

Hannover nach Minden musste die Bahn hannoversches, hessisches, schauburg-lippisches und preußisches Territorium durchqueren. Dazu führte militärischer Argwohn zu der abstrusen Vorstellung, für jeden Staat eine eigene Spurweite zu verlangen. Schließlich mussten Fahrplanprobleme ausgeräumt werden, da es keine einheitliche Grundzeit gab. Erst 1893 wurde die Mitteleuropäische Zeit eingeführt.

Gewissheit gab es für die Peiner endlich im Jahre 1841. Am 22. März wurde der Magistrat von den Bestimmungen des Eisenbahnvertrages zwischen Hannover und Braunschweig unterrichtet, der am 10. März unterzeichnet worden war. Darin wurde die Streckenführung über Peine endgültig festgeschrieben.

Am 23. Oktober 1843 war die Teilstrecke Hannover–Lehrte und am 1. Dezember desselben Jahres die von Lehrte nach Peine fertig gestellt. Der Anschluss an das Bahnnetz wurde von den betreffenden Städten mit großen Festveranstaltungen gefeiert. Auch in Peine war man stolz über den Fortschritt. Da es hier noch kein Bahnhofsgebäude gab, errichtete man in Telgte an der Wegekreuzung zur Horst einen Behelfsbau. Dort bereitete man dem ersten Zug einen festlichen Empfang. Der Gesangverein „Cäcilia“ stimmte einen „Weihgesang“ an, der die Zeile „Peine bricht – sich die Bahn“ enthielt, mit einer verhängnisvollen Pause dazwischen, die die Wendung „Peine bricht“ als geflügeltes Wort in die Geschichte eingehen ließ.

Mit der Eröffnung der Bahnstrecke Hannover–Braunschweig am 19. Mai 1844 wurde der Grundstein für die industrielle Entwicklung Peines gelegt. Der historische Moment wurde durch eine Einweihungsfeier entsprechend umrahmt: Maibäume und Blumengirlanden an der Schienenstrecke und eine eigens errichtete Ehrenpforte. Hier hielt der Festzug mit 16 geschmückten Wagen und 425 Personen einschließlich zweier Musikkorps. Bürgermeister Otto Groschupf brachte in seiner Begrüßungsrede die mit dem Bahnanschluss ver-

knüpften Erwartungen zum Ausdruck: „Wir und die Bürger sind von der Wichtigkeit des Augenblicks durchdrungen. Bis jetzt hat die Stadt nach keinem Orte einen chaussierten Weg und ist im Winter fast isoliert. In dieser Minute tritt sie mit den großen Städten in der Nähe in Verbindung und tritt damit in den Weltverkehr [...] Seit langer Zeit war die Stadt in einem beständigen Sinken. Wir hoffen zuversichtlich: Dieser Augenblick wird der Wendepunkt sein, von dem sie sich wieder hebt durch vermehrten Gewerbefleiß und vermehrten Handel.“

Bürgermeister Groschupf sollte Recht behalten. Für Peine begann eine fortschreitende Aufwärtsentwicklung – begünstigt durch die Eisenerzfunde in der Region. Doch vor allem die Eisenbahn bewirkte eine neue industrielle Standortbildung, wie die Stahlindustrie in Peine eindrucksvoll belegt. Nach Gründung der Ilseder Hütte 1858 wurde 1873 das Walzwerk in Betrieb genommen. Weitere Fabriken folgten wie z.B. die 1883 gegründete und bis 1972 existente Eisengießerei und Maschinenfabrik Gebr. Westphal.

Zunächst verkehrten auf der neuen Strecke drei Züge täglich in beiden Richtungen, wie der Fahrplan des Jahres 1844 ausweist. Demnach betrug die Fahrzeit von Peine nach Hannover etwa eine Stunde, nach Braunschweig eine halbe Stunde.

Quelle:

Stadtarchiv Peine: CF 411, Nr. 310

# STADT Peine



Frühe Peiner  
Eisenbahn-  
Initiative 1834

## Frühe Peiner Eisenbahn-Initiative 1834

von Michael Utecht

Im 19. Jahrhundert trat neben die seit Jahrhunderten bestehenden Verkehrsverbindungen zu Land und zu Wasser die Eisenbahn, die am 7. Dezember 1835 erstmals in deutschen Landen auf der Strecke von Nürnberg nach Fürth verkehrte.

Nach diesem Aufsehen erregenden Ereignis waren die reichlich vorhandenen Widerstände gegen derartige Projekte durchbrochen und eine neue Verkehrsepoche eingeleitet. Braunschweig betrieb eine besonders aufgeschlossene Eisenbahnpolitik. Bereits 1824 hatte man einen detailliert ausgearbeiteten Eisenbahnplan vorgelegt (wobei aber an eine Pferdebahn gedacht war). Hannover war zögerlicher und nicht zur notwendigen Zusammenarbeit bereit, so dass Braunschweig selbständig vorging: Als erste Staatsbahn Deutschlands wurde die Teilstrecke Braunschweig–Wolfenbüttel am 1. Dezember 1838 offiziell eingeweiht.

Die industrielle Entwicklung Peines und der gesamten Region ist eng verknüpft mit dem Anschluss an das Eisenbahnnetz. Schon früh hatte man hier die Bedeutung der Bahn erkannt: Peines Eisenbahngeschichte beginnt im Jahr 1834!

Im Stadtarchiv liegen „Bemerkungen über den zwischen Peine und Braunschweig bestehenden Handelsverkehr“ vor, die im August 1834 ausgearbeitet wurden. Um die Forderung nach einer Eisenbahnverbindung zu unterstreichen, wurde von der Stadtverwaltung nicht mit Argumenten gespart: „*Ohne jede Übertreibung ist anzunehmen, daß jetzt der jährliche Personen-Verkehr von Peine nach Braunschweig aus 5 bis 6000 Menschen besteht. Durch eine Eisenbahn wird unsere Stadt Braunschweig so nahe gerückt, daß es fast als eine Vorstadt derselben zu betrachten sein wird und der sodann stattfindende Personen-Verkehr wird gewiß um das zehnfache vermehrt werden.*“

Darüber hinaus wurden allerhand Waren ausgeführt: „Eine Menge Schweine und Federvieh; Butter, Schmalz, Eier u.d.gl. Der Handel mit Getreide, Flachs, Heede [=minderwertige Flachsfasern] und Wolle, Borsten und Fellen ist nicht unbedeutend; ebenso wird Stroh, noch mehr aber Heu [...] in bedeutenden Quantitäten geliefert.“ Einige der umliegenden Dörfer exportierten „ihren Überfluß an Brennholz, andere Kartoffeln nach Braunschweig“ und als zukünftiges Handelsobjekt sah man insbesondere den Torf: „*ein sehr wichtiger Ausfuhr Artikel, [...] der nicht nur in großen Mengen, sondern auch in anerkannter Güte hier gestochen wird.*“

Über die Streckenführung – ein zentraler Aspekt – machte man sich natürlich ebenfalls Gedanken und stellte die Vorteile einer Bahnlinie von Hannover über Peine heraus; denn die über Hildesheim führende Variante galt es zu verhindern. Neben der „*Ersparung von mindestens drei Meilen Wegstrecke*“, hatte Peine demnach ein „*Terrain*“ zu bieten, „*wie es kaum günstiger in unserem Lande gefunden werden kann, während dasjenige über Hildesheim durch seine Berg Rücken und Höhen zu den schwierigsten gehört.*“ Ferner führte man die hier wesentlich günstigeren Bodenpreise ins Feld, sowie die vorteilhaftere Ausgangsposition bei weiteren Bahnverbindungen in Richtung Hamburg und Bremen.

Diese Erläuterungen bildeten die Grundlage einer Petition der Peiner Senatoren und Bürgerrepräsentanten an das „*Königliche Cabinets-Ministerium des Innern*“ in Hannover. Darin wird auf 18 Seiten die dramatische Situation der Stadt ausgebreitet und die Folgen, sollte Peine abseits der Bahn bleiben: „*Unsere Bürger, unsere Handwerke und Zünfte kränkeln bis zu einem nahen Untergange [...] Unsere Stadt wird verarmen, unser städtisches Gemeinwesen verkümmern.*“



Sonderdruck mit dem Liedtext „Weihgesang“ 1843 (Ausschnitt)

Auf die dringende Bitte, den Bahnverlauf unbedingt über Peine zu führen, kam am 2. Januar 1835 die wenig verbindliche Antwort, bei einer „*vielleicht*“ anzulegenden Eisenbahn die Wünsche der Stadt Peine in nähere Erwägung zu ziehen.

Erst fünf Jahre später, am 15. März 1840, brachte eine Anfrage des Amtes Peine „*wegen der projectierten Anlage einer Eisenbahn von Minden über Hannover nach Braunschweig*“ neue Zuversicht. Der Aufforderung, das derzeitige und geschätzte zukünftige Verkehrsaufkommen genauestens mitzuteilen, entsprach der Magistrat umgehend. Außerdem wurde erneut eine Petition – ähnlich der des Jahres 1835 – verfasst, doch die Antwort blieb vage wie gehabt.

Dass sich Hannover mit der endgültigen Entscheidung schwer tat, kam nicht von ungefähr: Der Eisenbahnbau wurde als Politikum betrachtet und nicht allein aus ökonomischen Absichten betrieben. Auf der 65 Kilometer langen Strecke von