

## NDB-Artikel

**Henschel**, Carl Anton Maschinenfabrikant, \* 23.4.1780 Wolfsanger bei Kassel, † 19.5.1861 Kassel.

### Genealogie

V → Carl (s. 2);

B → Werner (s. 5);

- ♂ Sooden/Werra 1803 Maria (1783–1857), T d. Gg. Wilh. Kröschel (1745–1803), Bergrichter in Schmalkalden, dann Oberrentmeister d. Saline zu Sooden, u. d. Charlotte Cath. Clemen;

2 S, 1 T, u. a. → Carl (1810–60), Leiter d. Fa. Henschel seit 1845;

E → Oscar (s. 4);

Ur-E → Karl (s. 3).

### Leben

1803 war H. kurhessischer Baumeister an der Saline in Schmalkalden, einige Jahre später sächsischer Baumeister in Kösen. Die westfälische Regierung ernannte ihn zum „Ingénieur des Mines 1. Klasse und Maschinen-Direktor der Weserdivision“ in Karlshafen. 1815 wurde er mit der Oberaufsicht der Salinen in Schmalkalden, Karlshafen und Rodenberg betraut. 1817 erhielt er die Erlaubnis, unter Beibehaltung seiner amtlichen Stellung an der Saline in Sooden nach Kassel überzusiedeln und als Teilhaber in die väterliche Fabrik einzutreten. Er wurde schließlich Oberbergrat und Rat 3. Klasse, ein damals für einen Techniker hoher Rang.

H. vereinte in sich in glücklicher Weise die Gaben des praktischen Ingenieurs und des forschenden Wissenschaftlers. Er entwarf und erbaute Pumpenanlagen für Gradierwerke, Gebläse für Eisenhütten, Kupfer- und Messingwalzwerke, Brücken und Dampfmaschinen. Er erfand den „Casseler Flammofen“, das als „Henschel-Turbine“ bekannt gewordene Kreisrad, einen neuartigen Röhrenkessel, ein Schneckengetriebe, eine für Massenfertigung geeignete Lampe; auch ein neues Maß- und Gewichtssystem entwickelte|er. 1844 erhielt er in einem in Paris veranstalteten Wettbewerb um die beste Sicherheitsvorrichtung gegen die Explosion von Dampfkesseln den 1. Preis sowie eine goldene Medaille. Noch im hohen Alter machte er erfolgreiche Versuche zur Entkohlung des flüssigen Roheisens. – Sein Haus war einer der geistigen Mittelpunkte Kassels, in dem sich Wissenschaftler, Künstler und Politiker begegneten.

Als mitverantwortlicher, nach dem Tode seines Vaters alleiniger Leiter des Betriebes sorgte H. dafür, daß dieser vor allem durch die Auswertung eigener Erfindungen und der Herstellung von H. entworfener Geräte ausgelastet war. Einen Höhepunkt bildeten die Schiffsbauten der Firma. 1843 wurde das in Gemeinschaft mit der Firma Wüstenfeld in Hann. Münden für die Weserschiffahrt gebaute Dampfschiff „Eduard“ dem Verkehr übergeben. Ihm folgten 2 weitere für den Verkehr auf der Elbe zwischen Dresden und Prag beziehungsweise für die Weser. – 1848 wurde der „Drache“, die erste H.-Lokomotive, der kurhessischen Friedrich-Wilhelms-Nordbahn übergeben. Der Lokomotivbau wurde später das nahezu ausschließliche Fertigungsgebiet der Firma, das den Weltruf des Hauses ausmachen sollte. H. gilt mit Recht als der geistige Vater und Schöpfer dieser ersten H.-Lokomotive und damit als der Begründer des Kasseler Lokomotivbaues, obwohl er zu jener Zeit bereits von der Leitung des Werkes zurückgetreten war. – Seit 1803 hatte er sich eingehend mit den Problemen eines Verkehrsmittels „Eisenbahn“ und mit Plänen für die Anwendung der Dampfkraft auf die Fortbewegung von Straßenfuhrwerken befaßt. 1816, zu einer Zeit, als es noch kaum einen betriebstüchtigen Dampfwagen gab, konnte er dem Kurfürsten das Holzmodell eines Dampfwagens vorführen. Ein Ausbau der Erfindung scheiterte indes am Widerstand des Landesherrn, der jeglichen Neuerungen abhold war. 1822 arbeitete H. Entwürfe zur Anlage von Grubenbahnen sowie von beweglichen Eisenbahnen für die Abfuhr von Holz aus unwegsamem Waldrevieren aus und reichte den Entwurf einer „bei Bergwerken anwendbaren Bahn“ ein, der schon alle wesentlichen Eigenschaften der heutigen Drahtseilbahn aufwies und Veranlassung zum Bau der Förder-Eisenbahn im Friedrichsstollen auf dem Hohen Meißner gegeben haben soll. – In erste Berührung mit dem Eisenbahnwesen selbst kam er, als er 1832 im Auftrag des „Vereins für Eisenwegebau“ und gestützt auf eine von den hessischen Ständen bewilligte Beihilfe von 200 Talern, eine Studienreise nach England unternahm, wo er George Stephenson und den Ingenieur Brunei der Ältere kennenlernte. Die in England empfangenen Eindrücke schlugen sich in der Schrift „Neue Constructionen der Eisenbahnen und Anwendung comprimierter Luft zur Bewegung der Fuhrwerke“ (1833) nieder. Die hier verfochtenen Grundgedanken wurden zwar von der geschichtlichen Entwicklung bald überholt, doch berühren sie einige Probleme, die noch im 20. Jahrhundert zeitgemäß sind: die zweckmäßigste Verteuerung minderwertiger Brennstoffe, die Vermeidung des Verlustes an Bremsenergie bei der Talfahrt und die Wirtschaftlichkeit der Eisenbahn gegenüber dem Straßenkraftwagen. Noch 1833 folgte H.s zweite Abhandlung „Vorschlag zur Anwendung eines eisernen Seilzuges auf Eisenbahnen“ als Fortsetzung der ersten. – In weiteren Kreisen bekannt geworden ist H. durch sein Eintreten für ein kurhessisches und darüberhinaus für ein deutsches Eisenbahnnetz. Schon um 1822 hatte er den für seine Zeit kühnen Plan einer Eisenbahnlinie von Frankfurt a. M. und einer anderen von Braunschweig nach Bremen entworfen. – Als Mitglied gehörte er einem Ausschuß des 1835 gestifteten kurhessischen Vereins für Eisenbahnen an, dessen Zweck es war, die Errichtung von Eisenbahnen zu bewirken, die Kurhessen, insbesondere Kassel, berührten.]

## **Auszeichnungen**

Mitgl. d. Niederrhein. Ges. f. Natur- u. Heilkunde.;

korr. Mitgl. d. Frankfurter Ges. z. Beförderung d. nützl. Künste (1820).

## **Werke**

*Weitere W u. a.* Btr. z. Constructions-Verbesserung d. Eisenbahnen, 1837;

Gedanken üb. d. ununterbrochenen Fortgang d. Schöpfung aus Raum u. Zeit, 1840;

Einige Worte üb. d. mechan. T. d. Eisenbahnen, 1844;

Das Leben d. Völker, 1848;

Die Erfindung d. Dampfmaschine, 1850;

Zur Ästhetik d. höheren Baukunst, 1850;

Das bequemste Maß- u. Gewichtssystem, 1855.

## **Literatur**

Nekr. v. C. A. H., 1861;

C. Matschoß, Männer d. Technik, 1925, S. 113;

E. Metzeltin, Die ersten dt. Lokomotivbauer, in: Technik-Gesch., Btrr. z. Gesch. d. Technik u. Industrie 24, 1935, S. 28;

K. Ewald, C. A. H., Begr. d. Kasseler Lokomotivbaues, in: VDI-Nachrr., 1958, Nr. 15, S. 10;

O. Gerland, Grundlage zu e. hess. Gel.-, Schriftst.-u. Künstler-Gesch., 1863, S. 206;

- *s. a. L z. Gesamtart.*

## **Portraits**

Lith., Abb. b. Kieckebusch, s. *L*;

Gem. (mit Ehefrau) v. A. v. d. Embde, n. 1853, Abb. ebd.

## **Autor**

Kurt Ewald

**Empfohlene Zitierweise**

, „Henschel, Anton“, in: Neue Deutsche Biographie 8 (1969), S. 553-554  
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

## ADB-Artikel

**Henschel** Zu S. 205.: Karl Anton H. (1780—1861), Oberbergrath und Begründer der Maschinenfabrik „Henschel & Sohn“ in Kassel im J. 1817.

Die →Henschels sind nach Urkunden und Acten, die sich im Besitz der Familie in Kassel befinden, eine alte Glocken- und Stuckgießerfamilie. Laut Vertrag vom 4. Februar 1634 goß ein Hans H. 12-pfündige Kanonen für den Grafen von Solms. In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts lebte Johannes H., Bürger und Glockengießer, zu Gießen. 1690 erhielt dieser H. einen bevorrechtenden Schutzbrief auf sein Gewerbe durch den Landgrafen Ernst Ludwig von Hessen-Darmstadt. Später dehnte dieser Hans H. († nach 1707) seinen Betrieb auf die Herstellung von Pumpen, Feuerspritzen u. dgl. aus. Nach ihm wird ein Johann Andreas H., Stück- und Glockengießer, Bürger von Gießen, der zwischen 1734 und 1738 starb, erwähnt. Ein anderer, Johann Philipp H. (14. Februar 1707 bis 30. Juni 1782) war hessen-darmstädtischer Stück- und Glockengießer, Gelbgießer, Rath und Altmeister in Gießen. Er lieferte 1736 bronzene Druckwerke und andere dergleichen Maschinentheile für den Umbau der Saline in Nauheim. Berücksichtigt man, daß damals das Hauptmaterial für den Maschinenbau noch das Holz war, daß Gußeisen erst im Jahre 1754 durch den Engländer Smeaton zu Maschinentheilen angewendet wurde, so hat man die Familie Henschel, von diesem Johann Philipp Henschel an, als eines der ältesten, ununterbrochen fortbestehenden Industriegeschlechter Deutschlands zu betrachten. Nach Kassel übersiedelte die Familie durch →Georg Christian Karl H. (24. April 1759 bis 2. Juni 1835). Seit dem 25. Juni 1785 war er Inhaber der fürstlichen Gießerei zu Kassel. 1796 erbaute er sich das erste Bleiwalzwerk Deutschlands und lieferte Walzblei zu Dacheindeckungen, ehe andere Metalle hierfür in Verwendung kamen, z. B. 1818 für die neue Pinakothek und Glyptothek in München. Im genannten Jahre (1796) wurde dieser H. auch zum fürstlichen „Brunnenmeister“, als Nachfolger des berühmten Steinhöfer, mit einem Jahrgehalt von 112 Reichsthalern, 2 Albus 9 Heller, bei freier Wohnung, ernannt. Ihm unterstanden dadurch die bekannten Wasserkünste auf Schloß Wilhelmshöhe, sammt den Pumpanlagen und Wasserleitungen. Im J. 1805 wurde diesem H. und seinem zweiten Sohn →Werner (siehe oben S. 203) das landesherrliche Privileg auf|Anfertigung von Geschützen und Glocken, Pumpen, Feuerspritzen, Metallgußwaaren, Pressen, Walzblei, Bleiröhren, Kesseln und Maschinen jeder Art ertheilt.

Nach dieser Abschweifung auf die allgemeine Familiengeschichte der Henschel kommen wir auf den zu Eingang genannten →Karl Anton H. Er war als der älteste Sohn des letztbesprochenen →Georg Christian Karl H. am 23. April 1780 in Kassel geboren. Seine Mutter war Friederike Storck, Tochter des kurfürstl. hessischen Stückgießers Storck in Kassel, dessen Amtsnachfolger Georg Christian Karl H., wie gesagt, 1785 wurde. Mit seinem vorgenannten Bruder →Johann Werner H., dem späteren Bildhauer, besuchte Karl Anton H. das Lyceum und die Kunstakademie seiner Vaterstadt. Nebenbei arbeitete er in den Werkstätten des Vaters praktisch, trieb dann, im Selbststudium, unterstützt durch Privatunterricht, Mathematik, und wurde 1797 als unbesoldeter Accessist

beim fürstl. Baudepartement in den technischen Staatsdienst aufgenommen. In dieser Stellung entwarf er 1801 das heute noch im Betrieb befindliche große Saug- und Druckwerk für Saline Sooden-Allendorf, das im väterlichen Geschäft ausgeführt wurde. Seine erste feste Anstellung erhielt H. 1803 als kurfürstl. hessischer Baumeister der Saline Schmalkalden, wo er im gleichen Jahre Maria Kröschel heirathete. Hier blieb er bis man ihn 1808 als kgl. sächsischen Baumeister an die Saline nach Kösen berief. Nach drei Jahren ward H. kgl. westfälischer Bergingenieur I. Classe in Karlshafen. Aus diesem Amte schied er nach zwei Jahren, um die Stellung eines kurfürstl. hessischen Bauinspectors auf der Saline Sooden anzunehmen. Von hier aus lehnte H. in den Jahren 1814, 1815 und 1816 drei sehr vortheilhafte Anerbieten, in preußische oder hannöversche Dienste zu treten, mit Rücksicht und aus Anhänglichkeit an sein damals arg bedrängtes Vaterland ab. 1814 erfand H. das hydraulische Kettengebläse<sup>1)</sup> und erhielt von Kurfürst Wilhelm III. die goldene Medaille für Gewerbefleiß. Der Staatsdienst bot für H. nicht die volle Befriedigung, und da sein Vater und Bruder infolge der Fremdherrschaft mit ihrem Geschäfte in schwere Sorgen gerathen waren, so beschloß H. in die väterliche Firma einzutreten. In Anbetracht seiner vielen Dienste, die er als Sachverständiger im Berg-, Hütten- und Salinenwesen seinem Vaterlande geleistet hatte, wurden ihm nicht nur der Eintritt in das väterliche Geschäft und die Versetzung nach Kassel bewilligt, sondern der hessische Staat gab ihm ein zinsfreies Darlehn von 2000 Thalern, das er in das väterliche Geschäft einlegen konnte. Zugleich wurde der 37jährige zum Oberberginspector ernannt. So konnte H. seine technischen Fähigkeiten dem Vaterlande sowol wie der Familie widmen. Von diesem Zeitpunkte (1817) an datirt die heutige Firma Henschel & Sohn darum mit Recht ihr Bestehen als Maschinenfabrik, an Stelle des früher vorwiegenden Gießereibetriebes. Im Staatsdienste seiner Heimath blieb Anton H., der 1832 zum Oberbergrath und Mitgliede der kurfürstl. Ober-Berg- und Salzwerk-Direction in Kassel ernannt worden war, bis ihn zunehmende Schwerhörigkeit im J. 1845 zum Rücktritt zwang. Im J. 1833 ging H. nach London, um die neuen Bahnen Englands zu studiren. Bei dieser Gelegenheit lernte er Brunell und Stephenson kennen. In einem Briefe an einen Freund, datirt Kassel, den 28. April 1833 sagt H.: „In der Eisenbahnsache erkenne ich eine Wohlthat für die Menschheit und will mich ihr ernstlich widmen, so gut ich vermag“.

Im gleichen Jahre erschien Henschel's erste Schrift: „Neue Construction der Eisen-Bahnen“ (Cassel 1833). Darauf kam die Flugschrift „Vorschlag der Anwendung eines eisernen Seilzuges auf Eisenbahnen“ heraus. Nach fünf Jahren folgte „Beitrag zur Constructions-Verbesserung der Eisenbahnen“ (Cassel 1838) und als letzte zu diesem Thema: „Einige Worte über den mechanischen Theil der Eisenbahnen“ (Cassel 1844). Aus anderen Gebieten sind folgende Schriften von H. vorhanden: „Gedanken über den ununterbrochenen Fortgang der Schöpfung aus Raum und Zeit“ (Cassel 1840), „Aesthetik der höheren Baukunst“ (Cassel 1850), „Das bequemste Maaß- und Gewichtssystem gegründet auf den natürlichen Schritt des Menschen“ (Cassel 1855). 1837 erfand H. die nach ihm benannte Turbine, die 1841 in Holzminden zuerst angewandt wurde. Hier sah sie Jouval und nahm in Frankreich erfolgreich das Patent darauf, das man in Hessen dem ursprünglichen Erfinder verweigert hatte. Nachdem H. schon 1830 ein 6jähriges hessisches Privileg auf den alleinigen Bau von Dampfmaschinen erhalten hatte, construirte er 1843 den

Wasserröhrenkessel. 1845 erhielt er dafür von der „Société d'encouragement pour l'industrie nationale“ in Paris die große goldene Medaille und 6000 Frcs. Auf den verschiedensten Gebieten der Technik hat H. sich nicht nur versucht, sondern auch in seiner Zeit Hervorragendes geleistet. So baute er 1811 das erste deutsche Cylindergebläse, 1820 nahm er den Bau der Stanhope'schen Buchdruckpressen und 1825 die Herstellung kaltgezogener Bleiröhren auf. 1843 begann er den Dampfschiffbau. Auch der Glocken- und Kanonenguß spielte in seinem Betrieb bis in die 50er und 60er Jahre noch eine Rolle. Seit 1840 war das wichtige Gebiet des Werkzeugmaschinenbaues aufgenommen worden, auf dem besonders im Bau sehr schwerer Maschinen, hervorragendes geleistet wurde. Auch der Brückenbau, der Bau von Dampfmaschinen und besonders von Dampfkesseln nahmen, wie von letzterem schon bemerkt wurde, unter Anton H. den Anfang.

H. feierte am 28. August 1853 die goldene Hochzeit, verlor aber 1857 seine Gattin, 1860 seinen Sohn Karl und büßte dazu noch neben seinem schon lange schwachen Gehör in den letzten Jahren das Augenlicht ein. Verschiedenen gelehrten Gesellschaften gehörte H. als Mitglied an: so der Niederrheinischen Gesellschaft für Natur- und Heilkunde in Bonn, der Gesellschaft zur Beförderung nützlicher Künste in Frankfurt a. M., dem Verein zur Beförderung des Gewerbefleißes in Preußen, den Gewerbevereinen zu Darmstadt und Kassel und dem Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Im 82. Lebensjahre starb Anton H. am 19. Mai 1861 in Kassel. Sein Lebenslauf hat eins der schönsten Beispiele der bedeutenden Erfolge geliefert, welche ein Mann durch fleißige Ausbildung und Anwendung seiner geistigen Kräfte, unerschütterliche Verfolgung seiner richtig gewählten Ziele und Ehrenhaftigkeit, ohne die Unterstützung äußerer Glücksgüter zu erringen vermag.

Georg Alexander *Karl H.* (1810—1860), Sohn des Vorigen, war am 7. Mai 1810 in Kösen geboren, hatte seine praktische Ausbildung in der Fabrik des Vaters, seine wissenschaftliche auf dem Berliner Gewerbeinstitut genossen und darauf in Göttingen Mathematik studirt. Im Gegensatz zum Vater war Karl H. vorzugsweise auf die geschäftliche Ausdehnung des Fabrikunternehmens, auf Erweiterung der Absatzgebiete, auf Einführung neuer Fabrikationszweige bedacht. Auf vielen Reisen im In- und Auslande hatte er die hervorragendsten Großbetriebe kennen gelernt und trachtete danach, das Kasseler Werk in seiner Leistungsfähigkeit zu steigern, was ihm durch straffe Organisation aller Einzelabtheilungen, durch Nutzbarmachung der vollkommensten Hilfsmaschinen trotz beschränkter Mittel auch gelang. Beim Tode seines Großvaters (1835) wurde Karl H. seinem Vater eine unentbehrliche Stütze in der Fabrik, und als der Vater sich mit vorrückendem Alter immer mehr von den Arbeiten zurückziehen mußte, da ruhte die ganze Last des großen Betriebes auf seinen Schultern. Unter seiner Leitung wurde 1845 der Lokomotivbau begonnen und am 29. Juni 1848 die erste Lokomotive der „Drache“ für die hessische Friedrich Wilhelms-Nordbahn abgeliefert. Karl H. war seit dem 26. August 1835 mit Ernestine Schmidt aus Kassel verheirathet. Seit 1839 war sein Bruder Otto († 1846) mit in der Firma als Theilhaber beschäftigt. Am 23. März 1860 starb Karl H. und überließ das Werk seinem einzigen Sohne →Oskar.

→Karl Anton *Oskar H.* (1837—1894), Sohn des Vorigen, hervorragender Großindustrieller. Geboren in Kassel, Mönchebergerstraße 1 am 19. Juni 1837, besuchte er 1844—1852 die jetzige Ober-Realschule seiner Vaterstadt. In den folgenden Jahren lernte er in den väterlichen Werkstätten die ganze Praxis des Maschinenbaues und bereitete sich durch Privatstunden zum Besuch der Polytechnischen Hochschule in Karlsruhe vor. 1855 trat er dort sogleich in die Fachclassen ein und studirte vier Semester unten Redtenbacher, Eisenlohr und Baumeister. Nach dieser Zeit begann H. seine Thätigkeit als Leiter des kaufmännischen, dann des Zeichenbureaus in der Fabrik seines Vaters und Großvaters. Als er großjährig geworden war, wurde er 1859 Theilhaber der Firma Henschel & Sohn. Die beiden folgenden Jahre brachten dem jungen Manne harte Verluste: 1860 starb sein Vater und hinterließ ihm die alleinige Leitung des großen Werkes, 1861 verlor er auch den Großvater Oberbergrath H. So stand der kaum 24jährige an der Spitze eines bedeutenden Unternehmens, das unter seiner umsichtigen und thatkräftigen Leitung in verhältnißmäßig kurzer Zeit einen außerordentlichen Aufschwung genommen hat. Kamen seinem Wirken auch die politischen Vortheile der Kriege von 1866 und 1870 zu statten, so lag der Hauptgrund seiner Erfolge in seiner eigenen Person. Umfassendes Wissen und Können, unerschöpfliche Arbeitskraft und kühne Unternehmungslust vereinigte er in sich. Ein klarer Blick, ein bedächtig wägendes, sicheres Urtheil zeigten ihm die Wege seiner Arbeit. Unter seiner Leitung wurde die Firma Henschel & Sohn eine Lokomotiv- und Werkzeugmaschinenfabrik von Weltruf. Seine strengen Grundsätze inbezug auf die Beschaffenheit seiner Erzeugnisse, seine unverbrüchliche Zuverlässigkeit in Erfüllung eingegangener Verbindlichkeiten, sein gewinnendes Entgegenkommen im Verkehr, seine genaue Welt- und Menschenkenntniß — dies alles so selten in einer Person vereint — brachten ihm einen glänzenden geschäftlichen Erfolg in wenigen Jahrzehnten. Bedürfnißlos und, wie seine Vorfahren, jedem äußeren Scheine abhold, suchte und fand er seine ganze Befriedigung im unermüdlichen Schaffen, im Gelingen seiner Unternehmungen und in der Sorge um Familie und Arbeiterschaft. Seit dem 22. Juni 1862 mit Sophie Caesar aus Kassel vermählt, schuf H. für seine Arbeiter andauernd neue Wohlfahrtseinrichtungen auf seinem Werke, das bis dahin nur eine, 1854 bereits gegründete Krankencasse besaß. 1866 gründete H. die Invaliden- und Wittwencasse für Arbeiter, 1870 die Feuerwehr. 1872 begann er den Bau von Arbeiterhäusern, deren die Firma heute für 783 Familien besitzt. 1873 trat die Firma der Unfallversicherung bei. 1887 stifteten H. und seine Frau, bei Gelegenheit ihrer silbernen Hochzeit, den „Henschel-Fonds“ zur Unterstützung activer Arbeiter.

Im öffentlichen Leben nahm H. verschiedene Ehrenämter ein. Er gehörte u. a. der Leitung der Berufsgenossenschaft, dem Bürgerausschuß und der Handelskammer — dieser lange Jahre hindurch als Vorsitzender —, dem Communal- und Provinziallandtage, dem Volkswirthschaftsrathe und der Ständigen Commission für das technische Unterrichtswesen, außerdem einer großen Zahl wohlthätiger und wissenschaftlicher Vereine an. In Anerkennung seiner Verdienste erhielt H. den Titel Commerzienrath bereits mit 31 Jahren, den Titel Geheimer Commerzienrath im J. 1875. Auf den von ihm beschickten| Ausstellungen des In- und Auslandes erhielt er höchste Preise, auch wurden



ihm verschiedene Orden verliehen. Seit dem Jahre 1891 war H. häufig leidend und starb, nach einem Leben fast ausschließlich durch Arbeit ausgefüllt, am 18. November 1894 infolge einer Lungenentzündung. Mit seinem Tode ging die Leitung des Werks, vorläufig unter Verwaltung der Wittve Oskar Henschel's, an →*Karl Anton Theodor Ferdinand H.* (geboren am 3. October 1873) über.

Nach dem Tode von Oskar H. widmete sich dessen Wittve in seinem Sinne der weiteren Ausgestaltung der Wohlfahrtseinrichtungen. Eine Beamten-Pensions- und Wittwen- und Waisencasse, ein Wohlfahrtshaus, Haushaltungsschulen, Kindergärten, Kohlen- und Kartoffelneinkauf, Kaffeeausschank, 3 Freibetten in Krankenhäusern für Angehörige der Arbeiter, sowie überhaupt freie ärztliche Behandlung für deren Familien, Wöchnerinnenfürsorge, ein Reconvalescentenfonds, Badeanstalten, eine Fortbildungsschule für Lehrlinge u. s. w. sind in den letzten zehn Jahren von ihr eingerichtet bezw. gestiftet worden.

Statistik der Henschel'schen Werke: Arbeiterzahl 1837: 200, 1865: 500, 1873: 1400, 1894: 1600, 1904: 3000 und 1600 auf der seit 1904 zum Werk gehörigen Henrichshütte bei Hattingen. — Lokomotiven: 29. 7. 1848 die erste abgeliefert, 4. 10. 1860: die 50ste, 19. 8. 1865: die 100ste, 21. 5. 1873: die 500ste, 12. 4. 1879: die 1000ste, 25. 7. 1886: die 2000ste, 1. 2. 1890: die 3000ste, 18. 1. 1894: die 4000ste, 1899: die 5000ste, bis 15. 3. 1905: über 7000 Lokomotiven.

### **Literatur**

ad <sup>1)</sup> F. R. B. Koch, Versuche über die Geschwindigkeit atmosphärischer Luft. Göttingen 1824, S. 177. Karsten, Eisenhüttenkunde, 2. Aufl. § 618. — Beck, Geschichte des Eisens, Bd. 4, 1899, S. 231. Ferner wurden benutzt: Archivalien der Familie Henschel. —

Die genannten Schriften von Anton H. —

Rückblick auf die Entwicklung der Maschinenfabrik H. & Sohn, Cassel. Herausgegeben aus Anlaß der Vollendung der 5000sten Lokomotive. Privatdruck 1899. —

Nekrolog von C. A. Henschel. Cassel 1861. —

Zur Erinnerung an Oskar Henschel. Privatdruck, 1894. —

Mittheilungen der Firma H. & Sohn, sowie der Frau Geh. Commerzienrath Sophie Henschel in Cassel an den Unterzeichneten. —

Ueber ältere Henschel siehe: Otte, Glockenkunde 1884; Archiv f. hessische Geschichte XV, Heft 3, S. 540, 541. — Strieder's Grundlage zu einer hessischen Gelehrten-Geschichte Bd. 18 und 29, sowie die Fortsetzungen hierzu von O. Gerland, Bd. 20.

### **Autor**

*F. M. Feldhaus.*

**Empfohlene Zitierweise**

, „Henschel, Anton“, in: Allgemeine Deutsche Biographie (1905), S.  
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

---

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---