

STADT **Peine**



**ARCHIV
SONDERBLATT**

3/2022

*Anlage einer
Roheisenhochbahn
der Ilseder Hütte
(1908-1910)*

Anlage einer Roheisenhochbahn der Ilseder Hütte (1908–1910)

Archiv-Sonderblatt 1/2018 schildert die Geschichte der Peine-Ilseder Eisenbahn und Hochbahn. Wichtiger Punkt der Schilderungen sind die Belastungen, welche letztere für ihre Anwohner in der Peiner Südstadt mit sich brachte. Ganz sicher sind viele dieser Nachteile vorhersehbar gewesen. Es ergibt sich die Frage: Wie kam es dennoch zur Errichtung der Hochbahn?

Anlass zur Gründung der Ilseder Hütte war die Annahme, im Umland des neuen Werks sowohl über genügend Kohle- als auch Eisenerzvorkommen zu verfügen. Die Hoffnungen auf Kohlefunde zerschlugen sich nur zu bald. Vor Entstehung des Eisenbahnwesens hätte diese Erkenntnis das schnelle Ende des Hüttenwerks bedeutet, denn die Transportkosten waren in der alten Gesellschaft der alles entscheidende Faktor, der angesichts regionaler Missernten sogar über Leben und Tod entscheiden konnte. Bitte bedenken Sie: Bei Fehlen von Wasserstraßen und vor Erfindung des Automobils waren Pferdefuhrwerke die einzige Alternative zum Bahnverkehr. Sie jedoch waren mit einem vergleichsweise hohen Aufwand an Menschen und Tieren bei eher geringen Transportmengen verbunden. Dabei war die Entwicklung des Straßenwesens zur Mitte des 19. Jh. – höflich ausgedrückt – ebenfalls noch stark ausbaufähig.

Zum Glück für unsere Region war das deutsche Eisenbahnnetz 1858, beim Bau der Ilseder Hütte, bereits in groben Zügen vorhanden und so entschlossen sich die Betreiber der Eisenhütte – vollkommen zeitgemäß –, zur Herbeischaffung der benötigten Kohlen eine 1865 in Betrieb genommene „Pferdeeisenbahn“ zu bauen. 1872, dem Jahr der Inbetriebnahme des Peiner Walzwerks, wurde die Pferdeeisenbahn auf Dampflokbetrieb umgestellt.

Der Roheisentransport erfolgte in erkaltetem Zustand auf den gleichen Gleisen wie der Personen- und der Rohstoff-



Bis 1970 durchschnitt die Hochbahn die Peiner Südstadt – im Vordergrund die Festsäle und der Wasserturm auf dem Friedrich-Ebert-Platz.

verkehr. Der Genehmigungsantrag der Hochbahn vom 1. Dezember 1908 beschrieb das Verfahren wie folgt: *Bis jetzt wird das Roheisen aus den Hochöfen der Ilseder Hütte in Koquillen abgezogen, welche in Giesshallen gebettet liegen. In diesen erkaltet das Eisen, wird danach in handliche Stücke zerschlagen, auf die Verladerrampen gebracht, von diesen in die eisernen Spezialwagen verladen, in den Zügen nach dem Peiner Walzwerk gefahren, dort wieder entladen nach dem Kupolofen gebracht und darin verschmolzen. Dieser umständliche und zudem wesentliche Betriebsunkosten verursachende Vorgang wird vermieden durch direktes Konvertieren, welches mit vereinzelt Ausnahmen bei allen übrigen Hütten-Walzwerken Deutschlands seit langem in Anwendung ist.*

Das Roheisen würde künftig aus dem Hochofen mittelst eines Gerinnes in fahrbare, mit einem Deckel verschliessbare und mit feuerfesten Steinen ausgefütterte Pfannen abgezapft, nach einem auf dem Peiner Walzwerk zu errichtenden kippbaren Sammelbehälter, dem sog. ‚Mischer‘ befördert, aus diesem nach Bedarf entnommen und in dem Konverter des Stahlwerks fertig verblasen werden.

Neben einer Vereinfachung und Verbilligung des Verfahrens versprachen sich die Verantwortlichen eine gleichmäßigere und damit bessere Qualität des Fabrikats durch den Einsatz des Mixers. Ferner könne man die Abläufe auf der Peine-Ilseder Bahn vereinfachen und dadurch den Betrieb mit der königlichen Staatsbahn glatter abwickeln – ein unverkennbar als Anreiz für die genehmigenden Behörden gedachtes Argument! Statt des bisher üblichen reinen Tag-Verkehrs sollte ein fahrplanmäßiger Tag- und Nachtverkehr organisiert werden, was durch ein wesentlich leichteres Be- und Entladen und, daraus folgend, eine Verringerung des fahrenden Materials ermöglicht werden sollte.

Geplant war ein aus 21 eisernen Brückenkonstruktionen mit einer Spannweite von 19 bis 28 Metern bestehendes Bauwerk, das sich über 501 Meter von der ehemaligen Zuckerfabrik an der Ilseder Straße quer durch die Südstadt bis zum heutigen Walzwerk im Bereich der Kreuzung Braunschweiger Straße / Osterstraße / Jägerstraße erstreckte. Die Streckenführung erfolgte oberhalb der eigentlichen Peine-Ilseder Bahn und ist damit noch heute

gut nachvollziehbar. Das Höhenniveau von 4,90 Metern über der Strecke wurde über zwei Erdrampen erreicht. Die einzelnen Brücken ruhten auf eisernen Portalpfeilern. Auf Längsträgern ruhte eine 9 cm starke Betondecke, die mit einer 21 cm hohen, der Schalldämmung dienenden Schotter-schicht bedeckt war. Seitenwände sollten ein Herabstürzen der Züge, aber auch herabspritzendes Eisen verhindern.

Das Antrags-schreiben führt weiter aus: *Eine Belästigung der Reisenden in den Personenwagen durch die Wärmeausstrahlung der geschlossenen Roheisenpfannen ist wegen des grossen Abstandes auf den Stationen in Gr. Ilsede und Peine nicht zu besorgen, ebensowenig bei der Geschwindigkeit der aneinander vorbeifahrenden Züge auf der Strecke selbst.* Eine Randnotiz des Stadtmagistrats kommentiert dies, mehr die Bedürfnisse der Stadtbevölkerung in den Fokus rückend: *dagegen wirkt sie störend für die Bewohner der anliegenden Häuser bei den Straßenüberführungen.*

Am 18. Februar 1909 erläuterte der Peiner Magistrat dem Landrat die städtische Position dann eingehend: Zunächst einmal gelte es, unmittelbare Risiken des Bahnbetriebs – Verletzungsgefahr durch spritzendes Eisen und Brandgefahr durch dieses Eisen sowie Funkenflug der Dampfloks – durch Schutzmaßnahmen für in der Nähe liegende Häuser, geschlossene Roheisenbehälter und bis zu 4,80 Meter hohe Schutzwände an der Bahnlinie zu vermeiden.

Auch werde zweifellos *durch die Ausführung der projektierten Hochbahn [...] eine Entwertung des südlichen Stadtteils von Peine eintreten, und zwar einmal durch die Anlage selbst, die mehrere öffentliche Straßen überbrückend, das Stadtbild empfindlich beeinträchtigt und andererseits durch den Lärm des Betriebs, der eine erhebliche Verschlechterung des Wohnlage herbeiführen wird.*

Ferner laufe die Stadt erhebliche finanzielle Gefahren: So könnten die Gewerbesteuerzahlungen des Walzwerks sinken und zudem liefen zahlreiche bisher bei der Roh-

eisenverladung Beschäftigte Gefahr, arbeitslos zu werden. Sie fielen dann wegen fehlender Ersatzarbeitsplätze entweder der städtischen Armenverwaltung zur Last oder sie verließen Peine und fielen damit als Steuerzahler aus.

Dennoch werde die Stadt, *sobald die Ilseder Hütte mit einem Antrage auf Abschließung eines Privatvertrages an sie herantrete, in entgegenkommendster Weise die Überbrückung der in ihrem Eigentum stehenden Straßen gestatten.* Die Stadtverwaltung lässt sich dabei von dem Gedanken leiten, daß *moderne die Leistungsfähigkeit der Industrie fördernde Einrichtungen dieser niemals erschwert werden dürfen, da die finanzielle Kraft des Staates wesentlich auf den Schultern der Industrie ruht.*

Zur öffentlichen Verhandlung der Hochbahnfrage am 18. März 1909 erschienen dann neben Vertretern der Stadt, der Ilseder Hütte und der beteiligten staatlichen Behörden auch 28 Eigentümer anliegender Gebäude und Grundstücke. Deren Entschädigungsansprüche wurden jedoch umgehend an die Gerichte verwiesen. Die Stadt dagegen erzielte eine Entschädigung von 100.000 Mark für das Gemeinwesen, die am 24. Juni 1909 vereinbart wurde.

Nach einer Belastungsprobe am 10. Dezember erfolgte die Betriebsabnahme am 13. Dezember 1909. Letzte Mängel wurden bis Anfang August 1910 beseitigt. Anschließend war die Hochbahn für gut 60 Jahre prägend für weite Teile der Südstadt. Schließlich wurde sie 1970, um Platz für die Nord-Süd-Brücke zu schaffen, abgerissen!

Quellen:

Stadtarchiv Peine Rep 06, Nr. 322.
Anlage einer Roheisenhochbahn
der Ilseder Hütte. 1908–1911.

Stadt Peine | Stadtarchiv | Windmühlenwall 26 | 31224 Peine
Telefon: 05171/49-9538 | Fax: 05171/49-7551
Internet: www.peine.de | eMail: stadttarchiv@stadt-peine.de