

## **Das stählerne Herz von Halle – 194 Jahre Waggonbau in Halle**

*Sven Frotscher*

1823 begann ein Kapitel Industriegeschichte in Halle, das bis heute anhält und dabei alle Höhen und Tiefen der politischen Geschichte durchgemacht hat. Wer ist dieser Betrieb, der mit der Industrialisierung groß wurde und das Deutsche Reich, den Nationalsozialismus sowie die DDR-Zeit überlebte? Was braucht man für solch ein langes Leben?

Der Waggonbau Ammendorf begann weder als Waggonbau noch in Ammendorf. Es war der Sattlermeister Gottfried Lindner, der am 23. August 1823 sein „Startup“ als Täschnerei in der Steinstraße 9 eröffnete. Taschen reichten bald nicht mehr, es kam die Stellmacherei hinzu. Schon sieben Jahre später war der Betrieb bekannt für seine individuell und luxuriös ausgestatteten Kutschen. Im Jahre 1865 war schließlich die 1.000ste Kutsche ausgeliefert: eine Doppelkalesche für den Prinzen Adolf von Schwarzburg. Lindner kümmerte sich aber nicht nur um die Wohlhabenden. Weit vor der Sozialgesetzgebung Bismarcks gründete er in den 1860er Jahren eine Betriebskrankenkasse für seine Mitarbeiter, unter denen sich allerdings auch Kinder befanden. Diese durften nach den damaligen Gesetzen sechs Stunden am Tag und maximal 36 Stunden in der Woche arbeiten.

Gottfried Lindners Sohn Heinrich erweiterte den Vertrieb und die Firma Lindner wurde ständiger Lieferant der Oberpostdirektion Preußen. Die Wirtschaftskrise nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 traf auch die Hallenser schwer. 1875 starb Heinrich. Die Witwe überließ die Leitung des Betriebes ihrem Schwiegersohn Justus Rudolph. Dieser streute das Risiko durch neue Fertigungen. Er produzierte zunächst Federn und andere Komponenten, bis er Pferdebahnen und ab 1889 erste Straßenbahnen baute. Schließlich besaß Halle ab 1891 das älteste elektrifizierte Straßennetz Deutschlands. Während sich andere Städte bei den Angeboten von Siemens und Co. sorgten, ihre Bürger würden von den ‚Straßenblitzen‘ Schaden nehmen, griff Halle zu und wurde so zum Pionier. Das nützte auch der Firma Lindner, die ein Straßenbahn-Design entwickelte, das „Lindner-Gesicht“ genannt wurde: es war schmal und besaß vorn eine runde, große Lampe.

## Stadtgeschichtsseite im Kulturfalter – März 2017

Bereitgestellt vom Verein für hallische Stadtgeschichte e.V., [www.stadtgeschichte-halle.de](http://www.stadtgeschichte-halle.de)

Warum überhaupt wurden Straßenbahnen entwickelt? Eisenbahnen und Bahnschienen waren bereits erfunden. Doch aus gesundheitlichen Gründen hatte man die Bahnhöfe oft weit entfernt von den Zentren der Städte gebaut. Nun mussten die Passagiere jedoch auch in die Städte. Pferdekutschen reichten aber nicht aus, sie waren schlecht zu koppeln. So wurden schließlich lange Straßenbahnen geschaffen. Und auch hier setzte sich die Gottfried Lindner- AG mit an die Spitze.

In beiden Weltkriegen lieferte die Firma Lindner „rollendes Material“. 1945 fiel Halle zunächst an die Amerikaner und wurde später im Tausch an die Sowjetunion gegeben. Diese sammelte wichtige deutsche Wirtschaftsbetriebe in Sowjetischen Aktiengesellschaften (SAG) und ließ sie als sowjetisches Auslandsvermögen vom Finanzministerium verwalten. Auch Lindner war dabei. Die Firma war eine Perle der deutschen Wirtschaft: neben Robert Bosch, Werner Siemens, August Borsig, Heinrich Merck und Carl Zeiss kannte damals auch Gottfried Lindner nahezu jedes Kind.

In der DDR-Zeit wurde der Schienenfahrzeugbau zur tragenden Säule der Wirtschaft. 1967 war das Kombinat „Schienenfahrzeugbau“ der größte Exporteur von Schienenfahrzeugen auf der Welt. Von dieser Größe her rührte auch die 2002 getroffene Entscheidung des kanadischen Unternehmens Bombardier, ihr weltweites Headquarter für Schienenfahrzeugbau nach Berlin zu verlegen. Halle-Ammendorf war der „Big Player“ im Kombinat: Es waren 29.747 Waggons gebaut worden. Dabei kostete ein Waggon 1980 etwa 300.000 Mark, ein Speisewagen sogar über 600.000 Mark. Es war ein einträgliches Geschäft. Die Gewinnmargen lagen zwischen 25 und 40 %, Waggonbau Ammendorf gehörte zu den fünf profitabelsten Betrieben der DDR. Die Speisewagen wurden übrigens von Designern der Burg Giebichenstein entworfen und kamen gut an. Jedoch wurde die Fortexistenz des Werkes in den Jahren nach der Wende zusehends schwieriger, bis Bombardier das Werk in Halle schließlich 2005 schloss.

Heute arbeiten in Ammendorf etwa 200 Leute für verschiedene Hersteller. Unter anderem wird auch der neue ICE 4 im Auftrag eines großen deutschen Industriekonzerns einer Überarbeitung, dem so genannten Retrofitting unterworfen. Wer so eine Vita hat, braucht nichts zu fürchten.

*Im März erscheint der 4. Band über das „stählerne Herz von Halle“: Buchlesung am Donnerstag, 23. März 2017, 19.30 Uhr, in der Stadtbibliothek Halle, Salzgrafenstraße 2.*

## Stadtgeschichtsseite im Kulturfalter – März 2017

Bereitgestellt vom Verein für hallische Stadtgeschichte e.V., [www.stadtgeschichte-halle.de](http://www.stadtgeschichte-halle.de)



Abb. 1:

Das erste Verkaufsgeschäft der Firma Gottfried Lindner

Bildnachweis: Archiv des Autors



Abb. 2:

Der ICE 4 in Halle-Ammendorf, im Hintergrund der Turm des Verwaltungshauptgebäudes der ehemaligen Lindner AG.

Bildnachweis: Archiv des Autors