

Annette Ulbricht (Hrsg.)

Von der **Henschelei** zur **Hochschule**

Der Campus der Universität
Kassel am Holländischen Platz
und seine Geschichte

kassel ■
university
press

Kasseler Semesterbücher
Studia Cassellana Band 15

Annette Ulbricht (Hrsg.)

Von der Henschelei zur Hochschule

Der Campus der Universität
Kassel am Holländischen Platz
und seine Geschichte

Die Kasseler Semesterbücher werden vom Präsidenten der Universität Kassel in zwei Reihen herausgegeben: In der Reihe „Pretiosa Cassellana“ erscheinen wertvolle Publikationen der Universitätsbibliothek Kassel – Landesbibliothek und Murhard-sche Bibliothek der Stadt Kassel, insbesondere Faksimiles kostbarer historischer Drucke und Handschriften. In der Reihe „Studia Cassellana“ werden besondere wissenschaftliche und künstlerische Projekte aus den verschiedenen Bereichen der Kasseler Universität aufgegriffen.

Die Herausgabe der Kasseler Semesterbücher wird durch die Kasseler Sparkasse großzügig unterstützt. Die Universität Kassel dankt der Kasseler Sparkasse für ihren beispielhaften Beitrag zur Förderung von Wissenschaft und Forschung.

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek:

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar

ISBN 3-89958-099-0

© 2004, kassel university press GmbH, Kassel
www.upress.uni-kassel.de

Redaktion: Annette Ulbricht (verantwortlich),
Sandra Kurze, Jeannette Kratz
Satz und Gestaltung: gestaltvoll, Kassel
Druck und Verarbeitung: Grunewald, Kassel
Printed in Germany

Inhalt

Vorwort

Rolf-Dieter Postlep	6
---------------------------	---

Grußwort

Werner P. Henschel	8
--------------------------	---

Einleitung

Annette Ulbricht	10
------------------------	----

Ein Unternehmen von „Weltgeltung“

Chronik der Firma Henschel und ihres Stammsitzes am Holländischen Platz Heinz Schmidt	12
---	----

Sophie Henschel (1841–1915)

Eine „Fabrikherrin“ über Lokomotiven und Ingenieure Ortrud Wörner-Heil	24
---	----

Ein Industriegebiet wird zum Hochschulcampus

Zur Baugeschichte der jungen Kasseler Universität Gerhard Ickler	60
---	----

Das schöne neue Hochschulquartier

Ein Beispiel der Kasseler Art, Geschichte zu entsorgen Michael Wilkens	72
---	----

Die Rampe

Erinnerung an das Nazi-Regime und Appell an die kritische Wissenschaft Dietfrid Krause-Vilmar	78
---	----

Mythen und Milieus

Zum Wandel von der Fabrik zur Denkfabrik Friedhelm Fischer, Rainer Naefe, Thomas Pristl	82
--	----

Vom Adelphicum zur Universität Kassel

Eine chronologische Übersicht der Hochschul- entwicklung in Kassel und Witzenhausen Bernt Armbruster	94
--	----

Von der Fabrik zur Universität

Ein Rundgang über den Campus am Holländischen Platz Heinz Schmidt, Annette Ulbricht	102
--	-----

Bildnachweis	125
--------------------	-----

Vorwort

Er gilt als einer der schönsten in Deutschland, der Campus der Universität Kassel am Holländischen Platz. 1974 fiel die Entscheidung der Landesregierung, der jungen, drei Jahre zuvor gegründeten Hochschule einen zentralen und innenstadtnahen Hauptstandort zu geben – eine für die Universität selbst und für die Stadtentwicklung Kassels kluge Entscheidung.

Dort, wo einst Henschel & Sohn, das bedeutendste Kasseler Unternehmen, seinen Stammsitz hatte, entstand nach dessen für die Stadt und die Menschen einschneidendem Ende etwas Neues: Der Hauptcampus einer Universität. Hier werden heute bis zu 19 000 Studentinnen und Studenten ausgebildet, auf akademische Laufbahnen und andere berufliche Tätigkeiten vorbereitet. Wo jetzt Karrieren geschmiedet werden, haben zeitweise mehr als 10 000 Henschelaner Lokomotiven, zu Teilen auch Kriegsgerät, gebaut.

Das vorliegende Buch „Von der Henschelei zur Hochschule“ will der Vorgeschichte unseres Universitätscampus am Holländischen Platz nachspüren, Verbindungslinien in der Architektur und Baugeschichte nachzeichnen, Brüche sichtbar machen, die bauliche Entwicklung der Universität skizzieren.

Dass eine Person aus der langen Familientradition der Unternehmerfamilie Henschel, Sophie Henschel, in diesem Band durch einen eigenen Beitrag besonders gewürdigt wird, hat einen Grund: Seit November 2004 heißt ein Institutsgebäude des Fachbereichs Maschinenbau „Sophie-Henschel-Haus“. Damit wird ein Bogen geschlagen vom Namen einer engagierten Frau und Unternehmerin eines weltweit weltbekannten Lokomotivunternehmens zum heute am gleichen Ort beheimateten Fachbereich Maschinenbau, einem von drei technikkwissenschaftlichen Fachbereichen der Universität Kassel.

Wir haben diese Publikation in unsere Reihe „Kasseler Semesterbücher – Studia Cassellana“ aufgenommen. Für die Unterstützung der Kasseler Sparkasse und für alle uns begleitende positive Förderung bedanke ich mich im Namen der Universität Kassel ganz herzlich. Abweichend vom sonstigen Prinzip, in dieser Reihe wissenschaftliche oder künstlerische Beiträge aus Forschung und Lehre abzubilden, wurde dieser Band genutzt, um ein wichtiges Kapitel in der Entwicklung der Universität selbst zu beschreiben. Danken möchte ich auch der Thyssen Krupp Transrapid GmbH für die freundliche Bereitstellung zahlreicher Bilder.

Mein besonderer Dank gilt allen Autorinnen und Autoren des vorliegenden Bandes, viele davon aus unserer Universität oder eng mit ihr verbunden. Mit ihren Beiträgen geben sie Einblicke in die unterschiedlichsten Aspekte der Geschichte und der Geschichten rund um den Holländischen Platz – und damit auch einer Standortbestimmung besonderer Art. Ausdrücklich danken möchte ich auch Annette Ulbricht für ihre Initiative und ihr Engagement bei der Herausgabe dieses Buches.

Lassen Sie sich einladen, mehr über die Universität Kassel und ihren geschichtsträchtigen Campus zu erfahren – und vielleicht das „Erlesene“ anhand eines Rundgangs über das Gelände auch selbst zu entdecken.



Prof. Dr. Rolf-Dieter Postlep
Präsident der Universität Kassel

Grußwort

Als ich zwölf Jahre alt war, das war 1949, hatte ich die Freude, zusammen mit meiner ältesten Schwester auf einem kurzen Gleis im Werk Kassel eine Dampflokomotive hin- und herzufahren. Für die Fotos fungierte meine Schwester als Heizer mit der Schaufel in der Hand. Seitdem weiß ich, jedenfalls ganz grob, wie man eine Dampflokomotive fährt. In einer noch früheren Erinnerung sehe ich mich auf einem schmalen eisernen Steg eine herausgebombte Lücke im Verwaltungsgebäude überqueren. Gern bin ich als Jugendlicher hier ein- und ausgegangen. Haften geblieben sind nicht nur die zahlreichen Besuche in den Werkstätten, sondern insbesondere das ehemalige Gießhaus, umgewandelt zum Firmenmuseum, in dem die erste Henschel-Lokomotive, die Drache, als Holzmodell stand. Es hatte mich seinerzeit ganz stolz gemacht, als am 1. Mai 1953 Theodor Heuss die Firma besuchte und gemeinsam mit meinem Vater, dem Betriebsrat Fischer und dem hessischen Ministerpräsidenten Zinn sich das Museum ansah. Hier war 1836 das Bonifatius-Denkmal für Fulda gegossen worden. Die selbsttragende halbkugelförmige Dachkonstruktion, eine Entwicklung von Carl Anton Henschel, ist heute Industriedenkmal.

Die Henschels waren nicht als wohlhabende Familie nach Kassel gekommen, sondern der 18-jährige, frischgebackene Stückgießer-Geselle Carl Henschel aus Gießen hielt auf seiner Wanderschaft in Kassel an, um dann ein Leben lang zu bleiben. Er kam 1777; keine zwanzig Jahre später errichtete er Deutschlands erstes Bleiwalzwerk, das zum Beispiel für Münchens Pinakothek und Glyptothek die Bleche für die Dachabdeckung lieferte. Ein echter Export also im damals vielstaatigen Deutschland!

Carl, der nur notdürftig schreiben und rechnen konnte, und trotzdem ein guter Ingenieur war, hatte die Weitsicht, seinen Kindern eine Ausbildung zu geben, die ihren Talenten gerecht wurde. Seine beiden Söhne waren Könnern auf ihrem jeweiligen Gebiet. Der erste, Carl Anton, als Ingenieur, und der zweite, Werner, als Bildhauer und Maler. Beide arbeiteten in der kleinen Firma, in der hauptsächlich Glocken gegossen wurden, nachdem der Bau von Geschützen unwichtiger geworden war. Die Firma bot sich in Annoncen an, alles erdenkliche herzustellen, das mit Maschinenbau zu tun hatte. Der umfassend gebildete und an allem interessierte Carl Anton konnte sich über viele Jahre nur zeitweise in der Firma einbringen, da er gezwungen war, sich um die Salzgewinnung in Sooden-Allendorf zu küm-

mern. An seine Stelle trat der Bruder Werner, der sich aber lieber ausschließlich mit der Bildhauerei beschäftigt hätte. Dies war ihm erst im späteren Teil seines Lebens vergönnt.

Basis des Welterfolges der Firma Henschel & Sohn ist die Genialität von Carl Anton. Bereits 1816 wollte er einen Dampfwagen bauen, bekam aber dafür keine Genehmigung. Er entwarf ein Maßsystem, das er für besser hielt als das metrische, und machte sich Gedanken über Raum und Zeit, die er als Traum niederschrieb, da er nicht den Mut für eine wissenschaftliche Veröffentlichung fand. Carl Anton wusste, dass er im Anfang einer neuen Zeit stand und dass das Eisenbahnwesen das Leben revolutionieren würde. 1832 reiste er nach England, um dort Stephenson kennen zu lernen. Doch erst 1848 konnte die erste Lokomotive fertig gestellt werden. Nach Jahrzehnten im Dienst wurde sie verschrottet.

Auf dem Gelände am Möncheberg, das heute den Campus der Universität beherbergt, wurde 1836 die Fabrik für 200 Arbeiter errichtet. Dort auch wohnte die Familie Henschel und es mag sein, dass damals der Begriff „Henschelaner“ entstand. Carl Antons Visionen verwirklichten sich zu einem großen Teil. Sein Enkel Oscar, neun Jahre alt zur Zeit der ersten Lokomotive, führte später zusammen mit seiner Ehefrau Sophie Caesar die Firma zur Weltgeltung.

Als Nachkomme vieler Generationen Henschel würde ich mich freuen, wenn der Geist der Tatkraft und Gedankenkraft, der hier zu Hause war, auf die heutigen Studenten überspringt. Eine Universität kann wohl kein Genie erzeugen, aber sie kann Talente entdecken und entsprechend fördern. Es lohnt, sich mit dem zu befassen, was hier vorher war. Viele Beispiele sind hier zu finden, wie mit Mut, festem Willen und ohne zu verzagen aus kleinen Anfängen etwas Großes wird.

Mit der Namensgebung „Sophie-Henschel-Haus“ wird meine Urgroßmutter geehrt, die ich leider nicht mehr kennen gelernt habe. Trotz ihrer Bescheidenheit hätte sie sich wohl darüber gefreut. Ihrer Weitsicht und Klugheit hatte die Firma viel zu verdanken. Ich freue mich, dass sich die Universität mit diesem Gebäude ihrer erinnert.



Werner P. Henschel
Kreuzwertheim

Einleitung

Besucherinnen und Besucher aus dem In- und Ausland, Studentinnen und Studenten, aber auch viele Gäste aus der Stadt, aus Wirtschaft und Politik fühlen sich auf dem Campus der Universität Kassel sehr wohl – und sie wollen oft mehr darüber erfahren. Das vorliegende Buch möchte diesem Wunsch nachkommen.

Der abstrakte Begriff Konversion füllt sich mit Leben, wenn im Folgenden die Geschichte „Von der Henschelei zur Hochschule“ beschrieben wird.

Die Basis bildet eine Chronik, in der die Entwicklung der weltbekannten Firma Henschel mit ihrem Firmenstammsitz in Kassel am Holländischen Platz nachgezeichnet wird. Zugleich liegt hier der Ursprung für die vorliegende Publikation: Der Autor hatte mehrfach historische Rundgänge über den Uni-Campus angeboten. Diese interessanten Kenntnisse zur Vorgeschichte der Henschelei galt es festzuhalten.

Mit der Beschreibung der Unternehmerin Sophie Henschel wird eine Person aus der langen Geschichte des Familienunternehmens Henschel besonders gewürdigt: Ihr Mut, ihr Sachverstand, ihr Erfolg in einer von Männern bestimmten Welt machen sie zu einer Identifikationsfigur für eine Universität, deren Profil sich aus den Themen Mensch, Umwelt, Technik, Kunst speist.

Der Prozess der Bauentwicklung, die Nutzung und Aneignung des ehemaligen Henschel-Areals und weiterer Industriegelände durch die junge, 1971 gegründete Kasseler Universität, wird anschließend aus verschiedenen Perspektiven beleuchtet.

Auf dem aufgelassenen Industriegelände wurde ab 1975 das Zentrum der Universität errichtet. Der ehemalige Leiter des Staatsbauamts Kassel hat in seiner Baugeschichte nachgezeichnet, wie dieser Campus entstand, welche Bauphasen es gab und welche Überlegungen dem zugrunde lagen.

Die Universität, damals noch unter dem Namen Gesamthochschule Kassel, hat die Geschichte des vorherigen Henschel-Geländes, der sogenannten alten Henschelei, aufgenommen – vor allem in ihrer Architektur. Aber auch Brüche bei der Bebauung werden sichtbar gemacht in dem Beitrag zum Abriss eines Großteils der alten Industriegebäude. Ein besonderes Augenmerk gilt einem Kunstwerk am Rande der Moritzstraße: der „Rampe“, einem Mahnmal gegen Deportation in der Nazizeit und offenes Bekenntnis dieser Universität zu einem kritischen Beitrag der Wissenschaft zur Gesellschaft.

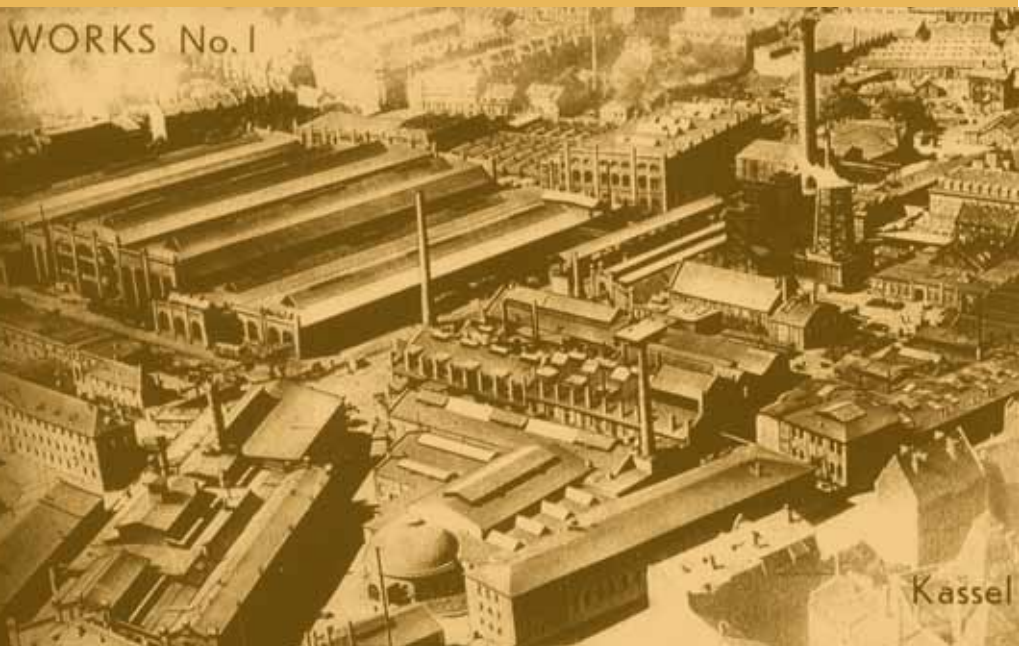
Dem Mythos Henschel geht ein Beitrag über die Veränderungen des Quartiers nach. Er fragt nach der Entwicklung des industriell geprägten Stadtteils, dem Arbeiterstadtteil Nordstadt und der bürgerlichen Mönchebergstraße, zur studentisch-universitär geprägten Multi-Kulti-Szene.

Mit der Chronologie „Vom Adelphicum zur Universität Kassel“ wird deutlich, auf welche institutionellen Traditionen in Wissenschaft und Ausbildung sich die Kasseler Universität beziehen kann und wie sie sich seit ihrer Gründung 1971 entwickelt hat. Die interessante Wissenschafts- und Industriegeschichte Kassels hat die Stadtentwicklung wesentlich geprägt. Eine der jüngeren Schnittstellen beschreibt das vorliegende Buch.

Schließlich endet diese Publikation mit der Beschreibung eines Rundgangs über den heutigen Campus am Holländischen Platz. Informationen zur Universität, in Kurzform dargestellt, sollen dabei helfen, sich selbst auf dem Weg zu machen und den Spuren zu folgen, die von „Von der Henschelei zur Hochschule“ führen.

Annette Ulbricht

WORKS No. 1



*Die Henschel-Fabrik am Holländischen
Platz in den dreißiger Jahren. [Quelle: 1]*

Ein Unternehmen von „Weltgeltung“

Chronik der Firma Henschel und
ihres Stammsitzes am Holländischen Platz

Heinz Schmidt zeichnet im folgenden Text die Chronik der Firma Henschel nach – ein auch persönlich geprägter Blick auf die Geschichte eines Kasseler Weltunternehmens, die 1777 beginnt und rund 200 Jahre währt. Er nimmt uns mit auf eine Zeitreise, die ihren räumlichen Fokus am Holländischen Platz hat, jenem Ort des Firmenstammsitzes in Kassel, auf dem sich heute der Hauptcampus der Universität Kassel befindet. Schmidt ist als „Henschelaner“ einer der bis heute mit dem Henschel-Unternehmen innerlich fest verbundenen ehemaligen Mitarbeiter. Als 14-jähriger begann er 1943 seine Lehre als Technischer Zeichner, ab 1945 auch als Modellschreiner bei Henschel. 39 Jahre war er als Lokomotivkonstrukteur bei Henschel am Holländischen Platz, später im Werk Mittelfeld tätig. Insgesamt 45 Jahre war er dem Unternehmen verbunden. Als Rentner und Heimatforscher beschäftigt sich Heinz Schmidt mit der Kasseler Geschichte. Zunächst erarbeitete er eine Chronik über den Töniesweg, seine Heimat in der Kasseler Nordstadt. Er hat im Bürgerverein Nordstadt mitgearbeitet und mit seinem Wissen das Entstehen des Buches „Geschichte der Kasseler Nordstadt“ begleitet. Zugleich ist er aktives Mitglied im Verein „Freunde des Stadtmuseums Kassel e.V.“ und bietet stadthistorische Führungen an, in denen er sein akribisch zusammengetragenes Wissen weitergibt.
(red.)

Henschel kommt nach Kassel

Im Jahre 1777 geht der 18-jährige Geselle Georg Christian Carl Henschel, wie es damals üblich war, auf Wanderschaft. In Gießen an der Lahn hat er im väterlichen Betrieb das Gießerhandwerk erlernt. Sein Weg führt ihn nach Kassel, wo er im Gießhaus beim landgräflichen Stück- und Rotgießer Johann Friedrich Anton Storck auf Anhieb Arbeit findet. Drei Jahre später, 1780, heiratet Carl Henschel die Tochter seines Meisters, Christine Wilhelmine Friedericke Storck. Im gleichen Jahr wird auch ihr erstes Kind, Carl Anton Henschel, geboren. Gleichzeitig erhält Carl Henschel die Teilhaberschaft an der Gießerei seines Schwiegervaters. 1782 bekommt die junge Familie Henschel ihren zweiten Sohn, den sie Johann Werner nennen. Durch einen Erlass des Landgrafen Wilhelm IX. erhalten Storck und Henschel 1785 das alleinige Privileg zur Herstellung von Kanonen, Glocken und Feuerspritzen im Niederfürstentum Hessen. Die erste von Storck-Henschel gebaute Feuerspritze kann 1788 verkauft werden. Das neu entwickelte Gerät verspritzt nicht nur Wasser, sondern saugt es auch gleichzeitig aus einer Wasserstelle an. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass eine Heizeinrichtung das Gefrieren des Wassers verhindert. 1795, zwei Jahre nach dem Tode seines Schwiegervaters, bekommt Carl Henschel die vakante Stückgießer-

stelle, zu der eine mietfreie Wohnung im Gießhaus an der Weserstraße und die Benutzung des daneben liegenden Gartens gehört. Nach eigenen Entwürfen baut Carl Henschel 1796 ein Bleiwalzwerk hinter diesem ersten Gießhaus. Bleibleche, die man zur Herstellung von Rohren und zum Decken von Dächern verwendet, mussten zuvor aus England eingeführt werden. Wegen seiner Sachkunde und Zuverlässigkeit erhält Carl Henschel 1796 das Amt des Herrschaftlichen Brunnenleiters. Damit ist er verantwortlich für die Wasserversorgung der fürstlichen Häuser und Gärten der Kasseler Residenz. Die wirtschaftlichen Verhältnisse von Carl Henschel müssen wohl nicht allzu schlecht gewesen sein, denn 1799 kauft er das neben dem Gießhaus gelegene dreistöckige Freyhaus. Weil es in dem Gebäude gespuht haben soll, kann er es zu einem günstigen Preis erwerben.

Das Gießhaus an der Weserstraße. Es fällt 1836 einem Brand zum Opfer. Rechts daneben das sogenannte Freyhaus, in dem die Familie Henschel von 1810 bis 1837 lebt und arbeitet. [Quelle: 2]

1810 – Die Gründung des Henschel-Unternehmens

Nachdem 1806 Napoleons Truppen auch die Residenzstadt Kassel besetzen und Kurfürst Wilhelm I. ins Exil gehen muss, untersteht das Fürstliche Gießhaus dem neuen Herrscher Jérôme, König von Westfalen. Seine Forderungen an Carl Henschel bestehen darin, möglichst viele Kanonenrohre für die Franzosen zu gießen. Auf Dauer gibt es aber Differenzen mit dem napoleonischen Stadtkommandanten, weil der die ausgestellten Rechnungen immer wieder kürzt. Als Henschel unter diesen Bedingungen weitere Lieferungen verweigert, muss er das Gießhaus und die zugehörige Wohnung mit seiner Familie verlassen. Eine neue Bleibe findet er im eigenen, benachbarten Freyhaus, in dem zufällig eine Wohnung leer steht. Carl Henschel richtet im Hintergebäude und auf den angrenzenden Grundstücken eine neue Gießerei mit Werkstätten ein. Hier produziert er als selbständiger Unternehmer Gussteile und Gegenstände aller Art. Der Auszug aus dem Gießhaus am 28. Juni 1810 gilt als Gründungsdatum des später weltweit bekannten Großunternehmens Henschel & Sohn. Nach der



Rückkehr des Kurfürsten Wilhelm I. aus der Verbannung 1813 wird Carl Henschel in seine alte Stellung als kurfürstlicher Stückgießer zurückversetzt. Er zieht wieder in das staatliche Gießhaus ein, ohne seine eigenen Werkstätten im Freyhaus aufzugeben. 1835, drei Jahre nach dem Tod seiner Frau, geht das arbeitsreiche Leben von Georg Christian Carl Henschel zu Ende.

Sein Sohn Carl Anton Henschel besucht das Lyzeum und die Kunstakademie in Kassel, außerdem nimmt er Privatstunden in Mathematik. In seiner Freizeit arbeitet er in der väterlichen Werkstatt mit, um seine theoretischen Kenntnisse durch praktische Tätigkeiten zu ergänzen. Beruflich entscheidet er sich, seiner Begabung entsprechend, für eine technische Laufbahn, um Baumeister im Staatsdienst zu werden. Mit 17 Jahren tritt Carl Anton Henschel als unbesoldeter Accessist beim fürstlichen Baudepartement in den kurhessischen Staatsdienst ein; diese Stelle entspricht der eines Praktikanten. Schon während der Ausbildungszeit entwirft er eine Pumpenanlage für die Saline Sooden-Allendorf, mit der die Sole zu Tage gefördert wird und sich auf ein Gradierwerk verteilt.

Ab 1803 leitet Carl Anton Henschel als Kurfürstlich-Hessischer Baumeister die Saline in Schmalkalden. Ab 1808 wirkt er als Sächsischer Baumeister an der Saline Kösen. 1813 übernimmt er die Führung der Saline in Sooden-Allendorf. 1815 bekommt er die Oberaufsicht über die Gradierungs- und Kunsteinrichtungen der Salinen Schmalkalden, Karlshafen und Rodenberg. Zwei Jahre später gestattet man ihm, unter Beibehaltung der staatlichen Aufgaben nach

Kassel zu ziehen und in das Unternehmen seines Vaters einzutreten. Dem Staat scheinen die Kenntnisse und Fähigkeiten von Carl Anton Henschel weiterhin unentbehrlich zu sein. 1832 wird er zum Oberbergrat und zum Mitglied der Kurfürstlichen Ober-Berg- und Salzwerk-Direktion ernannt, 1845, im 65. Lebensjahr, erfolgt auf eigenen Wunsch seine Entlassung aus dem Staatsdienst, unter gleichzeitiger Ernennung zum Baurat Dritter Klasse. Das ist für einen Techniker in damaliger Zeit ein sehr hoher Rang.

Die Liste der Erfindungen und Konstruktionen von Carl Anton Henschel ist lang. Dazu gehören die Entwicklungen von Pumpwerken, Windmaschinen für Hochöfen, Buntmetallwalzwerken, Brückenkonstruktionen, Dampfmaschinen, Förderbahnen und vieles mehr. Der Handels- und Gewerbeverein, Vorläufer der heutigen Industrie- und Handelskammer, berief Carl Anton Henschel 1834 zum Mitglied. Als Techniker und Unternehmer hat er großes Interesse an der Dampfkraft. Aber auch die Verbesserung der Verkehrswege durch Schienen sind für ihn ein besonderer Aspekt. Schon 1822 schlägt er eine Schienenverbindung für Pferdebahnen zwischen Bremen, Kassel und Frankfurt vor. 1832 regen die Kurhessischen Stände den Bau einer Nord-Süd-Bahn von der Nordsee nach Bayern über Kassel an. Carl Anton Henschel tritt dem „Verein für Anlage von Eisenbahnen in Kurhessen“ bei. Im gleichen Jahr reist er nach England, um das dortige Eisenbahnwesen zu studieren. Als Preußen 1837 dem fürstlichen Hof in Kassel konkrete Vorschläge zum Bau einer Eisenbahnstrecke von Halle über Kassel nach Westfalen macht,

kommt es zu diplomatischen Verwicklungen. Daraufhin verbietet der Kurfürst den Eisenbahnverein und verzögert so die verkehrstechnische Entwicklung seines Landes um fast zehn Jahre.

Neben seinen zahlreichen Tätigkeiten veröffentlicht Carl Anton Henschel 1833 in seinen Broschüren folgende Vorschläge zum Bau von Eisenbahnanlagen „Neue Konstruktionen der Eisen-Bahnen und Anwendung komprimierter Luft zur Bewegung der Fuhrwerke“ und „Vorschlag der Anwendung eines eisernen Seilzuges auf Eisenbahnen“, die 1837 durch einen Beitrag zur Konstruktionsverbesserung der Eisenbahnen ergänzt werden. Darüber hinaus gibt es von ihm noch weitere Titel, in denen er sich mit ästhetischen und philosophischen Fragen beschäftigt.

Der Drache ist die erste von der Firma Henschel hergestellte Lokomotive. [Quelle: 2]

Der Eisenbahnbau beginnt

1844 genehmigt der kurhessische Prinzregent die Gründung einer Aktiengesellschaft „Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn“, an der sich die Firma Henschel & Sohn durch Erwerb von Aktien beteiligt. Auch in der Fabrik richtet man sich auf den Bau von Lokomotiven ein. 1845, unmittelbar nachdem Carl Anton Henschel den Staatsdienst beendet hat, wird der englische Ingenieur James Brook bei Henschel eingestellt. Zusammen mit Carl Anton und dessen Sohn Georg Alexander Carl entsteht die erste Henschel-Lokomotive mit dem Namen „Drache“. Die Ablieferung an die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn erfolgt am 29. Juli 1848.

Carl Anton Henschel stirbt am 19. Mai 1861 im Alter von 81 Jahren. Sein Ideenreichtum, sein Erfindergeist und seine bahnbrechenden Neuerungen finden schon in der damaligen Zeit große Anerkennung und lassen den genialen Techniker weit über die Grenzen Kassels hinaus bekannt werden.

Johann Werner Henschel, der Bruder von Carl Anton, besucht auch das Lyzeum und erhält daneben Privatstunden in Mathematik. Schon als Kind zeigt er großes Interesse am Malen und Model-



lieren. Ab 1794 ist er Schüler an der Akademie für bildende Künste in Kassel. Nach dem Willen seines Vaters soll Werner Henschel später die Gießerei übernehmen. Er beginnt deshalb eine Lehre als Rot-, Stück- und Glockengießer im väterlichen Betrieb, die 1799 endet. Obwohl er in der Gießerei mitarbeitet, gilt seine Vorliebe der Bildhauerei. 1805 geht Werner Henschel nach Paris, um die dortige Kunst zu studieren. Nachdem sein Vater 1810 das staatliche Gießhaus verlassen muss, unterbricht er seine künstlerische Laufbahn und kehrt nach Kassel zurück. Werner Henschel tritt als Teilhaber ins väterliche Unternehmen ein und hilft seinem Vater beim Bau und Einrichten der neuen Werkstätten hinter dem Freyhaus. Als Carl Anton 1817 ebenfalls in die Firma seines Vaters zurückkehrt, erhält Georg Christian Carl Henschel die tatkräftige Unterstützung von seinen beiden Söhnen.

Schon bald bekommt Werner Henschel Aufträge für die Gestaltung und Herstellung von Kunstwerken, die er zunächst in Gips oder Ton modelliert, um sie danach in Bronze abgießen zu können. Auf der Suche nach Ton wird er auf dem Möncheberg fündig. Hier entdeckt er auch Braunkohlelager. Nachdem er von der Kurfürstlichen Oberrentkammer die Schürfrechte bekommt, gründet er 1820 die „Braunkohlenwerke Möncheberg“, die noch bis 1961 Braunkohle fördern. Bereits 1847 verkauft Werner Henschel seinen Anteil am Bergwerk. 1822 gründet Werner Henschel das „Ziegel- und Braunkohlenwerk Möncheberg“, aus dem später die „Aktien-gesellschaft Möncheberger Gewerkschaft zu Cassel“ hervorgeht. Hier werden die luftgetrockneten Lehmsteine im offenen

Feldbrand hergestellt. Diese Brennart verschlingt große Mengen Kohle. Daher ist es ein großer Fortschritt, als Carl Anton Henschel 1827 den „Casseler Ziegelflammofen“ erfindet und ihn zuerst im Ziegeleigelände am Möncheberg aufstellt. Der Vorteil des Ofens ist neben der enormen Kohleeeinsparung auch die verbesserte Qualität der gebrannten Erzeugnisse. Die Besitzverhältnisse des Ziegeleiunternehmens wechseln mehrfach. 1935 erwirbt die Firma Henschel & Sohn die Werksanlagen nebst Grundbesitz. Der Betrieb wird unter der Firmenbezeichnung „Ton- und Ziegelwerke Möncheberg GmbH“ weitergeführt. Bombenangriffe zerstören später die einst größte Ziegeleianlage Nordhessens.

Werner Henschel verlässt 1826 die Fabrik seines Vaters, um sich nur noch der Kunst zu widmen. Als Bildhauer wird er 1832 zum Professor an der Kasseler Kunstakademie ernannt. 1843 verlässt er seine Heimatstadt und geht nach Rom, wo er 1850 stirbt. Einige wenige, aus der Vielzahl der von Werner Henschel geschaffenen und noch erhaltenen Kunstwerke, sollen hier genannt werden: Das Bonifatius-Denkmal in Fulda, 1839 in Bronze gegossen und 1842 enthüllt, gilt als das Hauptwerk Werner Henschels; ferner die Bronzestatuen seiner Eltern, die er zu deren Goldenen Hochzeit 1829 modellierte, die Bronzestatuette seines Bruders Carl Anton, das 1828 gestaltete Grabmal des Grafen Wilhelm Reichenbach und die Grabmäler für Charlotte Hassenpflug, geb. Grimm, und für Marie Böttner, Gemahlin von Ludwig Emil Grimm.

Ein neues Gießhaus für die aufstrebende Maschinenfabrik

Seit Carl Anton Henschel 1817 in der zweiten Generation Teilhaber an dem Handwerksbetrieb seines Vaters wird, verwandelt sich das bisherige Metallwarengeschäft zunehmend in eine Maschinenfabrik. 1829 erscheint zum ersten Mal die Bezeichnung „Maschinenfabrik Henschel & Sohn“. Leider gibt es für das aufstrebende Unternehmen im Bereich des Gieß- und Freyhauses keine Erweiterungsmöglichkeiten mehr. Um 1835 entschließt man sich, außerhalb der Stadtmauer ein Gelände zu erwerben, das sich zwischen der unteren Mönchebergstraße und der Ahna befindet. Die Entwürfe und Pläne für den Neubau der Fabrikanlage stammen von Carl Anton und Werner Henschel. Ein Großbrand 1836, der das Gießhaus und die Werkstatt an der Weserstraße, bis auf das Freyhaus mit den dahinter liegenden Gebäuden, völlig zerstört, beschleunigt die Bauarbeiten an der Mönchebergstraße. Dort entsteht am unteren Ende des spitz zulaufenden Grundstückes das Wohn- und Bürohaus, ein bemerkenswerter spätklassizistischer viergeschossiger Bau mit reich geschmückten Fassaden. Im daran anschließenden lang gestreckten zweistöckigen Gebäude befindet sich unten die Dreherei und die Schlosserei. In der darüber liegenden Etage das technische Büro und die Modellschreinerei. In einem zweigeschossigen Haus an der Mönchebergstraße sind im Untergeschoss der Speiseraum für die Beschäftigten und der Pferdestall untergebracht. Die oberen Räume dienen dem Kutscher als Wohnung.

Mittelpunkt der neuen Fabrikanlage ist der runde Kuppelbau, der die Gießhalle aufnimmt. Im rückwärtigen Teil der Rotunde schließen sich außen beiderseits kurze rechteckige Flügelbauten an, in denen die Schmelzöfen untergebracht sind. Der Grund für die Entscheidung, das Gießhaus als Kuppelbau zu errichten, liegt in der Feuersicherheit. Carl Anton und Werner Henschel haben noch während der Planungsvorbereitung für die neue Gießerei miterleben müssen, wie das alte Gießhaus durch einen Brand total zerstört wird. Dessen Außenmauern bestanden zwar aus Bruchsteinen, Decken, Innenwände, Treppen und Dachstuhl jedoch aus Holz. Die Temperaturen des auszugießenden flüssigen Metalls betragen 1400 bis 1500 Grad Celsius und können, wie in diesem Fall, schnell einen Brand auslösen.

Der als Gießhaus dienende Kuppelbau – er ist für seinen Verwendungszweck einmalig – soll hier noch kurz beschrieben werden: Der Innendurchmesser des runden Zentralbaus beträgt etwa 16 Meter. Die als Ziegelsteinrohbau unverputzt belassene Außenwand, in der sich rundbogige Fenster befinden, ist fünf Meter hoch. Darüber erhebt sich eine Halbkreiskuppel. Sie besteht aus ringförmig angeordneten konischen Topfröhren aus Ton, die in Mörtel eingebettet sind. Weil deren Öffnungen nach innen sichtbar belassen wurden, ist ein wabenartiges Kuppelgewölbe entstanden. Die Außenseite der Kuppel besteht aus einer wasserdichten Beschichtung. Über der oberen runden Öffnung in der Kuppel befindet sich ein zylindrischer Aufsatz, der mit Glas abgedeckt ist. Er dient als Lichteinfall und Abzug für die beim Gießen entstehenden Gase. Die größte

innere Höhe des Kuppelbaues beträgt etwa 13 Meter. Das Gießhaus ist das erste, als Ziegelsteinrohbau errichtete Fabrikgebäude in Kassel und Nordhessen. Danach wird die Ziegelsteinarchitektur Vorbild für viele neu entstehende Industriebauwerke.

1837 wird die neue Fabrik mit 200 Arbeitern in Betrieb genommen. Seitdem geht es mit der Firma Henschel & Sohn ständig aufwärts. Das Betriebsgrundstück vergrößert sich, das Gießhaus bekommt einen Anbau, und für die Feuerschmiede, die Kesselschmiede sowie für die Lokomotivmontage entstehen neue Werkshallen.

Gießhaus und Wohnhaus der Familie Henschel um 1837 von der Mönchebergstraße aus gesehen. [Quelle: 2]



Das Henschelwerk in Kassel: Grundstück und Straßen

Als Carl Anton Henschel und sein Bruder Werner Henschel ab 1835 eine neue Fabrik errichten wollen, steht ihnen ein Grundstück außerhalb der Stadtmauer an der unteren Mönchebergstraße zur Verfügung. Das Baugelände wird an der Ostseite von der Mönchebergstraße und an der Süd- und Südwestseite vom Ahnaweg begrenzt. Der Weg beginnt an der Mönchebergstraße neben dem später erbauten Henschel-Wohn- und Bürohaus und endet am Holländischen Platz. 1848 siedelt sich am Ahnaweg noch die Wagenfabrik Thielemann, Eggena & Co. an. Auf einem Eckgrundstück Holländische Straße/ Ahnaweg entsteht 1850 eine private Gasbereitungsanstalt, die 1875 von der Stadt Kassel übernommen wird. 1870 bekommt der Ahnaweg den Namen Henschelstraße. Nachdem die Wagenfabrik und die städtische Gasfabrik ihre Betriebe aufgeben, übernimmt die Firma Henschel & Sohn die stillgelegten Betriebsflächen. Zwischen 1901 und 1905 erfolgt ein großzügiger Um- und Ausbau der Henschel-Fabrikanlage, bei der auch die Henschelstraße in das Betriebsgelände einbezogen wird.

Westlich des Fabrikgeländes befand sich der Erste Seilerweg, der ursprünglich am Holländischen Platz begann. An einer Gabelung bog er nach Osten ab und endete an der Ahna. Der Zweite Seilerweg begann an der Gabelung und verlief nördlich zur jetzigen Mombachstraße. Er wurde 1885 in Schlachthofstraße umbenannt. Eine weitere Umbenennung erfolgte 1966, als die Schlachthofstraße den Namen Gottschalkstraße bekam. Zwischen der Holländischen

Straße und der Mönchebergstraße entstand 1892 unter der Einbeziehung des von der Gabelung bis zu Ahna verlaufenden Ersten Seilerwegs die Moritzstraße. Der vom Holländischen Platz bis zur Moritzstraße verlaufende Erste Seilerweg wurde 1908 in Henschelstraße umbenannt.

Südöstlich neben dem späteren Henschel-Hauptverwaltungsgebäude wurde 1889 unter Mitwirkung des „Bezirksvereins gegen Missbrauch geistiger Getränke“ die Volksküche erbaut. Sie wurde 1920 von der Firma Henschel & Sohn übernommen und diente dann als Werksküche und Speisesaal für Betriebsangehörige. Die südlich neben dem Gebäude verlaufende Straße und die rechtwinklig abbiegende Lazareth-Straße, die gegenüber der Kastenalsgasse in die Bremer Straße einmündet, erhalten 1890 den Namen Bernhardistraße. Als 1960/ 1961 die geplante Kurt-Wolters-Straße, eine Straßenverbindung zwischen dem Holländischen Platz und der Weserstraße gebaut wurde, musste das Gebäude der ehemaligen Volksküche abgebrochen werden und auch die Bernhardistraße verschwinden.

(Siehe auch den Beitrag „Vom Zweiten Seilerweg zur Gottschalkstraße“, S. 70)

Der Holländische Platz um 1928, rechts am Platz die Volksküche, dahinter die Henschel-Verwaltung. [Quelle: 6]



Der Bahnhof als wichtige Infrastruktur entsteht

Als Carl Anton Henschel und sein Sohn Georg Alexander Carl Henschel 1848 mit der Herstellung von Dampflokomotiven beginnen, gibt es noch kein Anschlussgleis zu den Eisenbahnstrecken. Für den schwierigen Lokomotivtransport vom Fabrikgelände zum zunächst provisorischen Bahnhof am Tannenwäldchen muss deshalb ein tragfähiger Rollwagen angefertigt werden. Mit 60 bis 100 vorgespannten Pferden beginnt die Fahrt über eine zuvor verstärkte Ahnabrücke. Der weitere Fahrweg führt durch das schmale Holländische Tor über die ansteigende Untere Königsstraße, den Königsplatz, durch das Kölnische Tor, die steile Kölnische Straße herauf bis zum Bahnhof. Für die Bewältigung der Strecke werden acht Tage benötigt.

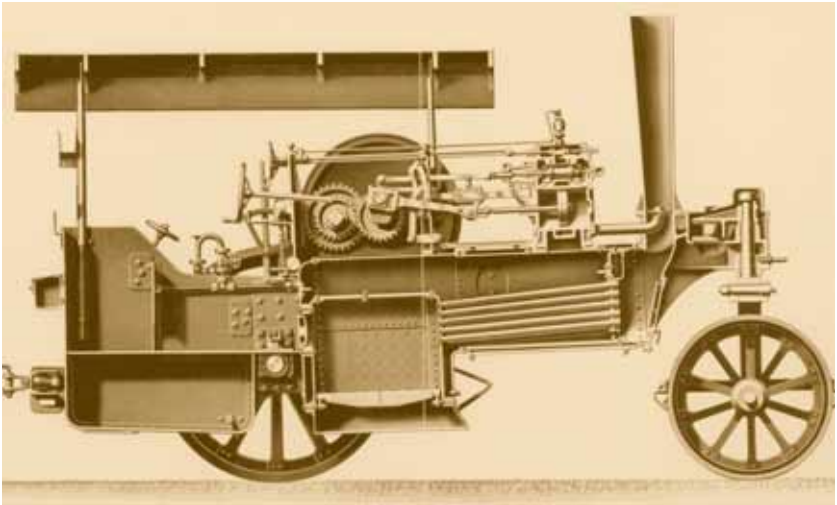
Über den Standort des Bahnhofes wird lange gestritten. Oberbaumeister Engelhardt will ihn am Möncheberg, andere im Auefeld. Der Kasseler Stadtkommandant General Gerland wünscht ihn am Holländischen Tor. Jeder will eine andere Eisenbahntrasse. Weil die Gleisanlagen inzwischen immer näher an die Stadt heranrücken, trifft Kurfürst Friedrich Wilhelm, der den Bahnhof in der Nähe seines Residenzschlosses am Friedrichsplatz haben möchte, im April 1848 die Entscheidung, einen gemeinschaftlichen Bahnhof für die damals noch selbständigen Gesellschaften der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn, der Main-Weser-Bahn und der Hannoverschen-Bahn am heutigen Standort zu erbauen. Die Fertigstellung des Hauptbahnhofes erfolgt 1856. Außer dem Hauptbahnhof, den man auch Ober-

stadtbahnhof nennt, entsteht im Bereich zwischen der Wolfhager Straße, Mombachstraße und Westring 1872 der Unterstadtbahnhof als wichtiger Güterbahnhof. Von dort wird ein Anschlussgleis durch die untere Wolfhager Straße bis zum Holländischen Platz verlegt. Damit erhalten die Gasbereitungsanstalt, die Waggonfabrik Thielemann Eggena & Co. und die Firma Henschel & Sohn einen Anschluss an das Eisenbahnnetz. Über das neue Anschlussgleis erreichen die Dampflokomotiven nun mit eigener Kraft ihr Ziel.

1810 wird Georg Alexander Carl Henschel geboren. Nach einer praktischen Ausbildung in der väterlichen Werkstatt und drei Semestern am Königlichen Gewerbe-Institut in Berlin sowie einem mathematischen Studium in Göttingen tritt er 1835 in das Unternehmen seines Vaters ein. Er zeigt großes Interesse am Eisenbahnwesen. Schon 1838 nimmt er an einer Fahrt auf der zweiten deutschen Eisenbahnstrecke Leipzig-Dresden teil, die damals erst bis Wurzen ausgebaut war. In Leipzig lernt er die in England und Amerika hergestellten Dampflokomotiven kennen, von denen er sehr beeindruckt ist. In seiner väterlichen Fabrik beschäftigt er sich zunächst mit dem Bau von Dampfmaschinen, Werkzeugmaschinen und Eisenkonstruktionen. Als Georg Alexander Carl Henschel 1845 die Fabrik seines Vaters in der dritten Generation übernimmt, gilt seine ganze Aufmerksamkeit der Herstellung von Dampflokomotiven. Bei einer seiner vielen Reisen stürzt Georg Alexander Carl Henschel auf einer unbeleuchteten Treppe und zieht sich eine Gehirnerschütterung zu, an deren Folgen er viele Jahre leidet und die wohl auch Ursache

des plötzlichen Todes im Jahre 1860 ist. Bis zu diesem Zeitpunkt hat die Firma Henschel & Sohn 45 Lokomotiven gebaut.

Wenn die Auftragslage schlecht war, produzierte die Firma Henschel am Holländischen Platz neben Lokomotiven auch andere Nutzfahrzeuge wie Dampfstraßenwalzen (Bild), Zugmaschinen oder Dampfmobile. [Quelle: 2]



Carl Anton Oskar Henschel, 1837 geboren, besucht in Kassel die Schule und beginnt im väterlichen Betrieb eine Schmiedelehre, die er mit der Gesellenprüfung abschließt. Um sich auf seine berufliche Tätigkeit vorzubereiten, studiert er vier Semester Maschinenbau am Polytechnikum in Karlsruhe. 1860, ein Jahr nach seinem Eintritt in das Unternehmen, stirbt sein Vater Georg Alexander Carl Henschel. Nun muss der erst 23-jährige Carl Anton Oskar Henschel die Leitung der Firma in der vier-

ten Generation übernehmen, in der etwa 350 Mitarbeiter tätig sind. Die Zeit ist ungünstig, denn es fehlen vor allem Lokomotivaufträge. Eine Besserung tritt erst ein, als das Kurfürstentum Hessen 1866 zu Preußen kommt. Der nun eintretende wirtschaftliche Aufschwung erfordert auch die Erweiterung der Fabrikanlagen. Nach dem Zukauf von Grundstücken entlang der Möncheberg-

straße entstehen viele neue Werkhallen. Die lang gestreckten zweistöckigen Gebäude an der Ahna bekommen Vorbauten, deren Fassaden als Ziegelsteinrohbau ausgeführt sind. In westlicher Richtung baut man auf ein von der Ahna im großen Bogen umflossenes Gelände die neue Lokomotivmontagehalle. Nördlich dahinter reichen die Fabrikneubauten schon bis an die Moritzstraße heran. An der Mönchebergstraße ist eine großflächige Erweiterung der Fabrikanlagen nicht mehr möglich.

Betriebserweiterung in Rothenditmold

Dies ist der Anlass, 1873 in Rothenditmold an der Wolfhager Straße ein neues Baugelände zu erschließen. 1878 kann hier die Hammerschmiede und 1892 die Kesselschmiede in Betrieb genommen werden. Beide Werke sind über die Gleisanlagen des Unterstadtbahnhofes und in der Wolfhager Straße gut miteinander verbunden. Carl Anton Oskar Henschel, der seine ganze Kraft für den wirtschaftlichen Erfolg seines Unternehmens einsetzt, baut auch die sozialen Einrichtungen seiner Mitarbeiter aus. Zur Fabrikkrankenkasse, die sein Vater bereits 1854 gegründet hat, kommt 1866 noch eine Invaliden-, Witwen- und Waisenkasse hinzu. 1887 errichtet Carl Anton Henschel den „Henschel-Fonds“ für unverschuldet in Not geratene Arbeiter und Werkstättenbeamte. Schon 1867 sind auf seine Anregung die ersten Wohnhäuser für Werksangehörige an der Ysenburgstraße entstanden, die zu einem günstigen Preis vermietet werden. Viele Jahre wohnen die Henschel-Familien im Wohn- und Bürogebäude an der Mönchebergstraße. Von 1869 bis 1871 lässt Carl Anton Oskar Henschel eine Villa mit Nebengebäuden am Weinberg erbauen. Auf dem zur Frankfurter Straße hin abfallenden Gelände wird 1887 ein Terrassengarten mit Gewächshäusern angelegt.

Sophie Henschel leitet das Unternehmen

Als Carl Anton Oskar Henschel 1894 im Alter von 57 Jahren stirbt, sind in den 34 Jahren unter seiner Leitung 4150 Dampflokomotiven gebaut worden. Carl Anton Oskar Henschel setzt seine Ehefrau Sophie, geborene Caesar, als Alleinerbin und Leiterin des Unternehmens ein. Eine Frau als „Chefin“ einer Fabrik mit etwa 2000 Beschäftigten ist in der damaligen Zeit schon ungewöhnlich. Das Vertrauensverhältnis während der 32-jährigen Ehe, in der auch alle betrieblichen Vorgänge gemeinsam besprochen und beraten werden, führen dazu, dass Sophie Henschel von 1894 bis 1912 die verantwortliche Leitung der Fabrik übernimmt.

Siehe dazu den Beitrag „Sophie Henschel. Eine Fabrikherrin über Lokomotiven und Ingenieure“ von Dr. Ortrud Wörner-Heil auf den folgenden Seiten.

Fortsetzung des Beitrags von Heinz Schmidt „Ein Unternehmen von Weltgeltung“ auf Seite 34.



*Sophie Henschel um 1901. Gemälde von
Hubert von Herkommer [Quelle: 2]*

Sophie Henschel (1841–1915)

Eine „Fabrikherrin“ über Lokomotiven und Ingenieure

Sophie Henschel war eine ungewöhnliche und herausragende Frau ihrer Zeit. Sie leitete erfolgreich ein Weltunternehmen, die Lokomotivfabrik Henschel & Sohn. Als Frau allein in einer durch und durch männlichen Welt der Unternehmen, aber auch der von ihr angefragten Wissenschaft, wird sie zur Namensgeberin eines Gebäudes der Kasseler Universität: Das ganz in der Nähe des erhaltenen Gießhauses gelegene ehemalige Werksgebäude K13 und heutige Institutsgebäude des Fachbereichs Maschinenbau wird im Jahr 2004 zum „Sophie-Henschel-Haus“ benannt.

Dr. Ortrud Wörner-Heil, Historikerin mit den Forschungsschwerpunkten Kultur- und Sozialgeschichte des 19. / 20. Jahrhunderts, Frauen- und Geschlechterforschung u. a. m., hat eine Studie über Sophie Henschel vor allem als Stifterin erarbeitet. Als Autorin des folgenden Beitrags stellt sie Sophie Henschel als „Fabrikherrin“ über Lokomotiven und Ingenieure anlässlich der Benennung des Sophie-Henschel-Hauses vor. (red.)

Einem Gebäude, in dem Forschung und Entwicklung des Fachbereichs Maschinenbau stattfinden, den Namen einer Frau zu geben, ist ungewöhnlich und dennoch in gleich mehrfacher Hinsicht gerechtfertigt. Hierfür würde ohne Frage schon ausreichen, dass Sophie Henschel eine der bemerkenswertesten Frauen in der Geschichte der Stadt Kassel und über diese hinaus auch ganz Deutschlands in der zweiten Hälfte des 19. und zu Beginn

des 20. Jahrhunderts war, hatte sie doch als überaus großzügige Mäzenin und als langjährige Vorsitzende des Kasseler Vaterländischen Frauenvereins des Roten Kreuzes in der Entwicklung des Wohlfahrtswesens national beachtete, neue Maßstäbe gesetzt. Für ein Universitätsinstitut, das sich auf dem Gelände der ehemaligen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Henschel & Sohn befindet, ist ein weiteres Betätigungsfeld Sophie Henschels von noch entscheidenderer Bedeutung; ihre überragende und einzigartige Rolle als Unternehmerin im deutschen Kaiserreich und ihr Verhältnis zu Technik und Wissenschaft. Ihre Rolle als „Fabrikherrin“ (so der erste preußische Oberpräsident Eduard von Moeller) ist noch genauer zu erforschen, hat sie doch selbst einiges dazu getan, um ihre selbstständige unternehmerische Leistung hinter ihrem Selbstverständnis als Statthalterin ihres gestorbenen Mannes und als Erzieherin des Fabrikerben zurücktreten zu lassen. Dessen ungeachtet gilt, dass Sophie Henschel achtzehn Jahre lang, von 1894 bis 1912, Deutschlands und der Welt erste – und unseres Wissens auch einzige – Lokomotivfabrikantin war. Sie erfüllte diese Aufgabe mit pflichtbewusster Ernsthaftigkeit, aber auch mit Leidenschaft und entwickelte im Laufe der Jahre eine immer stärker werdende selbstbewusste und weitblickende Unabhängigkeit.



Das Aquarell von unbekannter Hand zeigt Sophie Henschels Wohnstätten aus verschiedenen Lebensphasen: das Wohnhaus der Familie Henschel bei der Fabrik, in das das jungvermählte Paar Oskar und Sophie im Juni 1862 einzog; die elterliche Domäne Rothenhof, wo Sophie Caesar ihre Kindheit verbrachte; das Haus Schöne Aussicht 11 in Kassel, in das die Zehnjährige mit ihrer Mutter 1852 gezogen war und das 1871 neuerbauete Haus Henschel auf dem Weinberg. [Quelle: 4]

Als Sophie Henschel im Alter von 53 Jahren nach dem Tod ihres Mannes Oskar am 18. November 1894 durch sein Vermächtnis Alleininhaberin und Leiterin der Firma Henschel & Sohn wurde, verlangte die Entwicklung der deutschen und internationalen Wirtschaft gewichtige unternehmerische Entscheidungen: Neue wirtschaftliche Perspektiven erforderten sowohl umfangreiche Investitionen zur Erweiterung der Produktionsanlagen als auch deren Modernisierung. Oskar Henschel hatte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Firma Henschel als Pionier im Reigen der „neuen Industrien“ (Lokomotivbau, Teerfarbenindustrie, Elektroindustrie) in der Phase der „Zweiten industriellen Revolution“ ausgebaut und etabliert. Als er starb, hatte die Fabrik insgesamt 4000 Lokomotiven geliefert und in den letzten Jahren zwischen 1500 und 2000 Arbeiter und Angestellte beschäftigt. Sophie Henschel stand als Unternehmerin vor der Aufgabe, die von ihm geschaffene solide Basis unter neuen wirtschaftlichen und technischen Herausforderungen nicht nur zu sichern, sondern national und transnational erfolgreich auszubauen. Zugleich hatte sich Sophie Henschel der ungewohnten Herausforderung einer allgemein zunehmenden Verwissenschaftlichung der Produktentwicklung zu stellen. Der Firma stellten sich Mitte der 1890er Jahre mit der Entwicklung von Verbundsystemen und der Anwendung des Heißdampfes im Lokomotivbau neuartige Forschungs-, Entwicklungs- und Erprobungsaufgaben. Die Fabrikantin trat die Leitung des Unternehmens zu einem Zeitpunkt an, in der sich die wirtschaftliche Produktion zunehmend wissenschaftsge-

bunden entwickelte und sich das großindustrielle Unternehmen in einer entscheidenden Epoche im nationalen und internationalen Lokomotivbau zu bewähren hatte.

Die Produktion wird wissenschaftsgebunden

Als Sophie Henschel am 12. Februar 1912 die Firma an ihren 39-jährigen Sohn Karl (1873–1924) übergab, stand das Unternehmen an der Spitze der europäischen Lokomotivbauproduktion. Hatten bis Anfang der 1890er Jahre vorrangig Inlandsaufträge vorgelegen und waren einige wenige europäische Staaten beliefert worden, so stiegen in den folgenden Jahren die außereuropäischen Lieferungen stark an. Am deutschen Export von Lokomotiven war die Firma Henschel & Sohn 1910 mit mehr als 30 Prozent beteiligt. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte sie insgesamt mehr als 12000 Lokomotiven produziert: Täglich verließen drei das Werk. Die Expansion kann insbesondere daran abgelesen werden, dass das Unternehmen im Zeitraum von 1873 bis 1899 insgesamt 4500 Lokomotiven produzierte, während in Sophie Henschels Ära nur noch zehn Jahre für die gleiche Anzahl notwendig waren. Im Jahr 1904 wurde die Henrichshütte in Hattingen a. d. Ruhr gekauft, deren Gelände 145 Hektar groß war. Die Belegschaft war in Kassel und Rothenditmold auf mehr als 6000 Arbeiter und Angestellte angewachsen, in der Henrichshütte waren nochmals 3500 beschäftigt. Der Grundbesitz umfasste in Kassel und Rothenditmold 47,5 Hektar mit 72400 bzw. 32000 Quadratmetern Betriebsan-

lagen. In Sophie Henschels Zeit fielen die Erbauung des Verwaltungsgebäudes an der Henschelstraße, die Erweiterung der Kessel- und Hammerschmiede sowie der Bau der Brikettierungsanlage in Rothenditmold.

Ohne sich an einem Vorbild in Deutschland und der Welt orientieren zu können, meisterte Sophie Henschel die Lenkung der Lokomotivfabrik. Dies geschah unter den außergewöhnlichsten Bedingungen. Als Frau stand sie als Fabrikherrin einer männlichen Welt gegenüber: Alle Angestellten und Arbeiter der Fabrik waren männlichen Geschlechts, ebenso wie die Lieferanten des schwerindustriellen Betriebes; sowohl die privaten wie die staatlichen Auftraggeber kannten nur männliche Beauftragte und auch in den lokalen und preußischen Behörden saßen ohne Ausnahme männliche Beamte. Auch im Wissenschaftsbetrieb, mit dem Sophie Henschel wegen der Bildung und Ausbildung ihres Sohnes Karl und zukünftigen Fabrikerben intensiv Kontakt aufnahm, war sie ausschließlich mit Professoren konfrontiert. Da die gesellschaftliche Konvention ihrer Zeit ein Auftreten von Frauen außerhalb der häuslichen Sphäre als unschicklich ansah und das bürgerliche Familienideal die Abwesenheit der Frau aus der Berufswelt und der politischen Öffentlichkeit verlangte, musste Sophie Henschel besondere Strategien und auch Fingerspitzengefühl gegenüber den zahlreichen Herren entwickeln, um ihren Aufgaben in der Praxis gerecht zu werden.

Dies gelang ihr im wesentlichen durch zwei Vorgehensweisen. Zum einen qualifizierte sie, die nie eine Schule besucht und ausschließlich Privatunterricht erhalten hatte, sich durch das gründliche

Studium von Büchern und Fachzeitschriften hauptsächlich in technischer Hinsicht weiter. Hierdurch und durch die Begegnungen mit den Hochschullehrern, die die Ausbildung ihres Sohnes als Mentoren begleiteten, legte sie auch in ihrer Familie überkommene Vorbehalte vom Unternehmer als „Praktiker“, die dieser oft gegenüber den „Theoretikern“ zu hegen pflegte, ab und öffnete sich der Notwendigkeit eines wissenschaftlich-technischen Fortschritts als Grundlage für ein unternehmerisches Fortkommen. Ihre Erkenntnisse setzten sie in Stand, die Aufgabe einer Verjüngung und Modernisierung ihres Managements in Angriff zu nehmen und für einen verbesserten Status der Ingenieure in ihrer Fabrik zu sorgen.

Mit modernem Führungsstil

Zum anderen entwickelte sie als Inhaberin und Leiterin der Fabrik einen besonderen Führungsstil, der höchst modern anmutet. Während Oskar Henschel noch möglichst täglich durch die Fabrikhallen ging, beschränkte sie sich auf eine Arbeit am Schreibtisch, auf Gespräche mit ihren leitenden Angestellten und auf Besprechungen mit wichtigen Besuchern der Fabrik beim Diner und beim Tee, zu denen sie nach Hause lud. Sie konzentrierte sich dabei auf die wichtige Ebene einer strategischen Entscheidungskontrolle und auf die Übersicht über ihr leitendes Personal. Als Frau war sie gezwungen, nicht alles auf ihre Person zu konzentrieren und Verantwortung und Arbeit stärker zu delegieren. Auf diese Weise etablierte sie eine Unternehmenskultur



In Sophie Henschels Zeit als Firmeninhaberin fiel das 100-jährige Jubiläum der Firma. Die Postkarte demonstriert den Anspruch, eine nationale Firma zu sein: Die Germania schwingt mit der einen Hand die als Reichsfahne gebräuchliche schwarz-weiß-rote National-

und Handelsflagge, in der anderen Hand hält sie das Henschelsche Wappenschild. Im linken Eck befindet sich der deutsche Reichsadler und im rechten das Wappen der Stadt Kassel. [Quelle: 4]

mit einer Umgangs- und Kommunikationsweise nach innen und außen, die der Firma Ansehen, Stabilität, Wachstumsdynamik sowie Überlebensdauer sicherte. Aufbauend auf ihrem wirtschaftlich-kaufmännischen Talent sowie auf ihrem Sachverstand, den sie durch ihr 40 Jahre währendes Engagement im karitativen Bereich schulen konnte, war Sophie Henschel unternehmerisch als Strategin im Verborgenen erfolgreich. Durch die umfangreiche Erweiterung der bestehenden Wohlfahrtseinrich-

tungen der Fabrik (Kassen, Wohnungsbau, Gratifikationen, Prämien) und der Etablierung neuer Instrumente einer betrieblichen Sozialpolitik (Rekonvaleszentenfonds, Eigenheimförderung, Finanzierung von Kuren und Erholungsaufenthalten, Betreuung von Wöchnerinnen, Angebote für Arbeiterfrauen und deren Kinder, Ausbau des Werksvereinswesens, Bau eines Speisehauses für die Arbeiter des Werkes Rothenditmold, eines Wohlfahrtshauses in der Ysenburgstraße mit Kleinkinderschule, Haushal-

tungsschule und einer Badeanstalt, Bau der Fortbildungsschule für 300 bis 400 Henschel-Lehrlinge, Einrichtung von betrieblichen Milch- und Kaffeeküchen und einer Einkaufsgenossenschaft, Begründung einer Werksbibliothek) sicherte Sophie Henschel der Fabrik Henschel & Sohn den Ruf eines vorbildlichen sozialen Unternehmens.

Wenig Neigung zum Repräsentieren

Auch wenn sie als Vorsitzende des Kasseler Vaterländischen Frauenvereins vom Roten Kreuz, dessen Leitung sie von 1879 bis zu ihrem Tod 1915 innehatte, stärker in der Öffentlichkeit präsent war, so gilt doch auch für diesen Bereich, dass ihre Konzentration eher auf die Entwicklung effektiver Vereinsstrukturen und eine erfolgreiche Vereinsarbeit denn auf eine Repräsentation nach außen gerichtet war. Diese überließ sie gerne anderen. Mit ihr an der Spitze entwickelte sich dieser Frauenverein zu einem der größten und finanzstärksten im deutschen Kaiserreich. Ohne im Besitz politischer Staatsbürgerinnenrechte zu sein, die den Frauen in Deutschland erst 1918 zugestanden wurden, und ohne emanzipative Programmatik, entwickelten Hunderte von Frauen im Rahmen dieses staatsnahen Vereins Strategien und Instrumentarien zur Partizipation an öffentlichen Belangen. Sie beeinflussten auf diese Weise entscheidend die Stadtentwicklung. Unter der integrativen und moderaten, gleichwohl für zukunftsweisende Gedanken offenen Führung Sophie Henschels er-



Sophie Henschel im Jahr 1894. Sie leitete die Henschel-Fabrik von 1894 bis 1912. [Quelle: 4]

schloss der Vaterländische Frauenverein Frauen zahlreiche soziale Handlungsfelder und in Bezug auf die Krankenpflege den Einstieg in eine Erwerbstätigkeit. Neben einer traditionellen Armenfürsorge wurden in seinen acht Sektionen auch Gedanken einer modernen Sozialfürsorge verfolgt (Rechtsanspruch, Versicherungen, Optimierung punktueller und unsystematischer Privatwohltätigkeit, Wandel von der Armen- zur Daseinsfürsorge, Erwerbs- und Bildungsangebote), die an der Wiege des sich erst bildenden Wohlfahrtsstaates standen.

Vorbild weiblicher Stiftungskultur

Sophie Henschel kann nicht zuletzt als Anregerin und Vorbild für eine besondere Stiftungskultur der Frauenwelt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gelten, die sich im Rahmen dieses Frauenvereins entfaltete und die bisher von der Geschichtsschreibung über das Stiftungswesen übersehen wurde. Diese weibliche Stiftungskultur, die eine immaterielle sowie eine materielle Dimension besaß, hatte eine erhebliche Bedeutung für die Bildung einer stadtbürgerlichen Solidargemeinschaft: Frauen stifteten Mitarbeit und Kraft, mobilisierten ihre Netzwerke und organisierten zugleich beachtliche Geldsammlungen. Sophie Henschel stiftete im Rahmen des Vaterländischen Frauenvereins erhebliche Geldsummen für gemeinnützige Zwecke. Vorsichtig geschätzt, dürfte er allein eine Summe von 1,5 bis 2 Millionen Mark (heute würde dies einer Summe von etwa 30 Millionen Euro entsprechen) erhalten haben. Zieht man noch die größeren Spenden an die Stadt in Betracht, dann darf man davon ausgehen, dass Sophie Henschel zwischen zehn und zwanzig Prozent ihres privaten Vermögens für gemeinnützige Zwecke zur Verfügung stellte. Sie ermöglichte damit auch den Bau großer Einrichtungen: einer Lungenheilstätte in Oberkaufungen und eines Rotkreuz-Krankenhauses zuerst am Königstor, später in Wilhelmshöhe. Beide Anstalten befinden sich noch heute im Besitz des Roten Kreuzes, die Einrichtung in Kaufungen besteht als medizinisch-geriatriisches Krankenhaus mit Tagesklinik und Altenpflegeheim. Für

Sophie Henschels Mäzenatentum galt, dass sie Anteile der ihr als Fabrikantin möglichen ‚industriellen Wertschöpfung‘ der Gesellschaft zukommen lassen wollte. Ihre Überzeugung und Spendenbereitschaft lassen sich nicht mit dem Hinweis auf ein womöglich schlechtes Gewissen wegen der zunehmenden Kluft zwischen Arm und Reich hinlänglich erklären. Vielmehr stifteten ihre Schenkungen für sie selbst Sinn: In ihnen spiegelte sich der Stolz auf einen Namen und die städtische Heimat, materialisierte sich das Verantwortungsbewusstsein für die Allgemeinheit und zugleich die Hoffnung, dass ihre sozialen und kulturellen Investitionen angesichts der drängenden gesellschaftlichen Probleme auch in der Zukunft ihre hilfreiche Kraft würden entfalten können.

Ortrud Wörner-Heil

Ausführliche Informationen zu Sophie Henschel: *Wörner-Heil, Ortrud: Sophie Henschel (1841–1915). Lokomotivfabrikantin und Stifterin. Kassel 2004*

Zeittafel zu Sophie Henschel

11. November 1841	Geburt Sophie Caesars auf der Domäne Rothenhof bei Minden. Ihre Eltern: Clemens Theodor Caesar (1796–1851) und Auguste Caesar geb. Schindler (1800–1867)
22. Juni 1862	Heirat von Sophie Caesar mit Oskar Henschel
8. April 1863	Geburt der Tochter Erna
Frühjahr 1864	Beginn des karitativen Engagements Sophie Henschels
13. Juli 1865	Geburt der Tochter Luise
29. April 1869	Sophie Henschel wird Gründungsmitglied des Vaterländischen Frauenvereins Cassel: ein Zweigverein der Frauenvereine des Roten Kreuzes in Preußen
17. November 1869	Geburt der Tochter Elisabeth
3. Oktober 1873	Geburt des Sohnes Karl
1879	Sophie Henschel übernimmt den Vorsitz des Vaterländischen Frauenvereins Cassel
25. März 1882	Sophie Henschel wird Mitglied im Vorstand des Hauptvereins des Vaterländischen Frauenvereins in Berlin

21. Oktober 1882	Zur Errichtung der Krankenanstalt „Kaiserin-Augusta-Stiftung“ am Königsthor 38 1/4 stiftet Sophie Henschel erstmalig einen namhaften Geldbetrag
18. November 1894	Oskar Henschel stirbt. Sophie Henschel wird Alleininhaberin und Leiterin der Firma Henschel & Sohn
11. April 1900	Einweihung der Lungenheilstätte in Oberkaufungen, die durch eine großzügige Stiftung Sophie Henschels ermöglicht wird
2. November 1908	Einweihung des Rotkreuz-Krankenhauses in Wilhelmshöhe. Sophie Henschel schenkt dem Frauenverein hierfür eine Summe von 755 000 Mark
14. August 1910	100-jähriges Jubiläum der Firma Henschel & Sohn und Auslieferung der 10000. Lokomotive
12. Februar 1912	Sophie Henschel tritt aus der Firma Henschel & Sohn aus. Karl Henschel ist alleiniger Inhaber
5. Februar 1915	Sophie Henschel stirbt

Unter Leitung von Sophie Henschel gibt es bei der Lokomotivproduktion eine bedeutende Aufwärtsentwicklung. Um weitere Leistungssteigerungen zu ermöglichen, erfolgt zwischen 1901 und 1904, ohne Betriebsunterbrechung, mit einem Kostenaufwand von acht Millionen Mark, ein großzügiger Um- und Ausbau der Fabrikanlagen. Nachdem am Holländischen Platz 1894 das Gaswerk und 1902 die Waggonfabrik Thielemann, Eggena & Co. ihre Betriebe aufgeben müssen, übernimmt Henschel die Grundstücke. An der, vom Holländischen Platz bis zur Moritzstraße, neu angelegten Henschelstraße entsteht von 1902 bis 1904 das dreigeschossige Hauptverwaltungsgebäude.

Nach 1910 erhält das Bürohaus noch einen Anbau in nördlicher Richtung. Der zwischen dem bisherigen Betriebsgelände und den hinzu gekauften Flächen verlaufende große Ahnabogen wird durch eine heute noch bestehende geradlinige Bachführung ersetzt. Aufgrund dieser Maßnahme kann 1903 die Lokomotivmontagehalle auf eine Grundfläche von etwa 21 000 Quadratmeter vergrößert werden und bietet damit eine Kapazitätserweiterung zur Herstellung von rund 1200 Dampflokomotiven pro Jahr. Ein weiteres Fabrikgebäude wird um 1905 zwischen der Lokomotivmontagehalle und der Moritzstraße errichtet.

Bild a – d: Henschelverwaltung am Holländischen Platz, 1905. Im Jahr 1910 wird das Gebäude durch einen Anbau entlang der Henschelstraße erweitert; Hauptportal; Eingangshalle um 1935; Lokomotiven-Konstruktionssaal im 3. Obergeschoss des Hauptverwaltungsgebäudes um 1935. [Quellen: 2]





Nachdem die Firma Henschel die Waggonfabrik Thielemann, Eggena & Co. und das Gaswerk aufgekauft hat, errichtet sie auf dem neuen Gelände u.a. die Lokomotiv-Montagehalle (links) und die Hauptverwaltung (hinten rechts), 1903. [Quelle: 5]

Inmitten der Fabrikanlage, östlich neben der Ahna, deren Betonüberdeckung man als Straßenraum und Abstellfläche nutzt, befindet sich das Kraftwerk. Es besteht aus einem 1902 erbauten Kesselhaus mit vorgelagertem Kohlenbunker und einem südlich gegenüberliegendem, 1897 erbautem Generatorhaus. Zum Kesselhaus gehört der ebenfalls 1902 erbaute ca. 64 Meter hohe Schornstein mit einem lichten Mündungsdurchmesser von drei Metern. In einer Höhe von 25 Metern ist ein, den Schornstein umrundender, Wasserbehälter mit einem Fassungsvermögen von 100 Kubikmetern angebracht. Das Kesselspeisewasser wird der Ahna entnommen und in den Wasserbehälter gepumpt. Von hier gelangt es über eine Wasserreinigungsanlage in die Dampfkessel. Mit dem im Kesselhaus erzeugten Dampf werden die der Stromerzeugung dienenden Generatoren angetrieben. Außerdem wird der Dampf zum Antrieb verschiedener Hilfsmaschinen und Dampfhämmer verwendet und dient der Beheizung von Fabrik-

gebäuden. Nachdem die Bearbeitungsmaschinen mit eigenen Elektromotoren angetrieben wird, können zahlreiche kleine Dampfmaschinenanlagen, die dem Antrieb der Transmissionen dienen, stillgelegt werden. Als die städtischen Werke die Stromzulieferung übernehmen, steht das Kraftwerk nur noch als Reserveanlage zur Verfügung. Für die Beheizung der Henschelgebäude benötigt man auch weiterhin den im Kesselhaus erzeugten Dampf.

Sophie Henschel stirbt 1915 nach längerer Krankheit im Alter von 74 Jahren. Für sie gehörten die eigene Familie, das Unternehmen und die Beschäftigten untrennbar zusammen. Stets setzt sie ihre ganze Kraft und Aufmerksamkeit für die Fabrik und ihre Mitarbeiter ein. Nachfolger ist ihr Sohn Karl Anton Theodor Henschel. 1873 geboren, besucht er das Kasseler Friedrichs Gymnasium, muss aber bald aus gesundheitlichen Gründen Privatunterricht nehmen. Ab 1892 arbeitet er in den Werkstätten und in der Verwaltung des väterlichen Unternehmens. 1893 beginnt er ein Studium an der Technischen Hochschule in Karlsruhe, das er später an der Technischen Hochschule in Darmstadt fortsetzt. 1896 tritt er in die Firma seiner Mutter ein. Ab 1900 ist er Teilhaber an der Fabrik. 1912 überschreibt Sophie Henschel das Unternehmen in der fünften Generation ihrem Sohn Karl Anton Theodor Henschel, wobei sie sich schriftlich bestätigen lässt, jederzeit Auskunft über wichtige betriebliche Veränderungen zu erhalten. Sophie Henschel befürchtet, dass ihr Sohn Karl zwecks Kapitalbeschaffung, die Firma in eine Aktiengesellschaft umwandeln und das Unternehmen daraufhin in fremde Hände gelangen könnte.

Sechs Generationen Henschel



Georg Christian Henschel
(1759–1835)

Gründer der Firma Henschel. Nach seinem Umzug von Gießen nach Kassel im Jahr 1777 wagt er 1810 den Schritt in die Selbstständigkeit als Stück- und Rotgießmeister. Dies ist der Anfang der Henschelei.



Carl Anton Henschel (1780–1861)

Sohn des Unternehmensgründers. Er wandelt das väterliche Unternehmen vom „Metallwarengeschäft“ in eine Maschinenfabrik. 1836 erbaut er das Gießhaus am Holländischen Platz. Unter seiner Leitung produziert Henschel & Sohn die erste Lokomotive.



Johann Werner Henschel
(1782–1850)

Bruder von Carl Anton Henschel. Nach einer Lehre als Stückgießer studiert er zwischen 1805 und 1810 an der Kunstakademie in Paris und ist ab 1826 nur noch als Künstler, v.a. Bildhauer, tätig. Von 1832 an lehrt er an der Kunstakademie Kassel.



Georg Alexander Henschel
(1810–1860)

tritt mit 25 Jahren in die Firma ein und vergrößert das Unternehmen beträchtlich. Zwischen 1835 und 1860 steigt die Mitarbeiterzahl von 50 auf 350. Im Jahr 1858 exportiert er die erste Lokomotive – nach Amsterdam.



Carl Anton Oskar Henschel
(1837–1894)

übernimmt mit nur 23 Jahren die Firma. Unter seiner Leitung entsteht 1873 das Henschel-Werk in Rothenditmold. Die 2000. Lokomotive wird produziert, die Belegschaft wächst auf 1 600 Mitarbeiter.



Sophie Henschel, geb. Caesar
(1841–1915)

Ehefrau von Carl Anton Oskar Henschel. Sie leitet nach dessen Tod bis 1912 sehr erfolgreich das Unternehmen und zeigt ungewöhnlich großes soziales Engagement.



Carl Anton Theodor Henschel
(Karl) (1873–1924)

übernimmt 1912 die Firma von seiner Mutter. Unter seiner Leitung entsteht das Henschel-Werk Mittelfeld. Er ist Wegbereiter des späteren Kraftwagenbaus in der Firma.



Oscar Robert Henschel
(1899–1982)

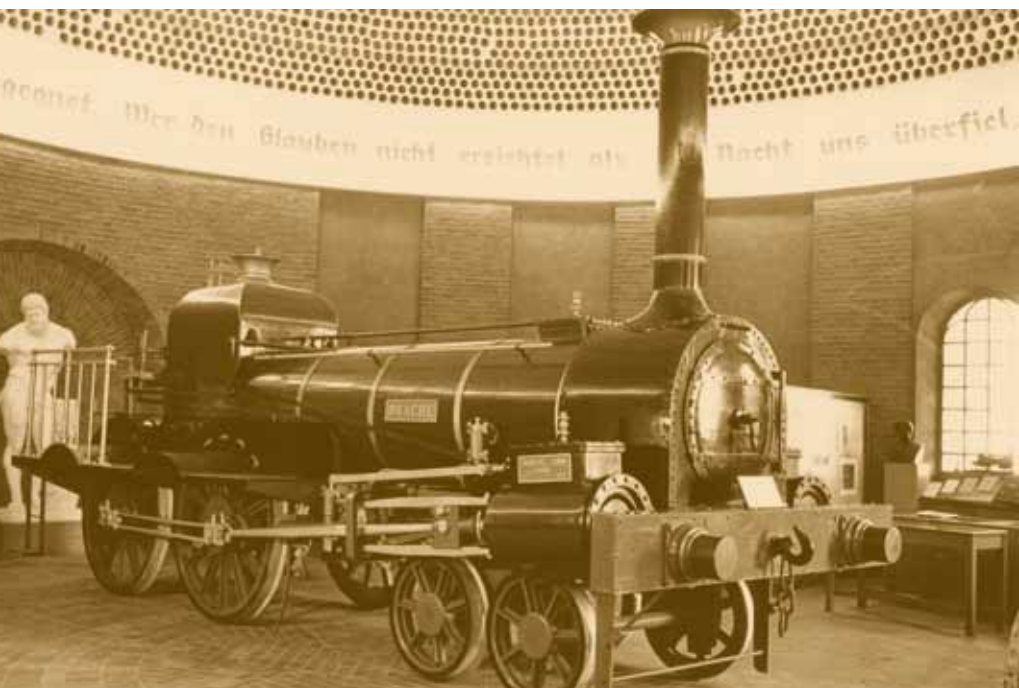
gründet im Jahr 1933 die Henschel-Flugzeugwerke. Er setzt den Plan seines Vaters um und liefert 1952 die ersten Omnibusse aus. Im Jahr 1957 gibt der seinen Vorsitz im Vorstand des Unternehmens ab.

[Quelle: 2]

Lokomotiven werden Exportartikel

Karl Anton Theodor Henschel setzt sich besonders für den Lokomotiv-Export ein. Damit erschließt er viele neue Absatzmärkte. Bis zum Jahr 1900 sind insgesamt etwa 5 200 Lokomotiven bei Henschel gebaut worden. Die Zahl der Mitarbeiter betrug mehr als 2 000 und steigt bis 1908 bereits auf 6 000 Beschäftigte an. 1914 hat Henschel insgesamt etwa 13 000 Lokomotiven hergestellt. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges beendet das Exportgeschäft schlagartig. Dennoch entstehen in jedem Kriegsjahr etwa 1 000 Lokomotiven, bei denen es

sich im wesentlichen um Kriegs-Einheitslokomotiven und Feldbahnlokomotiven handelt. Nach dem Krieg setzt nochmals eine Zeit der Hochkonjunktur ein, bei der die Zahl der Beschäftigten auf über 10 500 Mitarbeiter ansteigt. 1923 kann die zwanzigtausendste Henschel-Lokomotive abgeliefert werden. Die Zeit der Inflation und Wirtschaftskrise führt dazu, dass Lokomotivaufträge fast gänzlich ausbleiben. Deshalb plant Karl Anton Theodor Henschel, die Herstellung von Lastkraftwagen in das Fertigungsprogramm seiner Firma aufzunehmen. Während des Ersten Weltkrieges wird die Firma Henschel & Sohn zunächst nicht als Rüstungsbetrieb



verpflichtet. Erst im Jahre 1917 wird Henschel beauftragt, Geschütze zu entwickeln und zu bauen. Für die zu erwartende Produktion beginnt im gleichen Jahr der Neubau des Werkes Mittelfeld. Anfang 1918 kann das Kraftwerk, die Eisen- und Metallgießerei in Betrieb genommen werden. Damit hat das alte Gießhaus an der Mönchebergstraße nach 81 Jahren seine Funktion verloren. Nach gründlicher Restaurierung wird 1935 das Henschel-Werksmuseum in dem alten Kuppelbau eröffnet.

Schon 1922 wird an der Mönchebergstraße ein zweites Verwaltungsgebäude mit dem Namen „Bürohaus Möncheberg“ in Dienst gestellt.

Ab 1936 wird das Gießhaus als Werksmuseum genutzt. Zu sehen ist unter anderem ein Modell des „Drachen“ und Plastiken von Werner Henschel. [Quelle: 2]

Die Villa im Vordergrund beziehen Oscar und Sophie Henschel im Jahr 1871. Das „Haus Henschel“ dahinter errichtet und bewohnt deren Sohn Karl. [Quelle: 2]

Die Henschel-Villen – Ein trauriges Kapitel

1901 erwirbt Karl Anton Theodor Henschel am Weinberg neben der Villa seines Vaters ein weiteres Grundstück, auf dem er für 1,6 Millionen Mark einen Prachtbau, das „Haus Henschel“, errichten lässt.

Zu der Baumaßnahme gehört auch die von italienischen Bauarbeitern errichtete, imposante bogenförmige Stützmauer an der Frankfurter Straße sowie die in nördliche Richtung verlegte Weinbergstraße. Später kamen durch Ankauf noch weitere Gebäude und der Neubau des Kutscherhauses hinzu. 1930 besitzt Henschel am Weinberg acht Häuser. Als nach der Weltwirtschaftskrise die Hauszinssteuer auch für Henschel nicht mehr tragbar ist, kommt es 1932 zum aufsehenerregenden Abbruch des „Hauses Henschel“. Im Zweiten Weltkrieg werden alle Henschel-Gebäude am Weinberg, bis auf das Kutscherhaus, welches nur geringe Schäden aufweist, zerstört. Im ehemaligen Kutscherhaus befindet sich, nach Um- und Anbauten, heute das Museum für Sepulkralkultur.



Karl Anton Theodor Henschel stirbt 1924, kurz nach Vollendung seines 52. Lebensjahres. Nachfolger in der sechsten Generation wird sein Sohn Oskar Robert Henschel. 1899 geboren, besucht er das Wilhelms Gymnasium in Kassel. Nach dem Kriegsende studiert er vier Semester Maschinenbau an der Technischen Hochschule in Darmstadt und drei Semester Nationalökonomie an den Universitäten in München und Frankfurt am Main. Ein Jahr Bankvolontariat in Berlin schließt sich an. Ab Frühjahr 1924 wird er Mitarbeiter in der väterlichen Fabrik. Als Oskar Robert Henschel Ende 1924 mit 25 Jahren die verantwortliche Leitung der Firma Henschel & Sohn übernimmt, geht es der deutschen Lokomotivbauindustrie so schlecht wie nie zuvor.

Die Firma Henschel & Sohn um 1910.

[Quelle: 1]

Anfang 1925 setzt Oskar Robert Henschel den Plan seines Vaters in die Tat um und beschließt, den Bau von schweren Lastkraftwagen und Omnibussen in das Produktionsprogramm seiner Firma aufzunehmen. Zunächst stützt sich die neue Fertigung auf eine Lizenz des Schweizer Herstellers Franz Brozincevic & Co. Deren Fahrzeuge besaßen bereits Motorbremsen und Kardantriebe, als im allgemeinen noch der Kettenantrieb üblich war. Als erste Henschel-Entwicklung gibt es 1928 schon einen Vergasermotor mit 85 PS. Vier Jahre später wird ein Dieselmotor vorgestellt, der nach dem Luftspeicherverfahren arbeitet und wesentlich weicher läuft als andere Dieselmotoren. Dieser Henschel-Lanova-Motor (nach dem Erfinder Franz Lang und nova = neu) ersetzt bald die Benzinmotoren für schwere Nutzfahrzeuge. Zehn Jahre nach Herstellung des ersten Henschel-Lastkraftwagens umfasst das Nutzfahrzeugprogramm Lastwagen für 2,5 bis 10 Tonnen Nutzlast, Omnibusse



für 20 bis 60 Personen mit Otto- und Dieselmotoren von 60 bis 250 PS sowie Dampfkraftwagen und Holzgasgeneratoren-Kraftwagen. In dieser Zeit erreicht der Nutzfahrzeugbau, er ist im Werk Mittelfeld angesiedelt, nahezu die Hälfte des Henschel-Umsatzes. Ab 1934/35 werden geländegängige Henschel-Dreiachs-Lastkraftwagen mit Diesel- oder Vergasermotoren in großen Serien gefertigt. Sie fahren als Bau- und Armeefahrzeuge in vielen Ländern.

Ab 1933 kann Henschel seine führende Stellung im Lokomotivbau wieder zurückerobern. Aber auch in den unruhigen Zeiten der Auf- und Abwärtsbewegungen hat Henschel viele neuartige Lokomotiven entwickelt und gebaut.

LKW-Präsentation anlässlich der Feierlichkeiten zum 125-jährigen Bestehen der Firma Henschel, 1935. [Quelle: 2]

Nach den ursprünglichen Nassdampflokomotiven folgen bald Heißdampf-, Hochdruck-, Mitteldruck-, Kondensations- und Dampfspeicherlokomotiven sowie Lokomotiven mit Kohlenstaubfeuerung, Schnellfahr-Lokomotiven und Gelenklokomotiven. 1941 wird die 25000ste Henschel-Lokomotive fertiggestellt. Es ist eine Stromlinienlokomotive mit Dampfmotoren für den Einzelsatzantrieb.

Die ersten elektrisch angetriebenen Lokomotiven werden in Zusammenarbeit mit den Siemens-Schuckert-Werken bereits 1905 fertiggestellt. Ab 1920 befasst Henschel sich intensiv mit Entwürfen für die Herstellung von Motorlokomotiven. Zunächst werden Verbrennungsmotor-Lokomotiven in geringen Stückzahlen gebaut. Ab 1931 entwickelt und baut Henschel diesel-elektrische Lokomotiven. 1942 liefert Henschel die ersten Lokomotiven mit hydraulischer Leistungsübertragung.





Drei fertig gestellte Henschel-Dampflokomotiven verlassen das Werksgelände zum Unterstadtbahnhof, 1934. [Quelle: 2]



Eine Schnellfahrlokomotive des Henschel-Wegmann-Zuges verlässt das Werk. Die Lokomotive konnte Geschwindigkeiten bis zu 175 Stundenkilometer erreichen. Die dazugehörigen Waggons produzierte die Firma Wegmann in Rothenditmold, um 1935. [Quelle: 2]

Nutzfahrzeuge, Flugzeugmotoren und Panzer werden produziert

Seit vielen Jahren ist die Lokomotiv-Fertigung auf die Werke Kassel, Rothenditmold und Mittelfeld verteilt. Um die langen Zufahrtswege künftig zu vermeiden, beginnt Mitte der dreißiger Jahre der Aufbau eines zentralen Lokomotivwerkes im östlichen Bereich des bereits bestehenden Werkes Mittelfeld. Zwischen der damaligen Vellmarschen Straße und der Holländischen Straße sind acht neue Werkshallen geplant. Wegen der Kriegereignisse werden aber nur noch vier Hallen fertiggestellt, von denen eine für die Panzerfertigung verwendet wird.

1933 werden die Henschel Flugzeugwerke AG in Berlin gegründet. Das Flugzeugwerk mit Flugplatz, beides Hen-

scheigentum, entsteht in Schönefeld bei Berlin. 1936 erfolgt die Gründung der Henschel Flugmotoren GmbH. Das Flugmotorenwerk wird in Altenbauna bei Kassel gebaut. Damit hat Oskar Robert Henschel zwei weitere Fertigungszweige in sein Unternehmen aufgenommen. In der Produktion findet keine Zusammenarbeit zwischen den Henschel Werken in Kassel und den Henschel Flugzeug Werken in Schönefeld und dem Henschel Flugmotoren Werk in Altenbauna statt.

Schon während der Weimarer Republik gibt es, hinsichtlich der Rüstungsfertigung, erste Verbindungen mit dem Heereswaffenamt der Reichswehr und der Firma Henschel & Sohn. 1933 erhält Henschel im Rahmen des Rüstungsprogramms des Nazi-Regimes einen ersten Auftrag für die Entwicklung und den



In der Richthalle werden die Henschel-Lokomotiven montiert, um 1935. [Quelle: 2]



Blick auf den Werkschhof und die Verladehalle, um 1935. [Quelle: 2]

Bau eines leichten Panzers für die Reichswehr. 1936 wird Henschel, wie etwa 2800 andere deutsche Firmen, ein Rüstungsbetrieb und unterliegt damit dem Rüstungsprogramm der deutschen Wehrmacht. 1937 erfolgt die Entwicklung eines Panzers. 1941 beginnt die Produktion des 58 Tonnen schweren „Tiger“-Panzers. Davon werden bis September 1944 insgesamt 1348 Stück hergestellt. Zulieferer sind unter anderen die Firmen Rheinmetall, Maibach und Wegmann. Im November 1943 beginnt die Produktion des 70 Tonnen schweren „Königstiger“-Panzers, von dem insgesamt 480 Stück bis Ende März 1945 gebaut werden. Ende 1942 wird die Nutzfahrzeugherstellung vom Werk Mittelfeld nach Wien verlagert, um Platz für die Panzerfertigung zu schaffen.

„Während meiner Lehrzeit auf dem Firmengelände am Holländischen Platz war es niemandem möglich, unbefugt die Hallen K13 und K42 zu betreten. Hier sind mutmaßlich Rüstungsgüter hergestellt worden.“ Heinz Schmidt

Mit dem Beginn des Zweiten Weltkrieges im September 1939 treten auch bei der Firma Henschel spürbare Veränderungen ein. Viele Mitarbeiter, zumeist jüngere Fachkräfte, werden zum Kriegsdienst einberufen. Als Ersatz kommen Kriegsgefangene, Zwangsarbeiter und freiwillige ausländische Arbeitskräfte zum Einsatz. Sie werden vielfach zunächst in Schnellkursen mit der Metallverarbeitung vertraut gemacht und danach den Henschel Facharbeitern als Hilfskräfte zugeordnet.

Wegen der allgemeinen Wohnungsnot hat die Firma Henschel schon 1938 ein Wohnlager für Arbeiter in unmittelbarer Nähe vom Werk Mittelfeld erbauen lassen. Später finden hier, nach mehrfachen Erweiterungen, etwa 2500 ausländische Arbeiter eine Unterkunft. Zum Teil wohnen aber auch ausländische Arbeitskräfte als Untermieter bei Kasseler Familien.

Auf Anordnung von NS-Gauleiter Staatsrat Karl Weinrich muss Oskar R. Henschel am 1. Juni 1942 den Vorsitz der Geschäftsführung der Firma Henschel & Sohn GmbH abgeben. Neuer Vorsitzender der Geschäftsführung wird Dr.-Ing. Gerd Stieler von Heydekampf, der bisher Vorstandsmitglied der Adam Opel AG, Rüsselsheim, und Leiter des Lastwagenwerks in Brandenburg war. Die weiteren Mitglieder der Geschäftsführung sind, wie bisher, Dr. jur. R. A. Fleischer, Dr. jur. Robert Henschel, der Bruder von Oskar R. Henschel und Dr.-Ing. Fritz Hinz. Betriebsführer Dr.-Ing. Stieler von Heydekampf soll nach dem Willen von Weinrich für die strenge Einhaltung der Fertigungstermine sorgen und die Produktion noch weiter steigern. Oskar R. Henschel übernimmt den Vorsitz im Aufsichtsrat seines Unternehmens und damit die Konzernleitung.

Bombenangriffe auf Kassel

In den ersten Jahren des Zweiten Weltkrieges ist Kassel noch wenig von Luftangriffen betroffen. Im September 1941 und im August 1942 fallen einige Bomben auf das Henschelwerk in Rothenditmold. Sie verursachen aber nur geringe Schäden. Ein Luftangriff am 3. Oktober 1943, der die Kasseler Innenstadt vernichten soll, verfehlt sein Ziel, richtet aber östlich vom Stadtzentrum große Zerstörungen an. Schäden gibt es auch am Holländischen Platz. Hier brennt der gesamte Dachstuhl des Hauptverwaltungsgebäudes der Firma Henschel ab. Die Büroetagen bleiben verschont und werden weiterhin genutzt.

*Beim Bombenangriff auf Kassel wird das Dach der Henschel-Hauptverwaltung zerstört.
[Quelle: 1]*



Eine daneben gelegene Henschel-Büroanlage wird ebenfalls ein Raub der Flammen. Der verheerende Bombenangriff am 22. Oktober 1943, zerstört die Kasseler Innenstadt mit Spreng- und Brandbomben völlig und tötet etwa 10000 Menschen. Auch in den nahegelegenen Henschelwerken am Holländischen Platz und in Rothenditmold entstehen erhebliche Schäden. Aber schon nach kurzer Zeit wird die Produktion wieder im vollen Umfang weitergeführt.

Eine große Anzahl von Henschel-Mitarbeitern verliert am 3. und 22. Oktober ihre Wohnungen. Sie finden bald in den umliegenden Landkreisen eine neue Unterkunft. Um ihren Arbeitsplatz zu erreichen, müssen sie nun weite Strecken in oft überfüllten und verspäteten Eisenbahnzügen oder Bussen zurücklegen.

Die Mönchebergstraße nach dem Angriff am 3. Oktober 1943, im Hintergrund die Stelle, wo heute das Gästehaus der Universität Kassel und das Blaue Tor stehen. [Quelle: 1]



Weitere Einschränkungen bringen die langen Arbeitszeiten, die montags bis samstags um sechs Uhr beginnen und um 18 Uhr enden, häufig auch sonntags. Hart trifft es auch die ausländischen Arbeiter. Deren Wohnlager nahe am Werk Mittelfeld brennt wegen der Holzbauweise am 22. Oktober 1943 vollständig nieder, so dass sie lange Märsche zur Fabrik auf sich nehmen müssen.

Für sie werden in der Gemeinde Mönchhof bei Kassel neue Wohngebäude errichtet. Die weiten Anmarschwege sind auch für diese Arbeitskräfte eine zusätzliche Belastung.

Folgende Henschel-Villen am Weinberg werden am 22. Oktober 1943 zerstört: Das von Oskar R. Henschel bewohnte Gebäude, Weinbergstraße 15, das von Dr. Robert Henschel und Dr. Rudolph Fleischer bewohnte Gebäude, Weinbergstraße 17, sowie die von Dr. Stieler von Heydekampf bewohnte, einst von Oskar und Sophie Henschel erbaute Villa, Weinbergstraße 23.

Nachdem sich herausstellt, dass die Luftschutzkeller in den Bürogebäuden und den Werkstätten keine genügende Sicherheit bei Sprengbombeneinschlägen bieten, beginnt 1943 auch bei Henschel der Bau von Luftschutzzollen. Unter einem von der Mönchebergstraße, der Moritzstraße und der Liebigstraße begrenzten Gelände entstehen Stollengänge, die mehrfach längs und quer miteinander verbunden und über vier Zugänge erreichbar sind. Die mehrere tausend Menschen fassende Stollenanlage soll die Arbeiter des Henschel-Stammwerkes, aber auch die Bewohner der nahegelegenen Wohnhäuser vor Bombenangriffen schützen. Eine weitere Stollenanlage, die ebenfalls mehrere tausend

Schutzsuchende aufnehmen kann, befindet sich unter dem Rothenberg. Im Bereich vom Henschelwerk Rothenditmold gibt es zwei Zugänge. Im Henschelwerk Mittelfeld sind drei Zugänge vorhanden. Neben einem von Rothen-
ditmold nach Mittelfeld durchgehenden Stollengang mit Entlüftungsschächten, besteht die Anlage aus zahlreichen längs und quer angeordneten Verbindungsstollen. Auch dieser Luftschutzstollen wird von Henschelmitarbeitern und darüber hinaus von Anwohnern genutzt.

Nach den Zerstörungen vom 22. Oktober 1943 bleibt Kassel einige Zeit von Luftangriffen verschont. Zwei Bombenangriffe im März 1944 richten nur geringe Schäden an. Am 19. April 1944 gibt es im Henschel-Flugmotorenwerk in Altenbauna bei einem Luftangriff viele Bombentreffer. Bei einer im September 1944 beginnenden Serie von schweren Luftangriffen auf Kassel werden auch immer wieder die Henschelwerke getroffen. Ein Angriff am 22. September 1944 richtet im Henschel-Stammwerk schwere Schäden an. Das Hauptverwaltungsgebäude an der Henschelstraße erhält im Bereich des Eingangsportals einen Volltreffer, der bis in die Kellerräume durchschlägt und dort zehn Mitarbeiter tötet.

Außerdem trifft eine Sprengbombe den Eingang des Luftschutzstollens an der Moritzstraße. Die sich hinter dem Eingang befindende Gasschleuse kann die gewaltige Druckwelle mindern und somit mehrere tausend Schutzsuchende vor ernstlichen Verletzungen bewahren. Am 2. Oktober 1944 zerschlagen mehrere Sprengbomben die beiden Stolleneingänge beim Werk Rothenditmold. Die großen Zusammenballungen der

*Henschelstraße mit Blick auf dem
Holländischen Platz nach dem Bombenangriff
am 3. Oktober 1943. [Quelle: 1]*



Menschen in den Eingangsbereichen, hervorgerufen durch die vielen Schutzsuchenden der benachbarten Wohnhäuser, die eingedrungenen Pulvergase und der Sauerstoffmangel führten bei etwa einhundert Personen zum Tode, zudem gab es noch eine Vielzahl von Verletzten. Im Henschel-Flugmotorenwerk in Altenbauna treffen am 7. Oktober 1944 zwei Sprengbomben den Luftschutstollen. In einem dabei abgetrennten Stollenteil werden 450 Personen eingeschlossen. Ihre Befreiung ist erst nach zehn Stunden möglich. Die Weiterführung der Produktion in den Henschel-Werken wird in Frage gestellt, als Bomben am 7. Oktober 1944 das Kraftwerk in Mittelfeld zerstören und damit die Strom- und Dampfversorgung ausfällt. Die Gas- und Wasserleitungen sind wegen zahlreicher Bombentreffer ebenfalls unterbrochen. Weitere Schwierigkeiten ergeben sich durch die Zerstörung der Anschlussgleise zur Reichsbahn sowie der Gleislagen, insbesondere innerhalb des Werkes Mittelfeld. Die Werkstraßen werden von Sprengbombeneinschlägen derart zerpflegt, dass sie zeitweise nicht mehr befahrbar sind. Das Treppenhaus des Hauptverwaltungsgebäudes erhält einen Sprengbombentreffer. Wegen des zuvor zerschlagenen Eingangsportals ist das Bauwerk nun zweigeteilt. Bei einem Luftangriff am 18. Oktober 1944 brennen im Wohnlager Möncheberg 23 Baracken ab: die Unterkünfte von etwa 2500 Zwangsarbeitern. Trotz weiterer schwerer Luftangriffe in den Monaten Januar, Februar und März 1945 und immer schwierigeren Arbeitsbedingungen wird die Produktion in den Henschelwerken weitergeführt.

Kassel als „Festung“

Am 27. März 1945, in den letzten Kriegstagen, findet eine Besprechung beim Rüstungskommando statt, bei der Vertreter der Kasseler Firmen Henschel, Wegmann, Fieseler und Junkers anwesend sind. General Schindke teilt den Versammelten mit, dass aufgrund eines „Führerbefehls“ ihre Betriebe zu sprengen sind. Dies hätte für die Zukunft der Werke und darüber hinaus für die Stadt Kassel unabsehbare Folgen gehabt. Nach Abstimmung der Firmenvertreter mit dem Reichsminister für Bewaffnung und Munition, Albert Speer, können die Sprengungen abgewendet werden. Mit einem weiteren „Führerbefehl“ wird Kassel zur Festung erklärt, die bis zum letzten Mann zu verteidigen ist. So kommen die in den letzten Märztagen im Werk Mittelfeld noch fertiggestellten „Tiger“-Panzer südlich von Kassel direkt zum Einsatz. Auch die teilweise noch unfertigen Panzerabwehrgeschütze werden aus den Henschelhallen herausgeholt und rund um Kassel in Position gebracht.

Am 29. März 1945 kommt Oskar R. Henschel, der nach der Ausbombung am Weinberg auf Gut Falkenberg bei Wabern wohnt, in seine Firma nach Kassel, um die anstehende Generalversammlung abzuhalten. Am 1. April 1945 trifft sich der Vorsitzende der Geschäftsführung der Firma Henschel & Sohn, Dr. Stieler von Heydekampf, – er hat den Befehl, sich von Kassel abzusetzen – mit dem Mitglied der Geschäftsführung, Dr. R. A. Fleischer, und erteilt ihm alle notwendigen Vollmachten. Fleischer hat sich zuvor bereiterklärt, im Kasseler Henschelwerk zu bleiben. Die Mitarbei-

terzahl der Firma Henschel & Sohn GmbH in Kassel beträgt Ende März 1945 etwa 15 400 Personen. Etwa 6 800 davon sind Zwangsarbeiter. Nach Beendigung der Bombenangriffe sind die Gebäude aller drei Henschelwerke zu 80 Prozent zerstört.

In den ersten Apriltagen bricht die Verteidigung von Kassel zusammen. Bis zum 5. April 1945 erobern US-Truppen das gesamte Stadtgebiet. Am 6. April nimmt Fleischer im Kasseler Rathaus Kontakt mit der Militärregierung auf. Er wird dort vom amerikanischen Stadtkommandanten in ein beratendes Wirtschaftskomitee aufgenommen, dessen Aufgabe es ist, alle Zweige der Verwaltung und Wirtschaft wieder in Gang zu setzen. Bei dieser Aufgabe gelingt es Fleischer, notwendige Maßnahmen zum Schutze der drei Henschelwerke und die Genehmigung zur Beschäftigung von zunächst 80 Arbeitern für Aufräumungszwecke durchzusetzen. Ende April erfolgt die Besetzung des Henschel-Stammwerkes durch das 757. Railway Shop Bataillon der US-Army. Die amerikanischen Soldaten sollen gemeinsam mit deutschen Fachkräften US-Kriegslokomotiven sowie Reichsbahnlokomotiven reparieren und die schon angearbeiteten Neubaulokomotiven fertig stellen.

Das Eisenbahn-Bataillon übernimmt auch die Aufsicht über das Werk Rothenditmold, Teile vom Werk Mittelfeld und außerdem über die Firmen Wegmann & Co, Gebr. Credé & Co und das Reichsbahnausbesserungswerk. Das nur leicht beschädigte Henschel-Bürohaus an der Mönchebergstraße wird Hauptquartier für das Eisenbahn-Bataillon. Man richtet dort die Büroräume der

Offiziere, wie auch die Schlaf-, Küchen- und Aufenthaltsräume für 500 bis 700 Soldaten ein. Die bisher im Bürohaus am Möncheberg untergebrachten Henschel-Verwaltungsabteilungen werden in das noch gut erhaltene Schulgebäude am Wall (zwischen Bernhardstraße und Bremer Straße) verlegt.

Nach dem Krieg ein Kinosaal in der Mönchebergstraße

Bei den zahlreichen Luftangriffen auf Kassel werden auch alle kulturellen Einrichtungen zerstört. Die Soldaten des Eisenbahn-Bataillons, die Unterhaltung suchen, finden neben dem Möncheberger Bürohaus eine von Bombeneinschlägen verschonte Werkshalle, die sie in einen Veranstaltungssaal umgestalten und ihm den Namen Montgomery Hall geben. Hier finden Filmvorführungen, Theateraufführungen, Konzerte, Vorträge und sonstige Veranstaltungen statt. Schon kurze Zeit später können auch deutsche Bürger die Einrichtung nutzen. Nach ihrer Umbenennung in Henschelhalle steht sie noch bis 1949 für Veranstaltungen zur Verfügung. Am 21. September 1945 eröffnet das erste deutschsprachige Kino Kassels in der Mönchebergstraße 42 seine Pforten. Zusammen mit der erhalten gebliebenen evangelischen Freikirche in der Mönchebergstraße 10 entsteht nach dem Zweiten Weltkrieg ein erstes Kulturzentrum.

Oskar R. Henschel wird nach dem Einmarsch der amerikanischen Truppen verhaftet und in Ludwigsburg interniert. Etwa zwei Jahre später ist er wieder frei, darf aber erst im März 1949 den Vorsitz der Geschäftsführung seiner Firma Henschel & Sohn GmbH übernehmen.

Nach der Besetzung versucht die US-Militärregierung den Eisenbahnverkehr schnellstens wieder in Gang bringen. Das bereitet jedoch Schwierigkeiten, denn es sind nur noch wenige Lokomotiven einsatzbereit. Eine große Anzahl der Lokomotiven haben beim Beschuss durch Tiefflieger und bei Bombenabwürfen schwere Schäden abbekommen, die behoben werden müssen.

Luftbild der US Air Force von den Zerstörungen auf dem Henschelgelände, Mai 1945.
[Quelle: 6]



Dies ist für die Firma Henschel eine günstige Gelegenheit, schon recht frühzeitig die Arbeit in der Lokomotiv-Montagehalle im Werk Kassel wieder aufzunehmen. Anfang Mai 1945 stehen für die Reparaturarbeiten bereits über 1000 Beschäftigte zur Verfügung. Um die vielen beschädigten Lokomotivteile zu ersetzen, wird auch schon bald in der Kesselschmiede und Hammerschmiede im Werk Rothenditmold sowie in der Gießerei, den mechanischen Werkstätten und dem Rahmenbau im Werk Mittelfeld die Arbeit wieder aufgenommen.

Neben der Mithilfe bei den Lokomotiv-Reparaturarbeiten unterstützen die Soldaten der US-Army die dringend erforderlichen Aufräumarbeiten und Instandsetzungsarbeiten mit Hilfe ihrer Lastkraftwagen, Bagger und fahrbaren Kräne.

Aufräumarbeiten auf dem Henschelgelände mit Unterstützung der US-Army, 1945. [Quelle: 2]



Viele der bei Henschel beschäftigten Arbeiter sind ausgebombt oder heimatvertrieben und haben ihren gesamten Hausrat verloren. Die Möglichkeit, neue Geräte zu erwerben, gibt es nicht, weil der Einzelhandel nicht liefern kann. Man entschließt sich daher, bei Henschel kurzzeitig Haushaltsgegenstände, zum Beispiel Töpfe, Pfannen, Kuchenbleche, Bügeleisen und vieles mehr herzustellen. Um den Firmenangehörigen und ihren Familien die Gelegenheit zu geben, größere Lasten zu befördern, beginnt im August 1945 die Produktion von Handwagen, die jeder Henschel-Mitarbeiter kaufen kann.

Nach der Wiederaufnahme der Arbeit gibt es in den Henschel-Werkstätten zunächst viele Schwierigkeiten. Hallendächer sind undicht, Fenster herausgerissen, sanitäre Anlagen unbenutzbar und Heizungen nicht funktionsfähig. Oft fällt auch die Stromversorgung aus. Ein allgemeines Problem ist die große Wohnungsnot in Kassel, die sich anfangs, wegen der Beschlagnahmung von zahlreichen Wohnungen für die Besatzungsmacht, weiter verschlechtert. Besonders zu leiden hat die Bevölkerung aber unter der mangelhaften Versorgungslage, bei der Schwarzhandel mit überhöhten Preisen und Tauschhandel enorm zunehmen. Nachdem die Lebensmittel- und Bekleidungsuteilungen immer wieder gekürzt werden, kommt es zu gewerkschaftlich organisierten Demonstrationen gegen die Militärregierung. Von ihr wird gefordert, die katastrophalen Lebensbedingungen baldmöglichst zu verändern. Eine Normalisierung tritt jedoch erst nach der Währungsreform 1948 ein.

Die Produktion läuft schleppend an

Im Mai 1945 richtet die US Army im Werk Mittelfeld eine Reparaturwerkstatt für die hier in großer Zahl abgestellten Armeefahrzeuge ein. Schon bald wird die Reparaturabteilung der deutschen Zivilverwaltung unterstellt. Henschel darf aber den Nutzfahrzeugbau zunächst nicht wieder aufnehmen. Deshalb entsteht die Hessische Industrie- und Handels-GmbH (Hessia).

Ab 1946 werden die amerikanischen GMC-Lastwagen mit Henschel-Dieselmotoren ausgerüstet, um sie den deutschen Verhältnissen anzupassen. Weil Henschel den Anschluss bei der Herstellung von Straßenverkehrsfahrzeugen nicht völlig verlieren möchte, beginnt schon im Juni 1945 im ehemaligen Henschel-Flugmotorenwerk in Altenbauna der Bau von Oberleitungs-Omnibussen. 1948 erfolgt die Rückführung der Hessia in die Firma Henschel & Sohn GmbH. Bereits 1950 kann der erste neu konstruierte Henschel-Lastwagen vorgestellt werden. Die folgenden Jahre sind geprägt von der Entwicklung und Herstellung verbesserter Dieselmotoren und neuer Nutzfahrzeugtypen. Nachdem Fertigungshallen instandgesetzt und neue Werkstattgebäude errichtet sind, steht ab 1955 wieder eine komplette Produktionsanlage für Henschel-Lastkraftwagen zur Verfügung.

Der Henschel-Getriebebau ist schon 1945 wieder voll funktionsfähig. Die Fertigung beschränkt sich zunächst auf Ersatzteile für US-Army-Lastkraftwagen, die von der Hessia instandgesetzt werden. Nach Wiederaufnahme der LKW-Produktion und der Herstellung von Elektro- und Diesellokomotiven benötigt man Henschel-Getriebe in großen Stückzahlen.

1946 bekommt Henschel die Genehmigung für den Neubau von Industrielokomotiven und Straßenbaumaschinen. Nachdem etwa 6000 durch Kriegsauswirkungen beschädigte Lokomotiven von Henschel wieder instandgesetzt sind, werden 1950 die ersten neukonstruierten Dampflokomotiven an die Deutsche Bundesbahn geliefert. Zur gleichen Zeit erfolgt auch der Export von Dampflokomotiven.

1958: Das Ende der Dampflokomotiven

Trotz vieler Neuentwicklungen und Verbesserungen geht 1958 die Epoche der Henschel-Dampflokomotiven zu Ende. Inzwischen sind andere Traktionsarten mit erheblich größeren Leistungen und wesentlich besserem Gesamtwirkungsgrad möglich. Die Lokomotiv-Montagehalle im Werk Kassel hat ausgedient. Am 9. Februar 1962 fährt eine letzte Rangierlokomotive vom Henschelwerk zum Unterstadtbahnhof. Wegen der Umgestaltung des Holländischen Platzes und der Wolfhager Straße wird das seit 90 Jahren bestehende Verbindungsgleis, über das die bei Henschel fertiggestellten Lokomotiven mit eigener Kraft rollen, stillgelegt.

Eine elektrische Tagebaulokomotive verlässt das Werk zur Wolfhager Straße hin. [Quelle: 2]



In Anlehnung an die in den Jahren vor 1945 bei Henschel gesammelten Erfahrungen zur Herstellung von Elektro- und Diesel-Lokomotiven, wird ab 1949 mit der Weiterentwicklung begonnen. Für die Montage dieser Lokomotiven steht eine von der US-Army freigegebene und für diesen Zweck hergerichtete Fertigungshalle im Werk Mittelfeld zur Verfügung. 1950 beginnt bei Henschel der Neubau von elektrischen Streckenlokomotiven für die Deutsche Bundesbahn und von elektrischen Tagebaulokomotiven für Braunkohle-Abbaugebiete.

1955 liefert Henschel die ersten dieselhydraulischen Lokomotiven an die Deutsche Bundesbahn. Henschel möchte den Anschluss an den internationalen Entwicklungsstand dieselektrischer Lokomotiven erlangen und schließt deshalb 1954 einen Zusammenarbeit- und Lizenzvertrag mit General Motors Corp. (Detroit, USA) ab. Die ersten diesel-elektrischen Henschel-GM-Lokomotiven werden 1956 ausgeliefert.

Eine Feier für die Werkangehörigen findet am 30. Juli 1948 anlässlich der seit 100 Jahren bestehenden Henschel-Lokomotivfertigung statt. Bis dahin haben etwa 28 000 Lokomotiven das Werk verlassen.

Ab 1946 beginnt die Lizenzfertigung von Holzbearbeitungsmaschinen, die aber 1948 wieder ausläuft. 1948 wird die Produktion von Werkzeugmaschinen und Henschel-Aufbaueinheiten für Werkzeugmaschinen aufgenommen. Daraus entwickelt sich später ein Programm für Transferstraßen, besonders für die Automobilindustrie. Im ehemaligen Henschel-Flugmotorenwerk in Altenbauna wird die Produktion von Rühr-

werken und Mischern für die chemische Industrie aufgenommen. Außerdem werden hier stationäre Dampferzeuger für den industriellen Bereich hergestellt.

Als Oskar R. Henschel im März 1949 wieder in seine Fabrik zurückkehrt, sind die meisten Werkshallen und auch das Hauptverwaltungsgebäude wieder instand gesetzt und in Betrieb genommen. 1953 übernimmt Oskar R. Henschel die WUMAG Hamburg als Henschel-Maschinenbau GmbH Hamburg. In der Tochterfirma werden Dieselmotoren mit hoher Leistung, Plantagenmaschinen und Dampfturbinen hergestellt. Am 1. Mai 1953 findet ein Staatsbesuch des Bundespräsidenten, Prof. Dr. Theodor Heuss, in den Henschelwerken in Kassel statt. Bei diesem Anlass wird an 22 Henschelaner das Bundesverdienstkreuz der Bundesrepublik verliehen. Am 18. Dezember 1953 erfolgt die Ernennung Oskar R. Henschels zum Ehrensator der Technischen Hochschule Braunschweig Carolo-Wilhelmina. Am 1. September 1955 erhält Oskar R. Henschel die Ernennung zum Dr.-Ing. e. h. der Technischen Hochschule Braunschweig in Würdigung seiner hervorragenden und einmaligen Verdienste um die technische Weiterentwicklung seiner Werke auf den Gebieten der Verkehrstechnik. Dr.-Ing. Oskar R. Henschel bekommt am 2. Dezember 1955 das Große Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen. Ende 1955 sind 10 730 Mitarbeiter in den Henschelwerken beschäftigt.



Henschel-Stammwerk um 1956, im Vordergrund der Holländische Platz, links die Henschel-Verwaltung. [Quelle: 6]

Der großzügige Ausbau der kriegswichtigen Dampflokomotivenfertigung, die späte Produktionsumstellung von Dampf- auf Diesel- und Elektrolokomotiven, aber auch Absatzschwierigkeiten im Lastwagenbau sowie familiäre Gründe führen dazu, dass die Firma Henschel & Sohn GmbH im Herbst 1957 zahlungsunfähig ist und das Vergleichsverfahren beantragt.

Um die Arbeitsplätze zu erhalten, wird eine Auffang- und Betriebsgesellschaft, die Henschel-Werke GmbH gegründet. Die Werkswohnungen in Kassel und das ehemalige Henschel-Flugmotorenwerk in Altenbauna werden verkauft. Die Volkswagen AG erwirbt das Gelände in Altenbauna und errichtet dort ein Werk für die VW-Ersatzteulfertigung. Der als Sanierer für die Henschelwerke eingesetzte Wirtschaftsprüfer beruft Dr. Fritz Aurel Goergen in den Aufsichtsrat, zu dessen Vorsitzen-

den er gewählt wird. Nachdem die Alt-schulden beglichen sind, wandelt Goergen die Henschelwerke 1962 in eine Aktiengesellschaft um.

Unter der Leitung von Goergen und seiner Führungsmannschaft kommt es zu einem gewaltigen Aufschwung. Es werden viele neue Produktbereiche aufgenommen, so auch die Montage von den in der Schweiz entwickelten Schützenpanzerwagen für die Bundeswehr. In der stillgelegten Lokomotiv-Montagehalle im Werk Kassel wird eine Omnibus-Fertigungswerkstatt eingerichtet, in der täglich zwei neue Busse in selbsttragender Leichtmetall-Schalenbauweise hergestellt werden. Auf dem Werks-gelände in Mittelfeld entsteht eine Werft für die Wartung von Bundeswehr-Hubschraubern und ein werkseigener Hubschrauber-Landeplatz. Außer neugebauten Werkshallen erhält das Hauptverwaltungsgebäude am Holländischen Platz ein Laternengeschoss und an der Außenfront einen hellen Plattenbelag. 1959 ist die 30 000ste Henschel-Lokomotive fertiggestellt.

Henschel wird Aktiengesellschaft

Die rasante Entwicklung nimmt eine dramatische Wende, als Goergen im April 1964 während der Deutschen Industriemesse in Hannover beim Festbankett verhaftet wird. Man wirft ihm vor, Panzerersatzteile zu überhöhten Preisen an die Deutsche Bundeswehr verkauft zu haben. Gegen Zahlung einer Kaution kommt er nach 45 Tagen wieder frei. Aber erst 1975 erfolgt die Einstellung des Verfahrens. Nach seiner Freilassung verlässt Dr. Goergen die Henschel-Werke AG und verkauft 1964 seine Anteile an die Rheinischen Stahlwerke in Essen.

Das Henschelunternehmen heißt nun Rheinstahl Henschel AG. Damit ist zum erstenmal in der Firmengeschichte der Eigentümer nicht mehr in Kassel ansässig. Henschel gehört nun zu einem Konzern, von dem die einzelnen Fertigungsbereiche gesteuert werden. Das führt im Nutzfahrzeugsbereich zur Zusammenlegung der Rheinstahl Hanomag AG und der Henschel-Nutzfahrzeuggesellschaft, die 1969 in die neugegründete Hanomag-Henschel Fahrzeugwerke GmbH eingebracht werden. An dieser Gesellschaft beteiligt sich die Daimler Benz AG zunächst mit 51 Prozent. Die restlichen Anteile gehen 1972 von Rheinstahl an Daimler-Benz über. 1974 rollen die letzten Lastkraftwagen unter dem alten Henschel Markenzeichen aus den Fertigungshallen. In 50 Jahren sind genau 111 555 Henschel-LKW entstanden. Im ehemaligen Henschel-Nutzfahrzeugbau im Werk Mittelfeld werden ab 1973 in großen Stückzahlen Achsen

gefertigt. Seit 1979 ist Kassel das zentrale Nutzfahrzeug-Achsenwerk von Daimler-Benz, heute DaimlerChrysler.

Strukturveränderungen und Rationalisierungsmaßnahmen im Rheinstahlkonzern führen 1970 zur Umwandlung der bisherigen Produktgruppen. Im Verwaltungssitz Kassel entstehen die Geschäftsbereiche Rheinstahl Transporttechnik und die Rheinstahl Sonderfertigung unter gemeinsamer Leitung. Nachdem im Werk Mittelfeld ein neues Verwaltungsgebäude entstanden ist, wird 1972 das ehemalige Henschel-Stammwerk zwischen der Mönchebergstraße und dem Holländischen Platz stillgelegt. Außerdem stellt die Eisen- und Metallgießerei sowie die Modellschreinerei ihren Betrieb ein. Die Herstellung von Fluggastbrücken und Schrottverarbeitungsmaschinen werden im Produktionsprogramm neu aufgenommen.

Eine von Henschel entwickelte Bundesbahn-Schnellfahrlokomotive erreicht bei einer Testfahrt 1973 die Geschwindigkeit von 250 Kilometer pro Stunde. Die mit 5 400 PS leistungsfähigsten dieselhydraulischen Lokomotiven der Welt werden 1971/72 von Henschel konstruiert und gebaut. Schon ab 1965 wird bei Rheinstahl Henschel in Zusammenarbeit mit Brown, Boveri & Cie AG (BBC) eine Universallokomotive mit Drehstrom-Leistungsübertragung konzipiert. Verbesserte Antriebskomponenten und neuartige Trieb-Drehgestelle führen letztendlich zu den von Henschel und BBC entwickelten und gebauten ICE-Triebköpfen. Das Prinzip der Drehstrom-Leistungsübertragung wird inzwischen bei allen Neubaulokomotiven und Triebzügen angewendet.

1974 beginnt Thyssen Henschel, in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Braunschweig, mit den Forschungs- und Entwicklungsarbeiten am Magnetbahnsystem. 1975 entsteht im Werk Mittelfeld die erste Versuchsanlage der Welt für die Magnetschwebetechnik mit Langstatorantrieb. Ab 1984 wird im Emsland eine Magnetschnellbahn-Versuchsanlage gebaut. In 2000 sind alle erforderlichen Untersuchungen für die Inbetriebnahme des Transrapid 08 abgeschlossen. Die Bundesregierung und die Bundesbahn verzichten aber auf eine geplante Transrapid-Verbindung Berlin-Hamburg. 2001 erfolgt die Auftragserteilung für eine erste kommerzielle Anwendungsstrecke von 35,5 Kilometern Länge in Shanghai (China). Sie verbindet die Innenstadt mit dem Internationalen Flughafen Pudong. Auf der Strecke verkehren drei Züge mit je fünf Sektionen (Zugteilen) mit einer Geschwindigkeit von maximal 430 Kilometern pro Stunde. Die Fahrzeit beträgt zwischen beiden Stationen acht Minuten.

Strukturveränderungen und Übernahmen

Als 1974 die Rhestahl AG von der Thyssen-Hütte AG übernommen wird, ändert sich 1976 der Firmenname der Kasseler Werke in Thyssen Industrie AG Henschel bzw. in geläufiger Kurzform als Thyssen Henschel. 1989 kauft die ABB (Asea Brown Boveri, Zürich) den Henschel-Lokomotivbau von Thyssen. Neuer Firmenname: ABB Henschel, Kassel. 1996 wird ABB Henschel vom Schienenfahrzeug-Verbund ADtranz (ABB Daimler-Benz-Transportation Deutschland GmbH) übernommen. In 150 Jahren von 1848 bis 1998 werden etwa 33 500 Lokomotiven der unterschiedlichsten Bauarten in Kassel hergestellt. Immer neue Entwicklungen, das hohe technische Niveau und Pionierleistungen haben den Lokomotivbau weltweit beeinflusst und die Lokomotiven aus Kassel zu einem Begriff werden lassen. Ein erneuter Verkauf des ehemaligen Henschel-Lokomotivbereichs findet 2001 statt, als der kanadische Bombardier-Konzern in Montreal das ADtranz-Werk in Kassel unter dem Namen Bombardier Transportation übernimmt und erfolgreich weiterführt.

Die Firma Thyssen Henschel gibt es nicht mehr. Die Industrieflächen und Gebäude stehen unter der Verwaltung der Thyssen Henschel Industriedienste GmbH. Als die Gesenkschmiede im Werk Rothenditmold ihre Produktion einstellt, werden auch die letzten noch verbliebenen Fertigungsbereiche zum Werk Mittelfeld verlagert. Die unter Denkmalschutz stehenden Industriehallen sind zum Teil an Speditionen und

Handwerksbetriebe vermietet. In einer Halle der ehemaligen Hammerschmiede fand 2003 das Trautmäntzerfestival des Hessischen Rundfunks statt. Es ist vorgesehen, in einer weiteren Halle ein Industriemuseum einzurichten. Auch das Werk Mittelfeld hat sich zu einem Industriepark entwickelt. Zu den großen hier angesiedelten Unternehmen zählen die Firmen Bombardier Transportation, Rheinmetall Landsysteme GmbH und ThyssenKrupp Transrapid GmbH. Außer diesen haben sich hier noch mehrere kleine Firmen niedergelassen.

Die Firma Henschel & Sohn war rund 150 Jahre im Familienbesitz. Danach wird das Unternehmen noch etwa 40 Jahre von Privatpersonen und Konzernen unter dem Beinamen Henschel weitergeführt. Der mit seinen Erzeugnissen weltweit bekannte Name Henschel ist als Firmensymbol inzwischen erloschen, das Firmengelände am Holländischen Platz wird 1972 aufgegeben. Da ist es tröstlich zu wissen, dass der Erfindergeist und die Ingenieurskunst des hervorragenden Technikers Carl Anton Henschel und seiner Nachkommen von der Universität Kassel weitergetragen wird, seit sie die ehemalige Henschelei im Zentrum der Stadt in ihren größten Campus verwandelt hat. So werden heute Karrieren geschmiedet, wo früher Kanonen gegossen wurden. Und in Forschung und Lehre der technikwissenschaftlichen Fachbereiche der Universität Kassel lebt die beste Tradition der alten Henschelei weiter.

Heinz Schmidt

Quellen

125 Jahre Henschel. Kassel, 1935.

*Baumann, Karl-Friedrich: 175 Jahre Henschel.
Der ständige Weg in die Zukunft 1810–1985. Moers 1985.*

*Bürgerverein Nordstadt (Hrsg.): Die Geschichte der Kasseler
Nordstadt. Kassel 1992*

*Denkschrift aus Anlass des hundertjährigen Bestehens
der Maschinen- und Lokomotivfabrik Henschel & Sohn
Cassel und der Vollendung der Lokomotive Fabriknummer
10 000. Kassel, 1910.*

Ebwald, Kurt: Henschelbericht 1945. Stadtmuseum Kassel.

*Engelhardt, Axel; Link, Alexander; Wegner, Karl-Hermann:
Am Möncheberg. Geschichte und Gegenwart einer Kasseler
Straße. Kassel 1997.*

*Fleischer, Rudolph A.: Kassel im Kriege. Erlebnisse aus den
Jahren 1943 bis 1945. Stadtarchiv Kassel.*

*Der Henschelstern.
Werkzeitschrift der Firma Henschel & Sohn. Kassel 1936–1963.*

*Kasseler Stadtparkasse (Hrsg.): Carl Anton Henschel.
Erfolgreicher Eisenbahnpionier und Fabrikant.
Stuttgart 1984.*

*Klaube, Frank-Roland: Chronik der Stadt Kassel. 2500
Ereignisse in Wort und Bild. Gudensberg-Gleichen 2002.*

*Krause-Vilmar, Dietfrid: Ausländische Zwangsarbeiter in der
Kasseler Rüstungsindustrie (1940–1945). In: Frenz, Wilhelm /
Kammler, Jörg / Krause-Vilmar, Dietfrid (Hrsg.):
Volksgemeinschaft und Volksfeinde. Kassel 1933–1945. Bd. 2:
Studien. Fuldabrück 1987. S. 388–414.*

Wandel und Kontinuität

Die Grundrisse der Henschel-Anlage, Werk Kassel, am Holländischen Platz, und des Campus-Geländes der Universität ähneln sich bis heute: Auf den Karten von 1877, als der Aufschwung zur

Maschinenfabrik einsetzte, und 1943, einem Höhepunkt der Produktion des Werkes Kassel, bis zum Jahr 2004 lassen sich Straßen und Grundzüge der Bebauung vergleichen. So befindet sich in



1877 [Quelle: 6]

allen Plänen unten rechts jeweils das Gießhaus. Die Grundflächen der großen Produktionshallen K8 und K9 - im Zentrum des Plans von 1943 - lassen sich noch heute, durchschnitten von der

Straße Diagonale, im Zentrum der Universität mit ihrem Bibliotheks- und Hörsaalkomplex wiederfinden. Der Bach Abna erhielt jedoch seinen ganz natürlichen Verlauf nie wieder zurück.



1943 [Quelle: 6]



2003 [Quelle: 1]



Ein Industriegebiet wird zum Hochschulcampus

Zur Baugeschichte der jungen Kasseler Universität

Er kennt die Kasseler Universität wie seine Westentasche: Dipl.-Ing. Gerhard Ickler, der 1999 als Leitender Baudirektor des Staatsbauamtes Kassel in den Ruhestand verabschiedet wurde, betreute über ein Vierteljahrhundert fast alle Baumaßnahmen der Kasseler Hochschule. Er war viele Jahre Herr über die größte Baustelle Kassels, er setzte Baumaßnahmen im Wert von rund einer halben Milliarde Euro um und begleitete, zusammen mit den zuständigen Personen in der staatlichen Bauverwaltung und in der Universität, diese auf ihrem Weg zu einem modernen und attraktiven Hochschulstandort.

Dabei entstanden Universitätsbauten, deren historischer Charakter teils vollständig erhalten blieb, Neubauten mit architektonischen Zitaten des Vergangenen, modernste Architekturen – und auch die Verbindung von alldem. So entwickelte sich auf dem ehemaligen Henschelgelände eine der anerkannt schönsten Campusanlagen in der Bundesrepublik. Was in diesen Jahren, insbesondere am Holländischen Platz, an Hochschulbauten entstand, schildert Ickler mit sichtlicher Begeisterung.

Im redaktionellen Anhang werden weitere Neubauten und die geplante Campus-Erweiterung auf dem ehemaligen Gottschalk-Fabrikgelände beschrieben; ein historischer Exkurs zur Gottschalkstraße von Heinz Schmidt ergänzt diesen Bericht. (red.)

Vorgeschichte

Im Jahr 1971 wurde die Gesamthochschule Kassel (GhK) als erste integrierte Reformuniversität in der Bundesrepublik Deutschland gegründet. Mehrere Bildungseinrichtungen, die bereits bestanden, gliederte man in die neue Gesamthochschule ein, darunter in Kassel die Hochschule für bildende Künste, die Höhere Wirtschaftsfachschule und die Ingenieurschulen für Bauwesen und Maschinenbau und in Witzenhausen das Institut für Landbau. Die jeweils vorhandenen Räumlichkeiten wurden weiter genutzt. Gleichzeitig entstand in Oberzwehren, am südwestlichen Stadtrand Kassels, ab 1971 in Rekordbauzeit das Aufbau- und Verfügungszentrum (AVZ); dort wurden die neu eingerichteten Lehramtsstudiengänge untergebracht. In unmittelbarer Nachbarschaft, auf einem ehemaligen Truppenübungs Gelände in der Dönche, sollte auch der Hauptstandort der GhK entstehen. Doch 1974 gab die Hessische Landesregierung diesen Plan auf und entschied sich für einen zentralen Campus in der Stadt. Dazu bot sich das Areal der Firma Henschel am Rande der Nordstadt an, denn das Werksgelände am Holländischen Platz war bereits Anfang der 70er Jahre aufgegeben worden.



Bau der Campusanlage am Holländischen Platz

In der ersten, so genannten „Bauphase Null“ wurden ab 1975 erhaltenswerte Henschelgebäude vor dem Verfall gerettet und für Hochschulzwecke umgebaut, darunter der ehemalige Verwaltungsbau der Firma Henschel (K 10), direkt am Holländischen Platz und die Henschel-Betriebskrankenkasse in der Mönchebergstraße, die heute als Verwaltungsgebäude der Hochschule dient. Man hat zunächst auch überlegt, den Kopfbau der Industriehalle K 8, genannt „Zahnbürste“, vorübergehend noch weiter zu nutzen. Das alte Heizwerk (K 5), an der Mönchebergstraße gelegen, wurde fast vollständig abgerissen; der Henschelschornstein konnte saniert werden. Zunächst sollte hier an Stelle der späteren Fernwärmeversorgung ein Blockheizkraftwerk entstehen. Stattdessen wurde jedoch – in denkmalpflegerischer Anlehnung an die alte Baufigur – das Gebäude für die Zentrale Betriebstechnik der GhK mit einer Fernwärmeübergabestation am Nordgiebel neu errichtet. Der südliche Giebel nahm dabei die ehemals neugotische Industrieaufbauform umrissartig

Um Platz für neue Hochschulbauten zu schaffen, wurden zahlreiche alte Henschel-Hallen, wie hier die Montagehallen K 8 und K 9, abgerissen. Das ehemalige Verwaltungsgebäude (K 10) im Hintergrund konnte erhalten werden. [Quelle: 1]

auf. Unter dem Dach der sanierten Henschelhalle K 44 wurden eine Cafeteria und das Hochschulrechenzentrum eingerichtet.

Etwa zeitgleich hatte die Stadt Kassel die rechtsverbindlichen bauplanerischen Festsetzungen zur Neuordnung des künftigen Hochschulquartiers formuliert. Auf dieser Grundlage lobte das Land Hessen im Jahr 1977 einen bundesweit offenen städtebaulichen „Ideenwettbewerb GhK“ aus, an dem auch ausgewählte internationale Architekten teilnahmen. Die Fläche, die es im Rahmen der Ausschreibung architektonisch neu zu ordnen galt, umfasste das Areal der beiden großen Hallen K 8 und K 9, den Platz neben dem ehemaligen Verwaltungsbau K 10 und die Fläche der Halle K 42 entlang der Kurt-Wolters-Straße. Das Randgebiet an der Mönchebergstraße östlich des Ahna-Bachbetts blieb davon ausgespart.

Ende 1978 wurde der Wettbewerb in einer zweiten Stufe zugunsten der Stuttgarter Architekten Horst Höfler und Lutz Kandel entschieden. Er sah den endgültigen Abriss der alten Henschelhallen K 8 und K 9 vor. Im Sommer 1979 rückte die Abbruchfirma mit Abribbirne und Baggerzahn an. Kritiker bedauerten die Zerstörung des verlassenen Industriezeugnisses der Kasseler Nordstadt zugunsten der neuen Hochschulplanung als „Kahlschlaglösung“. Im Jahr 1980 legte man auf dieser Grundlage die Gesamtplanung für den Ausbau der Gesamthochschule Kassel fest. Dieser Entschluss bedeutete gleichzeitig eine Abkehr von bisher üblichen Campus-Planungen hin zu einer neuen vielfältig verflochtenen Hochschule im städtischen Quartier. Obwohl der Entwurf von Höfler und Kandel Vorschläge für die Bebauung der gesamten im Wettbewerb ausgeschriebenen Fläche enthielt, wurden zunächst als „Bauphase Eins“ nur die Bauten auf dem Areal der Hallen K 8 und K 9 ausgeführt. Am Holländischen Platz entstand eine offene Stadtuniversität, die sich von vielen gigantisch-monotonen Hochschulneugründungen der siebziger und achtziger Jahre gestalterisch deutlich abhebt. Die postmodernen roten Ziegelhäuser von Höfler und Kandel erinnern dabei an die ehemalige Industriearchitektur der alten Henschelei, die größtenteils den Hochschulneubauten weichen musste. Abwechslungsreiche Gassen mit Ein-

Mit der Umsetzung der Entwürfe von Höfler und Kandel erhält das Areal am Holländischen Platz ein völlig neues Gesicht. [Quelle: 1]



richtungen des Gemeinbedarfs, wie Geschäften und Cafés, bieten im Universitätsviertel zusätzlichen Anreiz für Hochschulangehörige und Besucher. Über Arkaden kann man die Seminar- und Übungsräume sowie die Fachbereichsräume in den Neubauten für die Wirtschafts- und Sozialwissenschaften erreichen. Fußgängerbrücken in den ersten Obergeschossen sorgen für eine enge funktionelle Verbindung der Gebäude untereinander. In sechs Hörsälen zu zwei Hörsaalgruppen jeweils an den Endpunkten der Diagonale stehen etwa 1 400

Hochschule, sondern bietet auch Raum für größere Veranstaltungen, Theateraufführungen und Konzerte. Im gleichen Jahr wurde auch das Bibliotheksgebäude mit seinem kleeblattartigen Grundriss als Herzstück der Hochschulplanung fertiggestellt. Wegen des schwierigen Untergrundes ruht der Bau auf über 600 Pfählen. In der Bibliothek stehen für Studierende und Gäste etwa 800 Leseplätze zur Verfügung. Im Parkhaus im Untergeschoss finden 200 Fahrzeuge einen Stellplatz.

Im Juni 1983 fand auf dem Höhepunkt der GhK-Neubauten ein besonderes Ereignis am Holländischen Platz statt. Gleichzeitig vier Richtkränze hingen über der GhK-Baustelle: Hörsaalzentrum, Fachbereichsgebäude, Wohnbereiche und Zentrale Betriebstechnik feierten den Rohbau auf der größten nordhessischen Baustelle des Landes und im noch luftigen Hörsaal hielten die Festredner die ersten „Vorlesungen“.

Mit der Neugestaltung des Geländes blieben nur wenige Zeugen der Industrieauweise des 19. Jahrhunderts erhalten. Dazu gehört auch das 1836/37 errichtete Gießhaus als Keimzelle und Symbol der Henschel-Fabrik. Das aus konischen Tonhohlkörpern bestehende Kuppelgewölbe erregte bereits zu Zeiten der Errichtung besondere architektonische Aufmerksamkeit und verleiht dem Raum eine sehr gute Akustik. Der im Durchmesser 16 Meter große Bau ist sehr zurückhaltend saniert. Die Tonröhrenkuppel war stark einsturzgefährdet; sie wurde mit einer neuen kupferverkleideten äußeren Kuppel aus geleimten Holzbindern überwölbt. Später in die Tonröhren eingebrachtes schallschluckendes Material und eine Beschallungsan-



Richtfest an der Mensa [Quelle: 1]

Plätze ebenerdig zur Verfügung. Die verputzten Studentenwohnheime bieten Wohnraum für 150 Studierende. Zum Wintersemester 1988 stand das pagodenartige Mensagebäude der Gesamthochschule zur Verfügung. In dem Bau an der Moritzstraße befinden sich die Zentralküche, ein Speisesaal für 600 Personen sowie ein Restaurant mit 100 Plätzen. Die Mensa ist nicht nur Hauptspeisesaal der

lage verbesserten die Akustik. Heute steht die alte Eisengießerei als Zeugnis eines frühindustriellen Gießhaustyps unter Denkmalschutz. Die Universität Kassel nutzt das Gebäude für repräsentative Veranstaltungen. Baulich ist das Gießhaus seit seiner Sanierung im Jahr 1978 dem Gebäude Technik I/II zugeordnet, mit dem es über einen gedeckten Glasgang verbunden ist.

Das 1982/83 errichtete Mehrzweckgebäude Technik I/II für die Fachbereiche Bauingenieurwesen und Maschinenbau an der Mönchbergstraße hebt sich mit seiner braunen Steinfassade, den hellblauen Rankgittern und den orangefarbenen Fensterrahmen deutlich von den umgebenden Ziegelbauten ab. Kern der stark gegliederten Anlage ist die Henschel-Halle K 1 aus dem Jahr 1962, von der allerdings nur noch das Stahlbetonskelett übrig ist. Während der Bauarbeiten produzierte man in der noch ausgefachten Halle Fertigteile für die umgebende Baustelle. Die zehn Meter hohe und 76 Meter lange Halle dient den Wissenschaftlern der Fachbereiche Maschinenbau und Bauingenieurwesen als zentrales Versuchsfeld.



Die 1962 errichtete Henschel-Halle K 1 wurde in das neue Technik-Gebäude I/II integriert. [Quelle: 1]

Symbol der Henschelfabrik – Schmuckstück auf dem Uni-Campus: das Gießhaus

Die Tonhohlkörper in der Kuppel sind gestalterisch äußerst dekorativ. [Quellen: 1]





Entlang der Kurt-Wolters-Straße wuchs zwischen 1988 und 1995 ein weiteres Gebäude für die Fachbereiche Maschinenbau und Bauingenieurwesen. [Quelle: 1]

Zwischen 1988 und 1995 entstand am Holländischen Platz noch ein weiteres Mehrzweckgebäude – Technik III / 2 – mit Laboratorien und Werkstätten für die Fachbereiche Bauingenieurwesen und Maschinenbau sowie für ein interdisziplinäres wissenschaftliches Forschungszentrum, das Zentrum für Umweltsystemforschung. Mit etwa 9300 Quadratmetern Nutzfläche gehört es zu den größten Bauvorhaben der Kasseler Universität. Für die riesige Baulücke entlang der Kurt-Wolters-Straße hatte das Land Hessen 1985 wieder einen Architektenwettbewerb ausgelobt, über den im Frühjahr 1986 entschieden wurde: Den 1. Preis vergab die Jury an das Münchner Architektenbüro Kurt Ackermann & Partner. Der von technischer Ästhetik geprägte Bau grenzt sich sichtbar von der verspielt postmodernen Architektur auf dem Campus am Holländischen Platz ab. Technik III / 2 ist ein kühler Funktionalbau mit viel Glas und Metall an den Außenflächen.

Im Jahr 1993 entstand zwischen Technik I / II und III / 2 der Bau, in dem sich heute das Institut für Werkstofftechnik befindet. Zusammen mit dem restaurierten Gießhaus bildet die Fassade der ehemaligen Industriehalle K 13 ein Ensemble, das auch heute noch an den Industriestandort der alten Firma Henschel erinnert und gleichzeitig moderne Elemente mit einbezieht. Von der alten Halle hat man nur die zehn Meter hohen Außenmauern im Rundbogenstil stehen lassen und in den Leerraum einen dreigeschossigen Glaskubus gesetzt. Die moderne Planung des Teams „K 13“ mit Architekten des Staatlichen Hochschulbauamtes Kassel (Ickler, Pleyer, Franke) und der Gesamthochschule Kassel (Nicolaissen, Precht) konnte hier mit industriehistorischem Bezug beispielhaft ausgeführt werden. Der Bund deutscher Architekten hat Anfang 1998 dem Neubau eine „Auszeichnung für gute Architektur“ verliehen.

Alte und neue Bausubstanz wurden im Technikgebäude III / I harmonisch miteinander vereint. [Quellen: 1]



Erweiterung in der Gottschalkstraße

Am Rande des Hochschul-Standortes am Holländischen Platz erwarb das Land Hessen 1980 das Gebäude der Firma Kolben-Seeger für die Universität Kassel. Der in Backstein gemauerte Industriebau aus der Zeit um die Jahrhundertwende diente ursprünglich als Konservenfabrik, später wurden dort Motorteile produziert. Ab 1984 wurde die Fabrik als Mehrzweckgebäude für den Fachbereich Architektur/Stadtplanung/Landschaftsplanung umgebaut und Ende 1986 an die GhK übergeben. Besonders Wert legte man dabei auf die Restaurierung der aufwendig gestalteten Ziegelfassade mit ihren Zierputzflächen. Durch die Erweiterung dieses Bereiches um das benachbarte Biedermeier-Fachwerkhaus sowie um das ehemalige Gebäude der Kasseler Häute- und Fettverwertung (Hafeka) wurde eine bauhistorische Symbiose geschaffen.

Das ehemalige Gebäude der Firma Kolben-Seeger in der Gottschalkstraße. [Quelle: 1]



Kunst am Bau

Gebäudebezogene Mittel für „Kunst am Bau“ hat man nicht anteilig jeweils bei den einzelnen Baumaßnahmen umgesetzt, sondern gebündelt als „Kunst im Außenbereich“ auf dem Hochschulstandort am Holländischen Platz berücksichtigt. Erste Versuche, Kunstobjekte auf dem Gelände zu installieren gehen auf die Jahre 1977/78 zurück. Doch erst ab 1981 ist das Thema „Kunst am Bau“ ernsthaft aufgegriffen worden. Ein Kunstwettbewerb wurde ausgelobt, zwei der eingereichten Arbeiten zur Ausführung empfohlen. Der Vorschlag von Johannes Peter Hölzinger sah ein diagonal verlaufendes Metallband vor, das der gesamten Bebauung aufgelegt werden sollte – gleichermaßen als Störung des vorhandenen Architekturkonzeptes, wie auch als verbindendes Element. Eberhard Fiebigs Vorschlag ging davon aus, an verschiedenen Standorten auf dem Gelände die Themen „Säule, Tor, Gitter, Pergola“ als Stahlelemente darzustellen. Nach erheblicher Kritik an der Wettbewerbsentscheidung, einer „Denkpause“ und alternativen Überlegungen der Künstler wurden die Kunstwerke 1986 auf dem Campus installiert. Hölzinger holte sein umstrittenes Metallband von den Dächern herunter und organisierte die „Banderole“ auf dem Bibliothekszentralplatz. 1998 musste die „Bandole“ jedoch von ihrem Standort entfernt werden, da die Sicherheit sehbehinderter Studierender trotz verschiedener Versuche, Abhilfe zu schaffen, nicht mehr gewährleistet werden konnte. Fiebig errichtete eine blau gestrichene Stahlplastik von 100 Tonnen Gesamtgewicht, die als „Tor

des irdischen Friedens“ im Bereich der östlichen Hochschulzufahrt die Georg-Forster-Straße seit Anfang 1987 überspannt.

Am nördlichen Rand des Campusgeländes steht das Mahnmal „Die Rampe“ der Künstlerin E. R. Nele von 1982. Die in Bronze gegossene Figurengruppe aus Kleidungsstücken vor einem alten Güterwaggon erinnert an die Opfer der Zwangsarbeit und der Judenverfolgung während des Zweiten Weltkriegs. (Siehe auch: „Die Rampe“ von Prof. Dr. Dietfrid Krause-Vilmar)



Die „Banderole“ auf dem Bibliotheksvorplatz.

Errichtung des „Blauen Tors“ am östlichen Uni-Eingang. [Quellen: 1]

Resümee

Insgesamt gesehen prägen Spuren der ehemaligen Industriebauweise, die funktionelle Sachlichkeit vorhandener Technikgebäude sowie die im Ideenwettbewerb prämierte „dekorative“ Bauweise, also unterschiedliche Baustrukturen, das heutige und künftig noch zu ergänzende Gesamtbild der Architektur am neuen innerstädtischen Hochschulstandort.

Der Studienbetrieb im neuen Hochschulquartier wurde trotz einiger anfänglicher Kritik an Details und trotz der postmodernen Architektur inzwischen insgesamt mit deutlich überwiegendem Lob aufgenommen.

Die Kasseler Universität hat sich mittlerweile aufgrund der kontinuierlich gewachsenen Bausubstanz am Holländischen Platz nunmehr auch stadtgestalterisch den Hochschulnutzern, der Bevölkerung und der Fachwelt immer stärker eingeprägt. Das ehemalige Industrie- und stadtgeschichtliche Areal hat sich somit heute nach rund 200 Jahren zu einem erlebnisreichen Universitätsgelände verändert und hat damit die bereits unstrittige kulturelle und wirtschaftliche Bedeutung der Hochschule für Kassel und die Region Nordhessen durch die Besonderheit der Architektur identifizierbar ergänzt. Das neue universitäre Quartier am Holländischen Platz leistet heute in Ablösung der ursprünglichen Industriearchitektur einen wesentlichen und unverwechselbaren Beitrag zur gegenwärtigen Baugestaltung.

Gerhard Ickler

Der Campus wächst: Weitere Neubauten und Bauplanungen

Das Europahaus an der Ecke Moritzstraße/Mönchebergstraße ist ein Projekt des Studentenwerks Kassel. Zwischen 1995 und 1996 entstand dort eine Wohnanlage, speziell für Studierende, die im Rahmen von internationalen Austauschprogrammen für ein oder zwei Semester nach Kassel kommen. Das Europahaus bietet Platz für insgesamt 32 Personen, die in Ein-Zimmer-Appartements untergebracht sind. Im Erdgeschoss steht eine Begegnungsstätte für Kultur- und Informationsveranstaltungen zur Verfügung. An das Europahaus schließt sich, entlang der Moritzstraße, ein weiteres Studentenwohnheim an, in dem 84 Studierende leben.

Im Jahr 1999 erhielt das Zentrum für umweltgerechtes Bauen an der Kasseler Universität einen Forschungsneubau in der Gottschalkstraße, direkt neben dem für den Fachbereich Architektur/Stadtplanung/Landschaftsplanung restaurierten Kolben-Seeger-Gebäude. Geplant wurde der Bau von dem Architekturbüro Jourdan & Müller. In dem Gebäude wurden Forschungsinhalte real umgesetzt und die neuesten Erkenntnisse umweltgerechter Architektur mit den funktionalen Anforderungen eines Forschungsgebäudes verbunden. Der Bau selbst ist dabei sowohl Hülle des Zentrums, Demonstrations- und Bildungsobjekt als auch Forschungsinhalt vielfältiger Entwicklungsaufgaben.

Gästehaus und interkulturelle Begegnungsstätte ist das International House, das 2001 fertiggestellt wurde. Der viergeschossige Winkelbau schließt die Bau-

lücke zwischen der Wohnbebauung an der Mönchebergstraße und dem Blauen Tor am oberen Rand des Campusgeländes der Kasseler Universität. Der auffallend gefärbte Bau bietet heute zahlreichen Gastwissenschaftlern der Universität und ihren Familien ein Zuhause auf Zeit. Entwurf und Baubetreuung lag in den Händen der Kasseler Architekten Schultze + Schulze, die für ihre Arbeit mit dem Architekturpreis „Vorbildliche Bauten im Land Hessen 2002“ ausgezeichnet wurden.

An der Ecke Kurt-Wolters-Straße/Mönchebergstraße, in direkter Nachbarschaft der ehemaligen Halle K 13, soll in den nächsten Jahren ein Neubau für die Erziehungs-, Sprach- und Wirtschaftswissenschaften an der Universität Kassel entstehen. Das Gebäude wird den südlichen Abschluss des Universitätsquartiers am Holländischen Platz bilden. Wie fast alle anderen Bauten der Universität, soll auch der Neubau mit dem von großen Gegensätzen geprägten angrenzenden Viertel korrespondieren und die Lage der Universität in der Innenstadt markieren. Die Planungen des Kasseler „Atelier 30“ sehen zwei räumlich getrennte Baukörper auf der L-förmigen Fläche vor. Das bereits vorhandene Technikgebäude K 13, ein Ziegelbau, wird von den beiden Gebäuden mit ihren Muschelkalk-Fassaden umfasst. Das Preisgericht lobte die dadurch entstehende quasi polygonale Form, zumal sich so – unter Einbeziehung des Flusses Ahna – „beste räumliche und gestalterische Bezüge“ ergeben.

In den kommenden Jahren sollen sich weitere Einrichtungen der Universität entlang der Gottschalkstraße ansiedeln. Bereits Ende 2000 hat das Land Hessen

das ehemalige Areal der Firma Gottschalk erworben. Eines der beiden Torhäuser am Eingang des Industriegeländes wurde bereits saniert. Anfang 2003 hat der UniKasselTransfer dort seine Büros eingerichtet. Langfristig soll das gesamte Gottschalk-Areal für die Zwecke der Hochschule umgebaut werden. Ziel ist es, eine räumliche Konzentration der Universität auf dem Campus zu erreichen, der dann eine Fläche von rund 160000 Quadratmetern umfassen wird. Dabei soll das sogenannte Aufbau- und Versorgungszentrum in Oberzwehren, in dem sich heute unter anderem die Mathematik / Informatik, die Naturwissenschaften, die Arbeitswissenschaft und die Musikwissenschaft befinden und das den veränderten qualitativen Anforderungen des Lehr- und Forschungsbetriebs auf Dauer nicht mehr gerecht wird, umgesiedelt werden. Von einem Kasseler Architekturbüro ist dazu bereits eine Machbarkeitsstudie erstellt worden, die Hochschul-Informations-System GmbH erarbeitet bis 2005 eine Bauentwicklungs- und Umsetzungsstrategie. Mit deren Verwirklichung wird in den Jahren 2010 und folgende gerechnet. (red.)

Modellentwurf des Zentrums für die Erziehungs-, Sprach- und Wirtschaftswissenschaften an der Universität Kassel. [Quelle: 1]



Vom Zweiten Seilerweg zur Gottschalkstraße: Chronik einer Straße

Die Gottschalkstraße, die nördlich des Uni-Geländes beginnt und von dort nach Norden führt, wurde im Laufe der Geschichte mehrmals umbenannt. Anfangs heißt die Straße Zweiter Seilerweg (der Erste Seilerweg verläuft entlang der Moritzstraße). Später wird sie Schlachthofstraße genannt, weil sich zwischen 1882 und 1978 am Ende der Straße, an der Mündung von Ahna und Mombach, der städtische Schlachthof befindet. Heute stehen dort, in der Mombachstraße 12, nur noch die beiden Torgebäude. Sie werden als Kultur- und Jugendzentrum genutzt. 1965 wird die Schlachthofstraße in Gottschalkstraße umbenannt. Die Straßenbezeichnung erinnert an den jüdischen Kommerzienrat Moritz Gottschalk (1851–1943), der in dieser Straße seit 1884 die Produktionsstätten der Firma Gottschalk & Co. geleitet hat.

Seit 1868 besteht am Zweiten Seilerweg, heute Gottschalkstraße 24, eine Eisengießerei mit mechanischer Werkstatt. 1881 gründet der Kommerzienrat Gottschalk eine Schwerweberei. 1884 erwarb die Firma Gottschalk & Co. das Grundstück und die Gebäude der Casseler Eisengießerei. 1885 konnte der um- und neu gebaute Betrieb mit maschineller Garnherstellung und mechanischer Weberei eröffnet werden. Neben der Erzeugung von Segeltuch betätigte sich die Firma später vor allem im Zeltbau. Im Rahmen der „Arisierung“ des Betriebes im Januar 1938 wird die Firma Gottschalk mit den Textilwerken Bau- mann & Lederer zur Hansa-Schwerwe-

bereit fusioniert und liegt im Wesentlichen in der Hand der Familie Henschel. Gottschalk zieht nach Berlin und stirbt dort 1943 über 90-jährig. Im Zweiten Weltkrieg wird das Werk zum großen Teil zerstört. Nach Kriegsende kehrt Leni Frenzel, Enkelin von Moritz Gottschalk, aus dem Exil zurück und übernimmt den Wiederaufbau der Firma. Nach ihrem Tod 1987 führt ihr Mann Hans Frenzel den Betrieb bis 1990. (*red.*)

1990 erfolgte eine Übernahme der Mehrheitsbeteiligung bei Gottschalk durch die Mehler AG (Fulda). 1995 gab es erste Spekulationen über die Schließung der Werke. 1996 wurden die Bereiche Autopolsterei und technische Konfektion an die schwedische Borgsten AB verkauft. Bald darauf erfolgte die Einstellung der Produktion der Mehler AG. 2002 ist das Industriegelände mit den noch vorhandenen Gebäuden vom Land Hessen gekauft worden. Für die Universität Kassel besteht nun die Möglichkeit, ihren zentralen Standort am Holländischen Platz in den kommenden Jahren erheblich zu erweitern und eine räumliche Konzentration vorzunehmen.

In unmittelbarer Nachbarschaft der Firma Gottschalk siedelt sich 1903 in der Gottschalkstraße 26 die Genossenschaft für Häute- und Fettverwertung, kurz Hafeka, an. Die Hafeka verwertet die beim Schlachten anfallenden Nebenprodukte, wie Häute, Fette, Därme, Blut, Borsten und Knochen. In den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts wird die Hafeka in das Kasseler Industriegebiet Waldau verlagert.

In der Gottschalkstraße 30 steht heute noch ein zweistöckiges Gartenhaus aus dem Jahr 1830. Anfang des 19. Jahrhunderts haben sich im fruchtbaren Tal

der Ahna zahlreiche Gärtnereien niedergelassen, die aber wegen der Industrieansiedlung und dem Bau von Wohngebäuden im Laufe der Zeit weiter nach Norden verlagert werden. Das verputzte Fachwerkhaus ist das letzte erhaltene Zeugnis dieser Zeit. Auf dem ehemaligen Gartengrundstück steht seit 1906 das Gebäude der Kasseler Fleischkonservenfabrik, die jedoch schon 1912 ihre Produktion einstellt. Bis 1929 hat die Tageszeitung „Kasseler Neueste Nachrichten“ ihre Druckerei in dem Fabrikgebäude. Ab 1936 mietet die Firma Kolben-Seeger das Bauwerk. Sie stellt Motorkolben und Motorteile her. 1969 verlagert die Firma ihren Betrieb nach Kassel-Bettenhausen.

1980 erwirbt das Land Hessen die Grundstücke der Hafeka und der Firma Kolben-Seeger in der Gottschalkstraße für die Kasseler Hochschule. Sie dienen den Architekten, Stadtplanern und Landschaftsplanern in Lehre und Forschung. Im Jahr 2002 kauft es das Gelände der Firma Gottschalk dazu. Hiermit entsteht ein Erweiterungsareal für die Universität.

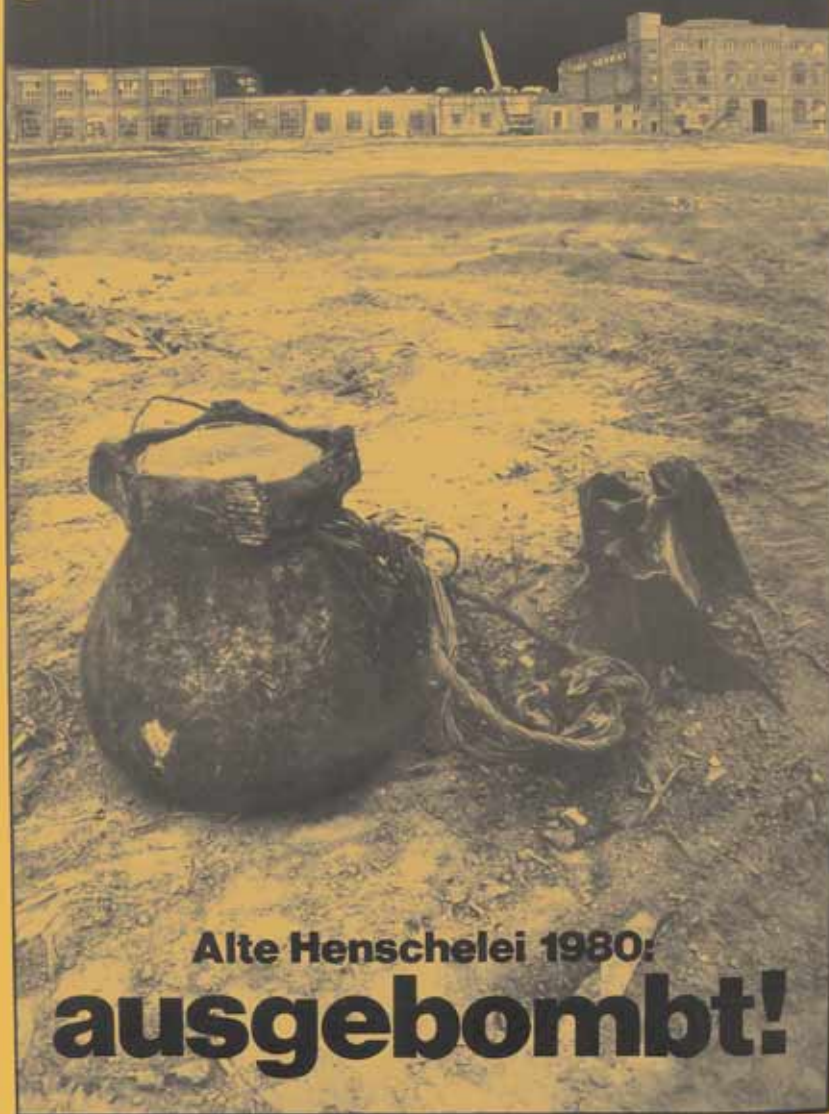
Heinz Schmidt



*Das Gebäude der Firma Kolben-Seeger in den 70er Jahren. Im Vordergrund links das Gartenhaus von 1830. [Quelle: 1]
Die Häute- und Fettverwertung, um 1927. [Quelle: 1]*



Gesamthochschule Kassel / Staatliches Hochschulbauamt Kassel
Abbruchmaßnahmen und Hochschulausbau in der Alten Henschelei



Alte Henschelei 1980:
ausgebombt!

Das schöne neue Hochschulquartier

Ein Beispiel der Kasseler Art, Geschichte zu entsorgen

Die Entscheidung für den Hauptstandort der im Aufbau befindlichen Gesamthochschule Kassel am Holländischen Platz fiel 1975, danach wurden erste Gebäude umgenutzt. Dazu gehörte auch die K10, die ehemalige Henschel-Verwaltung, die nun dem jungen Planungsbereich zur Verfügung stand. Michael Wilkens, 1974 auf die Professur für Architekturtheorie berufen, beschreibt seine damalige Wut angesichts des Abrisses eines Großteils der alten Henschelai im Jahr 1979. Aber er reflektiert dabei auch die Rolle seiner eigenen Zunft und zeichnet ein versöhnliches Bild vom neuen Campus.

Wilkens, der vor seiner Berufung unter anderem im Büro Paul Baumgarten am Reichstag Berlin und am Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe sowie als Planer am Flughafen Frankfurt beteiligt war, hat 1978 ein Architekturbüro in Kassel, die „Baufrösche“, gegründet. Die Baufrösche betrachten alle Arten von Altbeständen als Wert, den es durch Uminterpretation für jede neue Situation zu nutzen gilt: Sie nennen das „passives Entwerfen“ – und geraten damit nur zu oft in Konflikt mit dem Denkmalschutz, der immer alles oder nichts will.
(red.)

Zahlreiche Protestaktionen begleiteten den Teilabriss der alten Henschelai. [Quelle: 1]

Es gibt Bilder, die sich unauslöschlich im Gedächtnis einbrennen, und dieses gehört für mich dazu: die über Nacht überall angeknackten, eingedellten Gebäude und Hallen der alten Henschelai. Ich sah das zuerst und vollkommen überrascht, als ich eines Morgens auf der Kurt-Wolters-Straße von Westen her auf die Kreuzung Holländischer Platz zufuhr. In der Nacht zuvor (und natürlich mitten in der vorlesungsfreien Zeit) hatte man, wohl um jeglichen Demonstrationen und Besetzungen zuvorzukommen, alle, aber wirklich alle Gebäude (außer dem schon von uns bezogenen Verwaltungsbau an der Ecke) gerade mal soviel demoliert, dass sie nun endgültig nicht mehr zu retten waren. Was für ein deprimierendes Bild! Beim Warten auf Grün an der Ampel mit dieser Zerstörung vor Augen kamen mir Tränen ohnmächtiger Wut.

Inzwischen ist hier eine idyllische Hochschulstadt mit kleinen Plätzen, Sträßchen, Gassen und Arkadengängen entstanden, die zwar für Neuankömmlinge etwas unübersichtlich, sonst aber sehr wohnlich und – jedenfalls was die Außenräume betrifft – brauchbarer ist als vieles, was moderne Hochschulplanung anderswo zustande gebracht hat. War die ganze Aufregung also damals umsonst? Das glaube ich nicht. Damit will ich das Werk der Kollegen Höfler und Kandel nicht schlecht machen. Wie gesagt, das System der Außenräume, das in der modernen Architektur meist



Hochschulidylle. Entwurfszeichnung von Höfler und Kandel. [Quelle: 8]

als anfallender und lieblos gepflegter Rest behandelt wird, ist gut angenommen und bei den Benutzern beliebt.

Ich möchte aber für die Zukunft auf einen Aspekt aufmerksam machen, der in unserer innovationssüchtigen Gesellschaft und besonders hier in Kassel immer leicht untergeht und den stärker zu beachten der damaligen Gesamthochschule Kassel eigentlich gut angestanden hätte: den Wert des Alten für das Neue. Bei mehr Beachtung dieses Aspekts, glaube ich, hätte man sich viele der architektonischen Süßigkeiten, die Seufzerbrücke, die Sturzbögen, die oft reichlich aufwendigen Grundriss- und Dachfiguren sparen können. Leider hat sich von uns lehrenden Architekten

damals nur Peter Jockusch dieser Aufgabe angenommen, der früher selbst in der Hochschulplanung tätig gewesen war. Dass er mit den dabei entstandenen Projekt- und Studienentwürfen kein Gehör fand, lag vielleicht daran, dass er die Hallen als Ganze für den Hochschulbetrieb ausbauen und umnutzen wollte. Und das war mit Blick auf Wartungs- und Betriebskosten sicherlich anfechtbar. Aber man stelle sich bloß vor, man hätte zum Beispiel nur die Außenmauern der großen Halle belassen und die neuen Gebäude in etwa so, wie sie heute stehen, da hinein konzipiert: Der Verschnitt dieser alten Klinkerwände mit den heutigen Institutsgebäuden und Außenräumen hätte auf eine unverkrampfte Art die Raumkomplexität erzeugt, die die Architekten dann mit oft allzu viel Fantasie und Aufwand erst herbeizaubern mussten. Denn das Entwerfen in und mit den alten Beständen schafft oft erst Möglichkeiten, auf die man ohne sie nie gekommen wäre und die man ohne ihre Existenz auch nie hätte realisieren können.

Dabei liegt der Wert des Alten nicht nur in der Erhöhung der ästhetischen Komplexität, sondern er ist auch von symbolischer und praktischer Bedeutung. Die symbolische liegt natürlich darin, dass die Geschichte bei diesem „passiven Entwerfen“ überall ihre Spuren hinterlässt. Und das ist etwas anderes, als das Einsargen und Ausstellen von ein paar gut erhaltenen Antiquitäten wie Gießhaus, Fabrikschornstein und Henschel-Verwaltung! Die Henschelfabrik, die schließlich für Aufstieg und Fall der Stadt Kassel von so fundamentaler Bedeutung war, ist damit vielleicht im Sinne des Denkmalschutzes, aber nicht sinnlich

zu repräsentieren. Das ist die symbolische Seite. Aber die substantielle sollte man auch nicht übersehen: Hier standen schließlich die damals schwersten Apparaturen und Maschinen Deutschlands. Hier waren Lasten wie Lokomotiven und später Panzer am Haken bewegt worden. Das war ja keine Kartonage- oder Blechdosenfabrik! Will sagen: Solche Produktionsgebäude sind schon von ihrer Substanz und Statur her mächtig und nicht leicht demontierbar. Einmal abgesehen von den leichten und meist auch wartungsintensiven Dachkonstruktionen: Die kann man ja demontieren. Aber anstatt die schweren Teile mit ungeheurem Energieverbrauch einzureißen, zu zerschreddern und auf entfernte Depots abzufahren, hätte man den ganzen Aufwand sparen und sie, jedenfalls solange sie nicht kontaminiert waren, für eine neue Nutzung „resozialisieren“ können. Und da hätte dann die Architektenarbeit ansetzen müssen.

Im gebauten Ergebnis hätte sich dann manches erst auf den zweiten Blick erklärt. Was früher Innenseite war, wäre jetzt zum Beispiel Außenseite geworden. Was früher Teil einer Seitenfront war, wäre jetzt Torbogen über der Straße usw. Aber man wäre immer noch in der alten Henschelei! Und der große Parkplatz wäre von der Moritzstraße immer noch durch die alt bekannte Klinkermauer getrennt. Aber all dem war man mit dem nächtlichen „Überfall“ auf die Gebäude und den anschließenden Abrissarbeiten zuvorgekommen. Und so hat die fortschrittliche Universität nur wiederholt, was die Stadt Kassel 20 Jahre zuvor mit ihrer Altstadt exekutiert hat! Das säuberliche Ausschaben von all den Rückständen hatte eine Sterilität erzeugt, an der die Stadt ohne Kern noch heute schwächelt. Und man hatte daraus noch bis in die 90er Jahre nichts gelernt: Als beim Bau der Tiefgarage auf dem Friedrichsplatz die alte Befestigungsanlage freige-

Klinkermauern, hier entlang der Moritzstraße, umschlossen das Henschelgelände. [Quelle: 7]

Das Henschelgelände nach dem Abriss. [Quelle: 7]



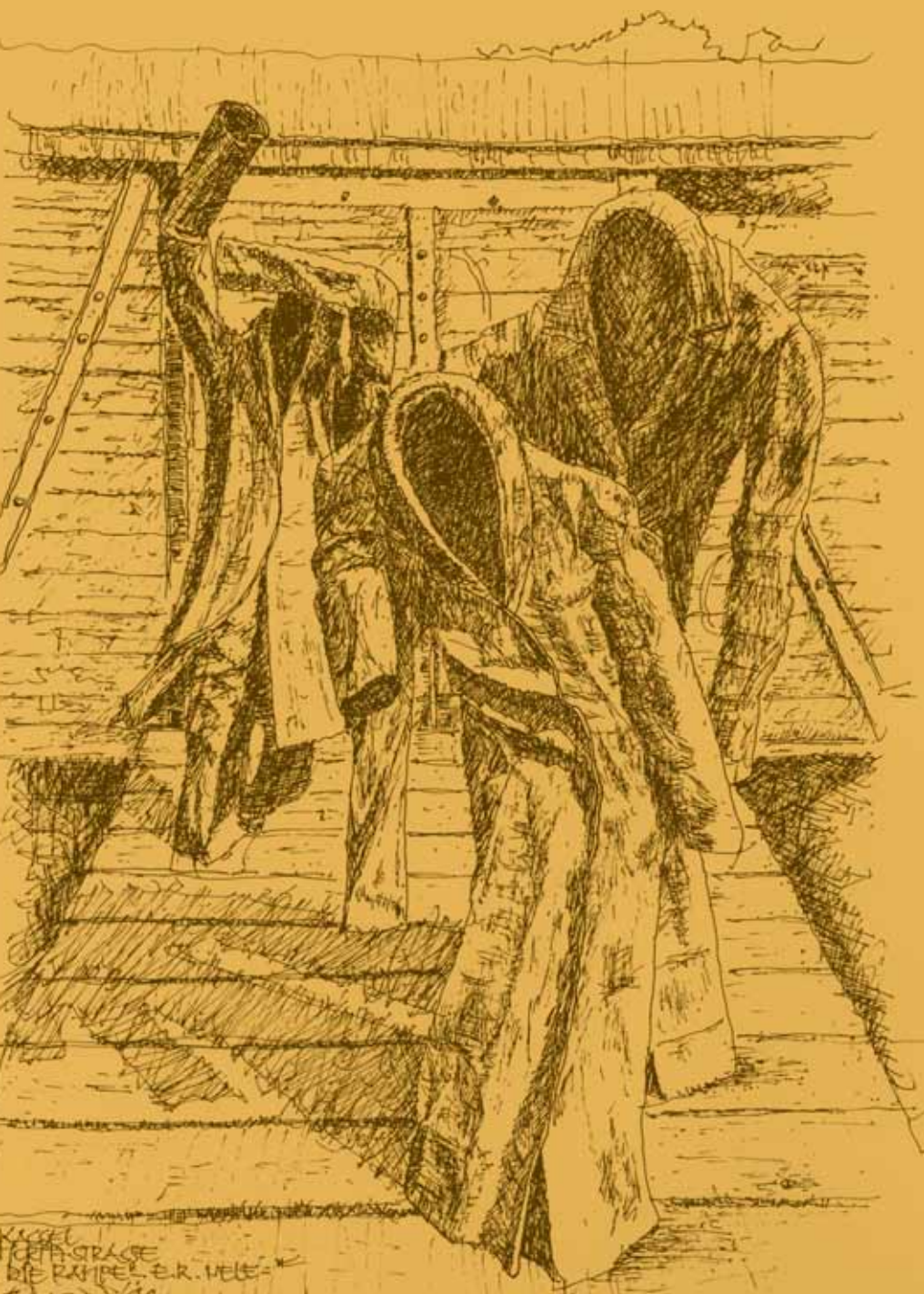
legt wurde, entschied man sich auch da wieder gegen die von vielen Bürgern geforderte Einbeziehung der alten Befestigungen in die neue Planung. Und auch da rückten noch vor Abschluss der gerichtlichen Auseinandersetzung über Nacht die Abrissbagger an. Das waren zwar ganz andere Akteure und Zuständigkeiten als hier beim Hochschulbau, aber es geschah alles in Kassel und vor unseren Augen.

Bleibt nur zu hoffen, dass die Planer in Zukunft mehr „passive Fantasie“ an den Tag legen, mehr Demut und Respekt. Denn was erst einmal weg ist, das kommt nie wieder. Das Mauerwerk der neuen Hochschulgebäude ist nur vorgeblendet. Bei näherem Hinsehen zeigt sich das an den vielen Dehnungsfugen. Auch das wird es bald kaum noch geben. Aber die massiven Klinkerwände und Natursteinmauern, die es heute noch gibt, sind die letzten Zeugen einer Zeit, wo Gebäude noch gemauert wurden. Ihr Oldtimer-Wert wird zunehmen. Und Architekten werden lernen müssen, diesen Wert für ihre Kunst zu nutzen!

Michael Wilkens

*Das Ende der Lokomotivmontagehalle K9.
[Quelle: 7]*





K. 1911
DIE RAMPEN DER R. 1911
K. 1911

Die Rampe

Erinnerung an das Nazi-Regime und Appell an eine kritische Wissenschaft

Am Rande des Campus, an der nördlichen Seite der Moritzstraße, steht ein Kunstwerk der Künstlerin E. R. Nele: „Die Rampe“. Ein Eisenbahnwagon mit stilisierten und existenziell bedroht wirkenden menschlichen Figuren ist ein nachdrücklich wirkendes Zeichen gegen die Unmenschlichkeit und für einen kritischen Beitrag der Wissenschaft zur Gesellschaft, zu dem sich die Kasseler Universität bekennt.

Dr. Dietfried Krause-Vilmar hat seine Professur der Erziehungswissenschaften schon früh der Entstehung und den Bedingungen des Nationalsozialismus mit einem Schwerpunkt seiner Forschungen im regionalen Umfeld gewidmet. Sichtbare Ergebnisse sind nicht nur sein Engagement für die „Rampe“, sondern auch die an der Universität Kassel eingerichtete Informationsstelle zur Geschichte des Nationalsozialismus in Nordhessen. Er hat zudem die Gedenkstätte Breitenau bei Kassel aufgebaut. Damit wurde ein Konzentrationslager und ein Straflager der Geheimen Staatspolizei zu einem „Ort des Einspruchs“ entwickelt. (red.)

„Die Rampe“ – ein Kunstwerk und Mahnmal, das E. R. Nele, Tochter des Kasseler Kunstprofessors und documenta-Gründers Arnold Bode, geschaffen hat. Die Zeichnung fertigte der ehemalige Staatsbauamtsleiter Gerhard Ickler. [Quelle: 10]

„Die Rampe“ ist ein Werk der Künstlerin E. R. Nele, das für die Internationale Kunstausstellung „Stoffwechsel K 18“ im Jahre 1982 geschaffen und auf dem Gelände der ehemaligen Firma Henschel in der Moritzstraße in Kassel aufgestellt wurde. Mäntel, Umhüllungen von Menschen, stürzen und fallen aus einem Güterwagon. „Die Rampe. Ankunft und Ende“ hat Nele ihr Werk genannt und aus Jorge Sempruns Buch „Die Reise“ zitiert, das seinen eigenen „Transport“ in das Konzentrationslager Buchenwald zum Thema hat: „Da ist diese zusammengepferrchte Masse von Leibern im Wagen. Dieser stechende Schmerz im rechten Knie, Tage, Nächte“. Die Künstlerin ist in der Kasseler Nordstadt aufgewachsen und hatte den Hall der gleichmäßigen Schritte der morgens durch die Holländische Straße zur Arbeit marschierenden russischen Zwangsarbeiterkolonnen nicht vergessen.

Die „Rampe“ erinnert mahnend an die Deportationen in die Konzentrations- und Vernichtungslager sowie an die vielen Menschen, die in der Nazizeit zur Zwangsarbeit verpflichtet und auf dem Schienenweg nach Deutschland „transportiert“ wurden. Sie befindet sich auf dem ehemaligen Grundstück einer der größten Kasseler Rüstungs- und Waffenschmieden des Zweiten Weltkrieges: der Firma Henschel & Sohn, bei der Tausende von Ausländern Zwangsarbeit leisten mussten. Zwangsarbeit im Deut-

schen Reich – das hieß für viele junge Menschen in Polen, Russland, in den Niederlanden oder in Frankreich: von der Arbeit oder der Wohnung, der Familie und den Freunden unmittelbar in den Zug und irgendwo weit weg in einem fremden Land unter unwürdigen Bedingungen arbeiten und in einem Barackenlager leben zu müssen. Für dieses gewaltsame Verschleppen von Menschen steht die „Rampe“.

Einige Hochschullehrer, Mitarbeiter und Studenten der Gesamthochschule Kassel starteten eine Initiative, um das Werk auf Dauer in der Stadt zu erhalten. Zunächst gelang es (mit Hilfe der Schreinerwerkstatt der GhK!), die „Rampe“ im Januar 1983 in der Kasseler Orangerie zu präsentieren – gemeinsam mit der Ausstellung „Erinnern an Breitenau 1933–1945“. Dann taten sich monatelang immer neue Schwierigkeiten bei den Bemühungen auf, einen öffentlichen Grundstückseigentümer in Kassel zu fin-

den, der bereit war, das Werk auf Dauer zu übernehmen. Angesichts der vielen Absagen beschloss der Konvent der Hochschule, das „Deportiertendenkmal“ oder das „Mahnmal des Nichtvergessens“, wie man es nannte, auf dem Gelände der Universität aufzustellen. Dies war wiederum nur möglich dank der großzügigen Unterstützung Winfried Kuhnigks, des Direktors des Kasseler Ausbesserungswerkes der Bundesbahn, und seiner Mitarbeiter. Unter Beteiligung des stellvertretenden Hessischen Ministerpräsidenten Hans Krollmann, des Hochschulpräsidenten Franz Neumann, des Kasseler Oberbürgermeisters Hans Eichel und einer großen Zahl von Hochschulangehörigen wurde das Mahnmal am 8. Mai 1985 in der Moritzstraße eingeweiht.

Zehn Tage später, in der Nacht des 18. Mai 1985, wurden die Figuren vorsätzlich angezündet und durch den Brandanschlag zerstört. Die Täter sind nicht ermittelt worden.

1982 wird das Kunstwerk von E. R. Nele anlässlich einer Ausstellung vor der Halle K 18 auf dem nördlichen Universitätscampus errichtet. Es trägt den Namen „Die Rampe. Ankunft und Ende.“ [Quellen: 9, 1]



Unter denjenigen, die für die Aufstellung des Werkes gesorgt hatten, entstand sehr bald unter dem Aufruf „Die Brandstifter dürfen nicht das letzte Wort haben“ eine Spendenaktion. Der Präsident der Hochschule rief zur Wiederherstellung der „Rampe“ auf, und so wurde es möglich, zwei Jahre später die Figuren – nun in bronzene Formen gegossen – wieder aufzustellen.

Die Tafeln zum Werk wurden dreimal beschädigt bzw. zerstört, so dass auch hier eine Tafel aus Metall erforderlich wurde. Einer Initiative Karl Mahns, eines Kasseler Berufsschullehrers, mit Auszubildenden des Kasseler Ausbesserungswerks der Deutschen Bahn verdankte die „Rampe“ im Jahre 2001 eine vollständige fachgerechte Instandsetzung, so dass der Zustand des Waggons von Grund auf erneuert wurde. Das Werk findet auf diese Weise seinen festen Ort im Bewusstsein derer, die hier wohnen oder häufig vorbeigehen.

Die Universität Kassel hat mit dem Mahnmal auch zum Ausdruck bringen wollen, dass es zu den Aufgaben der Wissenschaft gehört, die gesellschaftlichen und politischen Folgen des Forschens und Lehrens zu bedenken sowie ein aufgeklärtes historisch-kritisches Bildungsverständnis zu befördern. Die Universität hat kontinuierlich, auch in Zusammenarbeit mit der Stadt Kassel, Forschungen zur regionalen und zur Stadtgeschichte in der NS-Zeit angeregt und gefördert und über mehrere Jahre eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe zur Erforschung des regionalen Nationalsozialismus eingerichtet. Nicht zuletzt ist aus diesen Forschungen ein inzwischen auch überregional beachteter außerschulischer Bildungsort, die Gedenkstätte Breitenau in Guxhagen, hervorgegangen. Insofern steht die „Rampe“ nicht nur für sich und für andere, sondern symbolisiert auch einen bewussten Akzent der Universität Kassel.

Dietfried Krause-Vilmar

1987 und 2001 wurde die Rampe instand gesetzt. Sie ist nun weitgehend gegenüber Zerstörung geschützt. [Quelle: 1]

Eine Tafel gibt dem Betrachter den Hintergrund zu dem Kunstwerk und Mahnmal. Sie wie die Rampe waren mehrfach Gegenstand vorsätzlicher Zerstörung. [Quelle: 1]





Eine Dampflokomotive wird vom Henschel-Werk zum Kasseler Hauptbahnhof transportiert. Ölgemälde um 1865 von Theodor Matthei. [Quelle: 2]

Mythen und Milieus

Zum Wandel von der Fabrik zur Denkfabrik

Anfang der 1970er Jahre gab die Firma Henschel & Sohn ihren Stammsitz am Holländischen Platz auf. Im Laufe der folgenden Jahre wurde auf dem brach liegenden Industriegelände der Hauptcampus der Kasseler Hochschule errichtet: eine einschneidende Entwicklung für Kassel und ganz besonders für die Kasseler Nordstadt, einen Stadtteil, der mehr als 150 Jahre eng mit dem Henschelunternehmen verbunden war.

Dr. Friedhelm Fischer ist als Akademischer Rat am Fachbereich Architektur / Stadtplanung / Landschaftsplanung der Universität Kassel zuständig für Stadtbaugeschichte und Stadterneuerung / Stadtumbau. Im Rahmen des Projekts „Löcher in der Stadt“ (gefördert von der Deutschen Forschungsgemeinschaft, DFG, Projektleitung: Prof. C. Kopetzki) erforschte er zusammen mit Rainer Naefe und Thomas Pristl Strategien des Stadtumbaus in Kassel. Der folgende Aufsatz stützt sich u. a. auf Ergebnisse dieser Studie. (red.)

Kassel mag vielen primär als Stadt des nüchternen, funktionsorientierten Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg erscheinen. Doch Kassel ist auch ein Ort der Mythen und einer überraschenden Vielfalt von Milieus zwischen Herkules und Unterneustadt, die sich dem Besucher nicht auf den ersten Blick erschließen. So waren im Bereich des heutigen zentralen Universitätsgeländes

am Holländischen Platz die Mythen und Milieus, vom städtebaulichen Umfeld bis zur Arbeiterkultur, bis weit in die 1950er Jahre hinein entscheidend geprägt durch das Henschelwerk. Die Mythen der Industriekultur wurden in den 1970er Jahren durch den Mythos vom Ende der Moderne überlagert, der in dem postmodernen Campusgelände Gestalt annahm. Und auch heute spielen Mythen, als Ausdruck menschlicher Sehnsüchte, im Hintergrund von Forschung, Lehre und Verwaltung eine nicht zu unterschätzende Rolle.

Um die großen Betriebe und Dynastien in aller Welt, ob in Manchester, im Ruhrgebiet oder in den USA, ranken sich charakteristische, geradezu archetypische Mythen. Darin werden die Erfahrungen der industriellen Arbeitswelt und ihrer Herrschaftsstrukturen in ihrer Widersprüchlichkeit verarbeitet: zwischen der wild-romantischen Ästhetik rauchender Fabrikschlote als Fortschritts-symbole und der Betroffenheit über das Waldsterben durch industriebedingte Rauchschäden, zwischen philanthropischer Fürsorge der Fabrikherren und gnadenloser Ausbeutung in einer Alltagswelt schier endloser Arbeitstage und grauenvoller Arbeitsunfälle.

Der Mythos Henschel

Eine Kasseler Variante war der Mythos der Henschelaner, der Werksangehörigen, die in der patriarchalen / patrimonialen Führung des Betriebs eine ganz besondere Identität fanden, sich in den Werkswohnungen und Sozialsystemen der Firma aufgehoben und besonders privilegiert fanden – ganz unabhängig von harten Arbeitsbedingungen, Entlassungen in Zeiten schlechter Konjunktur, von Kapitalabwanderung ins Ausland und verwirrenden Erlebnissen wie dem Abriss der Henschel-Villa, mit dem sich wieder ganz eigene Mythen verbinden.

Es war ein Mythos, der sich aus unterschiedlichen Farben und Schattierungen zusammensetzte: aus Ikonen wie der der philanthropischen Industriellengattin und späteren Werksdirektorin Sophie Henschel und aus jener meisterlichen Inszenierung des Aufbruchs in die sonnige, glänzende Zukunft der zweiten industriellen Revolution im Ölgemälde von Theodor Matthei, das geradezu elementargewaltig anmutende Menschen- und Pferdekraft vereint beim Transport einer blinkenden Henschel-Lokomotive aus der vorindustriellen Welt vor den Werkstoren zum Bahnhof zeigt (siehe S. 90). Auch das Ende des Industriezeitalters fand in einem ausgesprochen pathetischen Bild seinen Ausdruck, als die Hammer-schmiede im benachbarten Rothendit-mold ihre Arbeit einstellte. Zwar war ihr dumpfer Schlag für die Anwohner eine Belastung ersten Ranges, wenn er die Tassen auf dem Tisch hüpfen ließ wie die Dinosaurierschritte im Film Jurassic Park. Doch wurde er andererseits empfunden wie der Herzschlag des Werkes,

von dem in den benachbarten Arbeiterquartieren einmal bis zu 50 Prozent der Bevölkerung abhängig gewesen waren. Im Bild des Herzstillstandes fand das Ende eines Zeitalters im September 1998 seine mythische Überhöhung. „In Wirklichkeit“ war das Industriezeitalter natürlich schon lange vorher zu Ende gegangen. Ein entscheidender Wendepunkt war die Krise von 1957, in deren Folge der Familienbetrieb an die Rhein Stahl AG veräußert wurde. Mit dem Verkauf der Werkswohnungen in jenem Jahr brach ein erster Baustein aus der stabilen Struktur der Fabrik-Arbeiterquartiere heraus, die von der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts an im Umfeld des Werkes entstanden waren, und die in den 1960er und 1970er Jahren zu strukturschwachen Stadtteilen „mit Schmuddelimage“ wurden.

Von der Altstadt über die Nordstadt und den Möncheberg bis zum Wesertorquartier waren dies Bereiche mit unterschiedlichen Milieus, die, jeder auf seine eigene Weise, von der unmittelbaren Nachbarschaft des Werks profitiert bzw. unter ihr gelitten hatten: Nach der Auslagerung des Henschelwerks aus der beengenden Altstadt vor das Holländische Tor, 1837, war es zunächst die ver-schlummende nördliche Altstadt mit ihren Fachwerkbauten, aus der sich, bis zu ihrer Zerstörung im Zweiten Weltkrieg, ein Großteil der proletarischen Arbeitskräfte rekrutierte. Bald darauf wuchs entlang der nördlichen Ausfallstraße, der Holländischen Straße, anstelle von weitläufigen Gärtnereien und einzelnen Mühlen, am Flüsschen Ahna ein typisches gründerzeitliches Mischgebiet, die Nordstadt, heran. Vor dem Hintergrund der

für die Zeit charakteristischen Interaktion privater Unternehmen und öffentlicher Infrastrukturmaßnahmen folgten den ersten privaten Gewerbebetrieben in den Bereichen Maschinenbau und Textilindustrie das Gaswerk und der städtische Schlachthof, der wiederum die Ansiedlung weiterer spezialisierter Zulieferbetriebe nach sich zog. Teils hinter eigenen Fabrikmauern, häufig aber auch angesiedelt in den Hinterhöfen der mitwachsenden vier- bis sechsgeschossigen Blockrandbebauung des Arbeiterwohnungsbaus, waren diese Teil eines engmaschigen Netzes von Läden, Dienstleistungsunternehmen und Kleinbetrieben in den Erdgeschosszonen. Dabei entwickelte sich in Vereinen, Gaststätten, Kirchen und Schulen eine rege und vielfältige Stadtteilkultur, bei der das Henschelwerk eine besondere Rolle spielte. In dessen Sozialeinrichtungen und in den Henschel-Konsumläden, 1911 in Konkurrenz zum Konsum- & Sparverein der Arbeiterschaft gegründet, bildeten sich ganz eigene Milieus und Strukturen – fast „eine Stadt in der Stadt“ – heraus. Denn angestrebt wurden kleinräumige Wirtschaftskreisläufe: „Jede Mark [sollte] wieder in den Betrieb zurückkommen“. (Bauverein, S. 64) Dies galt auch für die Baumaterialien. Die Ziegel für den Bauboom lieferten die lokalen Lehmabbaugebiete und Ziegeleien, die mit der Ausdehnung des Stadtteils immer weiter nach Norden auswichen. Selbst die Braunkohle zum Brennen der Ziegel entstammte lokalen Quellen. Für ihren Abbau gründete Werner Henschel 1822 die „Ziegel- & Braunkohlenwerke Möncheberg“.

Das Stadtquartier am Möncheberg

Der Möncheberg mit seinem zur Altstadt hin sanft abfallenden Bergrücken begrenzte das Werksgelände unmittelbar östlich der Ahna, deren Prallhang stellenweise als steiles, nur über Treppenlagen zu überwindendes Kliff ausgebildet ist. Nicht nur topografisch sondern auch sozial erhob sich die auf dem Berggrat verlaufende Mönchebergstraße über die Nordstadt im Westen und das „Wesertor-Quartier“ der „abhängigen Handwerker“ und Arbeiter im Osten. Den Spaziergängern, die Sonntags aus der Altstadt in Richtung des Möncheberges mit seinen zwei flachen Gipfeln, seinen Gartenlokalen und „Felsenkellern“ pilgerten, folgten schon bald nach der Wende zum 19. Jahrhundert erste vornehme Villen des Bürgertums, später auch Villen der Werksdirektoren. Doch das feine Milieu der Straße war nicht von Dauer. Der weitere Ausbau der Fabrik und damit steigende Umweltbelastungen machten ihm ein Ende. Denn der Ruß des „himmelhohen“ Schornsteins (eines der wenigen Industrierelikte auf dem heutigen Campus), der mit Braunkohlenstaub gefüttert wurde, färbte nicht nur die Wäsche in weitem Umkreis schwarz. Er erstickte auch die Kirschbaumplantagen an den Hängen der angrenzenden, einst blühenden Gärten des Bürgertums, die bald nur noch als Werkserweiterungsgelände taugten. So gliederte sich schließlich auch die vornehme Mönchebergstraße in den Gürtel städtebaulicher Mischgebiete in der unmittelbaren Nähe des Henschelwerks ein, deren Stadtgestalt sich bis zu den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs nicht wesentlich veränderte.

Rissen die Kriegszerstörungen große Lücken in die Bebauung der Gebiete zwischen Nordstadt und Wesertor, so waren von der Südseite der Fabrik aus nach dem Brand der Altstadt fast nur noch die steinernen Fundamente der Fachwerkbauwerke und die Strukturen von Großbauten wie Zeughaus, Kasernen und Schulen zu sehen. Neue Mythen wie die eines voraussetzungslosen Neuanfangs nach einer mythischen Stunde Null gaben die Richtung des Nachkriegsaufbaus vor. Sie legten eine Tabula-Rasa-Planung über den Trümmern einer vermeintlich vollständig zerstörten Stadt nahe. Der für jene Zeit charakteristische Kompromiss zwischen „verkehrsgerechtem“ Aufbau in Form breiter Verkehrsschneisen mit „fußgängerfreien“ Kreuzungen und mit ruhigen Wohnquartieren aus der Pipeline der öffentlichen Wohnungsbau-träger schuf neue Milieus, deren Krisen vorprogrammiert waren: Das „Kleine-Leute-Milieu“ des Pferdemarktquartiers mit den ofengeheizten Kleinwohnungen und „Tante-Emma-Läden“, die zugigen Fußgängerunterführungen und die Abgas- und Lärmhölle der Hauptstraßen, für deren Verbreiterung Bäume, Vorgärten und ganze Häuserzeilen geopfert wurden, und die bedauerlicher Weise als das stabilste Element in der Milieustruktur erscheint.

Begannen die Milieus der Arbeiterquartiere zwischen Nordstadt und Wesertor unter dem Einfluss von Kriegszerstörung, verkehrsorientiertem Neuaufbau und Werkswohnungsverkauf bereits in den 1950er und 1960er Jahren zu bröckeln, so wandelten sie sich mit der letzten großen Krise des Stammwerks tiefgreifend, dessen Stilllegung die Rhein-stahl AG 1972 beschloss. Bei Henschel

entfielen damit 3 000 Arbeitsplätze. Bereits 1970 war die Maschinenfabrik Kolben-Seeger geschlossen worden, 1978 wurde der Schlachthof ausgelagert, und 1996 verließ die Weberei Gottschalk den Standort.

Der wirtschaftliche Strukturwandel wurde zum Auslöser der für Innenstadträume mit hohem Anteil von Altindustrien typischen Krisen: Der Deindustrialisierung folgte die Entmischung von Wohnen und Gewerbe. Arbeiter und Angestellte verließen das Quartier, während weniger mobile Alte und Arme zurückblieben und Angehörige der „Gastarbeiterwelle“ der 1960er und 1970er Jahre nachrückten. Aus dem Arbeiter- und Angestelltenquartier wurde ein strukturschwacher Stadtteil mit rasch ansteigendem Ausländeranteil. Dem Verkauf der Werkswohnungen folgte eine Spekulationswelle, die in der Zwangsversteigerung von 250 Wohnungen gipfelte. Unterlassene Instandhaltung, baulicher Verfall und Leerstände prägten das Gebiet.

Doch nicht nur der Strukturwandel, auch die Stadtentwicklung nach dem Leitbild der „modernen Stadt“ bürdete dem Quartier zusätzliche Lasten auf, insbesondere durch den weiter fortschreitenden Ausbau der Verkehrsschneisen. Allerdings wuchs in Kassel wie andernorts mit der zunehmend in Erscheinung tretenden Stadtzerstörung auch die Kritik daran und an den Planungsprinzipien, die ihr den Weg ebneten.

Der Hochschulcampus in der Nordstadt entsteht

Zwei mythenumwobene Jahreszahlen markieren die Wendepunkte in der kulturpolitischen Diskussion, und zwar lokal wie national: 1968 und 1975. Wurde 1968 sogar international geradezu eine Chiffre für gesellschaftspolitische Reform, so wurden auch für Kassel die ersten konkreten Überlegungen zur Gründung einer Reformhochschule in jenem bewegten Jahr angestellt. Allerdings ließ der Grundsatzbeschluss zur Gründung der Gesamthochschule Kassel noch bis 1970 auf sich warten, die Entscheidung der Bürgerschaft für den Standort in unmittelbarer Nachbarschaft zur Innenstadt sogar noch bis 1975. Auch die zweite Jahreszahl, 1975, steht für ein Wendejahr von lokaler wie nationaler Bedeutung. Die noch in den frühen 1970er Jahren für die GhK verfolgte Favorisierung einer isoliert am Stadtrand gelegenen Campus-Universität entsprach den damals allgemein vorherrschenden Leitvorstellungen einer „modernen Stadt“ mit großräumig getrennten Funktionsbereichen, von der City bis zum Campus, mit aufgelösten Stadträumen und mit Neubauten, die als Großbauwerke und Skulpturen in fließenden Grünräumen stehen. Universitätsgelände wie die in Bochum und Dortmund galten als Vorbild für die ersten Entwürfe für eine stadtperiphere Universität in Kassel. Entscheidende Signale für eine Abwendung von den städtebaulichen Prinzipien einer funktionalistischen Moderne wurden 1975 auf der nationalen Ebene durch die Ausrufung des Europäischen Denkmalschutzjahres und durch den Beginn einer Kampagne zur Rettung der „Euro-

päischen Stadt“ gesetzt. Und Vielfalt, Kleinteiligkeit und vernetzte Strukturen als Charakteristika der traditionellen Stadt wurden zu Motiven auch der Campusplanung der GhK. Das galt 1975 für die Standortentscheidung zugunsten eines mit der Innenstadt zu vernetzenden Hochschulgeländes ebenso wie später für die Campusgestaltung im Sinne der Postmoderne, die sich nach Kräften abmühte, die funktionalistischen Prinzipien der „Moderne“ spielerisch zu konterkarieren.

So lassen sich sowohl Campusgestaltung als auch Standortentscheidung als „nachmoderne“ Phänomene sehen. Zwar offenbaren sich, sobald man den Hintergründen der Entscheidungsprozesse im Detail nachgeht, auch hier Erklärungsansätze, die von romantischen Verschwörungsmythen (H. Eichel in: Ulbricht Hopf, S. 321) bis zur Finanzkrise des damaligen Grundstückseigentümers, der Hessischen Landesbank, reichen – fast wie bei Zauberkunststücken, die ihr Geheimnis wie beim Aufblättern von Zwiebelschalen ansatzweise preisgeben und bei der Wiederholung wiederum undurchschaubar erscheinen. Was jedoch unbezweifelbar bleibt, ist die Tatsache, dass Kassel eine der ersten Städte war, in denen die neue Strategie verfolgt wurde, mit der Neugründung ihrer Universität Impulse zur Aufwertung der umliegenden strukturschwachen Stadtteile zu setzen, ähnlich wie dies in Essen, Passau, Osnabrück und später in Hamburg-Harburg geschah.

Die Standortentscheidung passte den Entscheidungsträgern damals, so beschrieb es Hans Eichel später, „gut zum gesellschaftlichen Bildungsauftrag dieser Universität, die sich ganz bewusst allen

Bevölkerungsschichten, vor allem auch Arbeiterkindern, öffnen sollte“ (zit. in: Ulbricht-Hopf, S.392). Zugleich richteten sich die Hoffnungen auf die Entstehung eines studentischen Milieus mit vielfältigen, kleinteiligen Einzelhandelsangeboten sowie einer lebendigen Kneipenszene im Umfeld der Hochschule. Als Vorbild hierfür galt der Vordere Westen: Der gründerzeitliche Stadtteil westlich der Innenstadt wurde bereits seit den frühen 1970er Jahren durch studentische Aktivitäten belebt. Eine ähnliche Entwicklung sollte nicht nur in der Nordstadt helfen, die Abwärtsspirale zu stoppen, sondern auch in der nördlichen Altstadt. Hier galt das Pferdemarktquartier – keine 25 Jahre zuvor errichtet – aufgrund der nicht marktgängigen Wohnungszuschnitte und -qualitäten als so problematisch, dass bereits über Abriss nachgedacht wurde. Die Entwicklung zum Wohnquartier für Studenten erschien in dieser Situation als attraktive Alternative.

Vom Arbeiterviertel zum Universitätsquartier?

Den Hoffnungen auf eine positive Entwicklung der Stadtteile im Umfeld der ehemaligen Fabrik durch den Impuls der Hochschulansiedlung standen jedoch auch Befürchtungen gegenüber, die sich an den Folgen der erhofften Aufwertungseffekte für die Bewohner der Nordstadt festmachten: So stieg mit der zusätzlichen Nachfrage nach Wohnraum durch die neuen Studierenden und Hochschulangehörigen zwangsläufig auch das Mietniveau, Altbauwohnungen wurden zu Eigentumswohnungen umgewandelt. Auch prägten einzelne Luxusmodernisierungen sowie offensichtlich aus Spekulationsgründen weiterhin leerstehende Gebäude das Bild. Vergleichbare Prozesse – Veränderung des Angebots und steigende Mietkosten durch wachsende Nachfrage – schienen sich auch in der Einzelhandels- und Dienstleistungsstruktur abzuzeichnen. Vor diesem Hintergrund wurde bald Kritik laut, statt der Integration von Hochschule und Stadtteil werde tatsächlich der Zerstörung des Arbeiterstadtteils Vorschub geleistet, der bislang einen zwar mangelbehafteten, aber gerade deshalb auch bezahlbaren Lebensraum für sozial schwächere Bevölkerungsgruppen geboten hatte.

Darin tritt eine grundsätzliche Problematik von Maßnahmen städtebaulicher Aufwertung in Erscheinung: Die Steigerung der Wohn- und Lebensqualität der betroffenen, in vielen Fällen sozial benachteiligten Quartiersbewohner macht zugleich das Quartier für andere, einkommensstärkere Schichten attraktiver, und kann – in Verbindung mit entspre-

chenden Investitionsverhalten und Wertungsmustern der Grundeigentümer – Verdrängungseffekte induzieren. Daher ist die Stadtplanung gefragt, steuernd Einfluss zu nehmen, zumal wenn es sich um so massive öffentliche Interventionen handelt wie die einer neuen Universität oder auch die des Berufsschulenzentrums, das, städtebaulich nicht integriert, auf dem alten Schlachthofgelände angesiedelt wurde.

Nachdem die Stadt 1980 zunächst einen Stadtteilentwicklungsplan vorgelegt hatte, wurde 1985 u. a. der südliche, dem Hochschulstandort zugewandte Teil der Nordstadt als städtebauliches Sanierungsgebiet festgesetzt, verbunden mit der finanziellen Förderung zahlreicher Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität. Erklärtes Ziel war es, den durch Ansiedlung von Hochschule und Berufsschulenzentrum eingeleiteten Strukturwandel zu kontrollieren, um potentielle negative Folgeerscheinungen abzufedern. Zu den eher offensichtlichen Maßnahmen gehörten der Umbau der Hauptverkehrsader im Quartier, Schallschutz für die angrenzenden Wohnungen und die Verbesserung des städtebaulichen Erscheinungsbildes, der Freiflächenversorgung sowie der sozialen und kulturellen Infrastruktur.

Die größte Herausforderung und Verheißung aber bestand in der Formulierung eines Entwicklungskonzeptes unter der Überschrift „Schaffung und Erhaltung eines urbanen, multikulturellen Milieus“. Und das bedeutet, hohe Ausländeranteile nicht pauschal als Anzeichen für Ghattobildung zu deuten, sondern das Zusammentreffen unterschiedlicher europäischer und außereuropäischer Kulturräume, unterschiedlicher sozialer

Klassen, Alters- und Geschlechtergruppen als Potential zu begreifen. Und das wiederum verlangt nach einer auf die kreative Verarbeitung von Widersprüchen ausgerichteten Entwicklungsplanung, die nur in kontinuierlichem, dialogischem Prozess mit den Bewohnern und Nutzern des Quartiers erfolgen kann.

Die notwendige stadtentwicklungspolitische Begleitung und Steuerung, deren Kontinuität Voraussetzung für eine Annäherung an die gesetzten Ziele ist, wurde in weiteren Förderungs und Entwicklungsmaßnahmen verfolgt. Diese reichten von der Initiierung des „Nordstadtprojekts“ Mitte der 1990er Jahre bis zur Aufnahme der Nordstadt als Modellstandort in das Bundesprogramm „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die Soziale Stadt“ um 2000. Auf der Ebene der Akteure geht es dabei darum, fachliche Kompetenzen und Ressourcen unter Einbindung möglichst vieler Vereine, Verbände und Organisationen an einem „Runden Tisch“ zu vernetzen – von der Arbeiterwohlfahrt über Wohnungsbaugesellschaften und die lokale Wirtschaft bis zur Universität, dem Arbeitsamt und dem Kulturzentrum Schlachthof e.V.

Auf der Ebene der physischen Entwicklungsmaßnahmen, die mit der Eröffnung des letzten Abschnitts des Nordstadtparks entlang der Ahna im September 2004 ihren jüngsten Höhepunkt fanden, hat sich viel getan. Dennoch bleibt die Lebensqualität im Stadtteil durchaus weiter verbesserungsbedürftig. Dies gilt besonders für den nördlichen Teil der Nordstadt, der von den städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen weniger profitiert hatte. Dass eine durchgreifende Ver-

besserung der Situation angesichts der gravierenden Mängel in Stadtteilen wie der Nordstadt nur langsam zu erreichen ist, zeigen auch die Erfahrungen aus anderen Städten (FB Stadtplanung, Landschaftsplanung S. 21). Allerdings sind die befürchteten Verdrängungseffekte weitgehend ausgeblieben.

Knapp 30 Jahre nach der Entscheidung zur Errichtung des Hauptsitzes der Gesamthochschule Kassel auf dem Gelände der ehemaligen Fabrik hat sich das Bild der umliegenden Quartiere durchaus merklich verändert.

Ein deutlicher Einfluss des studentischen und akademischen Milieus ist aber nur in kleinen Teilbereichen auszuma-

chen. In erster Linie sind es die Gottschalkstraße, deren Seitenstraßen und der erste Abschnitt der Holländischen Straße, wo sich die typische Mischung aus Tagescafés, Kneipen, Kopierläden, Buch- und Musikalienhandlungen und Imbissen findet. Dass sich die universitäre Szene im Umfeld der Bildungseinrichtung genau in diesen Straßenzügen etabliert hat, kommt nicht von ungefähr – das Viertel rund um die Gottschalkstraße ist das einzige umliegende Gebiet, das von einer fast durchgängigen gründerzeitlichen Bebauung geprägt ist. In den anderen angrenzenden Bereichen, häufig geprägt von Nachkriegsbebauung, ist die Ausstrahlungswirkung der Hoch-



In der Gottschalkstraße entfaltet sich studentisches Leben. [Quelle: 11]

schule dagegen kaum zu erkennen. Eine Ausnahme ist die ehemalige Schuhfabrik Chasalla (Sickingenstraße 10) auf dem Weg zwischen Holländischen Platz und Hauptbahnhof, in der heute eine lebhaft Mischung aus Gastronomie, Büros und Übungsräumen für Esoterik und Yoga-kurse residiert. An der Mönchebergstraße etwa gibt es zwar einige Studentenwohnheime und Häuser mit überwiegend akademischer Belegung und den Sitz der örtlichen Evangelischen Studentengemeinde. Doch trotz der unmittelbaren Nachbarschaft der Hochschule, die in dieser Straße auch einige der Gründerzeithäuser als Büros nutzt, konnten sich Kopierläden oder Lesecafés nur kurze Zeit halten. Und bereits an der nur wenige hundert Meter entfernten Weserspitze, dem Zentrum des Stadtteils Wesertor, ist von der Existenz der Hochschule im Stadtbild nichts mehr zu sehen.

Auch in Kassels Innenstadt fehlen Einflüsse des akademischen Umfelds fast vollständig. Selbst an der Verbindungsstraße zur City, der Untere Königsstraße, finden sich nicht etwa die Insignien eines typischen Univierviertels mit Szenekneipen und Buchhandlungen, sondern vor allem Billiggeschäfte, Imbisse, Sexshops, die typischen Attribute der Innenstadtrandlagen einer strukturschwachen Stadt. Wer studentisches und akademisches Milieu außerhalb des Campus erleben will, ist darauf angewiesen, den mehrere Kilometer von dem Hauptstandort der Universität entfernt liegenden Vorderen Westen aufzusuchen oder sich auf den kleinen Bereich um die Gottschalkstraße zu beschränken. Diese hat aber auch ihre ganz eigenen Qualitäten. So lässt sie auch anderen als den studentischen Lebensstilen ihren Raum und

leistet sogar Beiträge zur Verbindung angestammter und neuer Bevölkerungsgruppen. Dies wird exemplarisch deutlich im Kulturzentrum Schlachthof, einer Einrichtung in den Verwaltungsgebäuden des ehemaligen städtischen Schlachthofs am Ende der Gottschalkstraße die, stark aus dem studentischen Umfeld heraus initiiert, seit mittlerweile 20 Jahren (multi-)kulturelle Arbeit mit Beratungs- und Hilfeprojekten für den Stadtteil verbindet und inzwischen regionale Bekanntheit erlangt hat. Dass die einst befürchteten Verdrängungs- und Aufwertungseffekte im wesentlichen ausgeblieben sind, lässt sich aber auch an der weiterhin sehr vielfältigen Handels- und Gastronomiestruktur im Quartier erkennen. Neben den typischen Einrichtungen des studentischen Milieus existiert weiterhin eine Vielzahl von traditionellen deutschen, türkischen, spanischen und weiteren ausländischen Kneipen, Restaurants und Handelsunternehmen. Die ansatzweise Synthese der verschiedenen Kulturen und Lebensstile im Stadtteil drückt sich auch darin aus, dass inzwischen der Großteil der angestammten studentischen Gastronomie in der Gottschalkstraße von türkischen bzw. kurdischen Pächtern betrieben wird. Die weiter oben beschriebenen vielfältigen städtebaulichen und sozialen Interventionen der Stadt in den letzten Jahren haben sicherlich dazu beigetragen, dass die Hochschule und ihr Klientel relativ harmonisch in ihre Umgebung integriert ist.

*Friedhelm Fischer,
Rainer Naefe, Thomas Pristl*

Quellen

Arbeitsgruppe Stadt am FB Stadtplanung, Landschaftsplanung der GhK: Vorbereitende Untersuchungen zur Sanierung des Teilgebiets 2 A der Kasseler Nordstadt. Kassel 1987

*Bürgerverein Nordstadt e.V. (Hg.):
Die Geschichte der Kasseler Nordstadt. Kassel 1992*

*Engelhardt, Axel; Link, Alexander; Wegner, Karl-Hermann:
Am Möncheberg. Geschichte einer Kasseler Straße. Schriften
des Stadtmuseums Kassel Bd. 6. Kassel 1997*

*FB Stadtplanung / Landschaftsplanung, Arbeitsgruppe
Dialogische Planung: Bund-Länder-Programm „Soziale
Stadt“. Modellgebiet Kassel-Nordstadt. Endbericht der
Programmbegleitung vor Ort. Kassel 2002*

*Annette Ulbricht-Hopf (Hg.): ProfilBildung. Texte zu 25
Jahren Universität Gesamthochschule Kassel. Zürich 1996*

*Arbeitsgruppe Städtebau und Stadtbaugeschichte: Kurzbericht
des DFG-Forschungsprojekts „Löcher in der Stadt“: www.uni-kassel.de/fb13/su bzw. www.uni-kassel.de/fb6/forschung/ag_stadtbaugeschichte.htm*

Vom Adelphicum zur Universität Kassel

Eine chronologische Übersicht der Hochschulentwicklung in Kassel und Witzenhausen

Die Stadt Kassel ist mehr als eintausend Jahre alt und ihre Geschichte maßgeblich von Entwicklungen in Wissenschaft und Industrie geprägt. Eine der jüngeren Schnittstellen wird im vorliegenden Buch „Von der Henschelei zur Hochschule“ beschrieben. Die folgende Zeitafel, zusammengestellt von Dr. Bernt

Armbruster, macht deutlich, auf welche institutionellen Traditionen in Wissenschaft und Ausbildung sich die Kasseler Universität beziehen kann und wie sie sich seit ihrer Gründung 1971 entwickelt hat. Bernt Armbruster ist Leiter der Abteilung Kommunikation und Internationales an der Universität Kassel. (red.)

- | | |
|------|---|
| 1599 | Mit dem „Collegium Adelphicum“ entsteht in Kassel eine akademische Ritterschule. |
| 1633 | Die erste Kasseler Universität wird gegründet. Nach Wiedererlangung der Universität Marburg durch Hessen-Kassel wird sie 1653 wieder aufgelöst. |
| 1709 | Einrichtung des „Collegium Carolinum“, das 1766 / 67 nach dem Vorbild einer Universität umgestaltet wird, mit Schwerpunkten in Naturwissenschaften, Mathematik und Medizin. Georg Forster lehrte hier als Professor für Naturkunde, Simon Louis du Ry als Professor für Bürgerliche Baukunst. |
| 1777 | Landgraf Friedrich II. gründet eine Kunstakademie in Kassel, die Akademie de Peinture et de Sculpture, die 1881 um eine Architekturabteilung erweitert wird. 1918 wird sie in Staatliche Kunstakademie umbenannt, 1932 im Zuge der Brünningschen Notverordnungen geschlossen. |
| 1817 | Kurfürst Wilhelm I. lässt die Gründung eines Polytechnikums nach dem Vorbild der Pariser „Ecole polytechnique“ vorbereiten. |
| 1832 | Kassel erhält eine der ersten polytechnischen Lehranstalten in Deutschland. Zu ihren Lehrern zählen Woehler, Bunsen, Burhenne und Philippi. Damit beginnt die eigenständige Ingenieurausbildung in Kassel. |

1866	Pläne, das Kasseler Polytechnikum zu einer Technischen Hochschule weiterzuentwickeln, scheitern an der finanziellen Beteiligung der Stadt. Die preußische Regierung gründet eine Technische Hochschule stattdessen in Aachen.
1866	Die Gewerbliche Zeichenschule, 1881 zur Zeichen- und Kunstgewerbeschule erweitert, wird für die Ausbildung von Lehrern, Architekten und Handwerkern ins Leben gerufen. Die 1903 zur königlichen Kunstgewerbeschule Kassel umbenannte Einrichtung wird 1933 als Staatliche Handwerkerschule zur „Meisterschule des deutschen Handwerks“. Im zweiten Weltkrieg wird sie zerstört.
1895	Das städtische Konservatorium – 1939 mit einem Musikseminar verbunden und 1955 zur Musikakademie umgewandelt – nimmt seine Arbeit auf.
1896	Gründung der Königlichen Baugewerkschule zur Ausbildung von Hoch- und Tiefbauingenieuren. Sie wird 1918 in Staatliche Baugewerbeschule und 1935 in Staatsbauschule umbenannt.
1898	In Witzenhausen wird die Deutsche Kolonialschule GmbH ins Leben gerufen, die ab 1919 als Hochschule für In- und Auslandssiedlung agrarwirtschaftlich ausbildet. Daraus entwickelt sich nach dem Zweiten Weltkrieg das Deutsche Institut für tropische und subtropische Landwirtschaft und die Deutsche Ingenieurschule für ausländische Landwirtschaft.
1912	Das Evangelische Fröbelseminar in Kassel wird eingerichtet, aus dem 1969 die Evangelische Höhere Fachschule für Sozialpädagogik hervorgeht.
1920	Das Auguste-Förster-Haus in Kassel nimmt als Kinderpflegerinnenschule seinen Betrieb auf. Es wird zum Ausgangspunkt für die spätere Höhere Fachschule für Sozialarbeit.
1921	Gründung der höheren Lehranstalt für praktische Landwirte. Sie wird ab 1935 Höhere Landbauschule, ab 1966 Ingenieurschule für Landbau in Witzenhausen.
1930	Für zwei Jahre arbeitet in Kassel eine Pädagogische Akademie als Vorläuferin des 1947 gegründeten Pädagogischen Instituts und des 1963 gebildeten Pädagogischen Fachinstituts (PFI).

1946	Die Staatsbauschule Kassel eröffnet nach dem Krieg wieder den Lehrbetrieb.
1947	Die Staatliche Schule für Handwerk und Kunst nimmt als Nachfolgerin der Staatlichen Meisterschule des gestaltenden Handwerks ihre Arbeit wieder auf, seit 1950 als Staatliche Werkkunstschule Kassel. 1970 geht sie in der Hochschule für bildende Künste (HbK) auf.
1947	Die Fachschule für Heimerziehung und Fachschule für Kindergärtnerinnen wird gegründet.
1948	Gründung der Ev. Frauenfachschule, Vorläuferin der Sozialarbeit-Ausbildung. Wiedereröffnung der Kunstakademie als Staatliche Werkakademie, ab 1960 als Staatliche Hochschule für bildende Künste (Werkakademie), 1968 wird sie Hochschule für bildende Künste (HbK).
1955	Die Staatliche Ingenieurschule für Maschinenbau und Elektrotechnik, 1963 in Staatliche Ingenieurschule für Maschinenwesen Kassel umbenannt, wird gegründet.
1958	Oberbürgermeister Dr. Karl Branner fordert für Kassel eine Universität.
1964	Die Staatliche Höhere Wirtschaftsfachschule (HWF) wird eröffnet.
1966	In einer Resolution fordert die Kasseler Stadtverordnetenversammlung: Kassel soll Standort einer naturwissenschaftlich-technischen Universität werden. 1969 vergibt sie einen Forschungsauftrag zur Standortauswahl.
1967/68	Die Studentenbewegung und bildungspolitische Reformdiskussionen führen bundesweit zur Entwicklung von Gesamthochschulkonzepten.
1969	Der „Arbeitskreis Universität Kassel“ konstituiert sich als übergreifende Bürgerinitiative mit dem Ziel, baldmöglichst die Universitätsgründung in Kassel durchzusetzen. Aus ihm geht 1977 der Kasseler Hochschulbund e.V. hervor.

- 1970** Die Hessische Landesregierung beschließt, in Kassel eine integrierte Gesamthochschule einzurichten. Der Landtag verabschiedet am 24. Juni 1970 das Gesetz über die Errichtung der Gesamthochschule Kassel. Kultusminister Ludwig von Friedeburg legt einen Hochschulentwicklungsplan für Kassel und den Hessischen Hochschulbereich insgesamt vor, der für den Endausbau der Gesamthochschule Kassel bis 1990 rund 10 000 Studienplätze ausweist.
-
- 1971** Eröffnung des Lehrbetriebs der Gesamthochschule Kassel (GhK) für 2 913 Studierende zum Wintersemester 1971/72. Die Hochschule für bildende Künste (HbK), die Ingenieurschulen in Kassel und Witzenhausen, die Höhere Wirtschaftsfachschule (HWF) und die pädagogischen und sozialpädagogischen Ausbildungsstätten werden in die neue Hochschule eingegliedert, ihre Studienangebote vorläufig weitergeführt. Der Schwerpunkt der universitären Entwicklung im kurzfristig errichteten „Aufbau- und Verfügungszentrum“ (AVZ) liegt zunächst im Aufbau der reformierten Lehrerbildung und deren wissenschaftlichem Fächerspektrum. Das Studentenwerk Kassel beginnt seine Arbeit.
-
- 1972** Dr. Vera Rüdiger wird durch die Landesregierung zur Gründungspräsidentin ernannt, die GhK in die Westdeutsche Rektorenkonferenz aufgenommen.
-
- 1973** In der Physik und der Mathematik werden Diplom-Studiengänge eingerichtet. Erste Aufbau-, Ergänzungs- und Kontaktstudiengänge werden angeboten.
-
- 1974** Der erste „Integrierte Diplom-Studiengang“ nach dem „Kasseler Modell“ gestufter Studienangebote wird im Sozialwesen eingerichtet. Die Standortfrage wird im Rahmen der sozialliberalen Koalitionsvereinbarung entschieden. Das ehemalige Henschel-Gelände am Holländischen Platz wird erworben: Hier soll das zentrale, neue Hochschulquartier der GhK entstehen.
-
- 1975** Prof. Dr. Ernst-Ulrich von Weizsäcker wird neuer Gründungspräsident. Die Ablösung übernommener Studienangebote wird mit der Einführung Integrierter Diplom-Studiengänge im Bauingenieurwesen, Maschinenbau, Architektur, Stadt- und Landschaftsplanung fortgesetzt.
-
- 1976** Der Bundestag gibt im Hochschulrahmengesetz die Gesamthochschule als bundesweites Entwicklungsziel vor, es wird aber nicht realisiert. Das AVZ in Oberzwehren wird um einen zweiten Block erweitert.

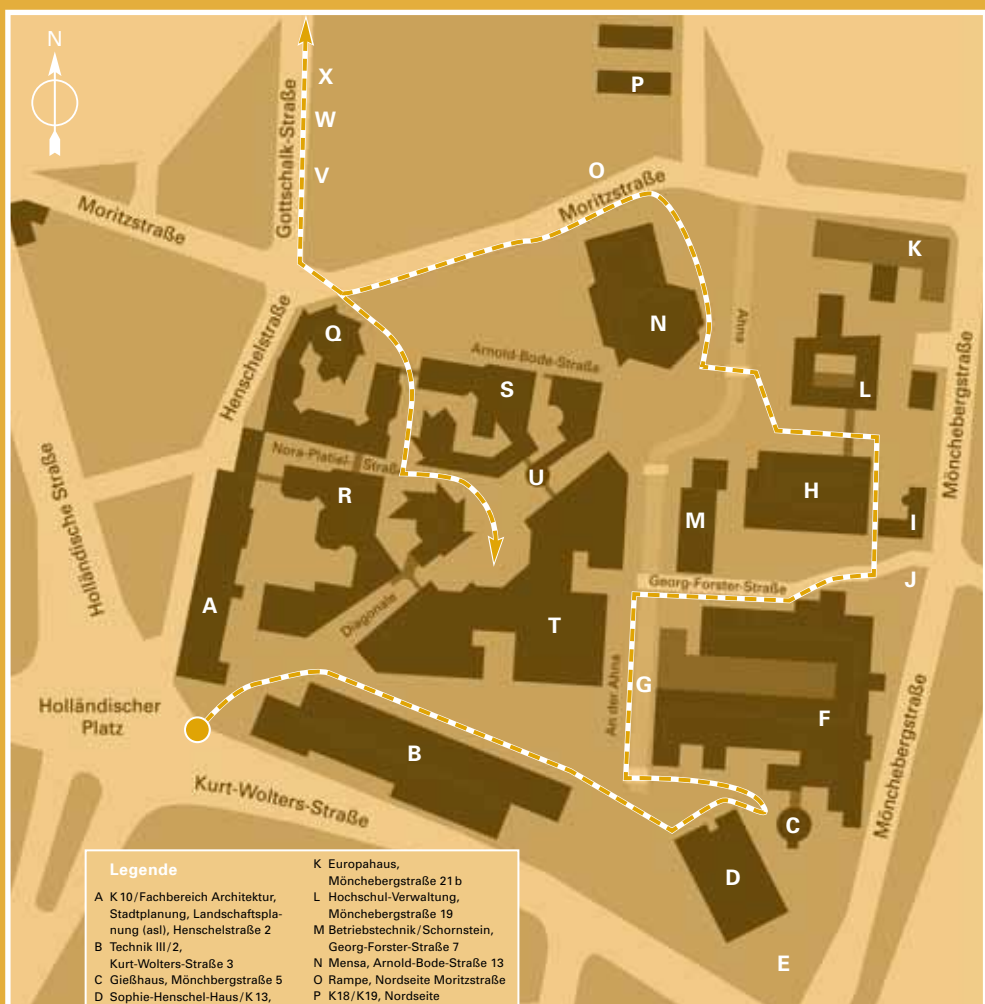
1977/78	Die GhK richtet sechs Interdisziplinäre Forschungsgruppen ein. Fertigstellung des AVZ III in Oberzwehren.
1978	Das Wissenschaftliche Zentrum für Berufs- und Hochschulforschung und das Wissenschaftliche Zentrum für Psychoanalyse, Psychotherapie und psychosoziale Hygiene werden als interdisziplinäre Forschungseinheiten gegründet. Der Landtag verabschiedet das Hessische Hochschulgesetz und das Hessische Universitätsgesetz: Die GhK wird neben der TH Darmstadt, der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität Frankfurt, der Justus-Liebig-Universität Gießen und der Philipps-Universität Marburg fünfte hessische Universität. Sie gliedert sich nun in 20 Fachbereiche. Am Holländischen Platz sind die ersten ehemaligen Henschelgebäude für die GhK umgenutzt. Der Neubau Technik I/II wird begonnen. Der Ideenwettbewerb zum Ausbau des Holländischen Platzes wird mit einem Neubaukonzept abgeschlossen. Der Ausbauschwerpunkt der Universität verlagert sich auf die Technik- und Naturwissenschaften.
1981	Prof. Dr. Franz Neumann wird neuer Präsident. Die GhK feiert zehnjähriges Bestehen. Sie zählt jetzt 7612 Studierende.
1982/83	Der Neubau Technik I/II am Holländischen Platz wird bezogen. Gemeinsam mit der Stadt Kassel wird die neue Groß-Sporthalle am Aue-Stadion gebaut.
1983	Der Wissenschaftsrat schreibt die Ausbauplanung für 9000 Studienplätze an der GhK fort und bestätigt das Kasseler Modell gestufter Studiengänge.
1984	Oberbürgermeister a. D. Dr. Karl Branner wird erster Ehrensator der GhK.
1985	Mit der Fertigstellung des neuen Bibliotheksgebäudes, der Hörsaalzentren, Wohnheime und des Gebäudekomplexes Wirtschafts- und Sozialwissenschaften kann das neue Hochschulquartier am Holländischen Platz bezogen werden. An der GhK wird erstmals die Ehrendoktorwürde verliehen.
1986	Die Zielzahl des Ausbaukonzeptes von 9000 ist mit 9461 Studierenden bereits überschritten.

- 1987** Die GhK mahnt wiederholt die Beschleunigung ihres Ausbaus mit Personal, Infrastruktur und Gebäuden an. Das dritte Wissenschaftliche Zentrum – „Mensch – Umwelt – Technik“ , heute Wissenschaftliches Zentrum für Umweltsystemforschung, nimmt seine Arbeit auf.
-
- 1988** Die neu errichtete Mensa am Holländischen Platz wird eröffnet. Sie kann bis zu 4000 Essen ausgeben. Die neue Universitäts-Bibliothek, größtes Gebäude im Zentrum des Campus, wird in Betrieb genommen.
-
- 1989** Prof. Dr. Hans Brinckmann folgt Prof. Dr. Franz Neumann im Amt des Präsidenten.
Die GhK verstärkt mit dem Abschluss weiterer Partnerschaftsverträge ihre Bemühungen um die Internationalisierung der Universität.
-
- 1990** Für ein neues Hörsaal- und Laborgebäude in Witzenhausen wird der Grundstein gelegt, das 1993 bezogen werden kann.
-
- 1991** Der Zustrom an die GhK hält unverändert an: Über 16 000 Studierende sind inzwischen eingeschrieben; die Überbelegung wächst auf mehr als 200 Prozent.
Die Universität fordert in ihrem neuen Entwicklungskonzept „GhK 2002“, die Zielzahl ihres Ausbaus von 9000 Studienplätzen auf 12 000 zu erhöhen.
Die „20 Jahre junge GhK“ feiert mit der Region und ihren 18 ausländischen Partner-Universitäten.
-
- 1993** Der Konvent beschließt als Namen „Universität Gesamthochschule Kassel“, kurz GhK: als Zeichen der Profilbildung in internationalen Wissenschaftskontakten und zugleich als Bekenntnis zum Innovationsgedanken der Gesamthochschule.
Die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG) nimmt die GhK als Mitglied auf.
-
- 1995** Es sind rund 18 200 Studierende eingeschrieben. Präsident Prof. Dr. Hans Brinckmann wird wiedergewählt.
Der Technikneubau III/2, das letzte große Projekt am Standort Holländischer Platz, wird eingeweiht. Damit erhalten die Fachbereiche Bauingenieurwesen und Maschinenbau moderne Forschungs- und Lehrbedingungen.

- 1996** Die GhK feiert ihr 25-jähriges Bestehen unter dem Motto „Vision und Re-Vision“. Knapp 30 000 Absolventen haben seit der Gründung der GhK ihr Studium erfolgreich abgeschlossen.
-
- 1998** Die drei künstlerischen Fachbereiche Visuelle Kommunikation, Kunst und Produkt Design schließen sich zusammen und bilden einen gemeinsamen „Kunsthochschulrat“. Die Universität übernimmt mit der Hessischen Staatsdomäne Frankenhäusen ein einmaliges Versuchs- und Demonstrationsprojekt für die Ökologische Landwirtschaft und nachhaltige Regionalentwicklung.
-
- 1999** Der Konvent macht mit der Experimentierklausel des neuen HHG den Weg für die Einrichtung der Kunsthochschule Kassel in der GhK frei. GhK-Präsident Prof. Dr. Hans Brinckmann wird am 25. Juni verabschiedet: Nach zehnjähriger Amtszeit kehrt er in Forschung und Lehre zurück.
-
- 2000** Prof. Dr. Rolf-Dieter Postlep wird zum neuen GhK-Präsidenten gewählt und tritt sein Amt am 1. September an. Der Kunsthochschulrat wählt mit Dr. Karin Stempel die erste Rektorin der Kunsthochschule. Die Universität erhält – auch dank der Hilfe des Kasseler Hochschulbunds und vieler privater Sponsoren – ihr neues Gästehaus, das als „International House“ zugleich die Aufgaben eines interkulturellen Begegnungszentrums übernimmt.
-
- 2001** Nach den Wahlen konstituieren sich die neuen Selbstverwaltungsorgane der Universität: das Präsidium (Präsident, Vizepräsidenten, Kanzler), der Senat und das erweiterte Präsidium (mit allen Dekanen) sowie der Hochschulrat mit externen Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Berufswelt, Wissenschaft und Kunst.
-
- 2002** Die Universität feiert am 15. Februar – 30 Jahre nach Gründung der Hochschule – ihren ersten Universitäts-Tag. Ab diesem Tag verzichtet sie auf die Bezeichnung „Gesamthochschule“ und ändert ihren Namen in „Universität Kassel“ (UNIK). Der Senat der UNIK bringt zugleich zum Ausdruck, dass die Kasseler Universität an ihrem Profil als innovative Reform-Universität festhalten und ihre erfolgreiche Reformarbeit fortsetzen wird.

- 2002** Ein neues Wissenschaftliches Zentrum wird eröffnet: Das Center for Interdisciplinary Nanostructure Science and Technology (CINSaT), in dem Biologen, Chemiker, Physiker und Elektrotechniker zusammenarbeiten.
- Zwischen den hessischen Hochschulen und dem Land Hessen wird ein „Hochschulpakt“ bis zum Jahr 2005 abgeschlossen, der den Hochschulen bei eigenen Leistungsverpflichtungen stabile finanzielle Rahmenbedingungen sichern soll. Präsident Postlep und Wissenschaftsministerin Ruth Wagner unterzeichnen am 13. November auf dieser Grundlage die erste „Zielvereinbarung“ zwischen der UNIK und dem Land. Sie soll der UNIK ermöglichen, ihre mit dem Hochschulentwicklungskonzept von 1997 eingeleiteten inneren Strukturreformen fortzuführen: mit der Bildung von Forschungsschwerpunkten, der Entwicklung innovativer Studienangebote und dem Aufbau einer angemessenen Personalstruktur.
- Mit dem Ankauf des ehemaligen Gottschalk-Industriegeländes wird die Option eröffnet, die UNIK weiter auf dem Campus am Holländischen Platz zu konzentrieren.
-
- 2003** Die innere Neugliederung der UNIK zur Bildung größerer und handlungsfähigerer Fachbereiche geht weiter. Die UNIK setzt die Modernisierung und Internationalisierung ihres Studienangebots mit der Einführung neuer Studiengänge fort.
-
- 2004** Die UNIK wird von der Landesregierung mit der Koordinierung des NanoNetzwerks Hessen beauftragt, einem Verbund der Schwerpunkte aller hessischen Hochschulen in den Nanostrukturwissenschaften zur Weiterentwicklung der Nanotechnologie.
- Die UNIK demonstriert im Rahmen ihrer Profilbildung ihre bundesweit einmaligen Kompetenzen in den Umweltwissenschaften mit 60 Professuren und über 200 Lehrveranstaltungen.

Bernt Armbruster



Legende

- | | |
|--|---|
| A K 10/Fachbereich Architektur, Stadtplanung, Landschaftsplanung (asl), Henschelstraße 2 | K Europahaus, Mönchebergstraße 21 b |
| B Technik III/2, Kurt-Wolters-Straße 3 | L Hochschul-Verwaltung, Mönchebergstraße 19 |
| C Gießhaus, Mönchebergstraße 5 | M Betriebstechnik/Schornstein, Georg-Forster-Straße 7 |
| D Sophie-Henschel-Haus/ K 13, Mönchebergstraße 3 | N Mensa, Arnold-Bode-Straße 13 |
| E Neubau des Gebäudes für Erziehungs-, Sprach- und Wirtschaftswissenschaften, Mönchebergstraße 1 | O Rampe, Nordseite Moritzstraße |
| F Gebäude Technik I/II, Mönchebergstraße 7 | P K18/K19, Nordseite Moritzstraße |
| G Ahna | Q Café DesASiA, Arnold-Bode-Straße 4 |
| H Rechenzentrum/Cafeteria, Mönchebergstraße 11 | R Nora, Nora-Platiel-Straße 3 |
| I International House, Mönchebergstr. 11a | S Studentisches Wohnen, Nora-Platiel-Straße 7/10 und Arnold-Bode-Straße 4 |
| J Blaues Tor, Blaues Tor, Ecke Georg-Forster-Straße/Mönchebergstraße | T Bibliothek, Diagonale 10 |
| | U Pavillon, Diagonale 13 |
| | V ehem. Gottschalkfabrik, Gottschalkstraße 22 |
| | W asl – ehem. Hafeka-Gebäude, Gottschalkstraße 26 |
| | X asl – ehem. Kolben-Seeger-Haus, Gottschalkstraße 28 |

Von der Fabrik zur Universität

Ein Rundgang über den Campus am Holländischen Platz

Der Hauptcampus der Universität Kassel liegt innenstadtnah am Holländischen Platz, derzeit begrenzt von der Kurt-Wolters-Straße im Süden, der Mönchebergstraße im Osten, der Moritzstraße im Norden und der Henschelstraße sowie der Gottschalkstraße im Westen.

Das Hochschulquartier ist mit seinem Haupteingang am Holländischen Platz als durchlässiges städtisches Viertel gestaltet. Die „Diagonale“ setzt sich als Verlängerung der Königsstraße über den Campus fort. Die Straßen auf dem Campus sind öffentliche Straßen und tragen Namen, die mit Bedacht gewählt wurden:

- **Nora-Platiel-Straße:** Die Anwältin Nora Platiel arbeitete bis 1933 als Verteidigerin in politischen Prozessen und ging dann rassistisch und politisch verfolgt in die Emigration. 1951 wurde sie zur Landgerichtsrätin, später zur Landgerichtsdirektorin in Kassel ernannt.
- **Georg-Forster-Straße:** Georg Forster war Weltreisender, Naturforscher und Ethnologe. 18-jährig begleitete er James Cook bei seiner zweiten Weltumseglung. Sein wissenschaftlich fundierter Reisebericht, der 1777 erschien, wurde Vorbild für eine neue literarische Form. 1778 wurde Georg Forster Professor für Naturgeschichte am Kasseler Collegium Carolinum.
- **Arnold-Bode-Straße:** Arnold Bode war Professor für Malerei an der Werkakademie Kassel, einer Vorgängereinrichtung der Kasseler Kunsthochschule. Er initiierte 1955 die erste documenta und organisierte die Kunstaussstellungen bis zur documenta 3 im Jahr 1964.

Der Rundgang beginnt am Eingang der Universität am Holländischen Platz.

[Quelle: 1]





A

K 10/Fachbereich Architektur, Stadtplanung,
Landschaftsplanung, Henschelstraße 2

K 10

In dem Bau an der Ecke Kurt-Wolters-Straße/Henschelstraße hatte früher die Hauptverwaltung der Firma Henschel ihren Sitz. Das Gebäude wurde zwischen 1902 und 1904 als dreigeschossiger Bau errichtet und trug bei Henschel die Bezeichnung K 10. Mit „K“ für Werk Kassel wurden die Gebäude des Henschelwerks am Holländischen Platz bezeichnet und durchnummeriert.

Beim großen Bombenangriff auf Kassel, 1943, wurde die Henschelverwaltung schwer getroffen, der Dachstuhl brannte völlig aus. Im Winter 1944/45 zerstörten zwei Bombentreffer das imposante Eingangsportal und das Treppenhaus, wodurch das Gebäude zweigeteilt wurde.

Schon kurz nach Kriegsende begann man, den Bau wieder instand zu setzen: Der zum Holländischen Platz gelegene Gebäudeteil wurde aufgestockt. Der Langbau an der Henschelstraße erhielt im Jahr 1962 ein Laternengeschoss. Der gesamte Bau wurde mit hellen Platten verkleidet. Seit 1977 hat hier der Fachbereich Architektur, Stadtplanung, Landschaftsplanung seinen Sitz. Außerdem befindet sich in dem Gebäude eine Cafeteria des Studentenwerks Kassel.

Technik III/2, Kurt-Wolters-Straße 3



[Quelle: 1]

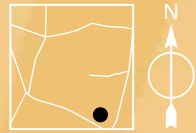
Technik III/2

Das von Kurt Ackermann (München) geplante Gebäude Technik III/2 wirkt als Gegenpol zur kleinteilig anmutenden Universitätsarchitektur entlang der Diagonale. Der etwa 165 Meter lange, sachlich kühle Baukörper entspricht nicht dem postmodernen Baustil des übrigen Geländes, sondern ist ein funktionales Gebäude mit viel Glas und metallenen Flächen. In der Fassade des Baus, der

zwischen 1988 und 1995 errichtet wurde, finden sich kaum gliedernde Details. Der Kontrast wird auf der Rückseite des Gebäudes im Vergleich mit der Universitätsbibliothek besonders deutlich.

Der Baukomplex schließt das Universitätsgelände zur Kurt-Wolters-Straße hin ab, sorgt für Schutz vor dem Lärm der vielbefahrenen Straße und bietet durch die großen Fensterflächen interessante Einblicke in die Hallen. Mit 9300 Quadratmetern Hauptnutzungsfläche ist es der bisher größte Bau der Universität Kassel. Zu Henschel-Zeiten stand an dieser Stelle die langgestreckte Werks-halle K 42.

Technik III/2 beherbergt neben zahlreichen Forschungseinrichtungen der Fachbereiche Maschinenbau und Bauingenieurwesen wie Windkanal, Aufspannhalle, Wasserlabor auch die Versuchsanstalt und Prüfstelle für Umwelttechnik und Wasserbau sowie das Wissenschaftliche Zentrum für Umweltsystemforschung.



C

Gießhaus, Mönchbergstraße 5

Gießhaus

Das Gießhaus ist eines der wenigen noch erhaltenen Baudenkmäler aus der Zeit der Frühindustrialisierung in Kassel. Es wurde von Carl Anton Henschel geplant und 1836/37 als Mittelpunkt der Fabrikanlage errichtet. Der Zentralbau hat einen Innendurchmesser von 16 Metern, die Wände sind bis zum Mauerkranz fünf Meter hoch. Eine Besonderheit des Baus ist das kuppelförmige Dach, das an seiner höchsten Stelle ungefähr 13 Meter erreicht und an dessen Innenseite Tonröhrchen eingebettet sind. Mit dieser Konstruktion wollte Carl Anton Henschel verhindern, dass beim Schmelzen und Gießen entstehende Funken das Dach in Brand setzten. Denn aus diesem Grund war das Kurfürstliche Gießhaus

an der Weserstraße, in dem Henschel zuvor arbeitete, abgebrannt. Früher hatte das Gießhaus außerdem zwei rechteckige Anbauten, in denen die Schmelzöfen untergebracht waren.

1918, als im Henschel-Werk Mittelfeld eine neue, große Gießerei entstand, wurde das Gießhaus am Möncheberg geschlossen. Im Jahr 1935 richtete das Unternehmen Henschel & Sohn in dem Gebäude sein Werksmuseum ein.

Ende der siebziger Jahre, nachdem die Hochschule das Henschel-Gelände übernommen hatte, wurde das Gießhaus sehr zurückhaltend saniert und erhielt ein Kupferdach. Heute nutzt die Universität das Gießhaus für repräsentative Veranstaltungen.

Seit seiner Erbauung im 19. Jahrhundert (links ein Bild von 1837) hat sich das Äußere des Gießhauses kaum verändert. [Quellen: 1]



Sophie-Henschel-Haus / K 13, Mönchebergstraße 3

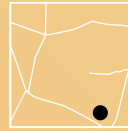


[Quellen: 1]

Sophie-Henschel-Haus / K 13

Gegenüber dem Gießhaus, zur Mönchebergstraße hin, stand vormals das viergeschossige Wohnhaus der Familie Henschel, in dem sich auch Büros der Firmenverwaltung befanden. In der oberen Etage hatte der Bildhauer Werner Henschel sein Atelier. An das Wohnhaus schloss sich ein langgestrecktes, zweigeschossiges Werkstattgebäude an, in dem Dreherei, Schlosserei, Modellschreinerei und das technische Büro der Firma untergebracht waren (siehe auch Ansicht S. 19). 1855 und 1906 wurde dieser Bau nochmals erweitert, um Platz für einen Teil der Gießerei zu schaffen. So entstand der Hallenkomplex K 13.

Das Henschel-Wohnhaus wurde im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt und in den fünfziger Jahren abgerissen. Von der früheren Henschelhalle K 13 stehen heute nur noch die Außenmauern mit ihren großen Rundbögen. Auf der Innenfläche entstand zwischen 1993 und 1995 ein Gebäude des Fachbereichs Maschinenbau, das unter anderem das Institut für Werkstofftechnik beherbergt. So ist das Gebäude ein eindrucksvolles Beispiel für das Neben- und Miteinander von alter und neuer Architektur auf dem Campus. Im Jahr 2004 erhielt das Haus, in Erinnerung an die große Fabrikherrin, den Namen „Sophie-Henschel-Haus“.



Neubau des Gebäudes für Erziehungs-, Sprach- und Wirtschaftswissenschaften, Mönchebergstraße 1

Neubau

Auf dem noch unbebauten Areal an der Ecke Kurt-Wolters-Straße/Mönchebergstraße werden die Erziehungs-, Sprach- und Wirtschaftswissenschaften ein neues Zuhause erhalten. Der Architekturwettbewerb wurde bereits im Frühjahr 2004 entschieden. Die Planungen sehen zwei räumlich getrennte Baukörper vor, die das Gebäude K 13 teilweise umrahmen. Der Neubau soll das historische Ambiente des benachbarten Sophie-Henschel-Hauses aufnehmen.

[Quelle: 1]



F

Gebäude Technik I/II, Mönchebergstraße 7

[Quelle: 1]



Ahna

G



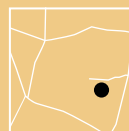
[Quelle: 1]

Gebäude Technik I/II

Das Werkstattgebäude der Firma Henschel, das ursprünglich an dieser Stelle stand, wurde im Krieg teilweise zerstört. Auf dem Gelände entstand ein Mehrzweckgebäude, in dem Teile der Fachbereiche Bauingenieurwesen und Maschinenbau, die Amtliche Materialprüfanstalt für das Bauwesen und das Sprachenzentrum der Universität untergebracht sind. Mittelpunkt der stark gegliederten Anlage ist ein zehn Meter hohes und 76 Meter langes Versuchsfeld, das auf dem Grundriss und über dem Stahlbetonskelett der Henschelhalle K 1 errichtet wurde. Mit seinen orangefarbenen Fensterrahmen, den blauen Stallgittern, an denen Kletterpflanzen ranken, und der grau-braunen Fassade kontrastiert der im Jahr 1978 begonnene Um- bzw. Neubau stark mit den Ziegelbauten, die den Campus dominieren.

Ahna

Zu Zeiten der Firma Henschel floss die Ahna in einem großen Bogen über das Werksgelände. Anfang des 20. Jahrhunderts wurde ihr Lauf begradigt und mit Platten überdeckt, um Hofflächen zu gewinnen. Heute jedoch bleibt die Ahna auf dem Universitätsgelände nicht mehr verborgen. Sie fließt in einem tiefeingeschnittenen, von Mauern aus Naturstein gefassten Bett. Mit wechselnd eingebrachten Steinschüttungen wurde sie innerhalb der Mauern in einen sich schlängelnden Bachlauf verwandelt.



Rechenzentrum / Cafeteria

Das Gebäude wurde 1939, ursprünglich als Anbau an die Werkshalle K 44, errichtet. Nach dem Krieg nutzte die amerikanische Armee die Halle als Kulturzentrum „Montgomery Hall“, zunächst für Soldaten, dann für die gesamte Öffentlichkeit, in der Filme und Theaterstücke vorgeführt wurden und auch andere Veranstaltungen stattfanden. Heute befindet sich hier das Rechenzentrum der Universität Kassel und eine Cafeteria des Studentenwerks. Beim Umbau ab 1976 wurden außer der alten Fassade des früheren Henschel-Gebäudes K 44 in Richtung Mönchebergstraße alle Fassadenteile des Rechenzentrums neugestaltet.

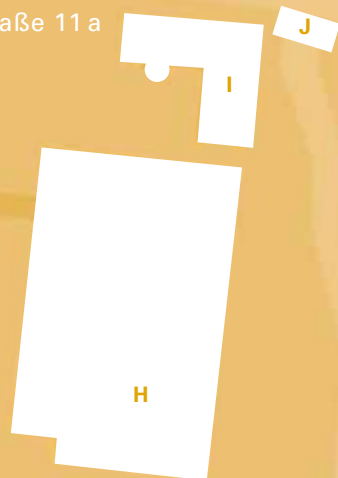
International House

Das an der Mönchebergstraße gelegene International House ist Gästehaus und interkulturelle Begegnungsstätte an der Universität Kassel. Es entstand auch mit Unterstützung von Sponsoren, insbesondere zu nennen ist der Kasseler Hochschulbund e.V.. Hier können bis zu 36 Gastwissenschaftler, die oftmals nur für ein oder zwei Semester an die Kasseler Hochschule kommen, und ihre Familien direkt am Campus wohnen. Der rot getünchte Bau, entworfen vom Kasseler Architekturbüro Schultze + Schulze und 2001 fertig gestellt, wurde schon mit mehreren Architekturpreisen ausgezeichnet.

Blaues Tor, Ecke Georg-Forster-Straße / Mönchebergstraße

International House, Mönchebergstraße 11 a

Dieser Bau beherrscht das Hochschulrechenzentrum und die Cafeteria. [Quelle: 1]



Rechenzentrum / Cafeteria,
Mönchebergstraße 11



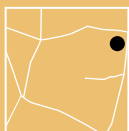
Blaues Tor

Am Eingang der Universität zur Georg-Forster-Straße steht das „Tor des irdischen Friedens“. Die 100 Tonnen schwere Stahlskulptur wurde 1987 nach einem Entwurf des Kasseler Kunstprofessors Eberhard Fiebig erbaut und gilt als Symbol der Öffnung der Hochschule nach außen. Zugleich ist das Tor aber auch Aufruf, die Wissenschaft in den Dienst des Frieden zu stellen. Der Name des Kunstwerks erinnert an das berühmte Pendant, das „Tor des himmlischen Friedens“ in Peking.

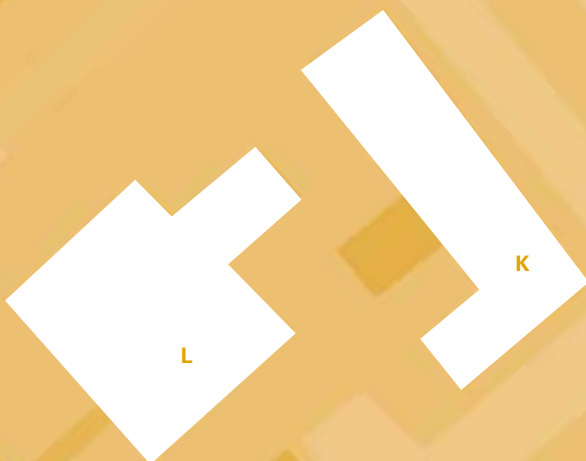


[Quellen: 1]





Europahaus,
Mönchebergstraße 21 b



Hochschul-Verwaltung, Mönchebergstraße 19

Europahaus

Das Europahaus an der Ecke Moritzstraße/Mönchebergstraße ist ein Projekt des Studentenwerks Kassel. Zwischen 1995 und 1996 entstand dort eine Wohnanlage speziell für Studierende, die im Rahmen von internationalen Austauschprogrammen für ein oder zwei Semester nach Kassel kommen und aufgrund der Kürze ihres Aufenthaltes Schwierigkeiten haben, günstigen Wohnraum zu finden. Das Europahaus bietet Platz für insgesamt 32 Personen, die in Ein-Zimmer-Appartements untergebracht sind. Im Erdgeschoss steht eine Begegnungsstätte für Kultur- und Informationsveranstaltungen zur Verfügung. An das Europahaus schließt sich, entlang der Moritzstraße, ein weiteres Studentenwohnheim an, in dem 84 Studierende leben.

Hochschul-Verwaltung

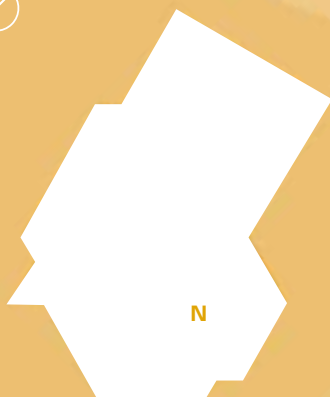
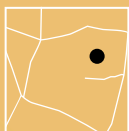
Mit der Erweiterung der Henschel-Fabrik um die Werke in Rothenditmold und Mittelfeld stieg auch die Zahl der Mitarbeiter, und schon bald reichte die Zahl der Büroräume in der Hauptverwaltung an der Henschelstraße 2 (K 10) nicht mehr aus. Deshalb erbaute man 1922 das Bürohaus an der Mönchebergstraße. Hier wurden Kranken- und Sozialkasse der Firma Henschel untergebracht.

Im Krieg nur gering beschädigt, ist der Bau nahezu unverändert erhalten und beherbergt heute die Verwaltung der Universität. Das Präsidium, das Akademische Auslandsamt, der Studienservice, die Pressestelle und andere Verwaltungsbereiche der Universität sind dort zu finden.

Vor dem Verwaltungsgebäude, an der Treppe, die hinab zur Hauptmensa führt, kann man einen wunderbaren Blick über den Campus genießen.

[Quellen: 1]





N

Mensa, Arnold-Bode-Straße 13



M

Betriebstechnik / Schornstein,
Georg-Forster-Straße 7

[Quelle: 1]



Betriebstechnik/Schornstein

Weithin sichtbarer Orientierungspunkt auf dem Campus ist der 64 Meter hohe Schornstein des ehemaligen Zentralkesselhauses der Henschelei. Anders als das ebenfalls 1902 erbaute Kesselhaus, wurde er nicht abgerissen und erinnert auch heute noch als Industriedenkmal an die industrielle Nutzung des Geländes.

Die blauen Stahlstreben in ca. 25 Metern Höhe bilden den Wasserbehälter nach, der früher den Schornstein umgab und bis zu einhundert Kubikmeter Wasser aufnehmen konnte. Wasser aus der Ahna wurde in den Behälter gepumpt und dann in das Kesselhaus geleitet. Der im Kesselhaus erzeugte Dampf trieb Stromgeneratoren an und beheizte die Fabrikgebäude. Als die Kasseler Universität an das Fernwärmenetz der Stadt angeschlossen wurde, riss man das Zentralkesselhaus ab. An der gleichen Stelle steht heute das Gebäude für die Zentrale Betriebstechnik der Hochschule.

Mensa

Die Zentralmensa an der Arnold-Bode-Straße 13 wurde 1988 eingeweiht. In dem Bau befindet sich ein großer Speisesaal mit rund 700 Sitzplätzen, in dem täglich bis zu 4000 Studierende, Mitarbeiter der Universität, aber auch Gäste ihr Mittagessen einnehmen. Darüber hinaus beherbergt das Mensagebäude das Restaurant „Moritz“, das, wie die gesamte Mensa, vom Studentenwerk Kassel bewirtschaftet wird.

Auffällig am Mensabau sind seine pagodenartige Architektur und die Holzdeckenkonstruktion mit dem aufgesetzten Glasdach. Obwohl das Gebäude zur einen Seite sehr nah an bestehende Bebauung in der Arnold-Bode-Straße gesetzt wurde, wirkt es durch den angrenzenden Parkplatz und die Freifläche in Richtung der Zentralverwaltung wie ein freistehender Solitär.

Zuvor stand an diesem Ort die Versandhalle K 11, in der die Henschelprodukte – zum Teil ganze Lokomotiven – für ihre Reise verpackt wurden.



[Quelle: 1]

Rampe

An der Moritzstraße, gegenüber der Hauptmensa, steht das Mahnmal „Die Rampe“ aus dem Jahr 1982. Das Kunstwerk wurde von E. R. Nele, der Tochter des documenta-Gründers Arnold Bode, geschaffen. Mit dem Eisenbahnwagon und den Metallfiguren erinnert sie an die Deportation und die Vernichtungslager im Dritten Reich.

Die Wahl des Ortes, das Hochschulgelände, wo die Rampe 1985 ihren endgültigen Aufstellungsort fand, erinnert an die Verschleppung der jüdischen Bürger Kassels, an die Zwangsarbeiter der Firma Henschel während des Nationalsozialismus und nicht zuletzt daran, dass deutsche Wissenschaftler auch im Dienste des Dritten Reiches standen.

Rampe, Nordseite Moritzstraße

O

Ehemalige Werkshallen K18/K19

Auf dem Hochschulgelände nördlich der Moritzstraße stehen die 1911 und 1913 erbauten Werkshallen K 18 und K 19. Die beiden Hallen, die unter Denkmalschutz stehen, vermitteln einen guten Eindruck von der Industriearchitektur, die im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert das gesamte Areal beherrschte.

K18/K19, Nordseite
Moritzstraße

P

Die Halle K 19 hat der Allgemeine Studentenausschuss der Universität Kassel (AStA) mit Unterstützung der Hochschule instand gesetzt und betreibt dort seit April 2002 das studentische Kulturzentrum K 19.

Rechts neben der ungenutzten Halle K 18 und der „Rampe“ befindet sich eine Sport- und Freizeitanlage der Universität. Sie wurde als Ausgleichsgrünfläche für die dichte Bebauung am Campus und als Teil des „Nordstadtparks“ gestaltet. Um die Baumaßnahmen umsetzen zu können, fand 1997 eine Räumung der „Wagenplatzsiedlung“ statt, die sich dort über längere Zeit niedergelassen hatte.



In der Halle K 19 befindet sich heute ein studentisches Kulturzentrum. [Quelle: 1]

Im Zentrum des Campus: Lernen und leben

Mittelpunkt der Henschel-Fabrikanlage am Holländischen Platz war die riesige Lokomotiv-Montagehalle K 9, die zwischen 1903 und 1905 auf einer Grundfläche von 21 000 Quadratmetern errichtet wurde. In der Halle konnten jährlich 1 200 Lokomotiven produziert werden. Nachdem die Lok-Produktion Anfang der fünfziger Jahre ins Werk Mittelfeld übergang, wurde die Halle umgebaut und diente ab 1960 als Produktionsstätte für Omnibusse.

1979 wurde die K 9 und mit ihr auch die an der Moritzstraße befindliche Halle K 8 abgebrochen, weil entschieden wurde, dass beide Hallen für den Hochschulbetrieb ungeeignet sind. Auf dem Gelände der K 9 entstanden Anfang der achtziger Jahre nach dem Entwurf der Stuttgarter Architekten Höfler und Kandel ein Campus mit einem zentralen Bibliotheksgebäude, sechs Hörsälen unterschiedlicher Größe, zusammengefasst in je zwei Gruppen, mehrere Institutsgebäude für die Wirtschafts-, Sozial- und Geisteswissenschaften, drei Studentenwohnhäuser, außerdem Läden und Cafés. Die Ziegelfassaden erinnern deutlich an die abgerissenen Henschel-Bauten. Auf der nördlichen Fläche, dem Gelände der Halle K 8, wurde ein Parkplatz angelegt.

Die Bibliothek liegt im Zentrum des Universitätsgeländes. Das Gebäude mit seinem kleeblattartigen Grundriss ist architektonisch in drei Teile auf gegliedert und verfügt dadurch über zahlreiche Erker und Innenhöfe.

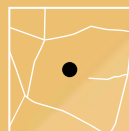
Die Universitätsbibliothek ist eine wissenschaftliche Universallbücherei für alle Wissensbereiche und zugleich Landesbibliothek. In ihren Regalen stehen fast zwei Millionen Bücher. Hinzu kommen etwa 5 500 laufende Zeitschriften, über 10 000 Handschriften und mehr als 20 000 Autographen, Noten und CD-ROMs. Am Holländischen Platz befindet sich die Zentrale der Kasseler Universitätsbibliothek. An den anderen Hochschulstandorten führt sie Bereichsbibliotheken. Die Murhardsche Bibliothek am Brüder-Grimm-Platz 4 gehört ebenfalls zur Universitätsbibliothek.

Auf dem Campus befinden sich drei der zehn **Studentenwohnheime** des Kasseler Studentenwerks mit insgesamt 150 Plätzen, zwei in der Nora-Platiel-Straße und eines in der Arnold-Bode-Straße. Erkennbar sind sie an ihrer grünlich verputzten Fassade. Die Studierenden wohnen dort in Einzel- oder Doppelappartements bzw. zu fünft in Wohngemeinschaften.

Die **Nora** ist eine Kindertagesstätte, die den Kindern von Studierenden und Hochschulangehörigen offen steht.

Der **Pavillon** ist Café und Restaurant und einer der wichtigen Treffpunkte für Studierende und Mitarbeiter auf dem Campus. Eine Alternative dazu ist das **Café DesAStA**, ein von Studierenden geführtes und vom Allgemeinen Studierendenausschuss (AStA) unterstütztes Café.

*Links: Die Bibliothekszentrale an der Diagonale.
Rechts: Blick in die Nora-Platiel-Straße. [Quellen: 1]*



Nora,
Nora-Platiel-
Straße 3

Q

Café DesAStA,
Arnold-Bode-Straße 4

Studentisches Wohn-
nen, Nora-Platiel-
Straße 7 / 10 und
Arnold-Bode-
Straße 4

R

S

Pavillon,
Diagonale 13

U

T

Bibliothek,
Diagonale 10

Die Universität in der Gottschalkstraße

Nördlich vom Hauptcampus, entlang der Gottschalkstraße, erstrecken sich weitere Flächen und Gebäude der Universität Kassel.

Das sogenannte **Kolben-Seeger-Haus**, Gottschalkstraße 28, erbaut 1903 bis 1905, wurde als Konservenfabrik errichtet und diente seit 1935 als Produktionsort für Kolben- und Motorteile. Der aus Backstein gemauerte Industriebau aus der Zeit um die Jahrhundertwende wurde im Zweiten Weltkrieg erheblich durch Brandbomben beschädigt. Heute hat der Fachbereich Architektur, Stadtplanung, Landschaftsplanung Büros und Seminarräume in dem unter Denkmalschutz stehenden Gebäude. Im Jahr 2000 erhielt das Haus einen Anbau in Niedrig-Energie-Bauweise, der sich optisch klar vom Altbau abgrenzt. Dort ist das Zentrum für Umweltbewusstes Bauen (ZUB) an der Universität Kassel mit den Fachgebieten Bauphysik, Experimentelles Bauen und Technische Gebäudeausrüstung untergebracht.

Im Hof vor dem Eingang zum Kolben-Seeger-Haus befindet sich in der Gottschalkstraße 30 ein zweistöckiges Gartenhaus aus dem Jahr 1830. Es ist ein verputztes Fachwerkhaus und einer der frühesten Zeugen der vorindustriellen Zeit Kassels. Zusammen mit dem Gießhaus und der Henschel-Halle K 13 gilt das Ensemble in der Gottschalkstraße als gelungenes Beispiel für die Sanierung und Umnutzung von alten Industriebauten für die Universität Kassel.

Das **Hafeka-Gebäude** (Hafeka – Häute- und Fettverwertungsfabrik Kassel) in der Gottschalkstraße 26 ist ein anderer ehemaliger Gewerbebau, der von der Kasseler Hochschule genutzt wird. Der frühere Büroteil direkt an der Straße wurde nach den Vorgaben der „Planungsgruppe freischaffender Architekten in Kassel“ (Architekturbüros M. Bode, Braun & Säckl, W. Haesler, Hasper & Weymann, Seidel & Kluthe) saniert und 1991 an den Fachbereich Architektur, Stadtplanung, Landschaftsplanung übergeben.

Im Jahr 2000 hat das Land Hessen das Gelände der früheren Schwerweberei Gottschalk und damit ein Erweiterungsareal für die Universität erworben. Eine Konzentration der Universität, insbesondere der jetzt in Kassel-Oberzwehren befindlichen Fachbereiche, am Campus ist vorgesehen. Im Jahr 2003 hat der **UniKasselTransfer**, eine Dienstleistungseinrichtung der Universität Kassel zur Unterstützung von Wissens- und Technologietransfer, eines der beiden Torhäuser am Eingang des Geländes, in der Gottschalkstraße 22, bezogen.

Annette Ulbricht, Heinz Schmidt



Eines der Torhäuser auf dem ehemaligen Gelände der Firma Gottschalk [Quelle: 1]



*Links: Das historische Gartenhaus
vorn und das Kolben-Seeger-Haus
vor der Sanierung.*

*Rechts: Nach der Instandsetzung
und mit Anbau „Zentrum für
Umweltbewusstes Bauen“.
[Quelle: 1]*

X

ehemaliges Kolben-Seeger-Haus
mit ZUB-Anbau, Gottschalkstraße 28

W

ehemaliges Hafeka-Gebäude,
Gottschalkstraße 26

V

ehemalige Gottschalkfabrik,
Gottschalkstraße 22



Das Bürogebäude der Hafeka vor und nach dem Umbau. [Quellen: 5,1]

Bildnachweis

- [1] *Fotoarchiv der Universität Kassel,
insbesondere Fotos von Paavo Pläfield*
- [2] *Archiv Thyssen Henschel*
- [3] *ThyssenKrupp Konzernarchiv*
- [4] *Henschel-Familienarchiv*
- [5] *Stadtarchiv Kassel*
- [6] *Vermessung und Geoinformation, Stadt Kassel*
- [7] *Hartmut Schulz*
- [8] *Staatliches Hochschulbauamt Kassel*
- [9] *Dietfrid Krause-Vilmar, privat*
- [10] *Gerhard Ickler*
- [11] *Friedhelm Fischer*