

FÜNFZIG JAHRE
HERKULESBAHN

1903

1953

GELEITWORT

Je volkstümlicher ein Verkehrsmittel im Laufe der Jahrzehnte geworden ist, um so mehr besteht Anlaß, einen Rückblick auf seine Entstehung und seine Entwicklung zu werfen.

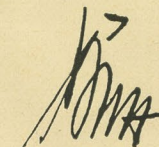
Die Herkulesbahn in Kassel-Wilhelmshöhe feiert im Monat April 1953 ihr 50jähriges Bestehen. Wenn wir uns entschlossen haben, trotz der schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse, in denen sich wohl alle deutschen Verkehrsbetriebe zur Zeit befinden, eine Jubiläumsschrift, wie die vorliegende, herauszugeben, so geschieht dies, weil Wert darauf gelegt wird, der Öffentlichkeit, namentlich aber der Kasseler Bevölkerung und allen interessierten Fachkreisen, eine Zusammenstellung der wichtigsten Einzelvorgänge aus Vergangenheit und Gegenwart eines für die Kasseler Bevölkerung wichtigen Unternehmens zu geben.

50 Jahre Herkulesbahn! In diesem langen Zeitraum hat die Bahn außergewöhnliche Entwicklungsphasen durchlaufen. Wenn nach dem zweiten Weltkrieg mit seinen verheerenden Auswirkungen bis zu diesem Gedenktag der Betrieb wieder in Ordnung gebracht werden konnte, so ist es angebracht, allen Mitarbeitern, gleich wo sie stehen, insbesondere für die seit 1945 geleistete Arbeit herzlichen Dank zu sagen.

Technische Dinge, die uns täglich umgeben und dienen, sind aus unserem Leben nicht mehr wegzudenken. Die Herkulesbahn gehört zur Stadt Kassel und ihrer Bevölkerung. Darum fahre weiter Du Kasseler und Du Besucher unseres herrlichen Habichtswaldes und des Wilhelmshöher Parkes mit der Herkulesbahn und halte uns und unserer Bahn auch in Zukunft die Treue.

Kassel - Wilhelmshöhe, den 27. April 1953

DIREKTION DER HERKULESBAHN



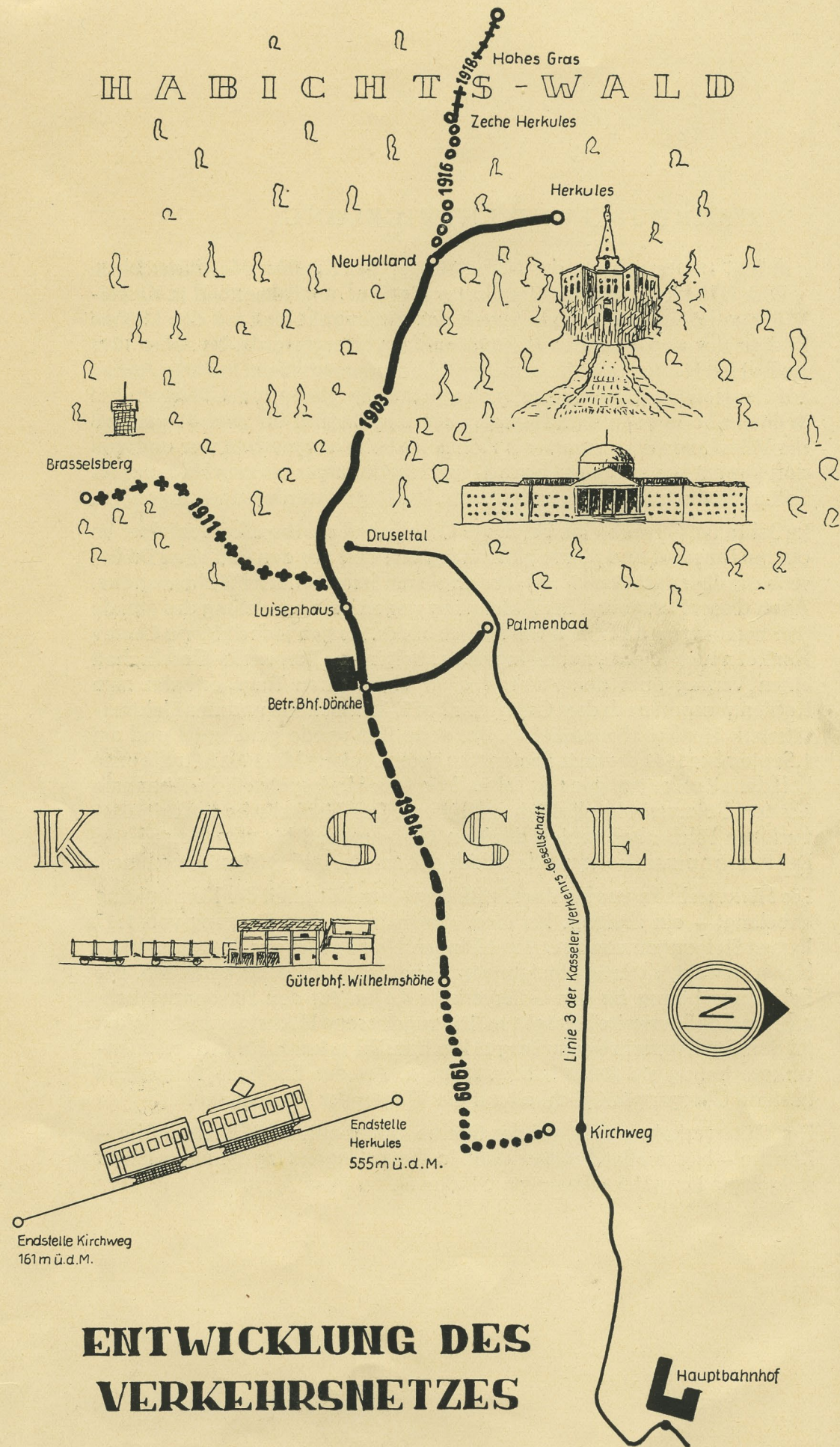
GRÜNDUNG UND ENTWICKLUNG

Im Mai 1893 errichtete der Mitbegründer der Kasseler Maschinenfabrik Beck & Henkel, Herr Direktor Gustav Henkel, am Palmenbad in Kassel-Wilhelmshöhe ein Elektrizitätswerk, das mit Braunkohlen aus den kleinen Zechen des angrenzenden Habichtswaldes versorgt wurde. Im Jahre 1897 stellte Herr Henkel beim Kaiserlichen Oberhofmarschallamt in Berlin Antrag auf Genehmigung zum Bau einer elektrischen Bergbahn vom Güterbahnhof Wilhelmshöhe nach dem Herkules, die ursprünglich bis zum oberen Teil der Villenkolonie »Mulang« als Adhäsionsbahn vorgesehen war und von dort aus am Südhang des Hunrod- und Hüttenberges bis zum Herkules als Zahnradbahn fortgeführt werden sollte. Das Projekt wurde jedoch abgelehnt.

Im Jahre 1901 erwarb eine belgische Gesellschaft die Braunkohlenfelder im oberen Druseltal und plante gleichzeitig von dort aus den Bau einer Drahtseilbahn über das Villenviertel »Mulang« zum Staatsbahnhof Wilhelmshöhe. Auch dieser Plan verfiel der Ablehnung wegen Verschandelung des gerade hier hervorragend schönen Landschaftsbildes. Sie gab jedoch Herrn Gustav Henkel neuen Impuls, nunmehr mit der belgischen Bergwerks-Gesellschaft einen Vertrag über den Ausbau einer elektrischen Transportbahn zum Kohlentransport nach dem Güterbahnhof Wilhelmshöhe und zum Elektrizitätswerk Henkel abzuschließen. Der neue Plan wurde genehmigt und am 1. September 1901 der erste Spatenstich getan. Anfang Mai 1902 fuhr die erste beladene Kohlenmaschine zu Tal, nachdem die landespolizeiliche Abnahme für den Güterverkehr glücklich erfolgt war. Das Henkel'sche Elektrizitätswerk am Palmenbad erhielt direkten Gleisanschluß bis zum Kesselhaus. Der Personenverkehr wurde jedoch erst am 27. April 1903 aufgenommen.

Die Herkulesbahn war bei ihrer Eröffnung – was Kühnheit der Konstruktion anbelangt – ein Ereignis. Bei einer durchschnittlichen Steigung von 1:17 kamen Steigungen von 1:12,5 mit Längen bis zu 850 m vor. Niemand hatte bisher gewagt, derartige Steigungen ohne Zahnstange zu betreiben. Die Bahnlänge betrug für den Güterverkehr 4,6 km, für den Personenverkehr 4,42 km. Die Spurweite beträgt 1 m. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit für den Güterverkehr war zu Berg 15 km/h, zu Tal 10 km/h. Für den Personenverkehr betrug sie 20 km/h bzw. 15 km/h. An der Endstelle Palmenbad bestand Übergangsmöglichkeit auf die Wagen der Straßenbahn.

Der Güterverkehr wurde auf der Strecke Güterbahnhof Wilhelmshöhe – Dönche – Neu Holland abgewickelt. In dieser Gegend lag das heute längst stillgelegte Bergwerk »Vereinigte Glückauf«.



Am Bahnhof Wilhelmshöhe wurden Einrichtungen zum Umladen der Kohlen in Eisenbahnwagen und auf Straßenfahrzeuge geschaffen. 1904 wurde ein weiteres Braunkohlenbergwerk an die Bahn angeschlossen. 1905 kam die Elektrifizierung des Druselsteinbruchs mit gleichzeitigem Anschluß an die Bahn.

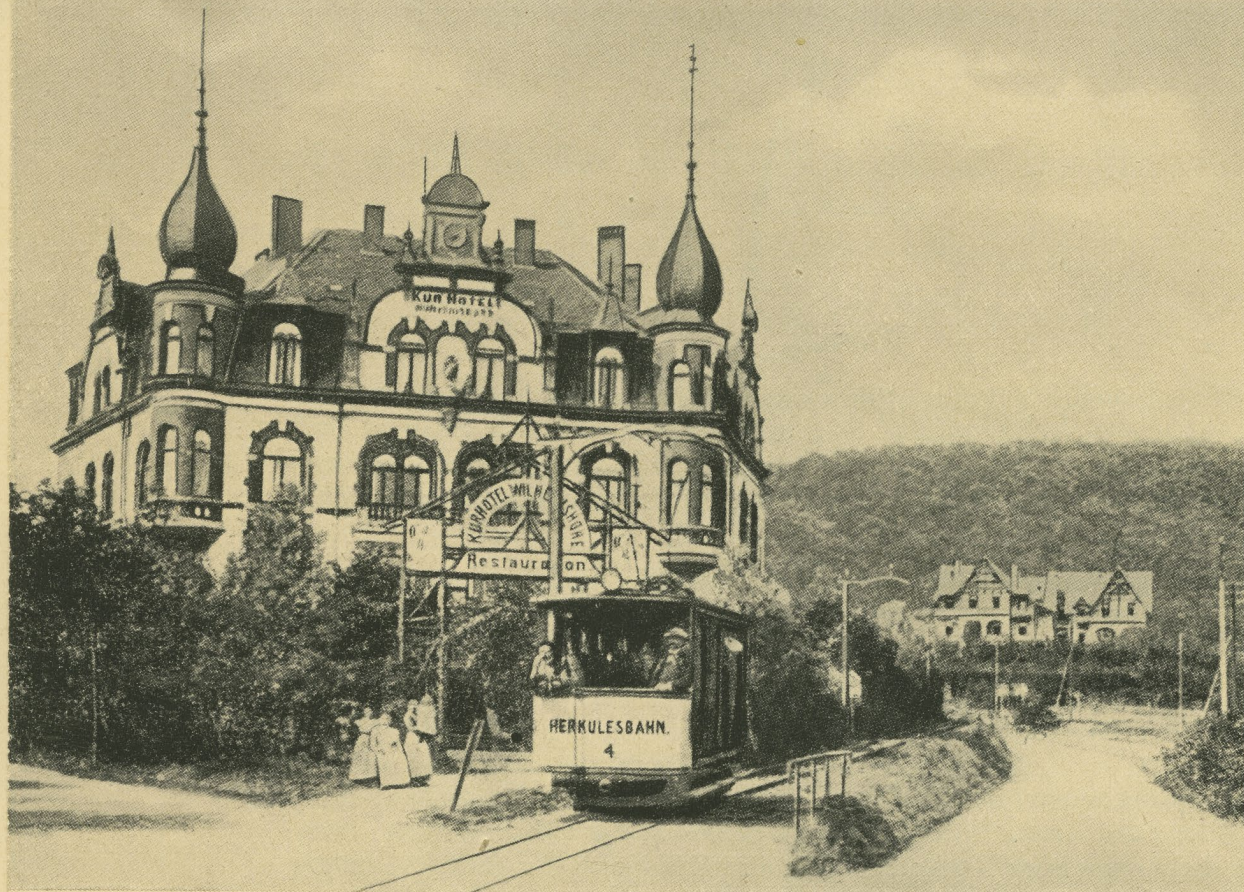
Am 12. Dezember 1905 wurde die Herkulesbahn, die Eigentum des Herrn Henkel war und mit dessen Elektrizitätswerk zusammen betrieben wurde, in eine selbständige Aktiengesellschaft umgewandelt und in die Klasse der »nebenbahnähnlichen Kleinbahnen« eingereiht.

Da Herr Henkel die Möglichkeit, am Palmenbad die Fahrgäste von der Straßenbahn zu übernehmen, nicht genügte und das Umsteigen mit Lösung eines neuen Fahrscheines zu umständlich erschien, betrieb er nach Eröffnung des Personenverkehrs die Verlängerung der bisher nur dem Güterverkehr dienenden Strecke zum Bahnhof Wilhelmshöhe durch die untere Kohlenstraße und Friedenstraße zur Straßenkreuzung Kirchweg-Wilhelmshöher Allee. Erst im Jahre 1909 konnte diese etwa 1,4 km lange Erweiterung der Bahn und zur gleichen Zeit das 2. Gleis zwischen Güterbahnhof Wilhelmshöhe und dem Luisenhaus in Betrieb genommen werden.

Die Verlängerung der Herkulesbahn bis zum Kirchweg brachte ein starkes Anwachsen des Verkehrs, so daß man sich veranlaßt sah, Versuche mit Beiwagen durchzuführen. Die Versuche führten mit Einführung des Sommerfahrplanes im Jahre 1910 zum Erfolg. Im gleichen Jahre wurde der zweigleisige Ausbau vom Luisenhaus aus bis zur Einfahrt in den Basaltbruch fortgesetzt und im Jahre 1911 weitere 400 m bis zur Neuen Drusel zweigleisig ausgebaut. Das Jahr brachte ferner den Neubau der Strecke Luisenhaus bis zur Gartenstadt Brasselsberg (1,5 km).

Der Verkehr auf der Hauptstrecke Kirchweg-Herkules wurde nunmehr mit 7 schweren Triebwagen, der auf der Strecke Brasselsberg-Luisenhaus-Dönche-Palmenbad mit leichten Triebwagen bewältigt.

Als dann im Jahre 1914 der Weltkrieg ausbrach, wurden durch den verstärkten Transport von Braunkohlen wesentlich erhöhte Anforderungen an den Güterverkehr gestellt. 1914 - 1916 wurde das 2. Gleis bis Neu Holland verlängert und im Jahre 1916 die »Zeche Herkules«, 1917 die »Zeche Drusel«, 1918 die »Zeche Roter Stollen« an die Bahn angeschlossen. Aus dieser Zeit datiert der 24-stündige Güterverkehr auf der Bahn, der etwa bis zum Jahre 1924 andauerte.



Haltestelle Kurhotel zur Gründungszeit (heutiges Luisenhaus)

Am 1. Februar 1927 trat eine wesentliche Änderung in dem Besitzstand der Bahn ein, als die »Große Kasseler Straßenbahn A.-G.« die gesamten Aktien der Herkulesbahn erwarb. Die Bahn blieb jedoch als »nebenbahnähnliche Kleinbahn« weiterhin ein selbständiger Betrieb. Der Personenverkehr vom Kirchweg bis zur Höhe Luisenhaus–Gartenstadt Brasselsberg wurde in den Straßenbahntarif eingegliedert. Erst zwischen Luisenhaus und Herkules trat der Bergbahn-Tarif in Kraft. Auf der Strecke Kirchweg–Gartenstadt Brasselsberg wird z. Z. ein 15-Minuten-Verkehr, zwischen Luisenhaus und Herkules ein 30-Minuten-Pendelverkehr gefahren, der jedoch an Sonn- und Feiertagen und werktags bei guten Wintersportmöglichkeiten auch in den Wintermonaten durch E-Wagen wesentlich verstärkt wird. Zur Hebung des Wintersportes in dem reizvollen Habichtswald hängt die Herkulesbahn im Winter an den verkehrsreichsten Punkten der Stadt Kassel Wintersporttafeln auf, die alles Wissenswerte für den Skiläufer enthalten.

Die Herkulesbahn kann als eine der schönsten Bergbahnen der deutschen Mittelgebirge bezeichnet werden. Sie führt durch das romantische Druselstal auf die Höhen der weltberühmten Wilhelmshöher Anlagen und bietet auf der ganzen Länge stets wechselnde Bilder landschaftlicher Schönheiten. Die über 550 m hoch gelegene Endhaltestelle ist der bequemste Ausgangspunkt für die beliebten Wanderungen im Habichtswald.



Haltestelle Luisenhaus mit Abzweig zum Brasselsberg (1953)

PERSONENFAHRZEUGE

Die Personentriebwagen, von denen zwei offene 2-achsige und ein geschlossener Wagen im Jahre 1902 beschafft wurden, waren leicht gebaut. Sie hatten zwei Motore von je 21 kW, eine Vierklotz-Handbremse, mechanische Sandstreuer, elektrische Kurzschlußbremse und elektromagnetische Schienenbremsen, eine damals neuartige Bremse, die von der Reibung zwischen Rad und Schiene unabhängig war. Bei der Eröffnung standen nur diese drei Personentriebwagen zur Verfügung, die damals für den Verkehr zwischen »Palmenbad« und »Herkules« genügten.

Im Jahre 1909 wurden ferner ein leichter und sieben schwere Personentriebwagen beschafft, um für den Verkehr zwischen Kirchweg und Herkules bzw. Brasselsberg eingesetzt zu werden. Die Wagen verfügten über 20 Sitzplätze und auf jeder Plattform über 10 Stehplätze. Im Wageninnern waren Stehplätze seinerzeit noch nicht zugelassen. Die Motore hatten eine Leistung von 25 kW und waren erstmalig mit Wendepolen ausgerüstet. Die Schienenbremsen wurden in verstärkter Ausführung geliefert. Ein Jahr später wurden dann 2-achsige Beiwagen ohne besonderes Laufgestell in den Dienst gestellt.

Im Jahre 1921 kamen in den sieben schweren Personentriebwagen Motore von 39 und 54 kW zum Einbau, um versuchsweise einen 2-Anhängerbetrieb



Endstation Herkules zur Gründungszeit

zum Luisenhaus bzw. Herkules durchzuführen. Dieser bewährte sich jedoch nicht, da die Anker in den Motoren den erhöhten Ansprüchen nicht gerecht wurden.

Um den Anforderungen des Verkehrs möglichst zu genügen, wurden im Jahre 1924 zwei gebrauchte Personentriebwagen beschafft und sieben Beiwagen leichter Bauart der Waggonfabrik Wegmann in Auftrag gegeben. 1936 folgten drei weitere Personentriebwagen, die als gebrauchte Wagen von einer auswärtigen Straßenbahn übernommen wurden. Seitdem sind keine Personen-Trieb- und Beiwagen mehr beschafft worden.

Laufend wurden an den vorhandenen Wagen Verbesserungen vorgenommen. Insbesondere wurden die Plattformen an den Personentriebwagen mit Schiebetüren versehen, verstärkte Schienenbremsen und teilweise auch Nockenfahrshalter eingebaut. Ferner wurden alle Triebwagen mit Scherenstromabnehmern ausgerüstet. In den letzten Jahren wurde damit begonnen, die Fahr- und Bremswiderstände zu verstärken und die Laufgestelle mit Rollenlagern auszustatten. Schließlich ging man dazu über, auch die in den Jahren 1924/25 beschafften Beiwagen umzubauen und die Außenfalltüren durch Schiebetüren zu ersetzen.

Z. Z. stehen für den Personenverkehr 14 Triebwagen und 12 Beiwagen zur Verfügung.



Endstation Herkules mit Blick auf den Herkules

GÜTERFAHRZEUGE

Bei Aufnahme des Güterverkehrs waren folgende Fahrzeuge vorhanden:
drei 4-achsige 2-motorige Gütermaschinen
zwei 2-achsige offene Güterwagen.

Die Motorenstärke betrug 31 kW. Der Führerstand war in der Mitte der Maschine erhöht angebracht, damit die Strecke gut übersehen werden konnte. Die Maschinen waren so gebaut, daß die Nutzlast in vollem Umfang als Reibungsgewicht herangezogen wurde, so daß das Verhältnis der Nutzlast zum gesamten Zuggewicht sehr günstig war. Das Problem der Behälterbeförderung ist erst in den letzten Jahrzehnten von den Vollbahnen aufgegriffen worden; bei der Herkulesbahn hat es sich seit einem halben Jahrhundert bewährt. Daß die elektrische Kurzschlußbremse in Verbindung mit einer magnetischen Scheibenbremse auf der Leerachse und magnetischem Sandstreuer bei den ersten Lokomotiven von der Herkulesbahn verwendet wurden, muß ebenfalls erwähnt werden.

Eine hemmschuhartige Fallklotzbremse vervollständigte die Ausrüstung der Maschine.



Vorhalle der Endstation zur Gründungszeit

Um der erhöhten Beanspruchung im Güterverkehr, beginnend im Jahre 1914 zu genügen, wurden an den Gütermaschinen weitere technische Verbesserungen vorgenommen. Dazu kam im Jahre 1918 der erste Anhänger für die Gütermaschine, der grundsätzlich den gleichen Aufbau wie die Maschine selbst aufwies, d. h. auf der Plattform waren kurze Schienen zur Aufnahme der gleichen fahrbaren Behälter angebracht wie bei den Gütermaschinen. Gebremst wurde der Güteranhänger von einem eigenen Bremser mittels Vierklotzbremse. Das Ladegewicht betrug 7,5 t, so daß mit dem Anhänger die Leistungsfähigkeit des Zuges auf 22,5 t erhöht wurde. Im Jahre 1919 wurden zwei und 1920 ein weiterer Anhänger beschafft. Hierzu kam noch eine weitere Gütermaschine mit Motoren von je 38 kW.

Die Ansprüche an die Bahn wurden indessen von Jahr zu Jahr größer, 1921 wurde der Güterwagenpark durch drei ungebremste Güterbeiwagen mit einem Ladegewicht von ebenfalls je 7,5 t vermehrt, wodurch die Leistungsfähigkeit eines Güterzuges auf insgesamt 30 t stieg. Die neuen Güterbeiwagen besaßen keine Handbremsen, dafür aber zwei Schienenbremsen von je 4,5 t Anpressungsdruck. Die ungebremsten Anhänger liefen zwischen Maschine und dem gebremsten Anhänger. Da die alten Motoren der erhöhten Belastung nicht gewachsen waren, wurden neue Motore von 54 kW in die Maschinen eingebaut.

Zur Verstärkung des Güterverkehrs wurden weitere Anschaffungen gemacht, so im Jahre

- 1922 1 gebrauchte Zuglokomotive
- 1923 1 neue Gütermaschine und
- 1924 1 vierachsiger Anhänger mit 15 t Ladegewicht.

In den Jahren 1923–1925 wurden 3 Gütermaschinen viermotorig umgebaut und ein neues Bremssystem, die Nutzbremse mit Stromrückgewinnung eingebaut, wodurch der Stromverbrauch für diese Fahrzeuge um ein Viertel herabgesetzt werden konnte.

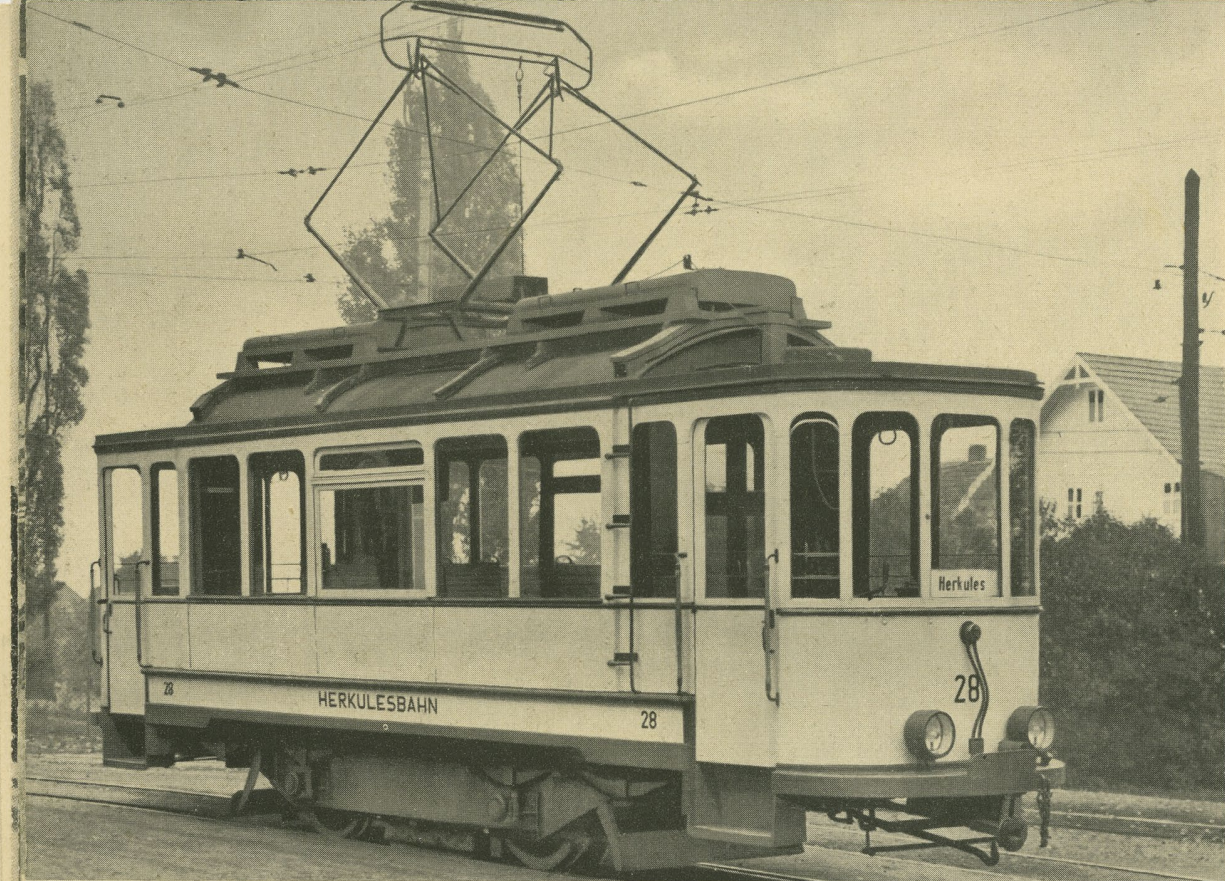
Mit dieser Neuerung sollte erreicht werden, dem Maschinenführer eine Bremse in die Hand zu geben, welche die Betriebssicherheit weiterhin erhöhte. Eine solche Anlage (System Welsch) wurde von der

AEG käuflich erworben. Nachdem die Kinderkrankheiten überwunden waren, hat sich dieses System bis in die heutige Zeit durchaus bewährt. Neben der bestmöglichen Sicherheit hat es noch den Vorteil größerer Wirtschaftlichkeit. Die Einführung der Nutzbremse, für welche die Herkulesbahn in dieser Form bahnbrechend war, wurde also für sie ein voller Erfolg.

Da auf der Gütermaschine der Führer allein den Dienst versieht, ist Anfang der 30er Jahre eine Totmanneinrichtung eingebaut worden, die in ähnlicher Form bei der Bundesbahn und auch in vielen Überlandbahnbetrieben üblich ist. Sie kann durch einen Schalter auch vom Bremser des Güterzuganhängers bedient werden.



Vorhalle der Endstation in heutiger Zeit



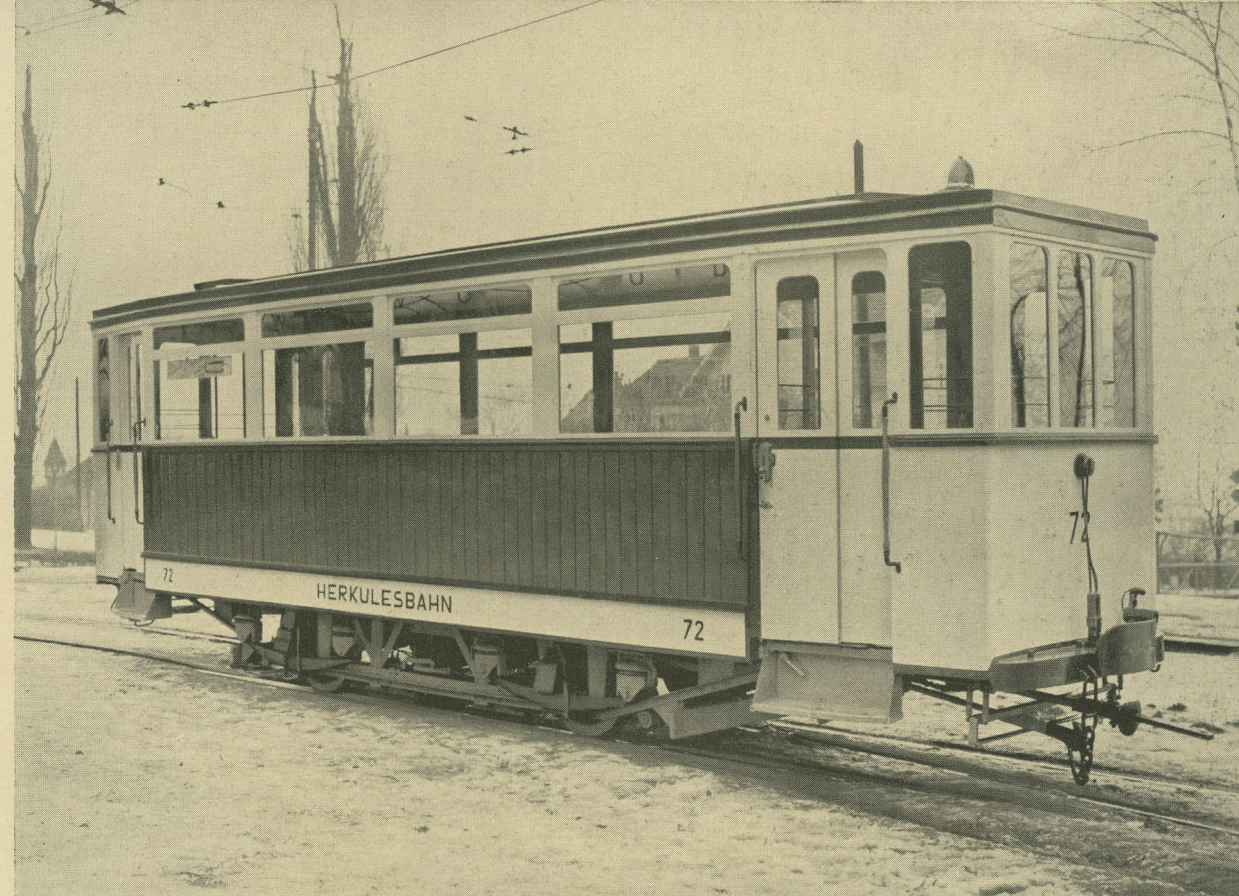
Beschädigter Triebwagen nach Wiederaufbau

Dem Maschinenführer stehen somit folgende Bremsarten zur Verfügung: Die Stromrückgewinnung als Nutzbremse, die magnetische Schienenbremse, die Kurzschlußbremse, die Frischstrombremse, die Handbremse und die »Totmanneinrichtung«.

An Güterfahrzeugen sind z. Z. vorhanden:

- 3 Gütermaschinen mit Nutzbremse
- 1 Gütermaschine ohne Nutzbremse
- 2 Güteranhänger 4-achsig
- 4 Güteranhänger 2-achsig
- 3 Güteranhänger 2-achsig (leichterer Bauart)
- 1 Verschiebelok 2-achsig (Normalspur).

Der Güterverkehr hat in den Jahren nach dem letzten Weltkriege einen starken Rückgang gegenüber der Vorkriegszeit aufzuweisen. Immerhin wurden im Kalenderjahr 1952 wieder 54293 t an Gütern befördert. Da der Güterverkehr eine steigende Tendenz aufweist, darf angenommen werden, daß die Zahlen der Vorkriegsjahre alsbald wieder erreicht werden.



Personen-Beiwagen (in eigener Werkstatt umgebaut)

WERKSTÄTTEN

Die Personentrieb- und Beiwagen stellen ebenso wie auch die Güterfahrzeuge, langlebige Fahrzeuge dar, die eine Pflege, Unterhaltung und Überholung durch technisch gut ausgebildete Fachkräfte zur Voraussetzung haben.

Die im ständigen Umlauf befindlichen Fahrzeuge werden täglich in allen Teilen untersucht, gereinigt und betriebsbereit hergerichtet.

Bis zum Jahre 1947 wurden auch die Großreparaturen und Hauptuntersuchungen in eigener Werkstatt der Herkulesbahn durchgeführt. Um eine größere Wirtschaftlichkeit zu erzielen, werden seit dieser Zeit die Laufgestelle in den Werkstätten der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft in Hauptuntersuchung genommen.

Die Aufbauten dieser Fahrzeuge werden weiterhin in eigener Werkstatt überholt, desgleichen die fahrbaren Steine- und Kohlenbehälter.

Beachtliche Arbeiten unserer Werkstatt sind der Bau von Vignolweichen als Ersatz der verbrauchten Weichen im Gleisnetz.



Güterzug mit fahrbaren Behältern für Kohlentransport (2,5 t Nutzinhalt je Behälter)

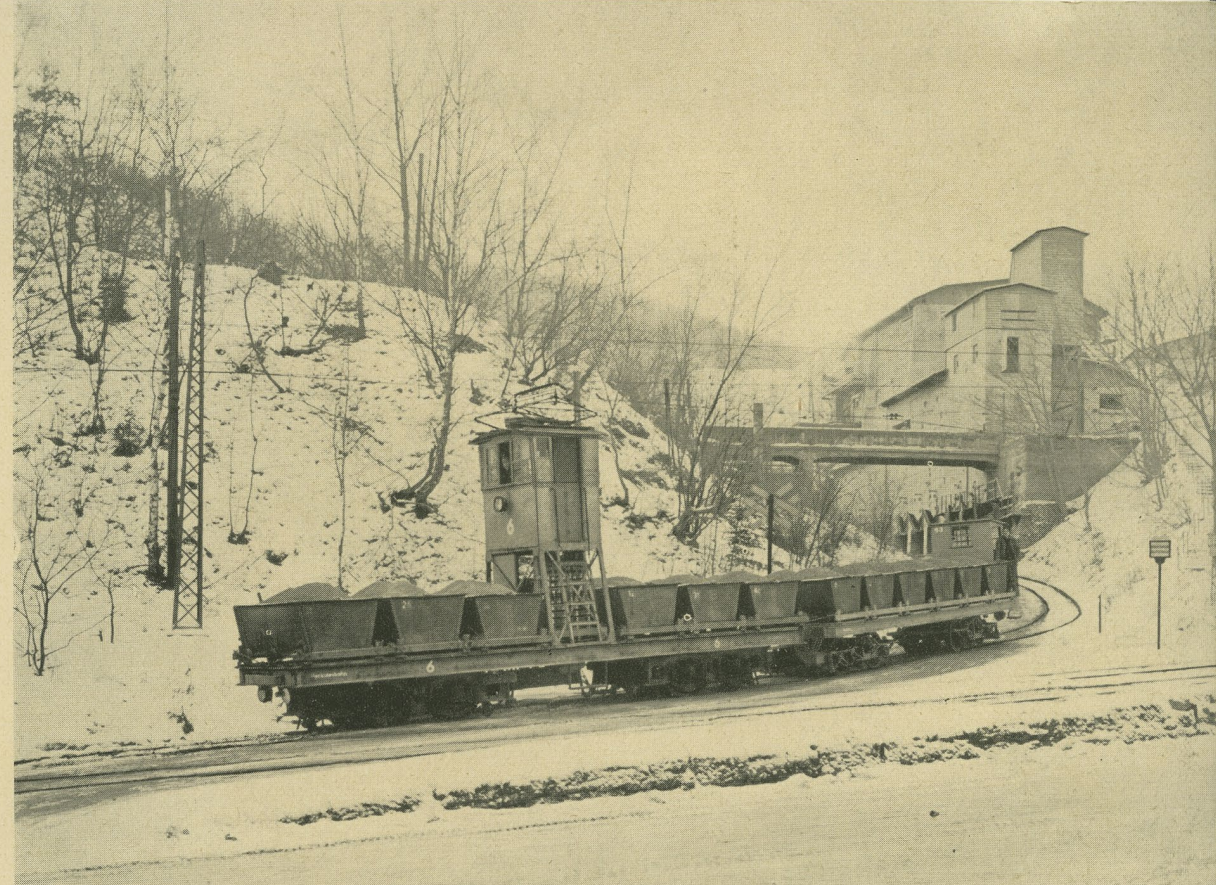
STROMVERSORGUNGSANLAGEN

Im Jahre 1920 wurde das Henkel'sche Elektrizitätswerk, das den Strom an die Herkulesbahn lieferte, an die Stadt verkauft. Das Werk als solches wurde stillgelegt, so daß die Herkulesbahn nunmehr ihren Betriebsstrom als hochgespannten Drehstrom von den Städtischen Werken in Kasse bezieht.

Da der Drehstrom in Gleichstrom umgeformt werden muß, errichtete die Herkulesbahn auf dem Betriebswerk Dönche, auf dem sich die Wagenhalle und die Werkstätten schon seit Betriebsbeginn befinden, ein Umformerwerk, das mit den 1919 von der AEG gelieferten und noch in der Entwicklung befindlichen dreiphasigen Eisengleichrichtern ausgerüstet wurde. Diese waren für eine Stromstärke von je 150 Amp. eingerichtet und bis zum Jahre 1949 in Betrieb.

Sie stehen heute – als die ersten AEG-Eisengleichrichter – der AEG in Berlin bzw. der Technischen Hochschule in Darmstadt zu Lehrzwecken zur Verfügung.

Von dem Henkel'schen Elektrizitätswerk wurden seinerzeit noch 2 Dynamomaschinen übernommen, die zuvor mit einer Parsonsturbine gekuppelt waren und jetzt einen Antrieb durch einen Hochspannungsmotor von



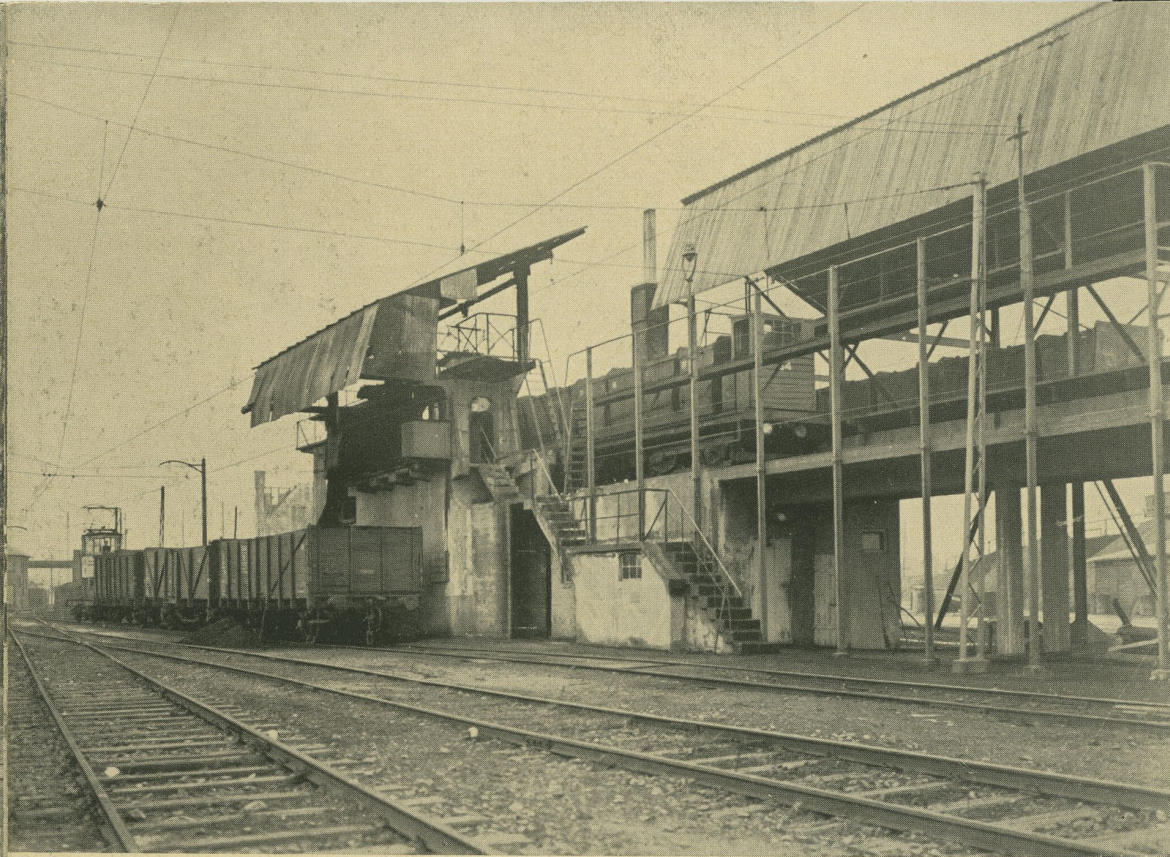
Güterzug mit fahrbaren Behältern für Steintransport (2,5 t Nutzinhalt je Behälter)

5000 Volt erhielten. Durch die Einführung der Nutzbremse waren ebenfalls verschiedene Maßnahmen notwendig, da die Gleichrichter Rückstrom nicht aufnehmen. Dies tat von den z. Z. vorhandenen Umformereinrichtungen nur der Motorgenerator, der jedoch im Betrieb zu schwerfällig war. Es wurde daher im Jahre 1924 ein Einankerumformer von 200 kW, Fabrikat AEG, beschafft, der ohne besondere Bedienung sowohl Drehstrom in Gleichstrom oder umgekehrt umformt. Dieser Umformer nimmt den von den Rückstrommaschinen kommenden Gleichstrom auf, formt ihn, wenn nicht im Fahrleitungsnetz eine Abnahme stattfindet, in Drehstrom um und schickt ihn über den Transformator in das Hochspannungsnetz zurück.

Belastungswiderstände sind vorgesehen, um beim Stillstand des Einankerumformers oder beim Auslösen der im Umformerwerk vorhandenen Übersstromschalter den Rückstrom aufzunehmen.

Um den Spitzenverkehr an Sonntagen zu bewältigen, wurde im Jahre 1929 noch ein Einankerumformer, Fabrikat Bergmann, von 300 kW in Dienst gestellt.

Als Ersatz für die im Jahre 1949 verbrauchten Eisengleichrichter erhielt das Umformerwerk 2 pumpenlose Eisengleichrichter (Bauart AEG) von je 500 Amp. Dauerstrom, so daß mit den beiden Einankerumformern das Umformerwerk nunmehr jedem Stromstoß gewachsen ist.



Güterbahnhof der Herkulesbahn mit Anschlußgleis der Bundesbahn (Umschlagstelle für Kohlen und Steine in Güterwagen der Bundesbahn)

GLEISANLAGEN

Die Gleise haben eine Spurweite von 1,00 m, die Gleislänge der Bahn beträgt 20,470 km, davon 1,86 km Normalspurgleis.

Anfänglich kamen gebrauchte Schienen von 110 mm Höhe zum Einbau. Im Jahre 1924 wurde damit begonnen, die Gleise durch das Schienenprofil Pr. 6 und Phönix-Breitfußschienen zu ersetzen. Seit dem Jahre 1946 wird auch das Profil S 41 eingebaut.

Bis auf 2 km Rillenschienengleis ist das Gleis auf Holzschwellen mit Unterlagsplatten und Schwellenschrauben verlegt. Um das Wandern des Gleises zu begrenzen, sind Klemmplatten und Wanderlaschen eingebaut und die Holzschwellen auf 65 cm Abstand verteilt.

Der Gleisabschnitt Zeche Herkules-Hohes Gras ist wegen Stilllegung der Zeche »Roter Stollen« seit 1939 außer Betrieb.

Im Jahre 1952 wurde die Umfahrung an der Haltestelle »Marienweg«, die einen 7 1/2 Min.-Verkehr zwischen Luisenhaus und Brasselsberg ermöglicht, wieder eingebaut.

Im Gleisnetz sind 65 Weichen vorhanden und zu betreiben. Die öffentlichen Straßen- und Wegekreuzungen über die Gleise sind durch Warnkreuze gesichert.

FAHRLEITUNG

Die Fahrleitung war aus Ersparnisgründen ursprünglich nur auf Holzmasten aufgehängt. In den 30er Jahren wurde damit begonnen, die Holzmaste durch Eisenmaste zu ersetzen.

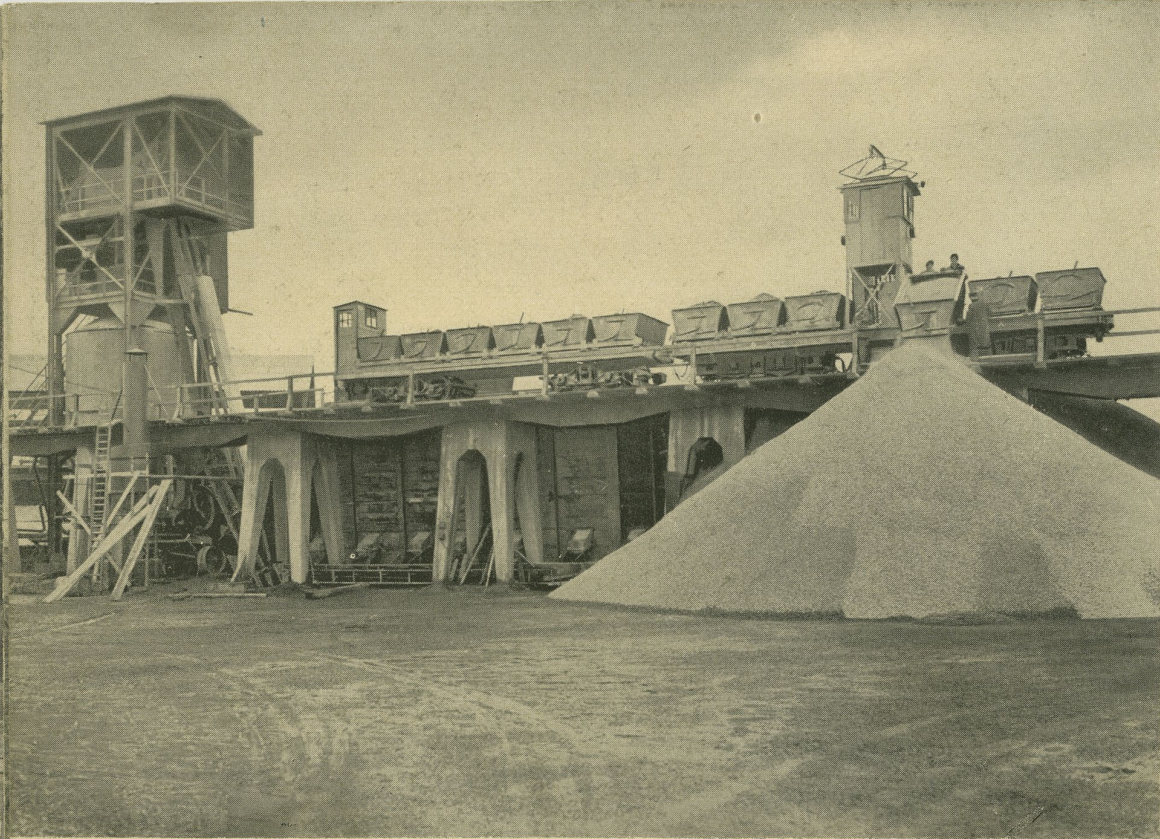
Ganz beachtliche Verbesserungen wurden in den Nachkriegsjahren an der Fahrleitung durchgeführt, so deren Auswechslung vom Kirchweg bis Neu Holland durch Kupfer-Rillendraht von 80 bzw. 100 qmm Querschnitt.

Weiter wurde in verschiedenen Abschnitten eine dichtere Einteilung der Stützpunkte vorgenommen, bei welcher Gelegenheit ein Teil der Holzmaste durch Eisenmaste ersetzt wurde.

In diesem Zusammenhang wurde auch eine günstigere Aufteilung der Streckenabschnitte durch Einbau neuer Trennstellen und Trennschalter durchgeführt. Ein Teil der Speiseleitung erfuhr eine Auswechslung durch Kupferseil von 120 qmm Querschnitt.



Umschlagstelle für Kohlen in Straßenfahrzeuge



Haldenbrücke am Güterbahnhof zum Entladen von Steinen

BETRIEBSGEMEINSCHAFT

Das Bild über die Herkulesbahn wäre nicht vollständig, wenn nicht der wichtigste Teil des Betriebes erwähnt würde: der Mensch, der der Technik Leben gibt und bewirkt, daß die Bahn rollt. Die Eigenart der Herkulesbahn bringt es mit sich, daß Auswahl und Ausbildung ihrer Kräfte in erster Linie auf unbedingte Zuverlässigkeit und ausgezeichnete Fachkenntnisse gerichtet sein müssen. Die Herkulesbahn kennt weder im Personen- noch im Güterverkehr einen konstanten Verkehr; Personen- und Güterbeförderung sind starken Schwankungen unterworfen. Gestützt auf jahrzehntelange Erfahrungen hat sie ihren Betrieb entsprechend aufgebaut und setzt z. Z. fast die Hälfte der 95 Köpfe zählenden Betriebsgemeinschaft an Wochentagen im Personen- und Güterverkehr ein. Zu den nach einem festen Plan eingeteilten Fahrern und Schaffnern tritt in den Spitzenzeiten des Verkehrs eine Fahrdienst-Reserve, die aus dem technischen Personal der Bahn entnommen wird. Alle diese Männer, ob Schlosser, Schmiede, Elektriker, Schreiner, Lackierer, Gleiswerker usw. sind auch als Fahrer oder Schaffner ausgebildet und müssen sowohl in den Sommermonaten zur Zeit des Ausflugsverkehrs wie auch in den Wintermonaten, wenn das fröhliche Völkchen der Wintersportler in den tiefverschneiten Habichtswald zieht, als Reservedienst für den Personenverkehr eingesetzt werden.



Betriebsbahnhof Dönche (im Vordergrund das Umformerwerk)

In den technischen Abteilungen arbeiten außer obigen Fachkräften noch Rottenarbeiter, Bremser, Verloader, Rangierer, Wächter, Boten, Heizer, Wagenwäscher und Bahnbauhilfsarbeiter. Die »Herkulesbahner« sind ein geschlossenes Ganzes, sie zählen aber zur Betriebsgemeinschaft der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft mit ihren rd. 1100 Mann. Bezeichnend für die gute Verbundenheit der Betriebsgemeinschaft mit ihrer Herkulesbahn ist der Umstand, daß ein erheblicher Teil dem Unternehmen mehr als 25 Jahre die Treue bewahrt hat. Von ihnen stehen zwei Angestellte bereits 40 Jahre und länger im Dienst unserer Gesellschaft.

Unter den 15 Rentenempfängern, die z. Z. aus der Rentenkasse der Herkulesbahn versorgt werden, befindet sich noch ein Rentenempfänger, der bereits im Jahre 1902 in die Dienste des Unternehmens getreten ist. Es ist Herr Heinrich Wiederecht, wohnhaft in Kassel, Stockwiesen 3. Herr Wiederecht wurde im Jahre 1936 in den Ruhestand versetzt und steht im 80. Lebensjahr.



Doppelkreuzungsweiche am Betriebsbahnhof Dönche
(in eigener Werkstatt gebaut)

SOZIALE EINRICHTUNGEN

Durch den Abschluß eines Organvertrages zwischen der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft A.-G. und der Herkulesbahn A.-G. am 24. Mai 1940 wurde eine Personalunion gebildet, welche die damals bei der Straßenbahn bereits bestehenden und in der Folge noch erweiterten sozialen Einrichtungen gleichermaßen auf die Herkulesbahn übertrug. Hierbei ist besonders die Einrichtung einer Pensionskasse zu erwähnen, die sich auch für die Herkulesbahner äußerst segensreich ausgewirkt

hat. Diese Einrichtung gewährt auch einmalige Beihilfen zur Linderung aufgetretener Notstände. Eine weitere Einrichtung sozialer Art wurde dadurch geschaffen, daß seit 1948 erholungsbedürftige Betriebsangehörige 2 Wochen lang kostenlosen Erholungsurlaub im Erholungsheim der Arbeiterwohlfahrt in Herzhausen am Edersee verbringen können, wozu noch ein Taschengeld in angemessener Höhe gewährt wird.



Endhaltestelle Brasselsberg

SCHLUSSWORT

Die alle öffentlichen Verkehrsbetriebe leidet auch die Herkulesbahn z. Z. unter den unzureichenden Tarifen, die gegenüber den gestiegenen Personalkosten und Materialpreisen in keinem Verhältnis stehen. Diese Tatsache zwingt Mensch und Material zu äußerster Anspannung aller Kräfte, um den Betrieb so aufrecht zu erhalten, daß er den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs entspricht. Daß dies bisher gelungen ist, danken wir unseren treuen Mitarbeitern, denen die Bahn so ans Herz gewachsen ist, als wäre es ihre eigene Bahn. Die Herkulesbahn kann stolz darauf sein, über solche Mitarbeiter zu verfügen.



Wintersportgelände beginnend an der Endstation der Herkulesbahn