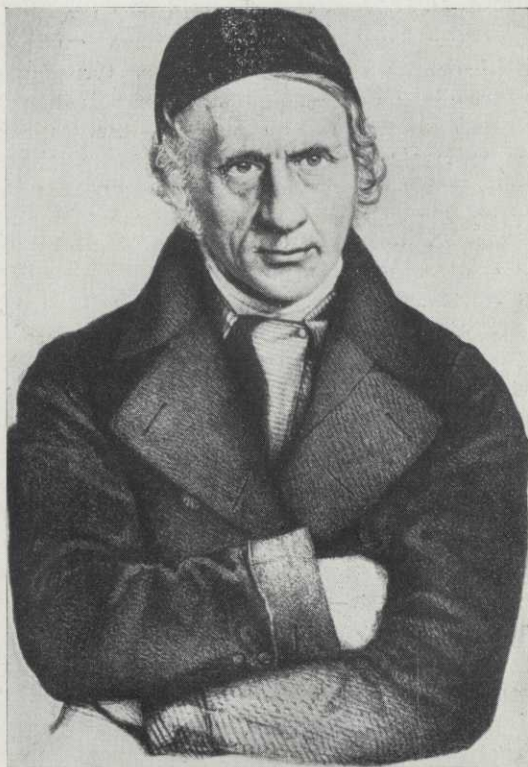


wirken, die mit ortsfesten Dampfmaschinen angetrieben wurden. Der Versuch kam aber bei der geringen Ergiebigkeit des Geschiebes nicht mehr zur Durchführung. Von Henschel stammt auch der Entwurf für die allerdings sehr nüchternen Ausbentemünze, die zum Abschlusse jener Arbeiten zur Verteilung kam.

Der September 1836 brachte mit dem Brande des Gießhauses eine Wendung in der Entwicklung. Mit dem Jahre 1837 wurde ein Grundstück am Möncheberg gekauft und hier der Neubau des Werkes begonnen, da sich ein Prozeß zwischen der Firma und der kurhessischen Regierung angesponnen hatte wegen der Schadensdeckung. Er wurde später durch einen Vergleich beendet, doch standen die Ruinen des Gießhauses infolgedessen noch bis 1848. Das neue Werk war nach dem damaligen Stande der Technik auf das Modernste ausgerüstet und ein preussischer Offizier, Oberst C. von Decker, der 1839 das Werk besichtigte, war des Lobes voll über die von ihm gesehene Anlage zum Ausbohren von Geschützen, wie er auch die fast vollendete Bonifatius-Statue sah, das erste Werk, das aus der viel bewunderten Gießhalle, heute Werksmuseum, hervorging. (Hessenland 1910, S. 229).

Noch war es Karl Anton Henschel vergönnt, nachdem er schon seit 1828 für den Bau von Eisenbahnen gewirkt hatte, die Herstellung von Lokomotiven einzuleiten, dann übernahm sein Sohn Georg Alexander Karl i. J. 1845 die Leitung der Fabrik, in der er bislang als Teilhaber des Vaters tätig war. Er sollte aber nur ein gutes Jahrzehnt der mit dem Lokomotivbau angebahnten Entwicklung sehen und starb schon i. J. 1860, noch vor seinem Vater, der ihm am 19. Mai 1861, 81-jährig, aus dem Leben folgte. Nun trat Dskar Henschel in die Leitung ein, doch war auch ihm nur ein verhältnismäßig kurzes Leben vergönnt, da er schon 1894 im Alter von 57 Jahren heimgerufen wurde. In diese Zeit aber fällt der Beginn des gewaltigen Aufstieges, den das Werk nahm, da sich seit der Mitte des 19. Jahrhunderts Deutschlands Uebergang zum Industriestaate vollzog. Typisch für jenen Wandel ist die Art des Maschinentransportes aus dem Werke zwischen Möncheberg und Holländischem Tor zur Eisenbahn. Bis zum Jahre 1873, als erst das Verbindungsgleis vom Werk I zum Kasseler Unterstadtbahnhof gelegt wurde, mußten die Lokomotiven auf starke Plattformwagen gestellt, mit einem Vorspann von bis zu 100 Pferden durch das Holländische Tor, durch Königsstraße, Kölnische Straße und heutige Kurfürsten-

straße zum Oberstadtbahnhof gebracht werden, ein Vorgang, der in der Erinnerung der alten Kasseler eine große Rolle spielt. 1871 war dann eine Hammerschmiede von Henschel in dem Dorfe Nothenditmolde angelegt worden, die 1873 durch das erwähnte Anschlußgleis über den Unterstadtbahnhof mit Werk I verbunden wurde und den Anfang des heutigen Werkes II bezeichnet. Nachdem man jedoch das Gießen der Räder aus Flußstahl erlernt, wurde die Hammerschmiede zum Bau der Kessel und Wasserkästen der Ten-



Karl Anton Henschel

der sowie für den Rahmenbau bestimmt und hat heute eine Halle von 10 teilweise unterteilten Schiffen.

Überblicken wir nun zunächst in einigen Ziffern die Entwicklung des Betriebes und seiner Produktion. Bis zum Jahre 1860 waren 50 Lokomotiven erbaut, bis zum Jahre 1865 deren 100. Bis 1873 waren dann 500 Lokomotiven vollendet, 1899 die 5000., der 1910, als man die Hundertjahr-Feier der Firma beging, die 10 000. folgte. Im Jahre 1923 wurde die 20 000 Maschine abgeliefert, der 1933 die 22 000. folgte und als Abschluß der bis zum Jubiläum gelieferten