

Kinder, wie die Zeit vergeht ...

Ortschronisten berichten aus vergangenen Tagen



Das Bimmelbähnle – auf Schienen von der Kreisstadt bis ins Heldburger Unterland

(Quellen: Archivmaterial der Gemeinde Simmershausen, Gemeindearchiv Gleichamberg, Eicha 1998; Löhnert, Hans: Das „Bimmelbähnle“ von Hildburghausen nach Lindenau/Friedrichhall, Hildburghausen, 1994)

Im Hildburghäuser Kreisblatt erregte 1886 eine kurze unscheinbare Veröffentlichung die Gemüter der Bevölkerung zwischen Hildburghausen und dem Heldburger Unterland. Dort war zu lesen:

Heldburg. Die Depesche aus Meiningen, daß der hohe Landtag die Ausführung der Sekundärbahn Hildburghausen-Heldburg genehmigt habe, hat hier freudige Erwartung hervorgerufen. Das Musikkorps durchzog am frühen Morgen die Stadt, deren Häuser mit Flaggen geschmückt waren. Man hat das Zustandekommen der Bahn nicht zu geringstem Teile den eifrigen fortgesetzten Bemühungen des Herrn Kammerherrn von Stockmeier und der kräftigen Förderung des Herzogl. Staatsministeriums, Abteilung des Innern zu verdanken. Hoffen wir, daß durch den erleichterten Verkehr neues regeres Leben in unserer Stadt erweckt wird. ...

Auf einer Gesamtlänge von 29,67 km war die HHE, die „Hildburghausen-Heldburger Eisenbahn“ von der Kreisstadt nach Lindenau/Friedrichhall beschlossene Sache geworden. Dieser um 15 km längeren Variante wurde der Vorzug gegeben, weil dadurch ein günstiger Anschluss für den Gleichamberger Basaltabbau geschaffen werden konnte. (Als billigere Alternative war die direkte Verbindung von Stressenhausen nach Streufdorf in der Vorplanung.)

Die Baukosten wurden mit 750.000 Mark veranschlagt, welche die herzogliche Regierung zur Verfügung stellte, mit 3,5%iger Verzinsung, versteht sich. Auch Stadt, Kreis und Gemeinden hatten ebenfalls ihren Beitrag zu bringen, denn sie seien schließlich und endlich die Nutznießer vom erhofften wirtschaftlichen Aufschwung im Heldburger Unterland.

Die Gemeindekasse von Simmershausen wurde mit 800 Mark belastet. Vergleichsweise niedrig, wenn man bedenkt, dass Gemeinden wie Gleicherwiesen 4000 Mark, oder Gellershausen 3200 Mark zu erbringen hatten. Aber es ist auch heute nicht mehr nachzuvollziehen, inwieweit die direkt anliegenden Kommunen Flächen für das Bahngelände zur Verfügung stellten.

Die Brunnendirektion der Saline Friedrichhall war mit 40.000 Mark veranschlagt, konnte jedoch eine solche Summe nicht aufbringen. Erst die Androhung, die Gleisbauarbeiten in Heldburg enden zu lassen und wohl auch

Zugeständnisse im Bezug auf die Zahlungsmodalitäten über mehrere Jahre, ermöglichten dem Bitterwasserunternehmen den Gleisanschluss unmittelbar am Quellgebiet bei Lindenau.

Auch beim Bahnhof in Simmershausen waren Unstimmigkeiten auszuräumen. Zur damaligen Zeit wurde in Gleicherwiesen reger Land- und Viehhandel durch dort ansässige Juden betrieben und der dortige Gemeinderat musste, wie bereits erwähnt, einen nicht unerheblichen Kostenanteil aufbringen. Deshalb verfügte das Herzogliche Staatsministerium die Benennung des Bahnhofs als „Simmershausen-Gleicherwiesen“.

Für das Markttreiben im Nachbarort war dieser Name wichtig, da der größte Teil des Landhandels über diese Bahnstation abgewickelt wurde.



Gruss aus Simmershausen (Krs. Hildburghausen)



Die Fa. Hopf erhält 1952 eine neue Werksbahn. Der Transport von Hildburghausen nach Simmershausen dauerte 3 Tage, weil die Holzräder am Anhänger mehrmals brachen.

Trotz aller anfänglicher Euphorie war die „Bimmel“, wie sie der Volksmund nannte, in den ersten Jahren ein Sorgenkind für die Betreiber und es gelang ihnen nur selten, einen bescheidenen Gewinn zu erwirtschaften. Man konnte zwar jetzt für 2,10 RM von Hildburghausen bis zur Endstation nach Lindenau reisen, jedoch fehlten oftmals Einnahmen aus dem Gütertransport.

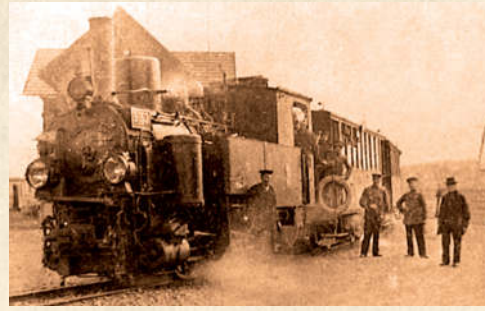
So wechselten aus finanziellen Gründen oftmals die Betreiber der HHE. Im Dezember 1888 von der Lokalbahn Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Wächter in Betrieb genommen, wurde sie bereits sieben Jahre später für nur noch 50 % des ursprünglichen Anlagenkapitals an die Königlich-Preußische Eisenbahnverwaltung abgegeben. Ab April 1920 fuhr dann das „Bähnle“ unter der Regie der Deutschen Reichsbahn, bis zu seiner Betriebseinstellung im Sommer 1945.

Die erhoffte Industrialisierung blieb bescheiden. Nur wenige Betriebe wagten sich in das ländlich geprägte Heldburger Unterland. Im östlichen Gleichberggebiet eröffnete 1908 die Ernst-Witter-AG in Bedheim eine Glashütte, welche bis 1933 produzierte.

In Simmershausen wurde an der Bahnstrecke das Steinbruchunternehmen Hopf aus Gleichberg ansässig. Die Firma erwarb an der Ortsausfahrt Richtung Bedheim das Gelände und baute es zu einem Umschlagplatz für ihr Basaltmaterial aus. Das Steinmaterial wurde mit einer eigenen Werksbahn vom Brechwerk Gleichberg nach Simmershausen transportiert und auf die HHE verladen.



Das Gelände der Firma Hopf wurde später als Asphaltmischanlage noch bis in die 70er Jahre betrieben. Ab Mitte der 60er Jahre übernahmen dann LKW den Schottertransport von Gleichberg nach Simmershausen.



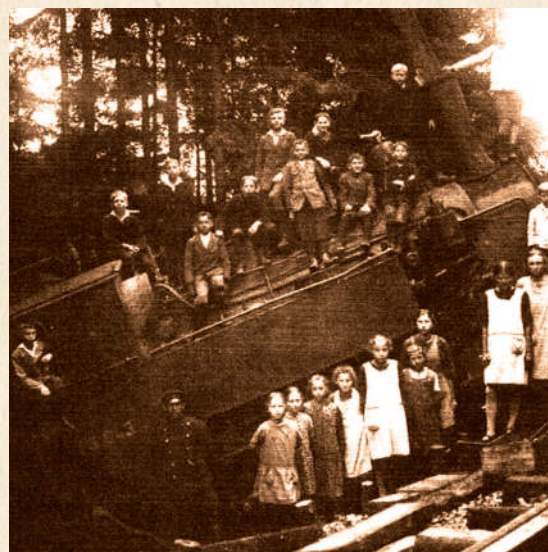
Die Preußische Lokomotive T32 mit Personenwagen der HHE am Bahnhof Simmershausen-Gleicherwiesen.



Die Werksbahn im Gespann mit Basaltschotter von Gleichberg kommend zwischen den Gärten von Simmershausen.

Kriegsbedingt und auf Befehl der Sowjetischen Militäradministration stellte die Deutsche Reichsbahn den Bahnverkehr 1945 ein. Am 1. November schnaupte das „Bähnle“ zum letzten Mal fahrplanmäßig bis nach Friedrichshall.

Das gesamte Gleis- und Bahninventar wurde ab dem Frühjahr 1946 demontiert und als Reparationsleistung für die Kriegsschäden in die Sowjetunion gebracht. Hans Löhnert beruft sich auf Berichte von Kriegsheimkehrern, nach denen das Lokomotiv- und Bahnmateriale über den Bahnumschlagplatz Brest-Litowsk nach Litauen verbracht wurde, aber nie zum Einsatz kam.



Eine Streckenepisode: Ein namentlich nicht genannter Lokführer, welcher wegen seiner rasanten Fahrweise auch als „D-Zugrenner“ verschrien war, befuhr „auf beamten-deutsch“ mit unangepasster Geschwindigkeit eine gefährliche Biegung zwischen Simmershausen und Streufdorf. Es kam, wie es kommen musste: die Lok lief aus den Schienen und landete unsanft zischend und prustend samt angehängtem Dienstwagen neben dem Gleisbett. Wie das Foto aus dem Jahr 1928 zeigt, nutzte hier der Herr Lehrer mit seiner Schulklasse das Vorkommnis zur Mahnung vor allzu großem Übermut.