

Hildesheim-Peiner Kreis-Eisenbahn-Gesellschaft

Sitz der Verwaltung: (24a) Hamburg, Eilbecktal 37

Fernruf: Hamburg 25 20 84.

Bankverbindung: Norddeutsche Bank in Hamburg, Hamburg.

Gründung: Die Gründung erfolgte am 23. September 1895 mit einem Grundkapital von M 2 200 000.—. Durch Beschluß der H.-V. vom 24. 9. 1947 wurde der Sitz von Berlin nach Hamburg verlegt.

Zweck: Bau und Betrieb einer Nebeneisenbahn von Hildesheim über Clauen, Hohenhameln, Schwiecheldt nach Haemelerwald.

Vorstand: Dr. rer. pol. Franz Nast, Hamburg; Dipl.-Ing. Bernard Schillmöller, Königstein/Taunus; Otto Schneider, Hildesheim; Dr. jur. Otto Ullrich, Hamburg.

Aufsichtsrat: Karl-Heinrich Scherkamp, Hamburg, Vorsitz; Dr.-Ing. Hans Drewes (Vorst. A.-G. f. Verkehrswesen), Berlin-Wilmersdorf, stellv. Vorsitz; Oberbürgermeister i. R. Dr. jur. Ernst Ehrlicher, Hildesheim; Reg. Baumeister a. D. Walter Hübner, Frankfurt (Main); Hermann Kollmann, Hohenhameln; Dr.-Ing. Hans Minetti, Hamburg; Dr.-Ing. Erich Stephan, Berlin-Wilmersdorf.

Abschlußprüfer: Dr. Oswald Krempel, Wiesbaden.

Geschäftsjahr: Kalenderjahr.

Stimmrecht der Aktien in der H.-V.:

Je nom. RM 1000.— = 1 Stimme.

Satzungsgemäße Verwendung des Reingewinns:

1. Zunächst werden die Verwaltungs-, Unterhaltungs-, Betriebs- und sonstigen Unkosten sowie alle auf dem Unternehmen lastenden Steuern usw. bestritten;
2. sodann werden daraus die zum Erneuerungsstock und zu den anderen Rücklagen abzuführenden Beträge entnommen;
3. alsdann erhält der von der H.-V. gewählte Aufsichtsrat die satzungsgemäß vorgesehene Jahresvergütung bis zu RM 2000.—, soweit der Restbetrag hierzu ausreicht;
4. der verbleibende Rest stellt, soweit die Bilanz nicht einen Verlust ergibt und die H.-V. nicht anderweitige Verwendung beschließt, den unter die Aktionäre zur Verteilung zu bringenden Reingewinn des Jahres dar. Von diesem erhalten:
 - a) vorweg die Inhaber der Stammaktien Gattung A bis zu $4\frac{1}{2}\%$ des Nennbetrages ihrer Aktien;
 - b) alsdann die Inhaber der Stammaktien Gattung B bis zu $4\frac{1}{2}\%$ des Nennbetrages ihrer Aktien;
 - c) der Überrest wird unter die Stammaktien Gattung A und Gattung B gleichmäßig verteilt. Wenn die Inhaber der Stammaktien Gattung A in einem Jahr einen Gewinnanteil von $4\frac{1}{2}\%$ nicht erhalten sollten, so findet eine Nachforderung desselben nicht statt.

Zahlstellen: Gesellschaftskasse; Nordwestbank, Hildesheim.

Aufbau und Entwicklung

Die Gesellschaft wurde am 23. September 1895 mit einem Grundkapital von M 2 200 000.— gegründet. Die Genehmigung wurde durch die Urkunde vom 31. Juli 1895 erteilt. Der Betrieb der Bahn ist am 1. Oktober 1897 eröffnet worden. Die Gesellschaft ist dem Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 unterworfen.

Nach Wiederherstellung einer festen Währung wurde 1924 mit der Erneuerung der Gleise und Verbesserung der Nebenanlagen begonnen, die in den weiteren Jahren fortgeführt wurde.

Im Jahre 1925 brachte die Verringerung der Arbeiten am Mittellandkanal einen beachtlichen Rückgang der Gütertransporte, während gleichzeitig die Konkurrenz des Kraftfahrverkehrs sich zunehmend bemerkbar machte.

1927 wurde durch die Einstellung der Kanalbauten die Lage des Unternehmens wieder außerordentlich ernst.

1928 beteiligte sich die Gesellschaft an der Arbeitsgemeinschaft Harz-Weser, um mit den Kraftverkehrsplänen in der von der Bahn erschlossenen Gegend Fühlung zu behalten und

gemeinsam mit den zuständigen Behörden und Gemeinden sowie Reichpost und Reichsbahn für eine zweckdienliche Gestaltung des Kraftverkehrs in der Gegend Sorge zu tragen.

1929 wurde der Gleisumbau fortgesetzt, auf dem Bahnhof Equord die Ladestraße verlängert und im Zusammenhang damit eine neue Rampe errichtet sowie eine Weiche und das Stumpfgleis ausgebaut.

1930: Weiterer Gleisumbau. Auf Bahnhof Hildesheim-Nord wurde der Weiterbau der Entwässerung fortgesetzt.

1931: Zur Verhütung von Dammrutschungen wurde von km 13,3 bis 13,7 ein neuer Bahngraben angelegt und dafür 671 qm Gelände erworben. Für die im Vorjahre bei der Gleiserneuerung von km 16,091 bis 17,065 ausgeführte Streckenverlegung wurden 274 qm Gelände für den neuen Bahnkörper erworben. Die Gleiserneuerung in Form 6 wurde fortgesetzt. Bis zum Schluß des Jahres waren hiermit insgesamt 27,686 km des Hauptgleises in Form 6 erneuert.

Auf dem Bahnhof Hildesheim-Nord wurde der Bau der Entwässerung für die jetzt vorhandenen Gleisanlagen beendet. Mit der Umstellung der Bremsen auf Luftdruck, Bauart Knorr, wurde fortgefahren.

1933: Die in den Vorjahren begonnene Streckenverlegung wurde beendet.

Auf dem Bahnhof Hohenhameln wurden Renovierungsarbeiten durchgeführt.

1935: Sitzverlegung von Hildesheim nach Berlin.

1936: Mit dem Umbau des Bahnhofes Hildesheim-Nord wurde begonnen.

1937: Erweiterung des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Hohenhameln.

Die Anlagen der Gesellschaft sind im wesentlichen ohne Kriegsschäden erhalten geblieben. Lediglich auf dem Bahnhof Equord wurde das Empfangsgebäude vollständig zerstört. Bei den Betriebsmitteln sind keine Verluste entstanden.

Nach der Besetzung durch amerikanische Truppen ruhte der Verkehr einige Zeit, konnte aber bereits am 3. Mai 1945 wieder aufgenommen werden.

Besitz- und Betriebsbeschreibung

Anlagen: Nebeneisenbahn Hildesheim—Clauen—Hohenhameln—Schwiechelt—Haemelerwald.

Die Bahn ist als eingleisige regelspurige Nebeneisenbahn gebaut.

Spurweite: 1,435 m.

Bahnlänge: 31,44 km.

Betriebsanlagen: 13 Bahnhöfe, 2 Haltepunkte, Reparaturwerkstatt in Hildesheim mit 12 Werkzeugmaschinen, 1 Werkwohngebäude.

Betriebsmittel: 4 Lokomotiven; 5 Personenwagen; 21-0, 2-G-Wagen; 1 Motordraisine; ferner 1 Personenwagen in der russ. Zone.

Vertrag

Betriebsvertrag mit der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft A.-G., Frankfurt (Main).

Wesentlicher Inhalt: Übertragung der selbständigen Betriebsleitung einschließlich der Unterhaltung der Bahnanlagen und der Betriebsmittel gegen Entgelt.

Die Gesellschaft gehört folgenden Verbänden an: Pensionskasse Deutscher Privateisenbahnen, Berlin; Privatbahn-Berufsgenossenschaft, Lübeck; Versicherungsverband Deutscher Eisenbahnen und Kleinbahnen, Berlin; Vereinigung zur gemeinschaftlichen Tragung von Schäden, Berlin.

Statistik

Kapitalentwicklung: Ursprünglich M 2 200 000.—; 1906: Herabsetzung um M 60 000.— auf M 2 140 000.— durch Vernichtung von 60 Stück Stammaktien Lit. B, welche der Gesellschaft zu diesem Zwecke unentgeltlich zur Verfügung gestellt wurden. Die Herabsetzung erfolgte zur Beseitigung eines Bilanzverlustes von M 59 300.—. Das Kapital blieb unverändert bestehen und wurde 1924 im Verhältnis 1:1 auf Reichsmark umgestellt.