Zustandes möchten wir Sie ebenso höflich wie dringend bitten, den Bau des Abortgebäudes so zu beschleunigen, dass sobald es die Witterung zulässt, mit dem Bau begonnen werden kann.“*

*„Wir bitten Sie, uns einen verbindlichen Termin mitzuteilen, da wir sonst gezwungen sind, diesen Zustand unserer Direktion und Aufsichtsbehörde zu melden.“*

*„Mit vorzüglicher Hochachtung Volz“*

Mitteilung von Bahnverwalter Volz an die Direktion Stuttgart vom 9. 1. 1968:

*„Mit Bezug auf unser Schreiben vom 25. Jan. 1967 bitten wir um Mitteilung, ob nun mit der Stadt Neresheim ein Vertrag über die Verpachtung von 830 qm bahneigenes Gelände auf Bahnhof Neresheim abgeschlossen wurde, oder ob diese Angelegenheit auf irgend eine andere Art geregelt worden ist. Ein diesbezügliches Schreiben oder ein Vertrag ist uns nicht zugegangen.“*

*„Bei dieser Gelegenheit möchten wir darauf hinweisen, dass die Stadt Neresheim der Verpflichtung, ein neues Abortgebäude zu bauen, immer noch nicht nachgekommen ist.“*

*„Wegen dieser Angelegenheit haben wir das Bürgermeistersamt schon wiederholt angeschrieben und auch mündlich vorgesprochen. Ein Durchschlag unseres letzten Schreibens vom heutigen Tage ist zur gefl. Kenntnisnahme beigelegt.“*  
Bahnverwaltung Volz“

Bahnverwalter Volz scheint Druck seitens der Mitarbeiter bekommen zu haben. Zumindest drückt sich eine solche Stimmung in den Briefen deutlich aus. Und tatsächlich reagiert Bürgermeister Hegele sofort. Er hat ja auch etwas in der Hand.

Schreiben von Bürgermeister Hegele vom 10. 1. 1968 an Bahnverwalter Volz: Das Schreiben be-

steht aus einer Abschrift des Schreibens vom 10. 11. 1967 an Kreisbaumeister Kummer mit dem Zusatz:

*„zur gefl. Kenntnisnahme auf Ihr Schreiben vom 9. 1. 1968. Da Herr Kreisbaumeister Kummer in obiger Angelegenheit noch keine Beratung durchgeführt hat, wurde er heute amgahnt.“*  
Neresheim, den 10. 1. 1968  
Bürgermeisteramt Hegele“

Dagegen scheint man sich in der Direktion gar nicht mehr über die aktuelle Sachlage im klaren zu sein. Notiz auf der Mitteilung von Volz vom 9. 1. 1968:

*„TI hat bei der seinerzeitigen Absprache mit dem Bürgermeistersamt Neresheim nicht mitgewirkt und ist daher zu einer Stellungnahme nicht in der Lage.“*  
Bux, TI“

Direktor Günther nimmt das Schreiben von Volz zur Kenntnis. Eine Reaktion kann nicht erkannt werden. Mitteilung von Volz an die Direktion vom 12. 1. 1968:

*„Beiliegendes Schreiben des Bürgermeistersamt Neresheim, mit Bezug auf unser Schreiben vom 9. Jan. 1968 letzter Absatz, zur gefl. Kenntnisnahme vorgelegt.“*

*„Auf Grund des jetzigen Zustands können wir mit einer weiteren Verzögerung auf keinen Fall einverstanden sein.“*

*„Es ist u. E. schon eine Menschen unwürdige Zumutung, während der Arbeitszeit keine Toilette aufsuchen zu können.“*

*„Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie der Stadt Neresheim einen unabwendbaren Termin setzen würden, wann das Abortgebäude stehen muss. Es geht doch nicht an, dass die ganze Sache wieder hinausgeschoben wird, nur weil es vielleicht einem Herrn Gemeinderat nicht passt.“*

*„In diesem Zusammenhang möchten wir noch darauf hinweisen, dass wir uns seinerzeit gegen den Abbruch des alten Abortgebäudes gewehrt haben, solange kein neues erstellt ist.“*

*„Mir möchten deshalb die Bitte aussprechen, dass Sie jetzt auch unsere diesbezüglichen Bemühungen unterstützen.“*  
Bahnverwaltung Volz“

Der letzte Satz ist schon ganz schön happig, unterstellt Volz hier doch der Direktion, daß sich dort niemand für die Belange der Härtsfeldbahner einsetzt.

Wer jetzt aber denkt, es hätte sich 1968 noch etwas getan, der hat sich getäuscht. In diesem Jahr verläßt Volz die Härtsfeldbahn. Das Thema Abortgebäude scheint damit eingeschlafen zu sein. Wie sich die Härtsfeldbahner ohne Abort weiterhin beholfen haben, bedarf noch der weiteren Erörterung. Ein neues Abortgebäude jedenfalls hat die Härtsfeldbahn bis zu ihrem Ende 1972 nicht mehr erhalten.

Erst als die Stadt das Stationsgebäude übernahm und das Erdgeschoß zu einem Restaurant umbaute, erhielt es seine Aborte. Diese befinden sich heute dort, wo einstmals der Güterschuppen war.

Die heutige Zeit ist anders, aber die Uhren gehen auf dem Härtsfeld immer noch etwas langsamer als anderswo. Dies muß ja nicht einmal unbedingt schlecht sein. Wer sich nun aber wundert, warum der Aufbau der Härtsfeld-Museumsbahn so lange dauert, der sollte obiges nochmals lesen.