

Versetzt: Krebs, Matthias, Omnibus-Fahrer, Abt. V2
 ab 8. 2. 1966 Omnibus-Fahrer, Abt. V2
 Schäfers, Heinz, Omnibus-Fahrer-Anw., Abt. V2
 ab 8. 2. 1966 Omnibus-Fahrer, Abt. V2
 Weimann 1, Günter, Omnibus-Fahrer-Anw., Abt. V2
 ab 8. 2. 1966 Omnibus-Fahrer, Abt. V2
 Franz 1, Josef, Helfer in der Statistik, Abt. K2
 ab 1. 3. 1966 Pförtner und Telefonist, Abt. V1
 Röhr, Heinrich, Schaffner, Abt. V1
 ab 1. 3. 1966 Rangierschaffner, Abt. V1
 Plettenberg, Reinhard, Lohnbuchhalter, Abt. K1
 ab 15. 3. 1966 kfm. Angestellter, Abt. K2
 Sundheim, Heinz, Straßenbahnfahrer, Abt. V1
 ab 25. 3. 1966 Lagerarbeiter, Abt. K4

Dienstjubiläen: Sein 25jähriges Jubiläum im öffentlichen Dienst beginnt
 Malcharek, Max, Maurer, Abt. T4
 am 25. 3. 1966

Wir gratulieren unserem Jubilar herzlich und wünschen, daß es ihm noch viele Jahre vergönnt
 sein möge, in unserem Betrieb tätig zu sein.

Vorzeitig in den Ruhestand versetzt:

Döring 5, Konrad, Straba-Oberfahrer
 am 31. 3. 1966
 Gundlach 3, Rudolf, Oberschaffner
 am 31. 3. 1966

In den Ruhestand getreten: Schwart, Robert, Angestellter (Registratur)

Wir danken unserem bisherigem Mitarbeiter für die langjährigen treuen Dienste und wünschen
 ihm einen geruhsamen Lebensabend.

Das 80. Lebensjahr vollendete: Nolte 2, Hermann, Straba-Oberfahrer i. R.

am 31. 3. 1966

Wir gratulieren nachträglich sehr herzlich.

Nicht mehr unter uns

Am 9. April 1966 verstarb plötzlich und unerwartet unser
 Betriebsangehöriger, der Oberfahrer und Telefonist

Heinrich Rasch

im 65. Lebensjahr.

Der Verstorbene war über 39 Jahre in unserem Betrieb tätig
 und hat dem Unternehmen während seiner langjährigen Be-
 schäftigungszeit seine ganze Arbeitskraft gewidmet.

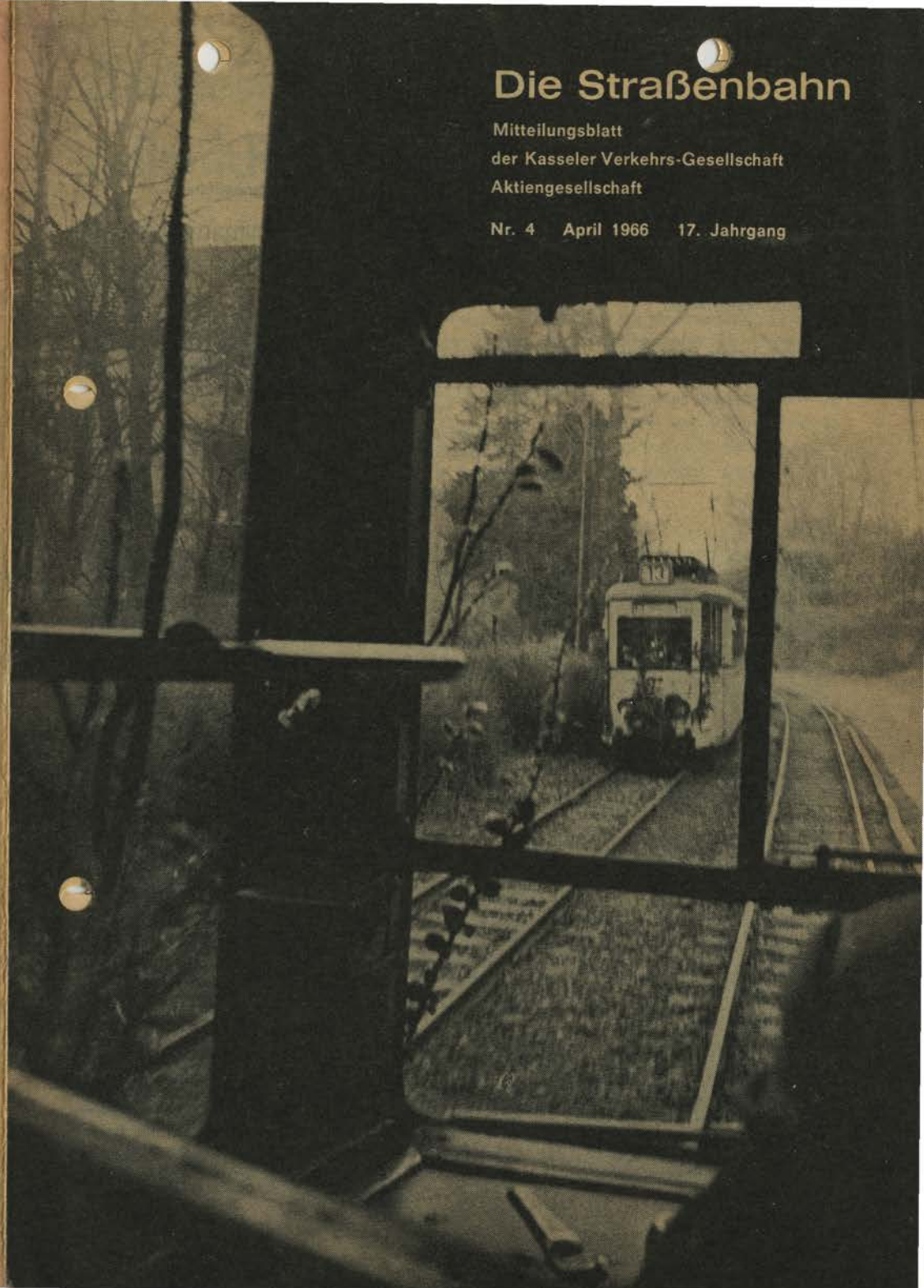
Wir werden dem Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.



Die Straßenbahn

Mitteilungsblatt
 der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft
 Aktiengesellschaft

Nr. 4 April 1966 17. Jahrgang



Aus dem Inhalt:

Personalleiter Hermann Krug †

Die Herkulesbahn rollt nicht mehr

Ein Blick zurück

Gustav Henkel

Wir lasen in der Presse

Personal-Nachrichten

Titelbild: Letzte Begegnung

Die Straßenbahn

Mitteilungsblatt für die Belegschaft und die Pensionäre der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft Aktiengesellschaft

Herausgeber:

Kasseler Verkehrs-Gesellschaft Aktiengesellschaft

Redaktion: A. Stör, Kassel

Druck: Druckerei G. Damm Niedervellmar/Kassel

Klischees: Gebr. Versloot, Kassel

Auflage: 1450

Mit Namen, Anfangsbuchstaben oder als Pseudonym gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers wieder.



Personalleiter

Hermann Krug †

Nach kurzem schwerem Leiden starb plötzlich und unerwartet am 6. April 1966, unser von allen sehr verehrter Mitarbeiter, der Personalleiter Hermann Krug im Alter von 63 Jahren.

In Kassel am 11. Februar 1903 geboren, trat er nach dem Besuch des Realgymnasiums am 22. Juni 1919 zunächst als Angestellter in den Dienst der Stadtverwaltung Kassel. Im Jahre 1925 erfolgte seine Berufung als Supernumerar (zusätzlicher angestellter Beamter im Vorbereitungsdienst). Am 1. März 1926 wurde er in die Rechnungsprüfungsabteilung der Städt. Werke versetzt. 1928, am 28. April, legte er die Inspektorenprüfung ab und seit dem 1. August 1939 war Hermann Krug ununterbrochen als Sachbearbeiter der Personalabteilung der Städtische Werke Aktiengesellschaft tätig. In dieser Tätigkeit konnte er sich besonders mit dem Beamten-, dem Angestellten- und dem Arbeitsrecht vertraut machen. Seine hier erworbenen Erfahrungen trugen dazu bei, daß man ihm die im März 1960 bei der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft Aktiengesellschaft freigewordene Stelle des Personalchefs übertrug und ihm im August des gleichen Jahres Handlungsvollmacht erteilte.

In diesen Jahren bei der KVG hat er seine Berufs- und Lebenserfahrungen voll in den Dienst seiner Aufgaben gestellt und durch sein ausgeprägtes soziales Denken und seine menschliche, verbindliche Art bleibende Verdienste erworben.

Seine besondere Liebe aber galt seiner Familie, der Musik und der Philatelie. Schon im Jahre 1921 gründete Hermann Krug das Casseler Gesangsquartett „Hessenland“, welches später in ein Doppelquartett umgewandelt wurde. Mit zahlreichen Konzerten und bekannten Solisten erfreute er die Kasseler Musikfreunde.

Mit Hermann Krug ist ein Mann von uns gegangen, dessen Persönlichkeit von vornehmer und edler Gesinnung geprägt war, die auch seiner äußeren Erscheinung Ausstrahlungskraft verlieh. Lebenswürdigkeit und Herzengüte haben jeden, der ihm begegnete, in seinen Bann gezogen und im guten Sinne beeinflußt. Bei allen, die ihn kannten und ihn betrauern, wird sein Andenken stets lebendig bleiben. ör.

Die Herkulesbahn rollt nicht mehr . . .

Zunächst war beabsichtigt, die Herkulesbahn bereits am 1. April stillzulegen, damit die vorbereiteten Arbeiten zum Ausbau der Druseltalstraße termingemäß beginnen konnten.

Um der Kasseler Bevölkerung aber während der Osterfeiertage noch einmal Gelegenheit zu geben, mit ihrer Herkulesbahn die Höhen des Habichtswaldes zu erreichen, wurde der Stilllegungstermin auf Ostermontag 23.36 Uhr verlegt.

Nicht nur in Kassel, sondern im ganzen Bundesgebiet war es bereits bekannt. Deshalb ließen es sich vor allem die alteingesessenen Kasseler, und einige Freunde der Verkehrsamateure aus Hamburg, Köln, Frankfurt und Salzgitter nicht nehmen, noch einmal mit ihrer geliebten Herkulesbahn, mit Zweigen und Tannengrün geschmückten Wagen, zur Endstation Herkules gefahren zu werden.



Zum letzten Male an der Endstation Herkules. Unser Foto wurde um 23 Uhr aufgenommen. In der Mitte die beiden Forstbeamten, die auf ihren Jagdhörnern das „Jagd vorbei“ erschallen ließen.

Spaziergänger standen an der Druseltalstraße und winkten, unsere Fahrer „bimmelten“ eifrig zurück. Auf dem Bahnkörper standen die „Fotografen“ mit Film- und Fotokameras, um die Herkulesbahn noch einmal im Bild festzuhalten.

Gegen 22.40 Uhr aber war es dann endgültig soweit. Zahlreiche Fahrgäste hatten sich am Luisenhaus eingefunden, um an der letzten Fahrt zum Herkules teilzunehmen. Mit einigen Minuten Verspätung setzten sich langsam zwei vollbesetzte Wagen in Richtung Herkules in Bewegung. Selbst Direktor Mohnhaupt und Betriebsleiter Wandel hatten sich in die überfüllten Wagen gequetscht, um die letzte Fahrt per Schiene zur Station Herkules mitzumachen. Hier versammelten sich die Fahrgäste und viele Anlieger, um die Abschiedsstunde der Herkulesbahn mitzuerleben. Zwei Forstbeamte bliesen auf ihren Jagdhörnern das Signal „Jagd vorbei“, eine Flasche kreiste, es wurde gesungen und dann ging es zum letztenmal um 23.10 Uhr mit einigen Zwangsaufenthalten (Kraftfahrzeuge waren auf die Schienen gefahren worden und Knallkörper zerplatzten) zum Luisenhaus und in das Depot an der Dönche zurück.

Die „Herkulesbahner“ aber — die meisten waren direkt nach Dienstschaft in Uniform gekommen — saßen bereits seit 20.00 Uhr in der Gaststätte „Neu-Holland“ und feierten unter Begleitung eines Schifferklaviers den Abschied ihrer Bahn.



Auch Herr Direktor Mohnhaupt verabschiedet sich zur nächtlichen Stunde mit einem „Gläschen“ aus der kreisenden Flasche, von der Herkulesbahn.

Es sei nicht verschwiegen, daß bei diesem Abschied der Frohsinn mit viel Wehmut mischte, der nicht nur unseren Bediensteten der Herkulesbahn, sondern auch den Fahrgästen anzumerken war.

EIN BLICK ZURÜCK

Gründung und Entwicklung der Herkulesbahn

Die Übelstände der öffentlichen Beleuchtung sowie die Lösung der Lichtfrage für den Privatgebrauch in der Villenkolonie Wilhelmshöhe, die zu der damaligen Gemeinde Wahlershausen politisch gehörte, ließen in dem Mitinhaber der Maschinenbau-Aktiengesellschaft vorm. Beck & Henkel, Herrn Direktor Gustav Henkel den Entschluß reifen, ein Elektrizitätswerk, das mit Braunkohlen aus den kleinen Zechen des angrenzenden Habichtswaldes versorgt werden konnte, im Mai 1893 zu errichten.

Projekt Herkulesbahn 1897

Schon im Jahre 1897 stellte Herr Henkel einen Antrag beim Kaiserlichen Oberhofmarschallamt in Berlin auf die Genehmigung zum Bau einer elektrischen Adhäsionsbahn von der Villenkolonie „Mulang“ bis zum Herkules. Da die Linienführung dieses Projektes sich z. T. auf dem Gelände der weiteren Parkanlagen befand, wurde diesem ersten Antrag nicht stattgegeben, dahingegen fand ein zweiter, mit der Führung durch die Rasenallee und Kohlenstraße bis zu dem Plateau hinter dem Oktagon, höheren Orts Zustimmung.

Projekt Drahtseilbahn 1898

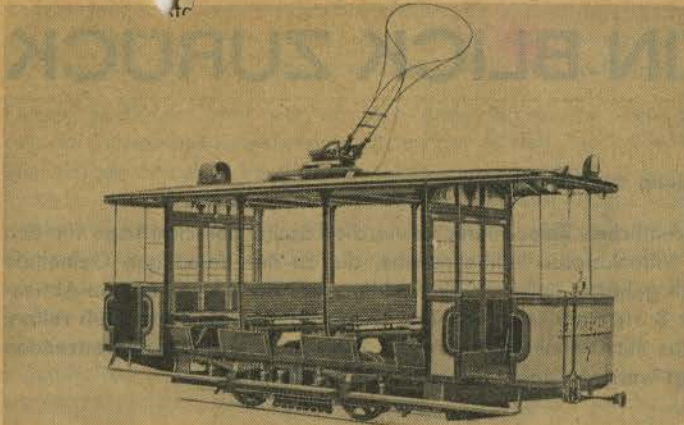
Im Jahre 1898 erwarb eine belgische Gesellschaft — die „Charbonnages de Cassel“ die Braunkohlenfelder im oberen Druseltal. Da die von ausländischen Sachverständigen vorgenommenen Kohlenmutungen von einem für mindestens 100jährigen Abbau berichteten, wurde von der „Charbonnages de Cassel“ die Anlage einer Drahtseilbahn geplant, um auf diesem Wege die Kohlen schnell und billiger wie seither durch die Fuhrwerke zum Bahnhof Wilhelmshöhe befördern zu können.

Da die Verwirklichung des Projektes der Drahtseilbahn bei den Königlichen und Städtischen Behörden keinerlei Sympathie fand, wurde der Antrag der „Charbonnages de Cassel“ abgelehnt.

Vertragsabschluß mit der „Charbonnage de Cassel“ 1901

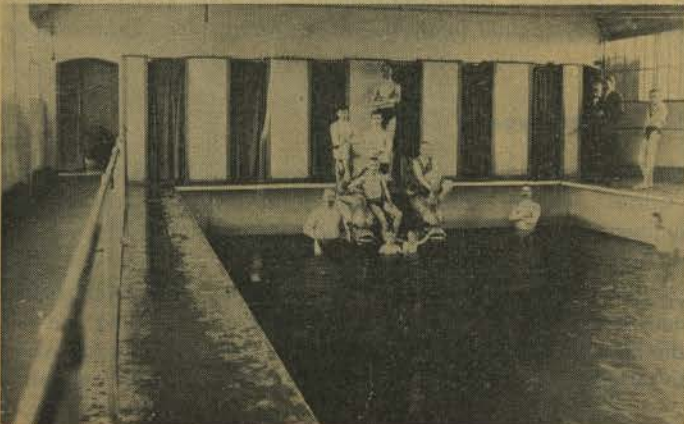
Jetzt ergriff Direktor Henkel mit aller Energie die Initiative und veranlaßte zunächst die „Charbonnage de Cassel“, welcher selbstverständlich viel an einer direkten vom Privatfuhrwerk unabhängigen Kohlenabfuhr zum Bahnhof Wilhelmshöhe lag, mit ihm einen Vertrag über den Ausbau der elektrischen Bahn abzuschließen.

Nachdem die umfangreichen Verhandlungen mit den Behörden, dem Königlichen Sozialamt in Sooden, dem Königlichen Forstfiskus, der Königlichen Regierung und der Königlichen Eisenbahndirektion in Cassel sowie den verschiedenen in Betracht kommenden Privatpersonen erledigt waren, wurde am 1. September 1901 der erste Spatenstich getan.



Einer der ersten
Personenwagen, die nach
dem Hochklappen der
Sitze auch im Güterver-
kehr eingesetzt werden
konnten.

Die Herkulesbahn auf
der Fahrt von der Station
„Palmenbad“ (gegenüber
dem heutigen Hotel
„Palmenbad“ in der
Kurhausstraße 27) zur
Dönche. Hinter dem ver-
kleideten Schornstein
das Henkelsche-Elektri-
zitätswerk mit Palmenbad
und Palmenhaus.



Ein Blick in das
damalige Palmenbad.

Ausführung des Projektes und Eröffnung des Güterverkehrs 1902

Zur Überwachung der Ausführungsarbeiten sowie zur direkten Führung der Verhandlungen seitens der „Charbonnages de Cassel“ mit Herrn Henkel war der Sohn des Direktors genannter Gesellschaft, Herr Maurice Scheuer, in den Dienst des Herrn Henkel getreten. Die Herstellung des Oberbaues wurde teilweise der Hannoverschen Bahnindustrie und teilweise hiesigen Firmen (Privatunternehmen) übertragen. Die Oberleitung wurde von der Firma Arthur Koppel hergestellt. Diese lieferte auch die drei nach den technischen Einzelangaben von Herrn Henkel ausgeführten Gütermaschinen von je 15 t Tragfähigkeit. Die Arbeiten wurden so beschleunigt, daß Anfang Mai 1902 die erste beladene Kohlenmaschine zu Tal fahren konnte.

Eröffnung des Personenverkehrs 1903

Die offizielle Eröffnung des Personenverkehrs zwischen der Station Palmenbad und dem Herkules fand am Sonnabend, dem 27. April 1903, statt. Die ersten Personenwagen, mit elektrischer Ausrüstung der Firma AEG versehen, lieferte die Firma Lindner, Halle a. S.

Ganz außerordentliche unvorhergesehene Schwierigkeiten waren bei dem Bau der Bahn zu überwinden. Die „Charbonnages de Cassel“ erwies sich nur zu bald als eine Gesellschaft zweifelhafter Art und geriet in Zahlungsschwierigkeiten, so daß die Erfüllung der gemeinsam übernommenen Verpflichtungen Henkel allein zufiel. 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 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. Am Bahnhof Wilhelmshöhe wurden Einrichtungen zum Umladen der Kohlen in Eisenbahnwagen und auf Straßenfahrzeuge geschaffen.

Die Elektrifizierung des Druselsteinbruches mit gleichzeitigem Anschluß an die Bahn erfolgte 1905.

Gründung der Herkulesbahn AG 1905

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.

Verlängerung der Strecke Wilhelmshöhe — Friedenstraße — Kirchweg 1909

Da Herrn Henkel die Möglichkeit, am Palmenbad die Fahrgäste von der Straßenbahn zu übernehmen, nicht genügte und das Umsteigen mit Lösung eines neuen Fahr-

scheines zu unendlich erschien, betrieb er die Verlängerung der Bahn nur dem Güterverkehr dienenden Strecke zum Bahnhof Wilhelmshöhe durch die untere Kohlenstraße und Friedenstraße zum Kirchweg. Erst im Jahre 1909 konnte diese 1,4 km lange Erweiterung in Betrieb genommen werden.

Neubau der Strecke Luisenhaus — Brasselsberg 1911

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. Das Jahr 1911 brachte den Neubau der Strecke Luisenhaus bis zur Gartenstadt Brasselsberg (1,5 km).



Haltestelle Luisenhaus mit Abzweig zum Brasselsberg

Anschluß weiterer Zechen an die Bahn

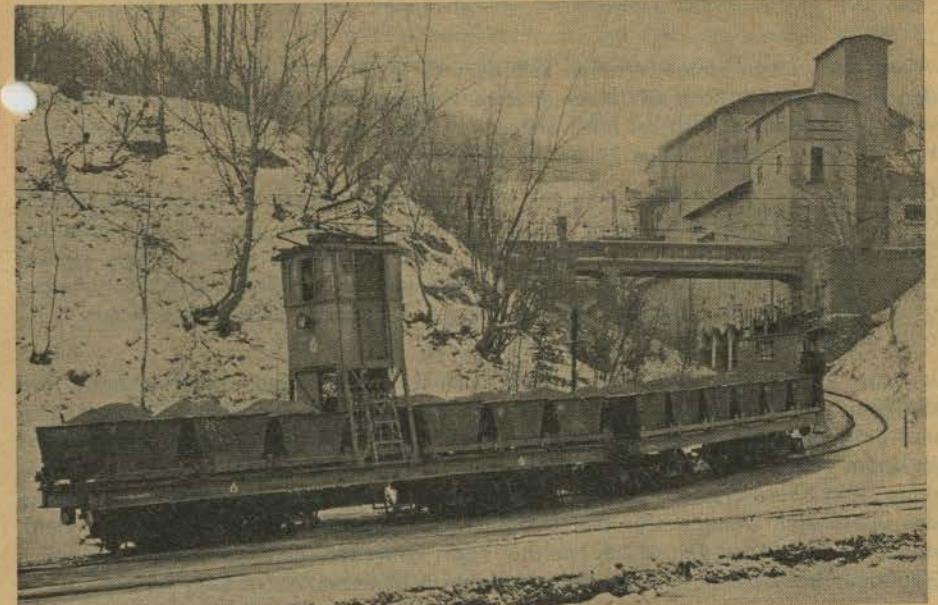
Als dann im Jahre 1914 der Weltkrieg ausbrach, wurden durch den verstärkten Transport von Braunkohlen wesentlich erhöhte Anforderungen an den Güterverkehr gestellt. Im Jahre 1916 wurde die „Zeche Herkules“, 1917 die „Zeche Drusel“ und 1918 die „Zeche Roter Stollen“ an die Bahn angeschlossen.

Stilllegung des Henkel'schen Elektrizitätswerkes 1. 12. 1918

Das Henkel'sche Elektrizitätswerk, das den Strom an die Herkulesbahn lieferte, wurde im Jahre 1918 an die Stadt verkauft, das Werk als solches wurde stillgelegt, so daß die Herkulesbahn nunmehr ihren Betriebsstrom von den Städtischen Werken bezog.

Übernahme der „Herkulesbahn AG“ durch die „Große Kasseler Straßenbahn AG“ 1927

Am 1. Februar 1927 trat eine wesentliche Änderung in dem Besitzstand der Bahn ein, als die „Große Kasseler Straßenbahn AG“ 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.



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

Einstellung des Güterverkehrs 1961

Im Jahre 1961, nachdem die Beförderung der Braunkohle von der Schiene auf die Straße verlagert wurde und die Basalt-Industrie ebenfalls ihre Steine nicht mehr mit der Bahn beförderte, wurde der Güterverkehr nach 59jähriger Abwicklung eingestellt. Im Zuge der Rationalisierung wurde am 1. Dezember 1965 die Linie 12 — Kirchweg — Brasselsberg — auf Omnibusse umgestellt und gleichzeitig bis zum „Steinernen Schweinchen“ verlängert. Damit hatte ein Abschnitt in der Geschichte der Herkulesbahn ihren Abschluß gefunden.

Seit Dienstag, dem 12. April 1966, liegt nun auch die Linie 13 Luisenhaus — Herkules für immer still. In den 63 Jahren ihres Bestehens war die Herkulesbahn, dank ihrer Besonderheit, zu einem Stück Kassel geworden, von dem wir uns alle ungern trennen.



Gustav Henkel

Erbauer der Herkulesbahn, der seine „verrückte Idee“ durchsetzte und die Bahn trotz vieler Schwierigkeiten baute.

Wenn auch schon einige Wochen seit dem 13. April 1966 vergangen sind, da auf den Monat genau, nach 63 Jahren, unsere vertraute Herkulesbahn ihren Betrieb f immer eingestellt hat, so sei noch einmal gestattet, dem Gründer der Herkulesbahn, Herrn Gustav Henkel, einige Zeilen zu widmen.

Gustav Henkel, ein Unternehmer mit Mut und der richtigen Aufgeschlossenheit für die Erfordernisse der Zeit, wurde am 22. Juni 1856 in Hemeln an der Weser geboren. Seine Vorfahren betrieben hier eine Schiffsmühle in langen Generationen. Henkel kam von Kindheit an mit maschinellen Einrichtungen in Berührung und die außergewöhnliche Veranlagung für technische Dinge führten zu einer erstaunlichen Frühreife auf diesem Gebiet.

Im Jahre 1870 kam er nach Kassel, wo er nach seiner Ausbildung schon im Jahre 1878 die Firma Beck & Henkel, die sich mit dem Bau von Dampfmaschinen, Kraftanlagen und Sicherheitshebezeugen befaßte, gründete. Beim Bau des Kasseler Schlachthofes im Jahre 1880 fand seine erste Erfindung, die Henkel'sche Sicherheitswinde, Verwendung. 1894 baute er, der mit Weitblick schon frühzeitig die wirtschaftliche Bedeutung des überhitzten Dampfes für den Dampfmaschinenbetrieb erkannte, die erste Heißdampf-Verbund-Dampfmaschine, welche nach Schweden geliefert wurde und nach 30jähriger Betriebszeit im Deutschen Museum in München Aufstellung fand.

Aber nicht nur auf dem Gebiet des überhitzten Dampfes und der Abwärme war Henkel seiner Zeit weit voraus, sondern auf dem Gebiet der Elektrotechnik galt er ebenfalls als Pionier. Er erbaute bereits 1892 in Wilhelmshöhe ein Elektrizitätswerk. In diesem Zusammenhang muß auf die Errichtung der Herkulesbahn im Jahre 1903 hingewiesen werden, über die wir an anderer Stelle schon ausführlich berichteten. Im Elektrizitätswerk an der Hundrodtstraße wurden nicht nur die Dampfmaschinen mit Heißdampf getrieben, sondern auch die Abwärme zur Erwärmung eines Hallenschwimmbades und für ein großes Gewächshaus verwendet. Die Gaststätte „Zum Palmenbad“ hält heute noch die Erinnerung wach.

Nicht nur als Unternehmer war Henkel aktiv, sondern auch im öffentlichen Leben spielte er eine große Rolle. Jahrzehntlang entfaltete er eine ehrenamtliche Tätigkeit im Dienste der Kommunen, u. a. als Beigeordneter und Vertreter des damaligen Oberbürgermeisters Scheidemann sowie der Evangelischen Kirche u. a. als Vorstandsmitglied des Kurhessischen Diakonissenhauses. Unter seinem entscheidenden Einfluß wurden das Lossekraftwerk, die Lutherkirche sowie die Christuskirche gebaut.

Direktor Ingenieur Gustav Henkel, der Erbauer der Herkulesbahn, starb nach rastlosem Einsatz und in selbstloser Hingabe für seine Bahn am 29. Dezember 1941 und wurde am 2. Januar 1942 auf dem Friedhof am Rammelsberg beigesetzt. Sein Leben und sein Werk waren ausgezeichnet durch große Vielseitigkeit und auch eine selten gewordene Universalität des Geistes.

Wir lasen in der Presse:

1,8 % weniger Fahrgäste

Die Straßenverkehrsunternehmen in der Bundesrepublik hatten im ersten Halbjahr 1965 insgesamt 1,8 % weniger Fahrgäste als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. In Omnibussen, Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen und Obussen wurden 3,154 Milliarden Personen befördert. Der Rückgang betrifft fast ausschließlich die schienen- und fahrdrahtgebundenen Verkehrsmittel, deren Beförderungszahlen um 6,4 % geringer sind als im ersten Halbjahr des Vorjahres. Diese Entwicklung ist allerdings nur zum Teil auf Abwanderung zu privaten Verkehrsmitteln zurückzuführen. Durch die Umstellung mancher Schienen- und Obusstrecken auf Omnibusverkehre fielen im Berichtszeitraum den Omnibussen Fahrgäste zu, die im Vorjahr mit Straßenbahnen oder Obussen befördert worden waren. Hierdurch und durch Verkehrszuwachs anderer Art konnten die Omnibusunternehmen im ersten Halbjahr 1965 um 1,9 % mehr Fahrgäste befördern. Die beförderungstärksten Omnibuslinien im Ortslinienverkehr hatten eine Zunahme um 0,2 %. Im Nachbarortslinienverkehr wurden 2,1 % und auf Überlandlinien 3,7 % mehr Fahrgäste gezählt. Durch die Einrichtung von Schüleromnibussen nahmen die Schüler-, Markt- und Theaterfahrten um 70,1 % zu, blieben aber gemessen an den Gesamtzahlen unbedeutend. Als einzige Verkehrsart der Omnibusse blieb der Ferienzeitreiseverkehr um 3,2 % unter dem Beförderungsergebnis des Vorjahres. (strabu)

Aus technischen Gründen erscheint die Beilage „Nachrichten für den Fahrdienst“ in der nächsten Ausgabe. Die Schriftleitung.

PERSONAL-NACHRICHTEN

Personalstand: 31. März 1966

Angestellte	141
Lohnempfänger	854
Gesamt	995

Ernennungen und Beförderungen: Mit Wirkung vom 1. März 1966 wurden in den

- „Kleinen Dienstvertrag“ übernommen:
- Dunker, Hans, Omnibus-Oberfahrer, Abt. V2
 - Leck 2, August, Straba-Oberfahrer, Abt. VI
 - Morosch, Heinz, Oberschaffner, Abt. VI
 - Siebert 3, Hans, Schreiner, Abt. T1
 - Schmidt 11, Karl, Straba-Oberfahrer, Abt. VI
 - Schwalm 2, Johannes, Oberschaffner, Abt. VI