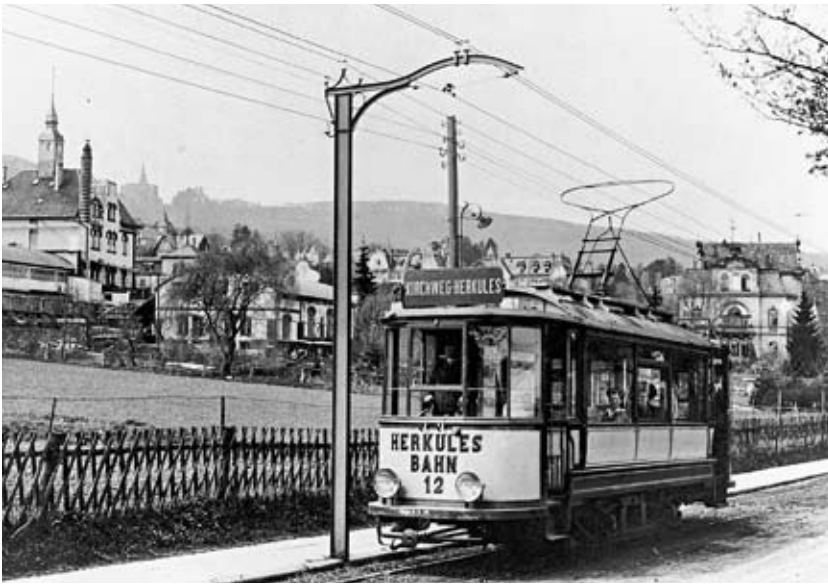


neue Maßstäbe gesetzt worden waren. Erst im 19. Jh. wurden wieder monumentale Kupfertreibarbeiten gefertigt, die die Größe der barocken Standbilder bei weitem übertrafen, ohne jedoch immer ihre Detailgenauigkeit und Feinheit zu erreichen. So konnte sich Lgf. Karl mit der Statue des H. den Traum ewigen Ruhmes erfüllen. Über die urspr. Funktion des Erinnerungsmals hinaus ist der H. zum Wahrzeichen Kassels und als innovative technische Meisterleistung zu einem überregional bedeutenden Denkmal geworden. as

Lit.: Sander, Herkules-Bauwerk; Ludwig, Herkules.



Herkulesbahn in der Rasenallee (heute Kurhausstraße) im Jahr 1910

Herkulesbahn Die H. war jahrzehntelang eine der größten Attraktionen Kassels und eine technische Pionierleistung. Sie transportierte Braunkohle und Basalt aus den Zechen und Steinbrüchen des → *Habichtswalds* und beförderte Fahrgäste vom Kirchweg bis hinauf zum → *Herkules*. 1901 erhielt der Industrielle → *Gustav Henkel* die Konzession zum Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn. Sie sollte von seinem eigenen Elektrizitätswerk gespeist werden und die aufstrebende Villenkolonie → *Mulang* verkehrstechnisch besser anbinden. Am 7.11.1902 nahm die H. den Braunkohlentransport zum → *Bahnhof Wilhelmshöhe* auf. Am 27.4.1903 wurde die Personenbeförderung auf der Strecke *Palmenbad-Dönche-Luisenhaus-Neuholland-Herkules* feierlich eröffnet und in den folgenden Jahren das Streckennetz kontinuierlich erweitert: 1909 vom Bahnhof Wilhelmshöhe durch die Kohlen-

str. bis zum Kirchweg, 1911 vom Luisenhaus entlang der *Konrad-Adenauer-Str.* bis zum → *Brasselsberg*. Henkels Idee, die H. bis zur → *Karlsaue* weiterzuführen, vereitelte der Erste Weltkrieg. 1917/18 wurde der Rote Stollen am → *Hohen Gras* angebunden. 1912–15 beförderte die Bahn etwa 550.000 Personen, die höchste Beförderungsleistung an einem Tag war am 3.8.1913 mit 10.621 Fahrgästen. Die Güterwagen transportierten bis zu 500 t Ladung täglich. Die H. war eine Adhäsionsbahn und überwand Steigungen von bis zu 1:12,5. Ab 1923 wurden in den Gütermaschinen Widerstandsbremsen mit Stromrückgewinnung (→ *AEG/System Welsch*) verwendet. Dadurch verringerte sich der Stromverbrauch um etwa ein Viertel. Die H. war für diese Technik bahnbrechend. 1905 hatte Henkel sein Unternehmen in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Konkurrenz entstand durch die „Große Casseler Straßenbahn“, die 1923 ihr Streckennetz bis ins Druseltal ausweitete. Sie übernahm zum 1.1.1927 die Aktienmehrheit und die Geschäftsführung der H. 1960 verschmolzen die → *Kasseler Verkehrs-Gesellschaft* und die H. AG endgültig miteinander. Der Bergbau im Habichtswald ging nach dem Zweiten Weltkrieg drastisch zurück. Bereits 1941 wurden die Fahrten zum Hohen Gras eingestellt. Als die „Hessischen Braunkohle- und Ziegelwerke“ 1961 ihren Betrieb einstellten, kam der Güterverkehr der H. endgültig zum Erliegen. 1962 beschloss der Aufsichtsrat der KVG, sie auf Normalspur umzuspuren und sie mit dem Netz der → *Straßenbahn* an der Endhaltestelle Druseltal zu verbinden. Doch da die → *Bundeswehr* ihren Standortübungsplatz von der → *Dönche* nach Ehlen verlegen wollte, musste die Druseltalstr. für Panzer ausgebaut werden, und die Trasse hätte neu gebaut werden müssen. Die KVG empfahl daraufhin dem Magistrat der Stadt Ks., den Betrieb einzustellen. So fuhr am 11.4.1966 unter großer Anteilnahme der Bevölkerung der letzte Triebwagen talabwärts. Alle Fahrzeuge wurden noch im selben Jahr verschrottet. Damit ging ein faszinierendes Kapitel Kasseler Straßenbahngeschichte zu Ende. ms



Werbeplakat der Herkulesbahn

Herkulesring Der Bergring im → *Park Wilhelmshöhe* war eine der ersten Rennstrecken Deutschlands. Zwischen 1923 und 1927 fanden hier Bergrennen für Renn- und Touren-